

RAPPORT

KUNDE / PROSJEKT Ullensaker kommune	PROSJEKTLEDER Bjarte Skogheim	DATO 12.12.2020
PROSJEKTNUMMER 10217317	OPPRETTET AV Håvard Norgård	REV. DATO

Parkeringsutredning Jessheim



Illustrasjon: Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim (2019-2029) Pir || Oslo & Multiconsult

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Hensikt	5
1.3	Usikkerhet	5
1.4	Områdeavgrensning	5
2	Dagens situasjon	7
2.1	Veg- og gatenett	7
2.2	Trafikkmengder	8
2.2.1	Registrert døgntrafikk (ÅDT)	8
2.2.2	Beregnet døgntrafikk (ÅDT)	9
2.2.3	Vurdering av trafikkbildet i sentrum	11
2.3	Kollektivtilbud	11
2.4	Forhold for gående og syklende	13
2.5	Arealbruk	13
2.6	Parkeringsnorm og parkeringsdekning	14
2.6.1	Parkeringsnorm	14
2.6.2	Kartlegging av dagens parkeringstilbud	15
2.6.3	Bruk av dagens parkeringsplasser	19
2.6.4	Sammenligning med andre steder	20
3	Målsettinger for Ullensaker kommune (Jessheim)	21
3.1	Kommuneplan	21
3.2	Byplan Jessheim 2030	21
3.3	Mobilitet- og byutviklingsstrategi	21
3.4	Retning for parkeringspolitikken i Jessheim («målsettinger»)	21
4	Teori rundt parkering som regulerer bilbruk	23
4.1	Generelt	23
4.2	Planmessige tiltak	24
4.2.1	Avstand til parkeringsplass	24
4.2.2	Mangel på sikker plass	24
4.2.3	Parkeringstype og kostnader	25
4.2.4	Samlokalisering av parkeringsanlegg/-plasser	25
4.3	Regulerende tiltak	25
4.3.1	Minimumsnormer	25
4.3.2	Frikjøp	26

2 (76)

RAPPORT
12.12.2020

4.3.3	Maksimumsnormer	26
4.3.4	Ingen normer	27
4.3.5	Boligsone-/beboerparkering	27
4.3.6	Reservere parkering til spesielle formål	27
4.3.7	Flytte eller redusere antall parkeringsplasser	28
4.3.8	Sambruk av parkeringsanlegg	28
4.4	Avgiftsparkering og tidsbegrensning	29
4.4.1	Tidsbegrensning	29
4.4.2	Avgiftsparkering	29
4.5	Pendlerparkering	30
4.6	Bildeling og selvkjøring	30
5	Fremtidig situasjon	32
5.1	Forutsetninger	32
5.1.1	Endring av infrastruktur	32
5.1.2	Endring av arealbruk på kortere sikt (planavklart utbygging)	33
5.1.3	Endring av boliger på lengre sikt	36
5.1.4	Endring av næring/annen virksomhet på lengre sikt	37
5.1.5	Endring av rådhus-/stasjonsområdet	37
5.2	Vurdering parkeringsnormer	38
5.2.1	Boliger	38
5.2.2	Kontor	39
5.2.3	Forretninger/annen virksomhet	40
5.2.4	Næring/annen virksomhet	41
5.3	Scenarier for parkeringsdekning	41
5.4	Trafikkberegninger	43
5.4.1	Boligtrafikk	43
5.4.2	Næring/annen virksomhet	44
5.4.3	Oppsummering beregnede endringer i trafikkmengde (ÅDT)	45
5.4.4	Vurdering av trafikale konsekvenser av trafikkendringer	46
5.4.5	Konsekvenser av byutvikling utenfor områdeavgrensningen	47
5.5	Forslag til parkeringsnorm for Jessheim sentrum	47
5.5.1	P-norm	47
5.5.2	Eksempel på bruk fra rådhus-/stasjonsområdet	48
6	Vurdering av parkeringsløsninger i Jessheim sentrum	50
6.1	Prinsipper for parkeringsløsning ved nye boligområder	50

6.2	Prinsipper for atkomst til eksisterende parkeringsanlegg ved kjøpesenteret og rådhuset/kulturhuset	51
6.3	Underjordisk parkering på rådhusomtata	54
6.4	Andre adkomster i stasjons- og rådhusområdet	58
6.5	Innfartsparkering	58
6.5.1	Alternativ 1	62
6.5.2	Alternativ 2	63
6.5.3	Alternativ 3	65
6.5.4	Alternativ 4 - Innfartsparkering som del av rådhusparkeringen	66
6.5.5	Anbefaling	67
6.5.6	Antall parkeringsplasser	67
6.5.7	Reguleringsform	67
6.6	Kiss & Ride	68
6.6.1	Alternativ 1	70
6.6.2	Alternativ 2	71
6.6.3	Alternativ 1 og 2 (kombinasjon)	72
6.6.4	Anbefaling	72
6.6.5	Antall parkeringsplasser	72
6.6.6	Reguleringsform	73
6.7	Gateparkering	73
7	Oppsummering	74
7.1	Viktige vurderinger for en fremtidig parkeringsstrategi i Jessheim	74
7.2	Fremtidsbilde	75

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Jessheim skal utvikle et robust byromsnettverk som fremmer grønn mobilitet og skaper et attraktivt og inkluderende byliv. Det er flere planarbeider i gang i sentrum og kommunen vil starte opp nye planarbeider de neste årene. Områdeplanene vurderer blant annet muligheter og behov for trafikale endringer – endrede kryssutforminger, endrede gatetverrsnitt, prioritering av kollektivtransport, sykkelløsninger og endrede parkeringsløsninger mm. Analysene som gjøres for de enkelte planarbeidene møter på de samme type utfordringene.

Konsekvensene av byutviklings- og trafikale grep og endringer innenfor et begrenset planområde kan ikke fanges opp kun innenfor planens begrensning. Også systemet utenfor planområdet berøres. Sentrum vil kunne sette premisser for trafikk, bilbruk og løsninger i øvrig vegnett, ref. mobilitetsstrategien. Samtidig er det naturlig å tro at endringer innenfor et planområde i stor grad henger sammen med, og påvirker, andre utviklingsområder. Det er derfor ønskelig med mer informasjon og kunnskap om helheten i trafikkbildet.

1.2 Hensikt

Oppdraget går ut på å analysere situasjonen og utarbeide en rapport som belyser parkering og trafikale konsekvenser.

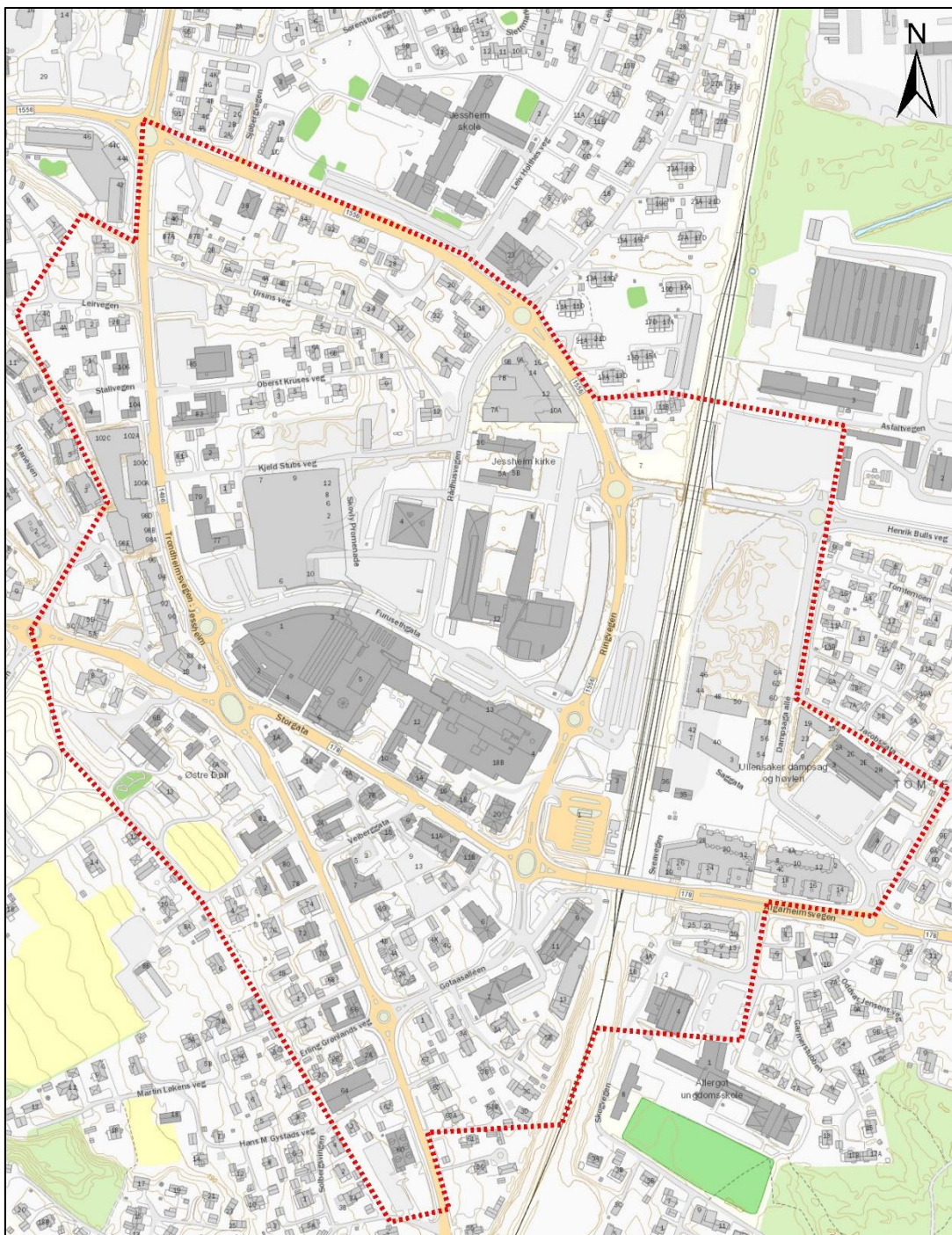
Hensikten er å få et helhetlig svar på hvordan kommunen kan sikre sine parkeringsbehov, utbyggingsbehov og tilgjengelighet for trafikantene i utredningsområdet.

1.3 Usikkerhet

Det er i dette arbeidet ikke gjennomført tellinger eller gjort annet arbeid for å innhente nye trafikkdata, og anvendte tall baseres på døgntrafikk. Videre er det også usikkerhet i omfang av næring og type, samt omfang av gjennomkjøringstrafikk. Det er derfor gjort en del antagelser som gir usikkerhet i tallgrunnlaget presentert i rapporten.

1.4 Områdeavgrensning

Nedenfor vises analyseområdet for dette arbeidet. Den er noe justert i forhold til områdeavgrensningen fremlagt i tilbudsforespørselen for å bedre tilpasse seg i forhold til arealene i området.



Figur 1.1: Områdeavgrensning (kilde: Sweco Norge AS).

2 Dagens situasjon

2.1 Veg- og gatenett

Figur 2.1 viser de viktigste vegene/gatene i Jessheim slik det er fremstilt i mobilitet- og byutviklingsstrategien.

Veg- og gatesystemet bærer preg av vegutforming med noen få unntak vist i figuren. Alle gater har tovegsregulering. Det er ellers utstrakt bruk av rundkjøring som kryssløsning.



Figur 2.1: Vegsystem i Jessheim (Kilde: Mobilitet- og byutviklingsstrategi Jessheim, 2019)

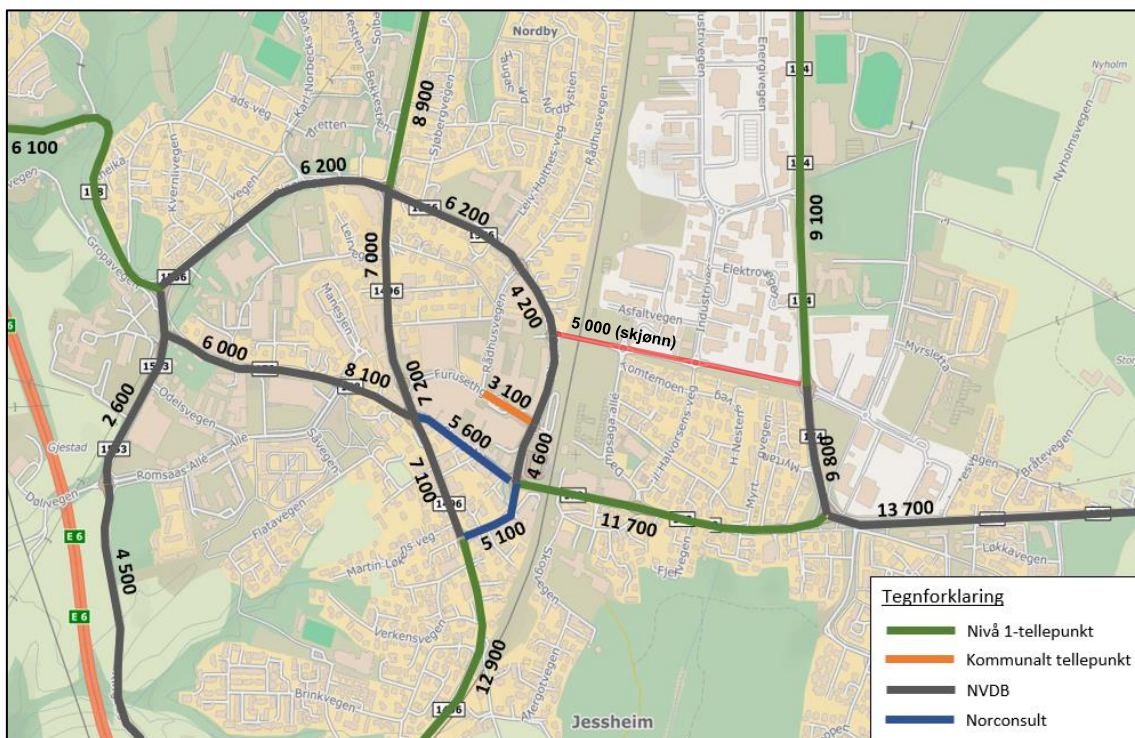
Trondheimsvegen, Algarheimsvegen, Storgata, Gardermovegen og Ringvegen er fylkesveger. Øvrige er kommunale.

2.2 Trafikkmengder

2.2.1 Registrert døgntrafikk (ÅDT)

Figur 2.2 viser tilgjengelig informasjon om trafikkmengder i og rundt Jessheim sentrum. De ulike veglenkene er kategorisert i henhold til kilde. De grønne lenkene er hentet fra nivå 1-tellepunkt og er de sikreste trafikkmengdene. Det er også hentet informasjon fra ett tellepunkt ved Rådhuset som er driftet av kommunen, vist i oransje i figuren under. Tellepunktet ble nylig satt i drift og har kun sammenhengende, representative registreringer for uke 10, 2020. Registreringene er korrigert i henhold til forventet ukesvariasjon.

Øvrige trafikkmengder i vegnettet er hentet fra NVDB. Unntaket er Storgata (5 600 kjt/døgn) og Gotaasalleen (5 100 kjt/døgn), hvor informasjon er hentet fra *Regulerings- og detaljplan Jessheim sør-øst*, utarbeidet av Norconsult i 2016. Dette som følge av at informasjon i NVDB trekkes i tvil, da Storgata er oppgitt med en ÅDT på 12 500 kjt/døgn, mens Gotaasalleen ikke har oppgitt trafikkmengde. Det presiseres at det foreligger usikkerheter rundt trafikkmengdene som er oppgitt, og at usikkerheten øker med avstanden fra veglenkene basert på nivå 1-tellepunktene.

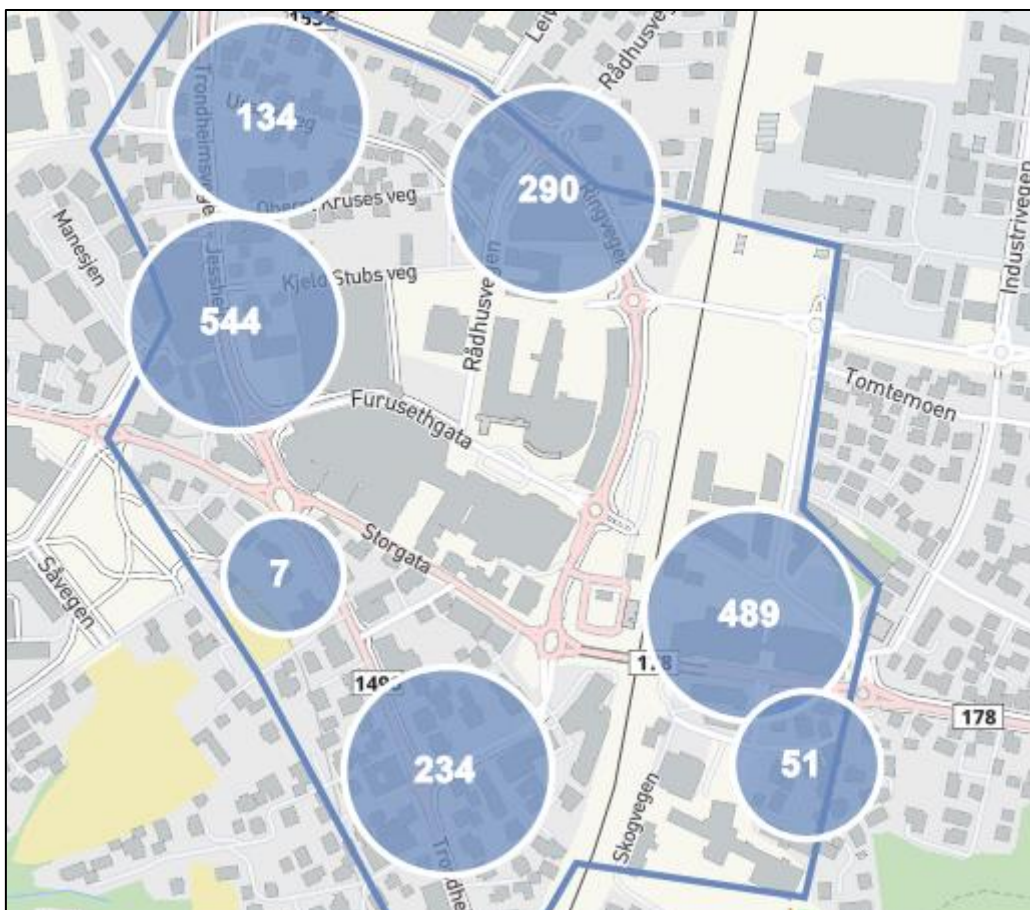


Figur 2.2: Trafikkmengder i dagens situasjon (kartkilde: kart.finn.no).

Det foreligger ikke trafikktall for alle vegene ved sentrum. F.eks. er Henrik Bulls veg en viktig kommunal veg. Det anslås med stor usikkerhet at døgntrafikken for Henrik Bulls veg er ÅDT 5000.

2.2.2 Beregnet døgntrafikk (ÅDT)

Det er foretatt en kvalifisert vurdering av omfanget av bilturproduksjonen på døggnivå (ÅDT) innenfor avgrensningen i dagens situasjon. Ullensaker kommune har opplyst at det er bosatt 1750 personer (per 1.4.2020) innenfor avgrensningen, hvorav ca. 18 % bor i småhus. De bosatte er fordelt som følgende:



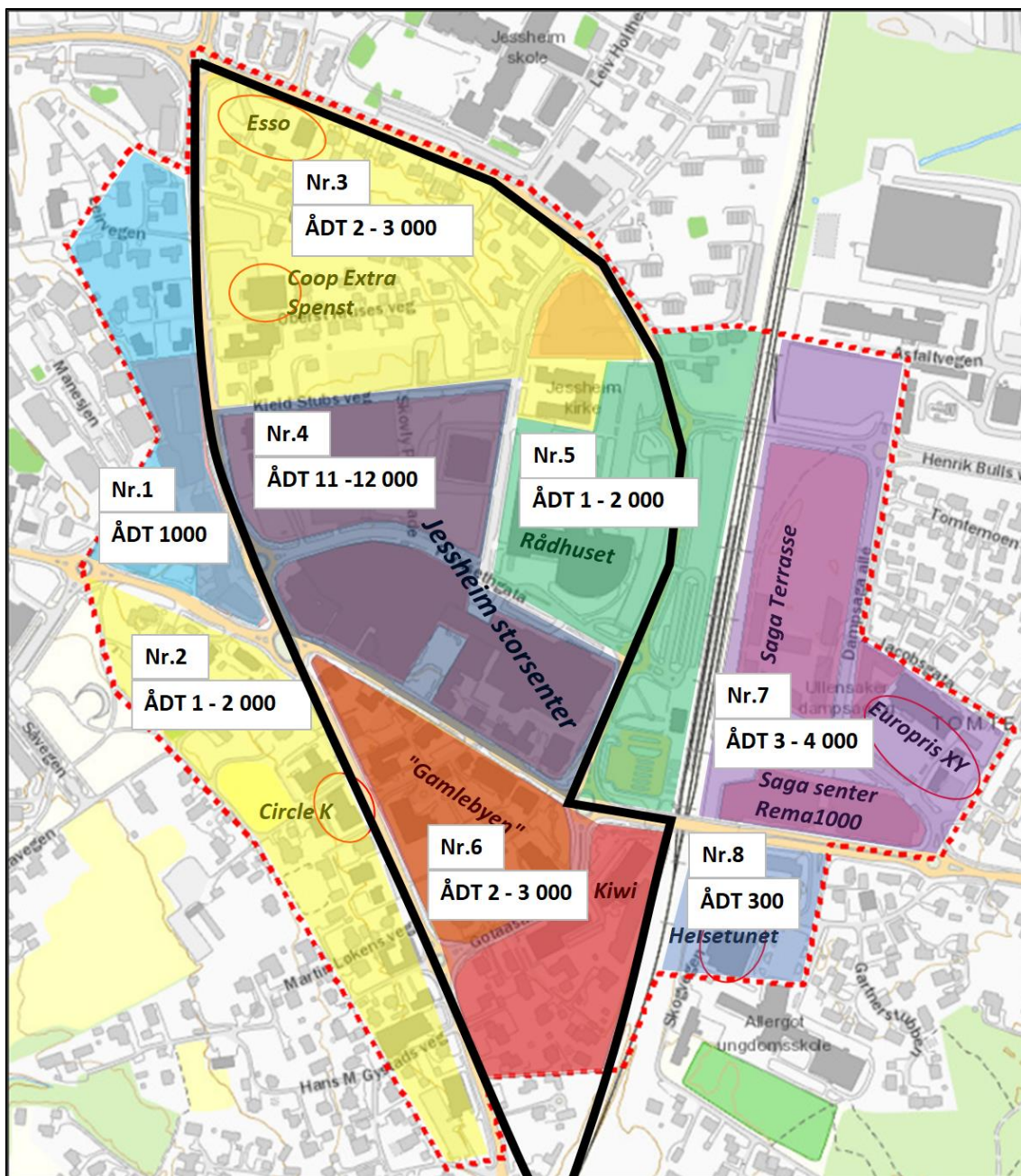
Figur 2.3: Fordeling av bosatte personer i Jessheim sentrum i 2020 (kilde: Ullensaker kommune).

Basert på erfaringstall fra Skogmo og fra Lillestrøm anslås det en ÅDT 1,9 per bosatt i småhus og ÅDT 1,3 per bosatt i blokkleilighet. Dette innebærer at de bosatte produserer i underkant av ÅDT 2500 i dagens situasjon.

For næring og annen virksomhet mangler det detaljerte opplysninger om omfang og type og det er derfor mye større usikkerhet knyttet ÅDT-tallene enn for bolig. Det er også stor variasjon mellom ulike typer virksomheter hvor mye trafikk de skaper og det mangler erfaringstall.

Erfaringsmessig har dagligvarebutikker mye trafikk. Registreringer i regi av Prosam viste at gjennomsnittet lå godt over ÅDT 1000 per butikk. I tillegg har bensinstasjoner og kjøpesentre mye trafikk, mens f.eks. kontorbedrifter har mindre trafikk.

Figuren under viser hvor mye ÅDT-trafikk ulike delområder er anslått å produsere (grensene går øst og vest for Trondheimsvegen, øst og vest for Hovedbanen, nord og sør for Storgata/Algarheimsvegen, nord og sør for Kjeld Stubs veg, samt stasjons- og rådhuskvartalet). ÅDT-tallet for området nr.5 inkluderer også stasjons- og pendlerparkeringen.



Figur 2.4: Anslått ÅDT for ulike delområder ved Jessheim sentrum i dagens situasjon. Nr. angir delområde/soner brukt i tabellene lenger ned i rapporten.

Det produseres en ÅDT i analyseområdet på ca. 25 000. Boligene står for ca. 10 % av biltrafikken, mens resterende 90 % er knyttet til næring og annen virksomhet. Jessheim storsenter m.m. har en stor andel av ÅDT i området (ca. 40-50 %). Områdene vest for Hovedbanen produserer godt over ÅDT 20 000. I grunnkrets 205 (innenfor svart strek på kartet i Figur 2.4) så er det ca. 3635 arbeidsplasser (kilde: RTM 2018). ÅDT-tallene gir derfor ca. ÅDT 5 pr arbeidsplass i snitt. Et usikkert gjennomsnitt for dagens sentrum (grunnkrets 205) er ca. ÅDT 10 per 100 m² næring/annen virksomhet.

Gjennomkjøringstrafikk kommer i tillegg. Anslagsvis ÅDT 10-20 000 er «gjennomkjøringstrafikk». Dette estimatet er basert på at samlet trafikk til/fra sentrum er ca. ÅDT 50 000-55 000 (Se Figur 2.2, $11700+12900+8100+6200+5000=\text{ÅDT } 52\ 800$). Av denne trafikken er ca. halvparten produsert i sentrum (ÅDT 25 000), mens resterende 25 000-30 000 er gjennomkjøringstrafikk. På grunn av gjennomkjøringstrafikken registreres to ganger i tellesnittene (en gang til sentrum og en gang fra sentrum) vil gjennomkjøringstrafikken utgjøre halvparten av dette (dvs. 12 500-15 000).

2.2.3 Vurdering av trafikkbildet i sentrum

Biltrafikken i Jessheim sentrum har ikke vokst de senere årene. Langs Trondheimsvegen både nord og sør for sentrum er trafikken grovt sett uendret etter 2011. Og etter 2015 har trafikken over Jessheimbrua gradvis blitt redusert (ÅDT 11 658 i 2019 mot over ÅDT 16 000 i 2014), noe som bl.a. skyldes effekten av tverrforbindelsen (Henrik Bulls veg) lenger nord i sentrum. Dette medfører at i Jessheim sentrum så flyter trafikken relativt bra i kryss som tidligere hadde mer trafikk. Noe av avviklingsproblemene i Jessheim er knyttet til gjennomkjøringstrafikk via sentrum.

For buss er i dag de største avviklingsutfordringene knyttet til kryss utenfor sentrum og ev. til/fra bussterminalen. Det er kun Algarheimsvegen fra Jessheimbrua og østover og Trondheimsveien sør for sentrum/Gotaasalleen som har en trafikk over ÅDT 10 000.

Bilbruken i Ullensaker er generelt høy. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014, viser at ca. 3/4 av de reisende er passasjerer eller sjåfør i bil. Bilbruken til/fra Jessheim sentrum antas noe lavere, men bilens infrastruktur skaper sammen med jernbanen, barrierer for gående og syklende. På grunn av Jessheim sin beliggenhet i regionen og befolkningsmessig grunnlag for kollektivtilbud, vil bilen som transportmiddel være viktig også i fremtiden.

I sentrum er byliv og møteplasser konsentrert i forbindelse med storsenteret og Storgata. I sentrum ellers er mye areal benyttet til overflateparkering som tar plass som kan utnyttes til byutvikling. Det er få strekninger med gateutforming i sentrum. Rundkjøringer er arealkrevende, men er den mest trafikksikre kryssløsningen pga. lav hastighet, samtidig som den er en effektiv kryssløsning. Relativt stor trafikk og høyere hastighet på vegstrekningene mellom rundkjøringene bidrar til en barrierevirkning for myke trafikanter. Manglende tilrettelegging for sykkel og relativt smale fortauer i sentrum kan også oppfattes som en utfordring.

2.3 Kollektivtilbud

Jessheim stasjon betjenes i dag av toglinje L13 Dal–Jessheim–Oslo S–Drammen. Toget er den viktigste kollektivforbindelsen mellom Jessheim og Oslo-området. L13 har en frekvens med stort sett 2 avganger i timen i hver retning hele driftsdøgnet. Reisetiden med tog mellom Oslo S og

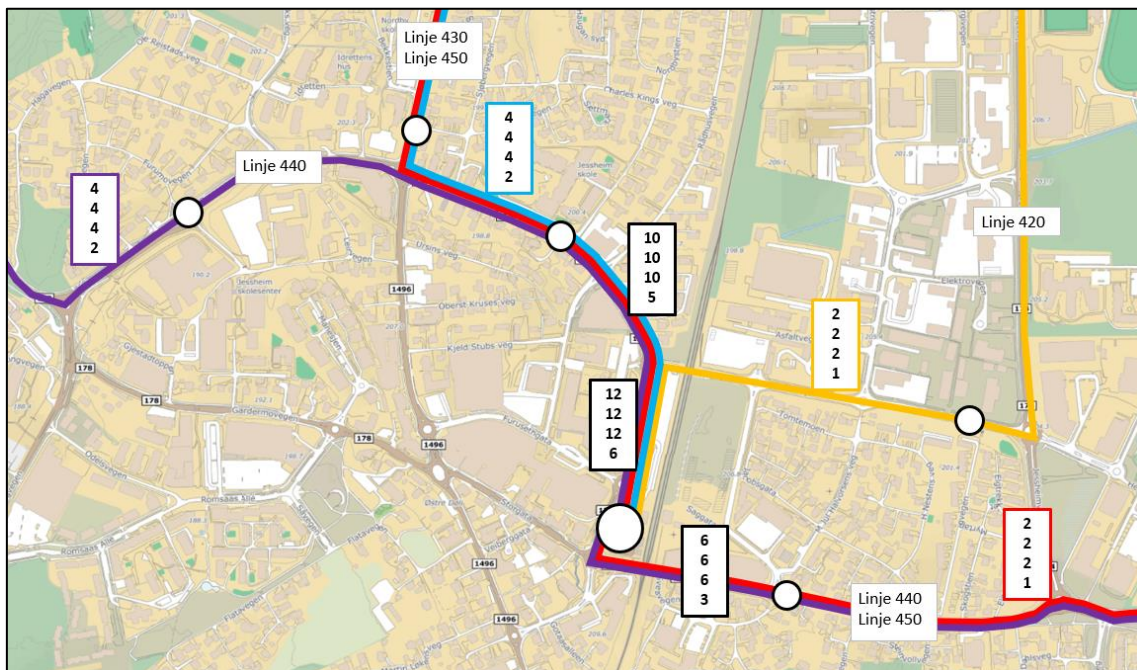
Jessheim er 36/39 minutter. Bussterminalen er også lokalisert på Jessheim stasjon. L13 har også en holdeplass ved Nordby i Jessheim by ca.1,5 km nord for Jessheim stasjon.

Figur 2.5 viser traséene for hovedrutene som betjener Jessheim stasjon/sentrum. Hovedrutene omfatter linje 420 (Maura – Jessheim), linje 430 (Eidsvoll – Jessheim), linje 440 (Fenstad/Nordkisa – Oslo lufthavn) og linje 450 (Årnes - Oslo lufthavn). Hvite sirkler viser ca. plassering av holdeplasser, der knutepunktet på Jessheim er indikert med en større sirkel.

De fargede boksene viser til avgangsfrekvensen i én retning for den respektive busslinjen for morgen, formiddag, ettermiddag og kveld. De sorte boksene viser den samlede frekvensen på strekninger som betjenes av flere linjer.

Fra Figur 2.5 fremgår det at Ringvegen har den høyeste frekvensen av busser, hvor denne naturlig konsentreres ved knutepunktet. I tillegg til Ringvegen er Algarheimsvegen, Jessheimvegen, Trondheimsvegen og Gardermovegen de viktigste kollektivårene i byen.

Noen av bussavgangene er koordinert med togavganger, noe som innebærer at bussene i perioder kommer og drar forholdsvis samlet. Dette medfører også behovet for lengre oppholdstid og/eller regulering ved stasjonsområdet, som i dag gjennomføres på egen terminal.

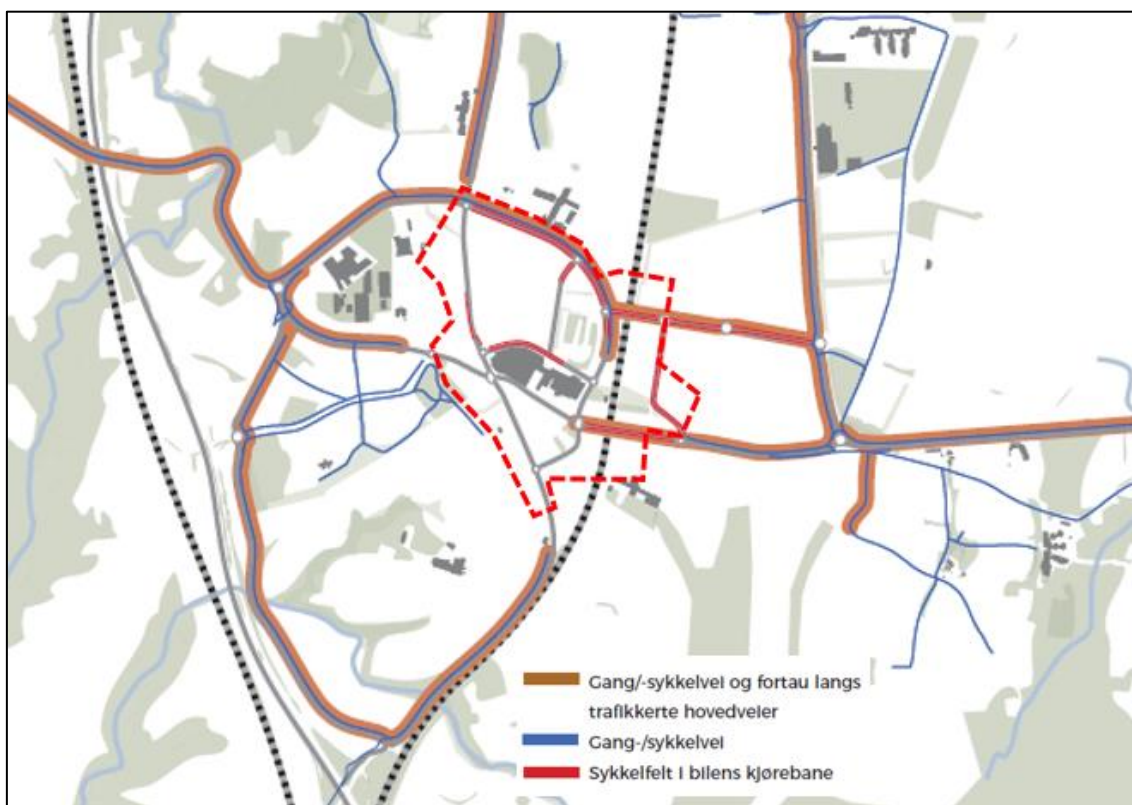


Figur 2.5: Traséene for hovedbusslinjer som betjener Jessheim sentrum og frekvens i hver retning per time i boksene for henholdsvis morgen, dag, ettermiddag og kveld. Svarte bokser viser frekvens for alle linjer i et snitt, fargede bokser viser frekvensen til den enkelte busslinjen. Linje 420 (Maura – Jessheim), linje 430 (Eidsvoll – Jessheim), linje 440 (Fenstad/Nordkisa – Oslo lufthavn) og linje 450 (Årnes – Oslo lufthavn), (kartkilde: kart.finn.no).

2.4 Forhold for gående og syklende

Det er i dag etablert gang- og sykkelveg langs noen av de tyngst trafikkerte vegene/gatene i Jessheim. Det er også noen få strekninger med sykkelfelt, primært i sentrumsområdet. Ellers er det fortaulsøsning, eller ingen løsning. Det er ingen sykkelveger med fortau.

Det mangler gode forbindelser og sammenheng i gang- og sykkelnettet. Figur 2.6 viser dagens nettverk som ble kartlagt i forbindelse med utarbeidelse av Jessheims Mobilitet- og byutviklingsstrategi.



Figur 2.6: Dagens tilbud for gående og syklende i Jessheim (Kilde: Mobilitet- og byutviklingsstrategi Jessheim, 2019)

2.5 Arealbruk

Det foreligger ikke detaljopplysninger om arealbruken i området. Med 1750 bosatte i området i dag og med ca. 50 m² per bosatt (pga. en god del småhus) anslås det i underkant av 90 000 m² boliger.

Hvis det er i overkant av 4000 arbeidsplasser i området og hver arbeidsplass krever ca. 50 m² så vil næring/annen virksomhet kunne utgjøre ca. 200 000 m² (parkeringshus/arealer kommer i tillegg). Det er imidlertid usikkerhet knyttet til disse arealtallene.

2.6 Parkeringsnorm og parkeringsdekning

2.6.1 Parkeringsnorm

Tabell 2.1 viser gjeldende parkeringsnorm i henhold til Byplan Jessheim. For formålene forretning, kontor, hotell/konferanse og restaurant/café er det en nedre og en øvre grense parkeringsdekning (andre formål har fast P-norm). De mest aktuelle arealformålene markert i oransje.

Tabell 2.1: Gjeldende parkeringsnorm i henhold til Byplan Jessheim (kilde: Ullensaker kommune).

Formål	Antall for bil		Pr. enhet
	Minimum	Maksimum	
Frittliggende (småhus)-bebyggelse	2		Boenhet
Konsentrert småhusbebyggelse	1,5 + 0,20 gjesteparkering		Boenhet
Blokkbebyggelse	1 + 0,20 gjesteparkering		Boenhet
Forretning	1	2	100 m ² BRA
Kontor	0,5	1	100 m ² BRA
Hotell/konferanse	0,5	1	100 m ² BRA
Restaurant/Café	1	2	100 m ² BRA
Helseinstitusjoner	0,5		Seng, behandlingsplass
Barne- og ungdomsskole	0,7		Årsverk
Videregående skole	0,3		Årsverk
Barnehage	1,2		Ansatt
Forsamlingslokaler, kirke, kino	0,2		Sitteplass
Idrettsanlegg	0,3		Tilskuerplass
Treningscenter	1		100 m ² BRA

Tabell 2.2 viser forslag til ny parkeringsnorm for Ullensaker kommune i henhold til *Kommuneplan for Ullensaker, Planbestemmelser 2019-2030, 03.07.2019*. For blokkbebyggelse er det foreslått både en minimumsnorm og en maksimumsnorm (1-1,2 p-plasser per boenhet), mens P-normene for kontor er økt med ca. 33 % i forhold til byplanen, mens for forretning er p-normen uendret.

Tabell 2.2: Forslag til ny parkeringsnorm for Ullensaker kommune med korrigerte enheter for de formål der antallet parkeringsplasser beregnes ut ifra areal.

Formål	Antall for bil		Per enhet
	Minimum	Maksimum	
Frittliggende småhusbebyggelse	2	-	Boenhet
Konsentrert småhusbebyggelse	1,3+0,2	1,5+0,2	Boenhet
Blokkbebyggelse	0,8+0,2	1,0+0,2	Boenhet
Forretning, inkludert plasskrevende varehandel	1	2	100 m ² BRA
Kontor	0,67	1,33	100 m ² BRA

Formål fortsettelse	Antall for bil		Per enhet
	Minimum	Maksimum	
Industri	0,3	0,5	100 m ² BRA
Lager/logistikk	0,1	0,3	100 m ² BRA
Hotell	0,3	0,5	Gjesterom
Helseinstitusjoner	0,8	1	Årsverk
Skole	0,5	0,7	Årsverk
Barnehage	0,8	1	Årsverk

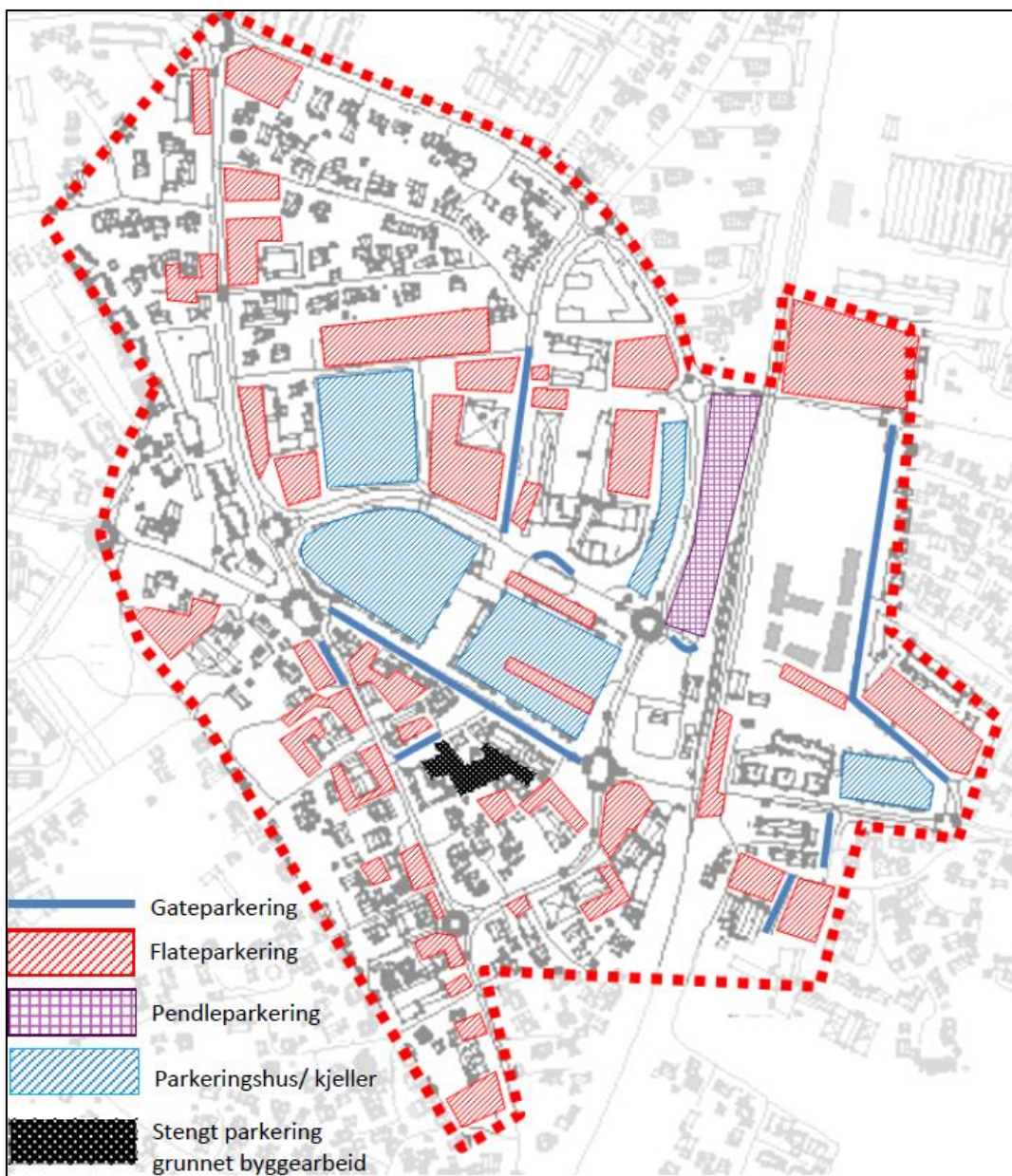
2.6.2 Kartlegging av dagens parkeringstilbud

Ullensaker kommune gjennomførte en parkeringskartlegging i Jessheim sentrum i oktober 2019. Registrer omfattet kun offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Jessheim sentrum, hvor hver parkeringsplass ble registrert én gang på to ulike hverdager. Det foreligger følgelig usikkerheter rundt parkeringsbelegget, og fungerer følgelig mer som et øyeblikksbilde.



Figur 2.7: Adkomst til det største parkeringsanlegget i sentrum (Fotokilde: Sweco)

Innenfor områdeavgrænsningen er det i dag ca. 2 930 parkeringsplasser. Av disse er ca. 2 550 parkeringsplassene privat, mens de resterende ca. 380 parkeringsplassene er i kommunale p-plasser. Dette innebærer at i underkant av 90 % av parkeringstilbudet innenfor områdeavgrænsningen er privat parkering. Sentrumsområdet domineres av overflateparkering, der de ulike parkeringsløsningene er vist i figur 2.8.



Figur 2.8: Type parkering (kilde: Parkeringskartlegging i Jessheim sentrum i 2019, Ullensaker kommune).

Tabell 2.3 viser fordelingen av type parkering innenfor områdeavgrænsningen, sammen med regulerings- og eierforhold. Fra tabellen fremgår det at ca. 75 % av parkeringstilbudet er gratis, og at dette primært omfatter overflateparkering. Det er imidlertid ventet at majoriteten av de avgiftsfrie parkeringsplassene er forbeholdt kunder til virksomheter og er tidsbegrenset. Dette begrenser følgelig fleksibiliteten i bruk av plassene. I parkeringskartleggingen er parkeringen definert som gratis dersom man kan stå avgiftsfri i 2 timer eller mer.

Tabell 2.3: Fordeling av ulike typer parkering (datakilde: Parkeringskartlegging i Jessheim sentrum i 2019, Ullensaker kommune).

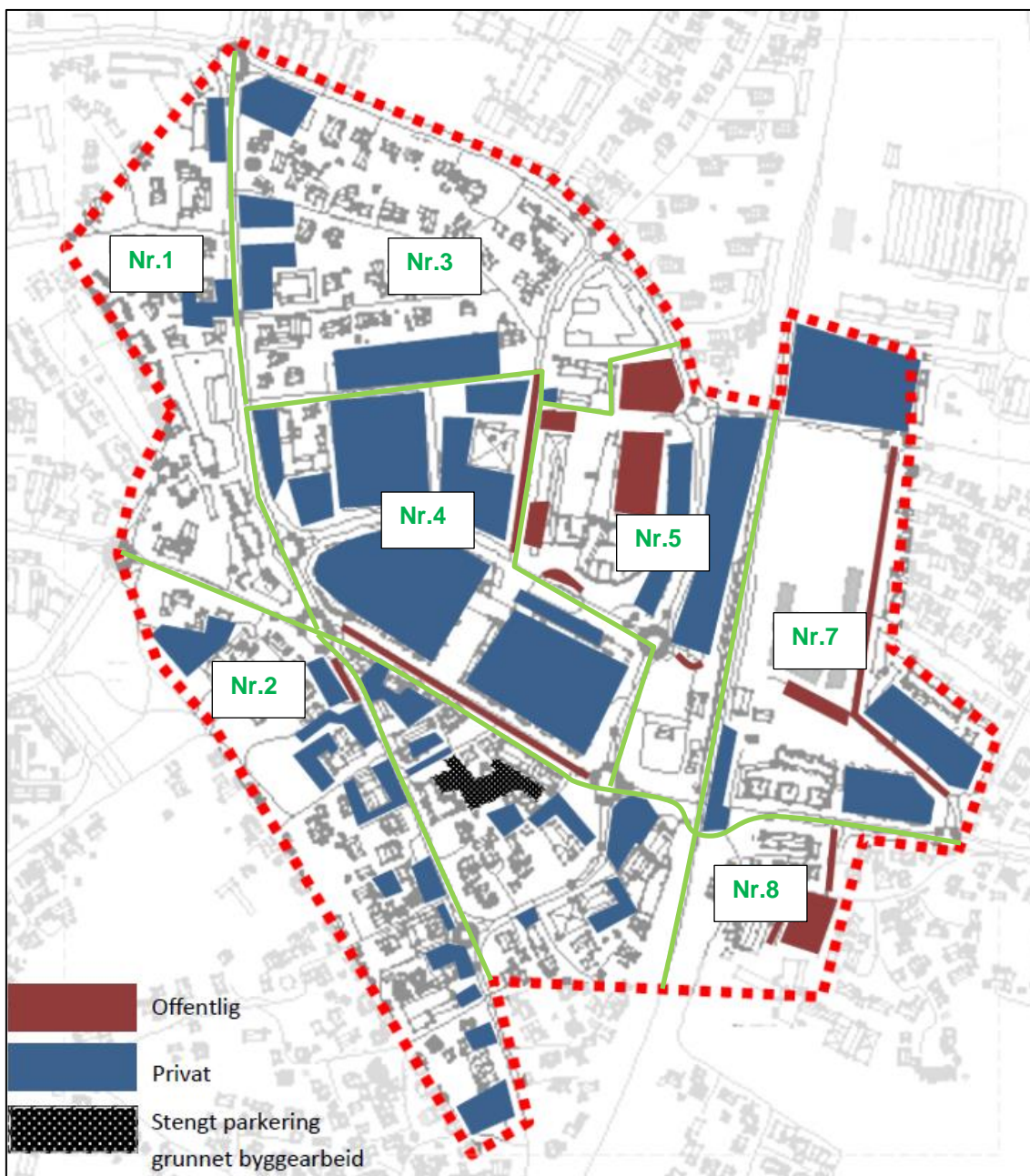
Type	Gratis	Avgiftsbelagt	Privat	Kommunal	Sum
Flate	1120	577	1442	255	1697
Gate	113	55	47	121	168
P-hus	1005	61	1066		1066
Sum	2238	693	2555	376	2931

Tabell 2.4 viser parkeringstilbudet i de ulike sonene (se også kart på Figur 2.4) innenfor områdeavgrensningen, skilt mellom kommunale og private parkeringsplasser. I oversikten under er de 215 private p-plassene i Ormen Lange definert å tilhøre Storsenteret.

Tabell 2.4: Parkeringstilbud i de forskjellige sonene innenfor områdeavgrensningen (datakilde: Parkeringskartlegging i Jessheim sentrum i 2019, Ullensaker kommune).

Parkeringstilbud Områder	Kommunale		Private			Sum
	Flate	Gate	P-hus	Flate	Gate	
1. Vest for Tr.heimsvn. nord				32		32
2. Vest for Tr.heimsvn. sør	25	3		183		211
3. Nord for Kj. Stubs veg				293		293
4. Storsenter mm		58	1005	243		1306
5. Rådhus-/stasjonsområde	163	5		263		431
6. Sør for Storgata		8		132		140
7. Øst for Hovedbanen nord	15	35	61	263	47	421
8. Øst for Hovedbanen sør	52	12		33		97
Sum	255	121	1066	1442	47	2931

Figur 2.9 viser fordelingen mellom kommunale og private parkeringsplasser innenfor områdeavgrensningen.



Figur 2.9: Offentlige og private parkeringsplasser (kilde: Parkeringskartlegging i Jessheim sentrum i 2019, Ullensaker kommune). De grønne strekene indikerer grensene mellom de 8 nummererte sonene i Tabell 2.4-Tabell 2.6.

2.6.3 Bruk av dagens parkeringsplasser

Tabell 2.5 viser registrert belegg i perioden kl. 9-17, fordelt på ulike typer parkering og soner innenfor områdeavgrensningen. Fra tabellen fremgår det at de fleste parkeringsområdene hadde tilgjengelige plasser under registreringene. Aller høyest samlede belegg var ved stasjonsområdet, som hadde et belegg på 75 %. Særlig kommunal gateparkering har et høyt belegg.

Tabell 2.5: Belegg for ulike soner i perioden kl. 09-17 (datakilde: Parkeringskartlegging i Jessheim sentrum i 2019, Ullensaker kommune).

Belegg kl. 09-17 Soner	Kommunale		Private			Sum
	Flate	Gate	P-hus	Flate	Gate	
1. Vest for Tr.heimsvn. nord				56 %		56 %
2. Vest for Tr.heimsvn. sør	20 %	100 %		35 %		34 %
3. Nord for Kj. Stubs veg				11 %		11 %
4. Storsenter mm		97 %	62 %	47 %		61 %
5. Rådhus-/stasjonsområde	74 %	40 %		75 %		74 %
6. Sør for Storgata		88 %		55 %		56 %
7. Øst for Hovedbanen nord	67 %	63 %	69 %	46 %	45 %	52 %
8. Øst for Hovedbanen sør	90 %	42 %		61 %		74 %
Sum	71 %	79 %	63 %	44 %	45 %	55 %

Tabell 2.6 viser registrert belegg i perioden kl. 17-19, fordelt på ulike typer parkering og soner innenfor områdeavgrensningen. Også på kvelden er det tilgjengelige plasser på de fleste parkeringsområdene. Høyeste samlede belegg var også i denne perioden ved stasjonsområdet, som hadde et belegg på 66 %.

Tabell 2.6: Belegg for ulike soner i perioden kl. 17-19 (datakilde: Parkeringskartlegging i Jessheim sentrum i 2019, Ullensaker kommune).

Belegg kl. 17-19 Soner	Kommunale		Private			Sum
	Flate	Gate	P-hus	Flate	Gate	
1. Vest for Tr.heimsvn. nord				25 %		25 %
2. Vest for Tr.heimsvn. sør	4 %	33 %		17 %		16 %
3. Nord for Kj. Stubs veg				18 %		18 %
4. Storsenter mm		79 %	54 %	29 %		50 %
5. Rådhus-/stasjonsområde	25 %	0 %		92 %		66 %
6. Sør for Storgata		0 %		27 %		25 %
7. Øst for Hovedbanen nord	87 %	86 %	74 %	51 %	13 %	54 %
8. Øst for Hovedbanen sør	90 %	58 %		12 %		60 %
Sum	40 %	69 %	55 %	40 %	13 %	46 %

Tabell 2.7: Registrert belegg for ulike typer parkering (datakilde: Parkeringskartlegging i Jessheim sentrum i 2019, Ullensaker kommune).

Type parkering	Gratis		Avgiftsbelagt		Privat		Kommunal	
	Kl. 09-17	Kl. 17-19	Kl. 09-17	Kl. 17-19	Kl. 09-17	Kl. 17-19	Kl. 09-17	Kl. 17-19
Belegg	1185	992	418	361	1326	1167	277	186
% belegg	53%	44 %	60 %	52 %	52 %	46 %	74 %	49 %

Fra tabellen fremgår det at belegget er forholdsvis likt mellom gratis og avgiftsbelagte parkeringsplasser. Belegget er imidlertid betydelig høyere på kommunale plasser i perioden kl. 9-17, enn tilsvarende for private p-plasser. Dette henger trolig sammen med at mange av de private anleggene forutsetter korttidsparkering og er forbehold kunder til bedrifter. De fleste kommunale parkeringsplassene er forbehold kommunens egne ansatte mellom kl. 7 og kl. 16.

2.6.4 Sammenligning med andre steder

Det er gjennomført en sammenligning med parkeringstilbudet med enkelte andre steder i Norge. Dataene fra de andre byene er bl.a. hentet fra *TØI rapport 1266/2013 Parkeringspolitikken i fem norske byer - mål, normer og erfaringer*, fra SSB og fra den Regionale transportmodellen (RTM). Tallene for P-plasser i sentrum og antall innbyggere i tettstedene er fra 2013 (2019 i Jessheim), mens arbeidsplassdataene er fra 2018. Jessheim sentrum er definert som SSB-grunnkrets 205 + Jessheim stasjon.

Tabell 2.8: Oversikt over det offentlige tilgjengelige parkeringstilbudet Jessheim sentrum sammenlignet med enkelte andre Byområder i Norge.

Type	Oslo	Bergen	Trondheim	Kristiansand	Jessheim sentrum	Skøyen Oslo
Kommunal	915	3 601	2 368	3 500	234	
Privat	12 000	1 257	684	4 700	1 936	
Sum	12 915	4 858	3 052	8 200	2 170	10 000
andel kom.	7 %	74 %	78 %	43 %	11 %	
Innbyggere i tettstedet (2013)	925 228	247 731	169 972	81 122	22 892	
P-plasser/innbygger	1,4 %	2,0 %	1,8 %	10,1 %	9,5 %	
Areal sentrum (daa)	1 800	1 200	964	530	290	1 400
P-plasser/daa	7,2	4,0	3,2	15,5	7,5	7,1
arb.pl. 2018	107 084	28 424	21 489	15 547	3 635	18 000
P-plasser/arb.pl.	12 %	17 %	14 %	53 %	60 %	56 %

Tabellen over viser at det er mange offentlige tilgjengelige p-plasser per arbeidsplass i Jessheim sentrum og per innbygger i Jessheim tettsted (inkludert Sand og Algarheim). Mens andelen kommunale p-plasser i sentrum er lav (bare Oslo sentrum har lavere andel) og det gir en begrenset kommunal styringsmulighet for bruk av parkeringsplassene.

Registreringen av bruk av p-plassene og sammenligningen med andre steder indikerer at parkeringstilbud i Jessheim sentrum er godt.

3 Målsettinger for Ullensaker kommune (Jessheim)

Ullensaker kommune har en rekke styrende og førende dokumenter som sier noe om målsettinger og strategier for by- og transportutvikling i Jessheim. De viktigste er kommuneplanen, byplan Jessheim 2030 og Mobilitet- og byutviklingsstrategien. Utover dette gjelder nasjonale målsettinger som nullvekstmålet også for Jessheim (NTP 2018-2029).

3.1 Kommuneplan

Hovedmålet i kommuneplanens samfunnsdel for Ullensaker 2020-2030 under tilknyttet by- og tettstedsutvikling (kap.7) er at «*Ullensaker skal være et godt sted å bo og leve. Kommunen skal utvikles med kvaliteter som er attraktive for nåtidens og framtidens innbyggere*». I omtalen står det blant annet at «*kommunen vil tilrettelegge for attraktive by- og tettsteder der arealdisponeringen fremmer [...] miljøvennlige transportformer. Kollektiv, sykkel og gange skal i fremtidens Ullensaker oppleves som det mest attraktive og effektive fremkomstmiddelet*».

3.2 Byplan Jessheim 2030

Jessheim skal styrkes som regionsenter – med bredt handels-, kultur- og servicetilbud» er utformet som mål for byplanen. Det er ønske om attraktivt, levende og trygt bysentrum. Videre en god intern tilgjengelighet med nærhet til idrett og fritidsaktiviteter, kultur- og handelstilbud og friluftsområder. Utbyggingsområder og infrastruktur skal være robuste i forhold til fremtidige klimautfordringer.

3.3 Mobilitet- og byutviklingsstrategi

Det er utarbeidet to mål for mobilitet- og byutviklingsstrategien:

- Mål om grønn mobilitet
- Mål om byliv

Med grønn mobilitet menes muligheten til bevegelse og der gående, syklende og kollektivtrafikken prioriteres. I tillegg ønskes bilbruken redusert. I målsettingene ligger at det skal tilrettelegges for miljøvennlige reiser, være lett å endre reisevaner og lett å komme til målpunkter på en miljøvennlig måte.

Med byliv menes at bosatte oppholder seg i sentrum og at det er aktivitet gjennom bruk av tilbud.

3.4 Retning for parkeringspolitikken i Jessheim («målsettinger»)

Det er ingen av nåværende målsettinger og strategier som har klare og tallfestede mål for parkering i Jessheim. Ny parkeringsstrategi for Jessheim er i prosess og hvor dette er forventet å bli tydeligere. Parkeringspolitikk kan samtidig medvirke til å oppnå andre mål for byutviklingen.

Fremtidige parkeringsløsninger bør derfor medvirke til, eller ikke være til hinder for, at bilbruken reduseres og styres vekk fra områder i byen den er uønsket. Videre at flere bruker gange, sykkel og kollektivtrafikk og fremkommeligheten for disse gruppene økes.

Videre er det en klar målsetting om mindre overflateparkering og færre adkomster til parkeringsplassene.

Dette er ikke målbare parametere. Det er likevel mulig å si noe om effekten av tiltakene som innføres fremtidig innenfor prosjektområdet trekker i riktig retning. Videre vil gjeldende forskning og litteratur kunne si noe om hvilke grep, tiltak og løsninger som gir ønsket retning og effekt.

Oppsummert er disse effektene og retningen:

- Redusert bilbruk og flere gående, syklende og kollektivreisende
- Redusert biltrafikk i Jessheim sentrum og færre adkomster
- God fremkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende
- Mindre overflateparkering

4 Teori rundt parkering som regulerer bilbruk

En viktig målsetting for Ullensaker kommune er å regulere og få ned bilbruken, spesielt i Jessheim sentrum. I påfølgende kapitler har vi sett på tiltak som teoretisk vil kunne redusere eller øke biltrafikken og bilbruken. Vi har valgt å dele inn tiltakene i planmessige og regulerende tiltak, samt omtalt tids- og avgiftsparkering for seg. Ut over dette har vi også sett spesielt på pendlerparkering og bildeling/selvkjøring. Innledningsvis har vi omtalt hvor teorien sier at innsatsen primært bør settes inn for å få bilbruken ned.

I tabellen nedenfor er alle tiltakene beskrevet i kapittel 4 listet opp og sortert ut fra tiltakstype og hvilken effekt de har på bilbruken (reduksjon eller økning).

Tabell 4.1: Parkeringstiltak som kan redusere eller øke biltrafikken/-bruken

	Reduserer bilbruk	Øker bilbruk
Plantiltak	<ul style="list-style-type: none"> • Lengre avstand til parkeringsplass • Mangel på sikker plass • Parkeringstype og kostnad • Samlokalisering av parkeringsanlegg/-plasser 	
Reguleringstiltak	<ul style="list-style-type: none"> • Maksimumsnorm • Frikjøp (hvis reduksjon av p-plasser) • Ingen normer (underetablering) • Boligsone-/beboerparkering • Skille parkering fra andre arealbruksformål • Reservere parkering til spesielle formål • Flytte eksisterende plasser og ev. redusere antallet • Sambruk av parkeringsanlegg 	<ul style="list-style-type: none"> • Minimumsnorm • Ingen normer (fare for overetablering)
Avgift/tid	<ul style="list-style-type: none"> • Avgiftsparkering (høye takster) • Tidsbegrensning (mindre arbeidsreiser) 	<ul style="list-style-type: none"> • Avgiftsparkering (sirkulering) • Tidsbegrensning (flere handels- og fritidsreiser)

4.1 Generelt

En rapport (1530/2016) fra Transportøkonomisk institutt (TØI) konkluderer med at det er slående at etterspørsel etter bilreiser i snitt er langt mindre følsom for egenskapene ved kollektivtransporten, enn virkningen den motsatte vegen. Mens bilbruken knapt endres ved en bedring av kollektivtilbudet, er kollektivtransporten sterkt påvirket av egenskaper ved bilreisen. Et viktig og generelt budskap de kommer med er at bilbruk påvirkes mest effektivt med virkemidler

rettet mot bilen. Det er altså langt mindre effektivt å søke redusert bilbruk kun ved å tilrettelegge for gange, sykling og kollektivtransport alene.

TØI (1530/2016) mener den mest effektive måten å fremme bruk av miljøvennlig transport på er virkemidler rettet mot å begrense bilen. Parkeringspolitikk har vist seg som et sterkt virkemiddel for å påvirke bilbruken. I TØI-rapport 1425/2015 og 1493/2016 vises det til at økt avstand til parkering, mangel på sikker plass, parkeringstype og kostnad ved bosted reduserer sannsynligheten både for at folk eier og bruker bil. Se mer om dette i påfølgende underkapitler.

4.2 Planmessige tiltak

4.2.1 Avstand til parkeringsplass

Ifølge TØI er gjennomsnittet av distansen bosatte oppgir at de maksimalt er villige til å gå fra boligen til parkeringsplassen 155 meter. Dette er vurderinger ut fra resultater av reisevaneundersøkelsen (RVU) 2013/2014 for de store byene. Det vil ta lenger tid å kjøre bil hvis bilførere må bruke lenger tid til å gå til og/eller fra parkeringsplassen. Samtidig varierer villigheten etter for eksempel bosted, alder, kjønn, eksisterende parkeringstilbud og bostedstype. Det ser derfor ut som at virkemiddelet med avstand til parkeringsplass er avhengig av hvor i kommunen nye boliger og parkeringsplasser etableres (Kilde: TØI-rapport 1425/2015).

Begrenset tilgang til parkering på gategrunn kan også gjøre bilbruk mindre attraktivt (Kilde: TØI-rapport 1425/2015).

Økte avstander mellom bolig og parkeringsplass hindrer ikke at bilen kan brukes, men det reduserer fordelene ved å bruke bil istedenfor gåing, sykling og kollektiv og derav sannsynligheten for at de benyttes hyppigere (Kilde: TØI-rapport 1493/2016).

Kommunen kan bestemme at parkeringen skal lokaliseres i en gitt avstand fra boligområder, virksomheter den skal betjene eller i utkanten av sentrumsområde. I plan- og bygningsloven § 11-9 beskrives temaer som kommunen kan knytte juridisk bindende bestemmelser til i arealdelen. I tilknytning til bestemmelsene kan det gis detaljerte føringer for hvordan parkering skal behandles i forbindelse med regulerings- og byggesaker. For eksempel ved å bestemme lokalisering gjennom å sette strenge krav til utnyttelse.

Effekter av lengre avstand til parkeringsplass er:

- Redusert bilbruk
- Redusere etterspørsel etter parkering
- Kan åpne for bilfrie bolig-, næring- og sentrumsområder

(Kilde: TØI-rapport 1493/2016)

4.2.2 Mangel på sikker plass

Når det er vanskelig å finne ledig plass reduseres sannsynligheten både for at folk eier og bruker bil. Ofte vil situasjonen være at beboerne kan bruke bil hvis de har behov for dette, men vil oppleve å måtte lete for å finne ledig plass og/eller at de må gå et stykke fra bilen til boligen etter endt tur.

Det viser seg å særlig være retur fra arbeidsreiser hvor utfordringen med å finne parkeringsplass er størst (TØI-rapport 1425/2015).

Parkeringstilgjengeligheten synes i noen grad å påvirke sannsynligheten for at bilen brukes til arbeidsreisen, men resultatene tyder på at det påvirker bilbruken for fritids- og handlereiser mer (Kilde: TØI-rapport 1493/2016).

4.2.3 Parkeringstype og kostnader

Med parkeringstype her menes parkering på gategrunn eller på egen tomt. Normalt vil parkering på gategrunn reguleres av kommunen og egen tomt av private.

Undersøkelser fra TØI viser at de som parkerer på egen tomt har høyest bilhold. Det påpekes at kommunene kan påvirke hvorvidt et hushold vil eie flere biler gjennom parkeringstype og kostnad. Det er mindre grunn til å anta at utbyggere vil etablere flere plasser enn det er etterspørsel for når det er knyttet høye kostnader til å bygge disse plassene. Dermed økes sannsynligheten for at personer, som ønsker flere biler, må kjøpe en ekstra parkeringsplass. Alternativet er at de parkerer bil nummer to langs gategrunn eller leier privat plass. Hvis det ikke er mulig å parkere langs gate eller at parkeringsplassene langs gategrunn reguleres gjennom eksempelvis avgift, vil det kunne påvirke bilholdet og dermed bilbruken.

Økte kostnader for kjøp eller leie av parkeringsplass kan bidra til å redusere bilholdet. Det forutsetter at det ikke er lett å finne en gratis parkeringsplass på gategrunn (Kilde: TØI-rapport 1493/2016).

4.2.4 Samlokalisering av parkeringsanlegg/-plasser

Mange bolig- og sentrumsområder har utfordringer knyttet til fremmedparkering, letekjøring eller trafiksikkerhet. Parkeringsforholdene kan bidra til mer bilkjøring som igjen medfører til lokal forurensing og støy, og reduserer attraktiviteten til et område. Gjennom bevisst planlegging og regulering kan parkeringspolitikken begrense bilbruk og skape mer trivelige og attraktive sentrums- eller boområder. De nære omgivelsene kan bli mer trafiksikre når bilen ikke lenger får parkere overalt. Dette kan skje ved blant annet ved å samle parkeringen i anlegg utenfor sentrumsområdene. Alternativt kan også avgifter være et virkemiddel. Mer om dette i kapittel 4.4.2 (TØI-rapport 1493/2016).

4.3 Regulerende tiltak

4.3.1 Minimumsnormer

Minimumsnorm betyr at kommunen krever et visst antall parkeringsplasser i tilknytning til et nytt bygg. Kommunen kan kreve et minimum antall plasser etter boenhet, boareal, næringsareal etc. Formålet er å sikre at det blir etablert nok parkeringsplasser, slik at parkeringen ikke belaster omkringliggende gater og for å gjøre det attraktivt for dem med bil å bosette seg i området. En skal da unngå at utbyggere spekulerer i, og sparer penger på, at de ikke trenger å anlegge et tilstrekkelig antall parkeringsplasser. Utbygger må selv dekke kostnaden forbundet med dette.

Effekter av minimumsnormer er:

- Redusert behov for gateparkering (kan også erstatte eksisterende parkering)
- Reduksjon i letekjøring
- Økt sykkelbruk
- Økt bilbruk
- Økte byggekostnader
- Kan bidra til for mange parkeringsplasser

(Kilde: TØI-rapport 1493/2016).

4.3.2 Frikjøp

Frikjøp kombineres normalt med minimumsnorm. Frikjøp gir mulighet til å inngå en avtale med kommunen som fritar utbygger fra å anlegge de parkeringsplassene kommunen har krav om i vedtatt parkeringsnorm. Utbygger må da innbetale et fast beløp til kommunen for hver plass som ikke etableres i henhold til normen. For å kunne benytte frikjøp må dette inngå som bestemmelse i kommuneplanen.

Skal frikjøp være attraktivt for utbygger bør beløpet settes lavere enn hva det koster å etablere en parkeringsplass. Innbetalt beløp kan kun anvendes til opparbeiding av parkeringsanlegg.

Kommunen kan gjennom frikjøp selv regulere parkeringstilbudet etter etterspørsel og behov etablere parkeringstilbud, og kan på den måten ha mer kontroll og unngå overetablering. Det er også mulig for kommunen å bestemme hvordan de skal reguleres (for eksempel avgiftsparkering) og som potensielt kan redusere biltrafikken. Det er også mulig å etablere parkeringsanlegg adskilt fra boligene med økt avstand (mindre attraktivt med bil) og legge til rette for sambruk og bildeling (reservere plasser).

Effekter av frikjøp er:

- Mulighet for å redusere antall parkeringsplasser
- Hindre overetablering av parkeringsplasser i forhold til parkeringsbehovet
- Markedsstyre behovet og etableringen av parkeringsplasser
- Kan redusere bilbruken dersom det innføres målrettet regulering

(Kilde: TØI-rapport 1493/2016).

4.3.3 Maksimumsnormer

Tiltaket innebærer at det settes et tak på hvor mange parkeringsplasser som tillates etablert i tilknytning til et utbyggingsprosjekt eller for et område. Maksimumsnormer kan gjelde hele kommunen eller avgrenses til nærmere definerte deler av kommunen, samt at de kan gjelde for visse typer bygg/formål. Tradisjonelt er det de større norske byene som benytter seg av maksimumsnormer – og da gjerne for kontorbygg i sentrale områder.

Effekter av maksimumsnormer er:

- Mindre bilbruk (spesielt hvis det ikke er alternative parkeringsmuligheter)
- Hindrer overetablering av parkering

4.3.4 Ingen normer

Dersom ingen norm benyttes angir ikke kommunen hvor mange parkeringsplasser som skal eller kan etableres når det bygges nye boliger, kontorer, handel, mv. Slik praksis vil bety at kommunen lar utbygger vurdere behovet for det antallet parkeringsplasser som skal etableres. Det betyr at markedet i større grad styrer hvilken parkeringsdekning som etableres.

Effekter av ingen normer er:

- Kan gi mindre bilbruk fordi utbygger etablerer færre p-plasser enn behovet
- Kan gi mer bilbruk fordi utbygger etablerer for mange p-plasser
- Kommunen kan tiltrekke seg utbygger som ønsker mindre parkeringskostnader

(Kilde: TØI-rapport 1493/2016).

4.3.5 Boligsone-/beboerparkering

På arealer utenfor gategrunn kan eieren regulere parkeringen slik at bare nærmere angitte brukere kan benytte plassene. For eksempel kan et borettslag eller en bedrift regulere parkeringen på eget område til bruk av henholdsvis beboere eller ansatte. Vegtrafikk-lovgivningen gir kommunene mulighet til å vedta tilsvarende reguleringer/restriksjoner på bruk av parkeringsplasser på gater og veger - offentlige ferdselsårer - innenfor et nærmere angitt område. Hjemmelen er gitt i gjeldende parkeringsforskrifts § 7, og i ny parkeringsforskrifts § 29 (trådte i kraft 1. januar, 2017). Dette betegnes som boligsoneparkering i forskriften.

Dette gir i utgangspunktet bosatte parkingsplass, selvsagt litt avhengig av dekningen. Men tilreisende vil i utgangspunktet måtte finne alternative reisemåter enn bil dersom de ikke finner plass i området.

Effekter av boligsoneparkering er:

- Redusere letekjøring spesielt for bosatte
- Bedre parkerings- og boforhold for bosatte
- Mulighet for mindre gateparkering
- Hindre fremmedparkering
- Redusert bilbruk

4.3.6 Reservere parkering til spesielle formål

Forskrift om parkering for forflytningshemmede stiller krav til spesiell tilrettelegging for parkering. Med skilt og særskilt oppmerking kan én eller flere kommunale parkeringsplasser reserveres til bruk for dem med tillatelse utstedt av bostedskommunen. Biler med HC-tillatelse kan ellers parkere gratis og utover fastsatt lengste parkeringstid på kommunale plasser.

Hvis kommunen ønsker å stimulere til miljøvennlig bilbruk, kan parkeringsplasser også reserveres for eksklusiv bruk av el- og hybridbiler. Det vil i praksis bety at en reduserer parkeringstilbudet for biler som går på annet drivstoff. Det kan benyttes som en strategi for å stimulere til mindre utslipp i for eksempel byenes sentrumsområder. Plasser der det tilbys lading må reserveres til eksklusiv bruk av ladbare biler.

Kommunen kan også ønske å reservere plasser til spesielle formål. For eksempel kan det reserveres plasser til bruk av bildelingsordninger. Dette vil gjøre det lettere å finne plass for dem som deltar i slike ordninger. Det kan også reserveres plass for tjenestebiler, drosjer, varelevering, mv. Effekter av å reservere parkering er:

- Mindre bilbruk (mindre p-plasser til allmenn bruk)
- Stimulere til sambruk og lavere bilhold
- Bedre parkeringsmulighet for prioriterte grupper

4.3.7 Flytte eller redusere antall parkeringsplasser

For parkeringsplasser som kommunen eier eller disponerer står kommunen fritt til å endre antall plasser som tilbys eller flytte parkeringsplasser til steder som er bedre egnet til formålet. Det gjelder tilbud både til næring, bosatte og til allmenn bruk. Kommunen kan også ved skilting eller annen regulering redusere parkering på kommunale gater og veger. Effekter av å flytte eller redusere antall parkeringsplasser er:

- Redusere bilbruk og bilkjøring
- Fremme sambruk
- Miljøforbedringer

4.3.8 Sambruk av parkeringsanlegg

Sambruk av parkeringsplasser innebærer at de gjøres tilgjengelig til flere formål slik at parkeringsbehovet dekkes fra samme parkeringsanlegg. Parkeringsanlegget reguleres normalt slik at formålene i liten grad benytter plassene på samme tidspunkt. Hensikten er i hovedsakelig effektiv arealutnyttelse, og ikke primært å begrense bilbruk.

Hvis parkeringsanleggene etableres i kommunal regi, vil det også være mulig å regulere bruken i større grad. Dette kan for eksempel være ulike takster på forskjellige brukergrupper, prismetriser, m.m.

Større parkeringsanlegg i sentrumsranden kan dimensjoneres til å dekke alle de parkeringsbehov som finnes innenfor en radius på 300-400 meter. Kommunen kan da sette strenge maksimumskrav, krav til frikjøp eller ikke tillate at det anlegges parkering i tilknytning til nye bygg i en gitt radius fra parkeringsanlegget. Se også kapittel 4.2.1 om avstand til parkeringsplass.

En annen fordel ved å samle parkeringstilbudet i felles anlegg, er at man i større grad kan styre trafikkstrømmene, og redusere letetekjøringen i et område. Effekter av sambruk av parkeringsanlegg er:

- Kan redusere bilbruk siden avstanden til parkeringsplassen kan øke (se kapittel 4.2.1).
- Kan redusere utbyggingskostnader hvis antallet parkeringsplasser reduseres
- Potensielt bedre utnyttelse av parkeringsplassene

(TØI-rapport 1493/2016)

4.4 Avgiftparkering og tidsbegrensning

Det finnes flere ulike former for parkeringsregulering som kan iverksettes for å bedre utnyttelsen av parkeringsarealene.

4.4.1 Tidsbegrensning

Tidsbegrenset parkering kan benyttes i sentrale områder hvor det er ønskelig med større tilgjengelighet og utskifting av kjøretøy. Plassene vil da primært fungere som besøksparkering med kortere opphold. Ved å legge inn en tidsbegrensning, kan mulighetene til å benytte plassene i forbindelse med arbeid og fremmedparkering/langtidsparkering reduseres.

Tiltaket kan gi økt trafikk som følge av større utskifting, men samtidig gi flere besøkende til sentrum. Det er også mulig å kombinere tidsbegrensning med parkeringsavgift. Bruk av progressive avgifter alene vil også kunne ha tilsvarende effekt som tidsbegrensning (se kapittel 4.4.2).

Å ha et begrenset antall parkeringsplasser med tidsbegrensning i et område som ellers er regulert med parkeringsavgift kan imidlertid medføre større sirkulering og venting på ledig plass ved de tidsbegrensede plassene. Dette kan igjen ha negative konsekvenser på trafikksikkerheten i området.

Effekter av tidsbegrensning er:

- Begrenset arbeidsreiseparkering (mindre av disse bilreisene)
- Bedre tilgjengelighet for korttidsbesøk og hindre langtidsparkering
- Flere bilturer

(TØI-rapport 1493/2016)

4.4.2 Avgiftparkering

Avgiftparkering kan benyttes som et virkemiddel for å styre bruken av parkeringsplasser, og igjen bilbruken. Fordelen med avgiftparkering er at systemet kan tilpasses etterspørsel og samtidig sørge for en større utskifting av kjøretøy. Takstene kan tilpasses slik at det alltid er ledig plass i et område, og slik redusere letekjøringen. I tillegg kan avgiftparkering kunne redusere antall reiser som gjennomføres ved at kostnadene ved bilbruk øker, eller bidra til at reisene gjennomføres med andre transportmidler. Ofte ønsker handelsstanden at det innføres parkeringsavgift for å øke sirkulasjonen. Da må nivået på avgiftene være så lave at plassene blir attraktive, men samtidig så dyrt at de ikke benyttes til langtidsparkering. Alternativt kan avgiftparkeringen suppleres med tidsbegrensning (se kapittel 4.4.1). Med en slik ordning vil bilbruken øke.

Takstene kan variere avhengig av blant annet tid, sted og kjøretøytype. Det er også mulig å sikre større utskifting ved bruk av progressive takser. Etterspørselen etter parkering er som regel størst i arbeidstiden, i samme periode som kollektivtrafikken som regel har høyest frekvens. Hvis perioden med parkeringsavgift ønskes begrenset, kan den være gjeldende i normal arbeidstid på hverdager.

Det er viktig for lokalt næringsliv å ha gode konkurransevilkår mot andre mer bilbaserte områder. Behovet for avgiftsparkering etter arbeidstid kan derfor vurderes ut fra etterspørselen. Næringslivet vil ikke være tjent med plasser som opptas hele kvelden, eller at plassene står ubrukt. I sentrumsområdet kan flere reiser gjennomføres ved bruk av kollektiv, sykkel og gange, og det er derfor viktig å styrke dette tilbudet. Avgifter og regulering av parkering får lettere aksept hvis det finnes gode alternativer til bil.

Effekter av parkeringsavgift er:

- Redusert bilbruk (ved særlig høye avgifter)
- Økt bilbruk (ved tilpassede satser for sirkulasjon eller kombinasjon med tidsbegrensning)
- Redusert letetraffic
- Mindre fremmedparkering
- Høyere sirkulasjon på p-plassene (tilpassede satser/tidsbegrensning)
- Bedre forutsigbarhet og fleksibilitet
- Brukerfinansiering for drift av anlegg

4.5 Pendlerparkering

Pendlerparkering eller innfartsparkering etableres gjerne ved stasjoner, knutepunkter eller ved holdeplasser langs en høyfrekvent kollektivtrasé slik at arbeidsreiser skal kunne benyttes med kollektive reisemidler i den største delen av reisen.

Hensikten er å stimulere til økt bruk av kollektivtransport og avlaste innfartsvegene til særlig større byer. Det vil også kunne redusere parkeringsetterspørselen i større byområder.

Effekter av pendlerparkering er:

- Kunne begrense antall lange bilturer - mindre transportarbeid (positivt for nullvekstmål)
- Øke passasjergrunnet på kollektivtilbudet

4.6 Bildeling og selvkjøring

Vi ser en utvikling der fleksibel eller kombinert mobilitet og delingsøkonomi etterspørres i større grad. Bildelingsordninger og bilabonnement er i vekst i Norge. Erfaringsdata viser at bildeling gir færre bilturer og mindre parkeringsbehov.

Det er også en trend blant dagens unge, der stadig færre skaffer seg førerkort og eier sin egen bil, og da spesielt i de større byene (TØI-rapport 1477/2016).

Kombinert mobilitet er et konsept for hvordan man i framtiden kan tilby integrerte mobilitetstjenester, med offentlig transport som basistilbudet og som suppleres med andre transportformer som bildeling, sykkeldeling, drosjer, sykling og andre bestillingsløsninger. Ifølge Cerfontaine¹ er dette den eneste løsningen som kan konkurrere med privat bil i form av fleksibilitet, brukervennlighet og pris (Cerfontaine 2017).

¹ Leder for International Association of Public Transport (UITP)

Bideling, kombinert mobilitet og færre med egen bil kan indikere et fremtidig redusert parkeringsbehov. Det er derfor viktig og ikke overdimensjonere parkeringsdekningen, og samtidig tenke bærekraftig i forhold til omdisponering av parkeringsanlegg i fremtiden. Dette gjelder spesielt for parkeringshus og parkeringskjellere.

Ifølge TØI kan en bidelingsordning erstatte 5-15 privatbiler. Bidelingsbiler slipper også ut 15-20 % mindre CO₂ sammenlignet med privatbiler på grunn av raskere utskiftning. Når bideling er godt integrert med andre alternativer til privat bilbruk – kollektivtrafikk, sykling og gåing – blir resultatet en begrensning i bilbruken (Kilde: Tiltakskatalogen; Nenseth m. fl. 2012).

Selv om utviklingstakten er usikker vil bilparken sannsynligvis også bli selvkjørende i fremtiden. De mest optimistiske scenariene tilsier også at dette blir offentlige transportmidler som bestilles og transporterer fra dør til dør. Det gjør at parkeringsbehovet antagelig reduseres radikalt fordi utnyttelsen av hvert kjøretøy optimaliseres. Noen depoter for ventende kjøretøy vil det nok være behov for, men sannsynligvis ikke i nærheten av det parkeringsbehovet vi har i dag.

Nyetablering av parkeringsanlegg bør derfor utformes på en slik måte at de er attraktive og fleksible for en eventuell bruksendring i fremtiden dersom parkeringsbehovet reduseres. Underjordisk parkering har en fordel med å redusere og effektivisere arealbeslag, men har samtidig en ulempe med hensyn til ombruk. Underjordisk parkering har færre alternative bruksområder enn for eksempel parkering i dagsone eller innendørs på bakkeplan. Mørke parkeringskjellere uten lysinnslipp og ofte uisolerte gir redusert attraktivitet og færre muligheter. Det kan tale for å benytte parkeringskjellere med større forsiktighet. Men her kan det oppstå behov og muligheter vi ikke overskuer i dag. Eksempelvis er dyrking av mat med kunstig belysning fremvoksende og kan for eksempel gi slike arealer nye bruksområder.

5 Fremtidig situasjon

5.1 Forutsetninger

For vurderingen av den fremtidige parkeringsstrategi for Jessheim er det lagt inn en del forutsetninger for fremtidsbildet som ligger fast i alle vurderingene. Forutsetningene for *Endring av infrastruktur* tar utgangspunkt i *Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim* (Pir || Oslo & Multiconsult, 2019), mens *Endring av arealbruk* er utarbeidet i samråd med kommunen.

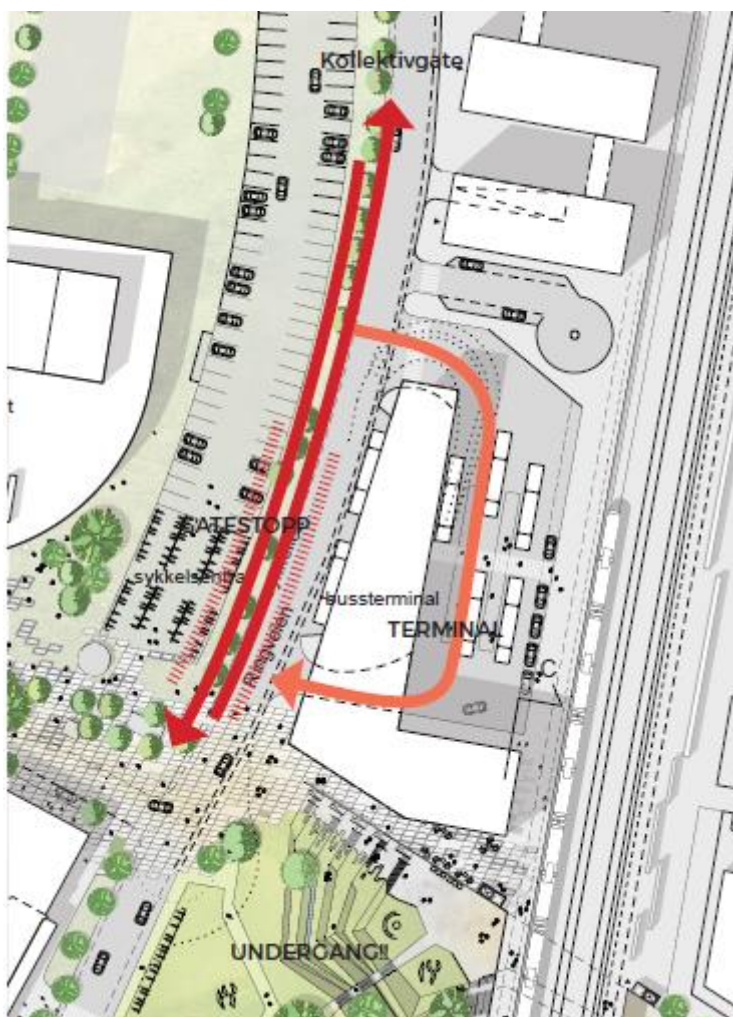
Foreliggende trafikkmodellberegninger (Aimsun) som ble gjennomført i forbindelse med *Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim* er basert på timetrafikkmatriser fra RTM23+ (RegionalTransportModell) for år 2030, mens forutsatte arealendringer gjelder utviklingen de neste 20-30 årene (2040-2050 perspektiv), dvs. langt utover 2030. Derfor er resultatene fra modellberegningene (Aimsun) ikke benyttet.

5.1.1 Endring av infrastruktur

For å oppnå målene om mindre bilbruk i sentrum av Jessheim, er det viktig at tilbudet for øvrige transportformer styrkes. For vår vurdering av parkeringsstrategi for Jessheim forutsettes det følgende:

- Mårettet satsing på videreutvikling av infrastruktur for gående og syklende
- Kollektivsatsning
- Nye parkeringsanlegg etableres primært under bakken.
- Etablering av gateterminal i Ringvegen i dagens kryss med Furuethgata eller kortere gateterminal med mini-terminal mot jernbanesporet (kalt terminal med kombinert løsning – se Figur 5.1).
- Ringvegen, mellom Storgata og Henrik Bulls veg, prioriteres for kollektivtrafikk. Dette er forutsetning for begge de to gateterminalløsningene beskrevet over.
- Furuethgata, mellom Rådhusvegen og Ringvegen (Rådhusplassen) reguleres til torg/gågate
- Det etableres parkeringskjeller på Rådhusomtå (mulige plasseringer vurderes i prosjektet)
- Etablering av en ny gangpassasje over/under Hovedbanen ved Jessheim stasjon
- Omkjøringsvegen i Jessheim sørøst etableres

Øvrige endringer presentert i mobilitet- og byutviklingsstrategien som ikke er nevnt i listen over, er ikke forutsatt i vår vurdering.



Figur 5.1: Terminal med kombinert løsning (Kilde: Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim)

5.1.2 Endring av arealbruk på kortere sikt (planavklart utbygging)

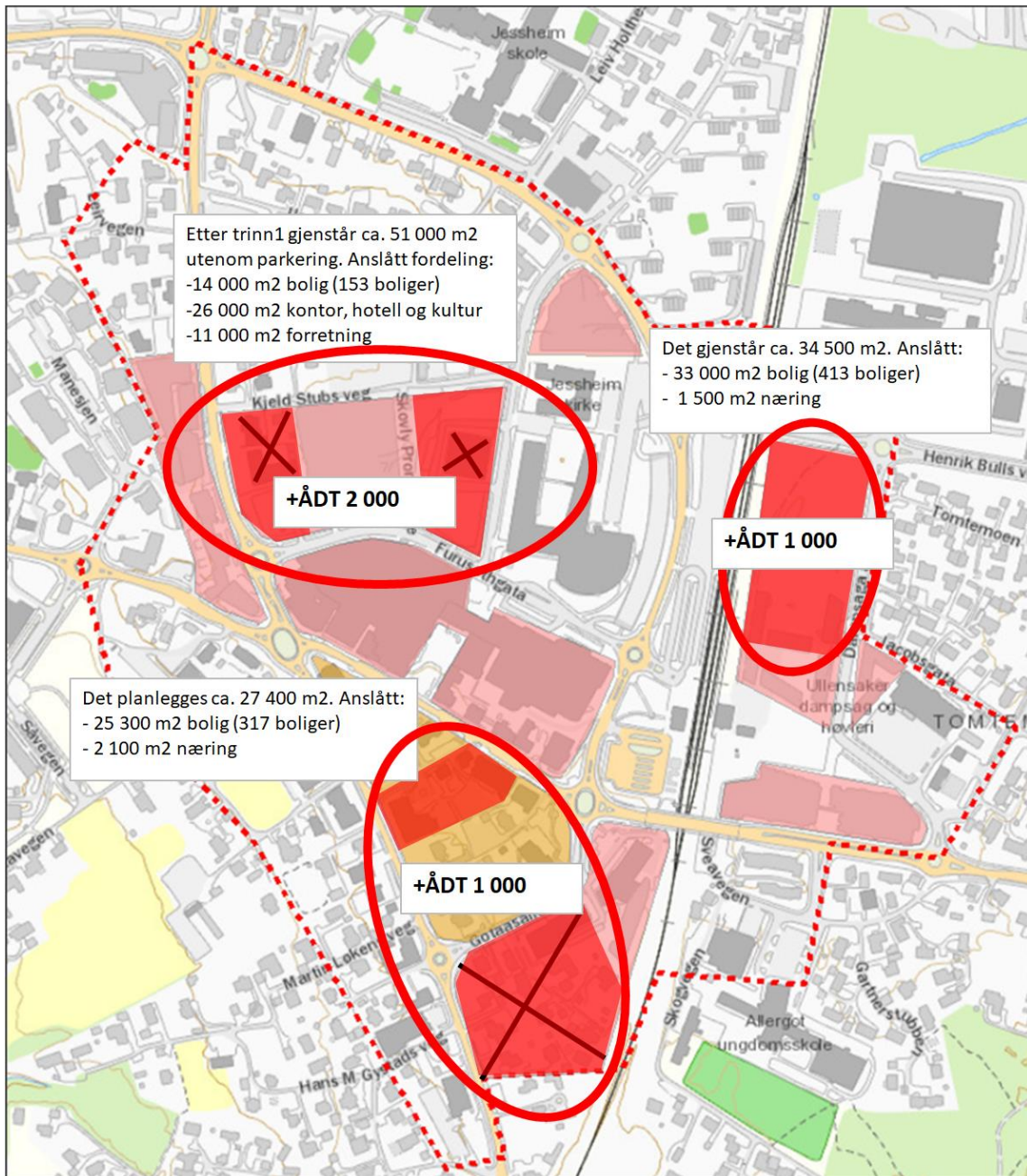
Enkelte av områdene i sentrum er enten under utbygging, er delvis utbygd/ferdig regulert eller er under regulering. Disse «avklarte» planene omfatter bl.a.:

- Saga Terrasse øst for Hovedbanen (under utbygging)
- Skovly nord for Furusetgata (byggetrinn 1 ferdigstilt)
- I «gamlebyen» sørøst for Veiberggata (under utbygging)
- og områdene sør for Gotaasalleen (hvorav ca. 150 boliger er under regulering)

Ullensaker kommune har anslått at disse planene gir rom for ca. 880 nye boliger. Utbyggingen vil stedvis gå på bekostning av eksisterende boliger, bygg og parkering.

Det er anslått en trafikkøkning på ca. ÅDT 4 600, men med ÅDT 600 i fratrekk pga. bygg som vil bli revet blir nettoøkningen ÅDT ca. 4000 (avrundet på kartet under). Boligene står for ca. 50 % av denne biltrafikkveksten. Det er usikkerhet knyttet til ÅDT-trafikk til/fra næring/annen virksomhet pga. stor variasjon i bilturproduksjon.

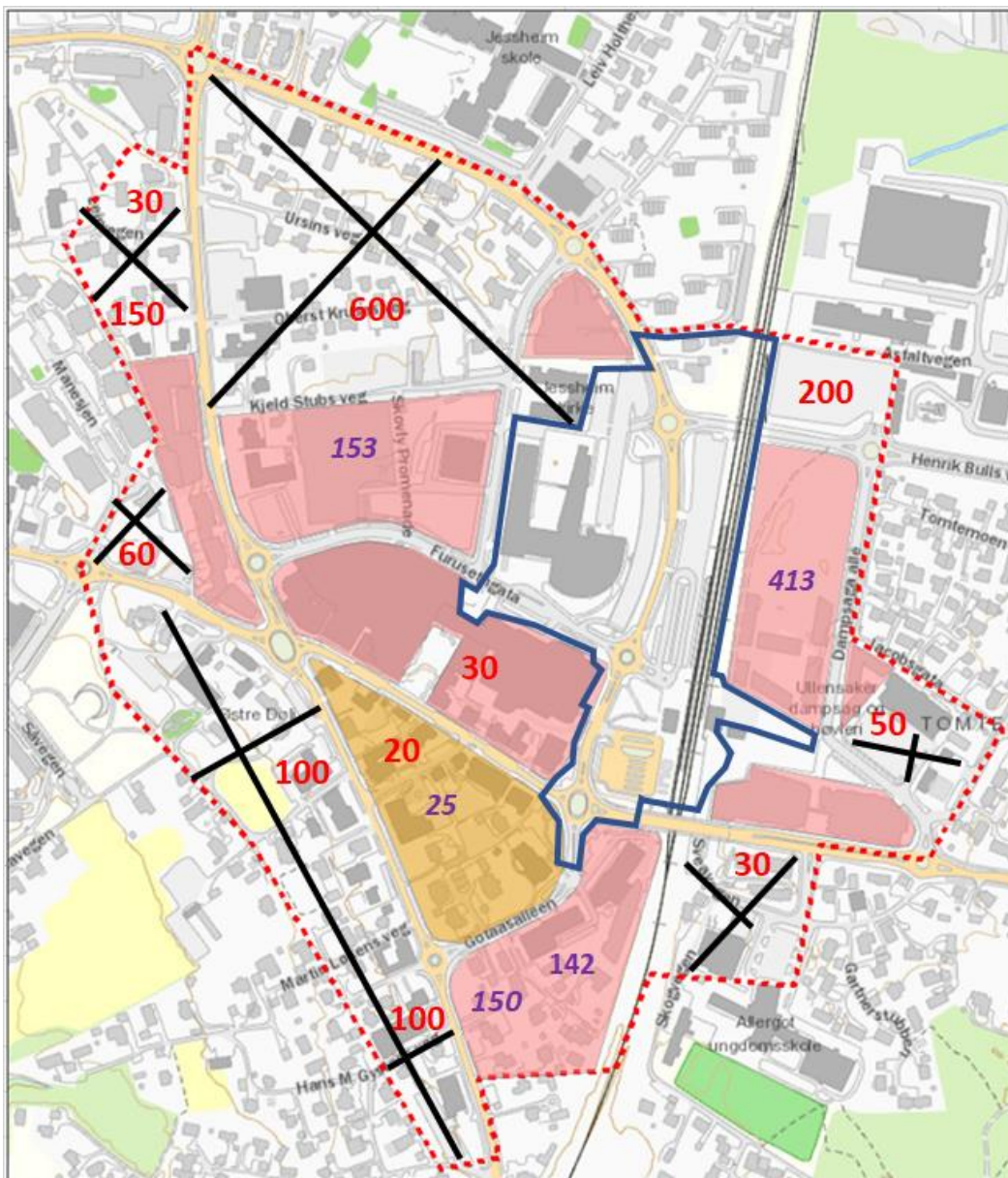
Det er lagt til grunn et ÅDT-gjennomsnitt per 100 m² mellom kontor (ÅDT 2,2) og handel (ÅDT 11,4) med bruk av minimumsnormen for parkering for nærings-/andre arealer. Dvs. i gjennomsnitt ca. ÅDT 6,8 per 100 m² næring/andre formål. For boliger er det lagt til grunn ÅDT 1,3 per bosatt i leilighet som tilsvarer ca. ÅDT 2,9 per 100 m².



Figur 5.2: Forutsatt endringer av arealbruken ved Jessheim sentrum på kortere sikt og beregnede endringer i ÅDT. Rosa områdene utenom indikerer områder som anses i stor grad som ferdig utviklet på lengre sikt.

5.1.3 Endring av boliger på lengre sikt

Kommunen har anslått ca. 1370 nye boliger (røde tall i kartet) de neste 20-30 årene i tillegg til de 883 boligene som kan bli etablert på kortere sikt (utbygging, regulering omtalt i forrige kapittel). Rådhus/stasjonsområdet ikke med i oversikten under og redegjort for i kapittel 5.1.5.



Figur 5.3: Forutsatt antall nye boliger ved Jessheim sentrum på lengre sikt (røde tall). Lilla tall viser nye boliger på kortere sikt. De rosa områdene indikerer områder som anses i stor grad som ferdig utviklet også på lengre sikt. Utbygging vil delvis kunne gå på bekostning på eksisterende bebyggelse, herunder de fleste småhus.

Området nord for Kjeld Stubs veg (område S5 i byplanen) er antatt å få 600 boliger. Dette er et usikkert tall og må ses på som et minimum for antall nye boliger i dette området.

Forutsatt 75 m² gjennomsnittlig boligstørrelse og 45 m² per bosatt vil planene gi rom for ca. 2300 nye bosatte i leiligheter i tillegg ca. 1600 bosatte som allerede er under etablering. Tallet på 45 m² per bosatt er noe lavere enn antatt for dagens boligene i området. Årsaken er at småhus slik det er mange av i dagens situasjon har færre bosatte per m² enn nye blokkleiligheter. Planene vil imidlertid gå på bekostning av eksisterende boliger i hovedsak småhus (3-400 bosatte), slik at befolkningen innenfor området netto kan øke med ca. 3500 personer i forhold til i dag.

Men både dagens (Byplanen) og i forslaget til ny P-norm (*Kommuneplan for Ullensaker, Planbestemmelser 2019-2030*) for boliger er det antatt ÅDT 1,3 per bosatt. De 2300 nye bosatte kan derfor på lengre sikt generere ca. ÅDT 3 000 forutsatt dagens p-normer. Boliger som rives gir et fratrekk på ca. ÅDT 500 (dvs. en nettoøkning på ÅDT 2500 til/fra boligene).

5.1.4 Endring av næring/annen virksomhet på lengre sikt

Det foreligger ikke opplysninger om omfang av nye næringsarealer/annen virksomhet i de fleste av områdene. Men det antas at det vil kunne tilrettelegges for noe publikumsrettet virksomhet på bakkeplan i mange av boligprosjektene. Det er grovt antatt at denne virksomheten utgjør 20 % av nytt boligareal. Forutsatt 1370 nye boliger og 75 m² i gjennomsnitt per bolig, gir dette 102 750 m² nye boliger. Ny næring/annen virksomhet vil da utgjøre ca. 20 550 m².

I tillegg er det antatt at næringsvirksomhet som i dag genererer relativt mye biltrafikk (Coop Extra, Esso, Europris osv.) beholdes/eventuelt relokalisert integrert i ny bebyggelse, men med omtrent like mye biltrafikk som i dag.

5.1.5 Endring av rådhus-/stasjonsområdet

Området rommer i dag Ullensaker rådhus og kulturhus med nærliggende parkering, 3-4 boliger ved Hovedbanen og Jessheim stasjon inkludert innfartsparkering mm. Stasjonsbygningen med tilhørende park er vernet og forblir uendret.

Delfeltene BS1-5 er anslått å utgjøre ca. 25 daa, mens feltene i stasjonsområdet (SAA1-3) utgjør ca. 6,5 daa. Byplanen legger opp til en utnyttelse på opp mot 300 %, dvs. BS1-5 rommer ca. 75 000 m², mens SAA1-3 rommer ca. 19 500 m². Det er i våre beregninger antatt en kontorandel på ca. 80 % (75 600 m²) og ca. 20 % forretning primært på bakkeplan (18 900 m²). Det kan tenkes at deler av kontorarealene blir erstattet f.eks. av boliger, uten at det vil endre ÅDT-tallene vesentlig.

Når det gjelder stasjonsvirksomheten så kan utbyggingsplanene innebære at dagens innfartsparkering flyttes til et parkeringshus. Dette vil medføre at parkeringskostnadene vil øke betydelig også sannsynligvis for brukerne. Men det kan ikke tas markedsmessige prisering for denne type parkering. Konsekvensene kan bli at etterspørselen etter innfartsparkering reduseres, mens den øvrige biltrafikken til/fra stasjonen berøres i mindre grad. Mer om dette i kapittel 6.3.

5.2 Vurdering parkeringsnormer

5.2.1 Boliger

Øvre Romerike har i dag høyere husholdningsbilhold enn resten av Akershus (ca. 17 % høyere) og høyere enn gjennomsnittet for Norge (ca. 25 % høyere). Jessheim sentrum er ikke representativ for Øvre Romerike. Jessheim sentrum har bl.a. en høyere befolkningstetthet, flere arbeidsplasser, et bredere kultur- og servicetilbud innenfor gang- og sykkelavstand enn det resten av Øvre Romerike har. Jessheim har også et relativt godt kollektivtilbud som gradvis blir bedre.

Tabell 5.1: Bilførerandel og gjennomsnittlig bilhold i ulike områder i Oslo og Akershus (kilde: Prosam-rapport 218: Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, Urbanet Analyse desember 2015).

Bosatte:	Bilfører %-andel	Gjennomsnittlig antall biler
Hele landet	55	1,41
Oslo/Akershus	42	1,25
Oslo kommune	31	0,88
Akershus fylke	55	1,51
+området	64	1,53
Oslo sentrum/Indre Oslo	17	0,56
Oslo vest	37	1,12
Oslo nordøst	38	1,01
Oslo sør	45	1,14
Asker og Bærum	53	1,46
Nedre Romerike	55	1,48
Øvre Romerike	67	1,77
Follo	50	1,42
Nedre Buskerud	61	1,52
Ringerike, Hadeland, Odalen	66	1,63
Nordre Østfold	67	1,48

Prosams erfaringstall viser en biltrafikkproduksjon mellom ÅDT ca. 0,7-1,4 per bosatt i urbane områder (> 25 % næringsareal) med høy befolkningstetthet (> 6 bosatte per daa). Erfaringstallene skiller ikke på parkeringsdekning, dvs. det er et behov for skjønnsmessige vurderinger. Tallene gjelder områdene mellom bygrensen i Oslo og Ski, Lillestrøm, Asker, da områdene utenfor i begrenset grad har urbane områder slik Jessheim nå er i ferd med å få. Den valgte biltrafikkfaktoren ÅDT 1,3 per bosatt ligger i den øvre delen av intervallet som Prosam angir.

Hvis hver blokkleilighet i gjennomsnitt er ca. 75 m² stor og det i gjennomsnitt bor 1 person per 45 m², så vil 100 m² bolig innebære 2,22 personer og mulighet for 1,33 biler per 100 m² (forutsatt foreslått minimumsnorm for blokkboliger). Dette tilsvarer en mulighet for et bilhold på 480 biler per 1000 innbygger (+ 120 gjestebiler) ved boligene. Byplanens P-norm gir mulighet for 600 biler per 1000 innbygger (+ 120 gjestebiler) ved boligene. Til sammenligning er det i gjennomsnitt ca.

525 personbiler per 1000 innbyggere i Norge som helhet. Dvs. at parkeringsdekningen også med den foreslåtte nye parkeringsnormen vil kunne tilsvare et omtrent gjennomsnittlig bilhold i Norge forutsatt at deler av gjesteparkeringen regnes med.

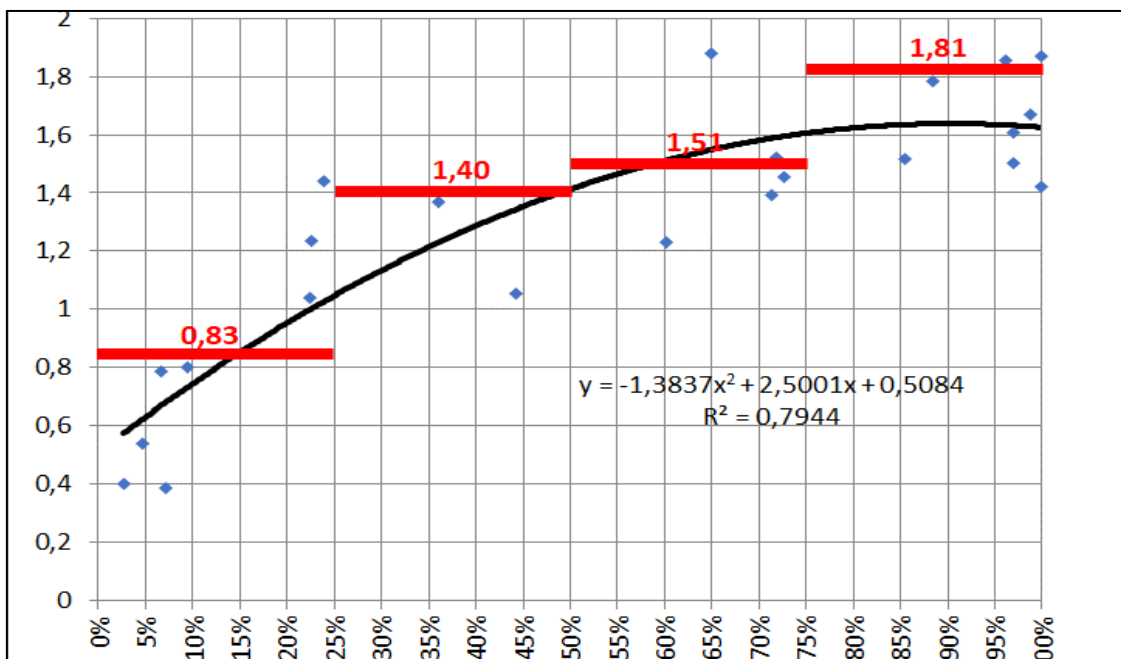
Foreslått ny P-norm (*Kommuneplan for Ullensaker, Planbestemmelser 2019-2030*) for bolig vurderes derfor å være høye og gir ingen restriksjoner av betydning for bilholdet. Det er trolig liten forskjell i ÅDT per bolig for en p-dekning på henholdsvis 1,2 per boenhet og 1,0 per boenhet.

Av transportpolitiske hensyn, Ullensaker kommunes målsettinger og for å redusere kostnadene knyttet til boligprosjektene kan man vurdere å redusere P-normene for boliger noe. Det er i kapittel 5.3 beregnet 2 scenarier i tillegg til Byplanens P-norm og foreslått P-norm i kommuneplanen der P-normen er redusert til henholdsvis 0,7 og 0,5 P-plasser per blokkboligbolig. Med betydelig usikkerhet er det anslått at ÅDT per bolig da blir på henholdsvis 1,9-2,0 og 1,5-1,6 per bolig. Med 0,7 p-plasser per bolig antas ligger bilturproduksjonen per bosatt å ligge omtrent i den midtre delen av intervallet som Prosam angir, mens med 0,5 parkeringsplasser per bolig ligger man i den nedre delen.

Ved at P-normene er knyttet til antall boliger og ikke antall m² bolig slik det f.eks. er i Oslo, vil endringer av gjennomsnittstørrelsen av boliger også endre antall P-plasser, selv om antall m² BRA er det samme. P-normene tar heller ikke spesiell høyde for ev. sambruk eller ev. bildeling slik Oslo's forslag til ny P-norm gjør.

5.2.2 Kontor

Mellom 0,5-1,0 P-plasser per 100 m² som i Byplanens parkeringsnorm, kan gi parkeringsdekning for ca. 13-25 % av de kontoransatte (forutsatt 25 m² per kontoransatt). Prosam's generelle erfaringstall viser YDT mellom 0,83 og 1,81 per kontoransatt i Oslo/Akershus avhengig av parkeringsdekning i ulike trinn (bl.a. YDT 0,83 per kontoransatt med en parkeringsdekning mellom 0-25 %, osv.). ÅDT utgjør anslagsvis 63 % av YDT (=230/365). For å differensiere P-normene i forhold til situasjonen med en lavere P-dekning er det laget en glattet kurve (se svart strek under).



Figur 5.4 Figuren viser forholdet mellom parkeringsdekning for kontoransatte (langs X-aksen) og YDT per kontoransatt (røde verdier) i ulike trinn (langs Y-aksen). Den svarte linjen viser en utglattet kurve basert på observasjonene (blå prikker) for å kunne differensiere trafikkproduksjonen noe mer (datakilde: PROSAM-rapport nr. 102, Statens vegvesen Region øst juli 2003).

Den glattede kurven gir en YDT på 0,8 per kontoransatt ved 13 % p-dekning (ÅDT 2,0 per 100 m²), YDT 0,88 per kontoransatt ved 17 % p-dekning (ÅDT 2,2 per 100 m²), YDT 1,05 per kontoransatt ved 25 % p-dekning (ÅDT 2,6 per 100 m²) og YDT 1,2 per ansatt ved 33 % p-dekning (ÅDT 3,0 per 100 m²).

En innstramning til 0,4 p-plasser per 100 m² kontor vil kunne gi parkering for ca. 10 % av de kontoransatte. Dette tilsvarer ca. YDT 0,75 per kontoransatt eller ca. ÅDT 1,9 per 100 m². Videre vil ca. 0,8 p-plasser per 100 m² (20 % dekning) gi ca. YDT 0,95 per kontoransatt tilsvarende ÅDT 2,4 per 100 m².

5.2.3 Forretninger/annen virksomhet

I sentrumskjernen i Jessheim skal det legges til rette for aktivt fasadeliv med publikumsrettet virksomhet i førsteetasjer, herunder forretning, bevertning, kultur og tjenesteyting etc. Publikumsrettet virksomhet kan innebære virksomhet med høy besøksintensitet (forretninger, bevertning, offentlig eller privat tjeneste- og kulturtilbud etc), eller mindre besøksintensiv virksomhet (for eksempel meglerkontorer, resepsjonsarealer og liknende).

Det er stor variasjon i bilturproduksjonen avhengig av type virksomhet. Handel og særlig dagligvarehandel kan ha høy bilturproduksjon per 100 m². Ifølge *håndbok V713 Statens vegvesen* fra 1989 så produserer handel ca. 45 bilturer per 100 m² per døgn (variasjon mellom 15 og 105). Det finnes en lang rekke ulike typer arealbruksformål som produserer biltrafikk per

100 m² mellom ytterpunktene kontor og dagligvarehandel. Det mangler også erfaringstall for mange typer arealbruksformål.

I beregningene er det antatt stedvis at hele eller deler av dagens virksomhet beholdes eller relokaliseres, med dagens trafikk. Det gjelder bl.a. området vest for Trondheimsvegen og sør for Gardermovegen (bl.a. Circle K), området øst for Trondheimsvegen og nord for Kjell Stubs veg (bl.a. Esso og Coop Extra) og området øst for Hovedbanen og nord for Algarheimsvegen (bl.a. Europris, Xy).

Det er antatt at hver p-plass utnyttes maksimalt 1 gang i makstimen og makstimen utgjør 15 % av YDT og ÅDT utgjør 86 % av YDT (=6/7). Forutsatt 1 til 2 p-plasser per 100 m² så gir dette en ÅDT mellom 11,4 og 22,9 per 100 m².

5.2.4 Næring/annen virksomhet

Med unntak av rådhus-/stasjonsområdet hvor det antatt 20 % handel og 80 % kontor, så er det antatt en 50/50 fordeling handel/kontor for handel/annen virksomhet. Det er også lagt til grunn minimumsdekning for parkering ved beregning av trafikk. Dette gir et ÅDT-gjennomsnitt per 100 m² mellom kontor (ÅDT 2,2) og handel (ÅDT 11,4). Dvs. i gjennomsnitt ca. ÅDT 6,8 per 100 m² næring (ÅDT 6,7 ved bruk av Byplanens p-norm). Reduseres parkeringsdekningen med 20 % i forhold til Byplanens p-norm så gir det i gjennomsnitt ÅDT 5,0 per 100 m².

For rådhus-/stasjonsområdet er gjennomsnittet ca. ÅDT 4,0 per 100 m² næring (ÅDT 3,9 ved bruk av Byplanens p-norm). Reduseres parkeringsdekningen med 20 % i forhold til Byplanens p-norm så gir det i gjennomsnitt ÅDT 3,3 per 100 m².

Næringen som er forutsatt relokalisert/beholdt har ingen endring i ÅDT-trafikk fra dagens situasjon forutsatt gjeldende p-norm. Strammes parkeringsnormen inn med 20 % i forhold til Byplanens p-norm så er det antatt at trafikkmengden reduseres tilsvarende for biltrafikken.

I stasjonsområdet er det i dag mye parkering. Ifølge en kartlegging av innfartsparkering i regi av Akershus fylkeskommune i desember 2012 så hadde Jessheim stasjon ca. 250 parkeringsplasser. Det er grovt beregnet at p-plassene i gjennomsnitt blir utnyttet 1 gang per dag i 250 dager i løpet av et år. Hvis dette utgjør 50 % av biltrafikken til/fra stasjonen så produserer Jessheim stasjon ca. ÅDT 700 per døgn inkludert kiss & ride og taxi. Ved en eventuell flytting av innfartsparkeringen inn i et parkeringshus så antas parkeringskostnadene ved å innfartsparkere også øke betydelig, samtidig som etterspørselen reduseres betydelig (antatt -40 %). Øvrig biltrafikk til/fra stasjonen antas uendret. Total stasjonstrafikk antas da å ligge et sted mellom ÅDT 5-600.

5.3 Scenarier for parkeringsdekning

Tabell 5.2 viser en oversikt over de ulike parkeringsscenarioene det er sett på i evalueringen av parkeringsstrategien for Jessheim sentrum. Scenariene vil benyttes i beregning for forventet fremtidig trafikkskapning i sentrumsområdet.

Tabell 5.2: Parkeringsscenarier. De grønmarkerte scenariene er beregnet.

Scenarier	Formål	Parkeringsnorm			Kommentar
		Minimum	Maksimum	Per enhet	
Framtidig situasjon med P-norm Byplan Jessheim	Boligblokk	1,0 + 0,2	1,0 + 0,2	Boenhet	Trafikkberegningene er gjennomført for minimumsnormen.
	Kontor	0,5	1,0	100 m ² BRA	
	Forretning	1	2	100 m ² BRA	
Framtidig situasjon med foreslått parkeringsnorm i forslag til kommuneplan	Boligblokk	0,8 + 0,2	1,0 + 0,2	Boenhet	For boliger tilsvarende maksimumsnormen situasjon beregnet med Byplan Jessheim.
	Kontor	0,67	1,33	100 m ² BRA	
	Forretning	1	2	100 m ² BRA	
Framtidig situasjon med Sweco1-parkeringsnorm	Boligblokk	0,7	0,9	Boenhet	For boliger 70 % av dagens min. P-norm, mens for næring er p-dekningen 80 % av byplanens minimum parkeringsnorm.
	Kontor	0,4	0,6	100 m ² BRA	
	Forretning	0,8	1,2	100 m ² BRA	
Framtidig situasjon med Sweco2-parkeringsnorm	Boligblokk	0,5	0,7	Boenhet	For boliger 50 % av dagens min. P-norm, mens for næring er p-dekningen 80 % av byplanens minimum parkeringsnorm.
	Kontor	0,4	0,6	100 m ² BRA	
	Forretning	0,8	1,2	100 m ² BRA	

*Parkeringsareal tas ikke med i beregningene av BRA.

Maksimumsnorm i Sweco1 og Sweco2 for blokkbolig er satt 0,2 per boenhet høyere enn minimumsnormen, mens maksimumsnormene for kontor/forretning er satt 50 % høyere enn minimumsnormen. Det er ikke gjort beregninger med disse maksimumsnormene.

5.4 Trafikkberegninger

5.4.1 Boligtrafikk

Tabell 5.3: Beregnet ÅDT som følge av nyskapt boligtrafikk for ulike delområder i 4 scenarier avhengig av ulik parkeringsdekning per blokkbolig (forutsatt 75 m² BRA per bolig og 45 m² BRA per bosatt). Det er forutsatt kun næring i området rundt Rådhuset/Jessheim stasjon. Trafikk til/fra boligbebyggelse som antas revet kommer i fratregg. De grønne markerte scenariene gjelder Byplanens P-norm og forslag til ny P-norm.

Delområde	Skissert utbygging		ÅDT ved ulik P-norm per bolig			
	boliger	bosatte	Byplanen 1,2	ny P-norm 1,0	Sweco1 0,7	Sweco2 0,5
1. Vest for Trondheimsvn., nord for Gardermovegen	240	400	520	520	460	380
2. Vest for Trondheimsvegen, sør for Gardermovegen	200	333	430	430	390	320
3. Øst for Trondheimsvegen, nord for Kjell Stubs veg	600	1 000	1 300	1 300	1 160	950
4. Jessheim storsenter mm	30	50	70	70	60	50
5. Rådhuset/Kulturhuset og Jessheim stasjon						
6. Øst for Trondheimsvegen, sør for Storgata	20	33	40	40	40	30
7. Øst for Hovedbanen og nord for Algarheimsvegen	250	417	540	540	480	390
8. Øst for Hovedbanen og sør for Algarheimsvegen	30	50	70	70	60	50
Sum ny bebyggelse	1 370	2 283	2 970	2 970	2 650	2 170
Sum antall P-plasser			1 644	1 370	959	685
Fratregg for eks. bebyggelse som forsvinner		-286	-510	-510	-510	-510
Netto trafikkenring ÅDT			2 460	2 460	2 140	1 660

Det foreslåtte 1370 nye boenhetene i blokk er beregnet å produsere en nyskapt trafikk på ca. ÅDT 3000 med dagens og kommunens forslag til ny p-norm. Det er ingen forskjell i trafikkmengde mellom disse to scenariene. Årsaken er at parkeringsdekningen i liten grad vurderes å være begrensende for trafikken i disse to scenariene. Forutsatt en bilførerandel på ca. 2/3 (67 %) så utgjør dette ca. 4500 personturer (ÅDT).

Det også beregnet trafikk til/fra scenarier med henholdsvis 0,7 og 0,5 p-plasser per boenhet. Disse scenariene gir en ÅDT på henholdsvis 2650 og 2170.

Med en P-norm på 0,7 per bolig så reduseres bilførerandelen fra ca. 67 % til ca. 59 %, mens med en P-norm på 0,5 per bolig (Sweco2) så reduseres bilførerandelen til ca. 49 %. Dette er en lavere bilførerandel enn i de fleste områdene i Akershus inkludert Nedre Romerike. Nivået er mer på nivå med gjennomsnittet for Follo som bl.a. inkluderer Nesodden som er kjent for sine høye kollektivbruk pga. Nesoddbåten.

For alle scenariene kommer ÅDT 510 i fratregg pga. boliger som er antatt å forsvinne (hovedsak småhus).

5.4.2 Næring/annen virksomhet

Tabell 5.4: Beregnet ÅDT som følge av nyskapt næringstrafikk for ulike delområder i 3 scenarier avhengig av ulik parkeringsdekning (per 100 m2 kontor/forretning). Det antatt 100 % næring i området rundt Rådhuset/Jessheim stasjon. Trafikk til/fra næringsbebyggelse som antas revet kommer i fratrekk. De grønne markerte scenariene gjelder Byplanens P-norm og forslag til ny P-norm, mens gulmarkert scenario utgjør 80 % av Byplanens minimums p-norm.

Delområde	Skissert utbygging			ÅDT ved ulik P-norm næring			
	boliger antall	næring m2	ÅDT relokaliseres	Byplanen 0,5/1,0	ny P-norm 0,67/1,0	Sweco 0,4/0,8	ÅDT relokaliseres
1. Vest for Trondheimsvn., nord for Gardermovegen	240	3 600		242	245	199	
2. Vest for Trondheimsvegen, sør for Gardermovegen	200	3 000	1 500	202	205	165	1 200
3. Øst for Trondheimsvegen, nord for Kjell Stubs veg	600	9 000	2 000	605	614	496	1 600
4. Jessheim storsenter mm	30	450		30	31	25	
5. Rådhuset/Kulturhuset og Jessheim stasjon		94 500		3 680	3 820	3 150	
6. Øst for Trondheimsvegen, sør for Storgata	20	300		20	20	17	
7. Øst for Hovedbanen og nord for Algarheimsvegen	250	3 750	1 000	252	256	207	800
8. Øst for Hovedbanen og sør for Algarheimsvegen	30	450		30	31	25	
Sum ny bebyggelse	1 370	115 050	4 500	5 061	5 222	4 284	3 600
Sum antall P-plasser (P for relokalisert areal er ikke med)				863	959	690	
Fratrekk for eks. bebyggelse som forsvinner (Jafs, frisør, Helsetunet, rådhuset mm)				-1 200	-1 200	-1 200	-900
Netto trafikkendring ÅDT				3 861	4 022	2 184	

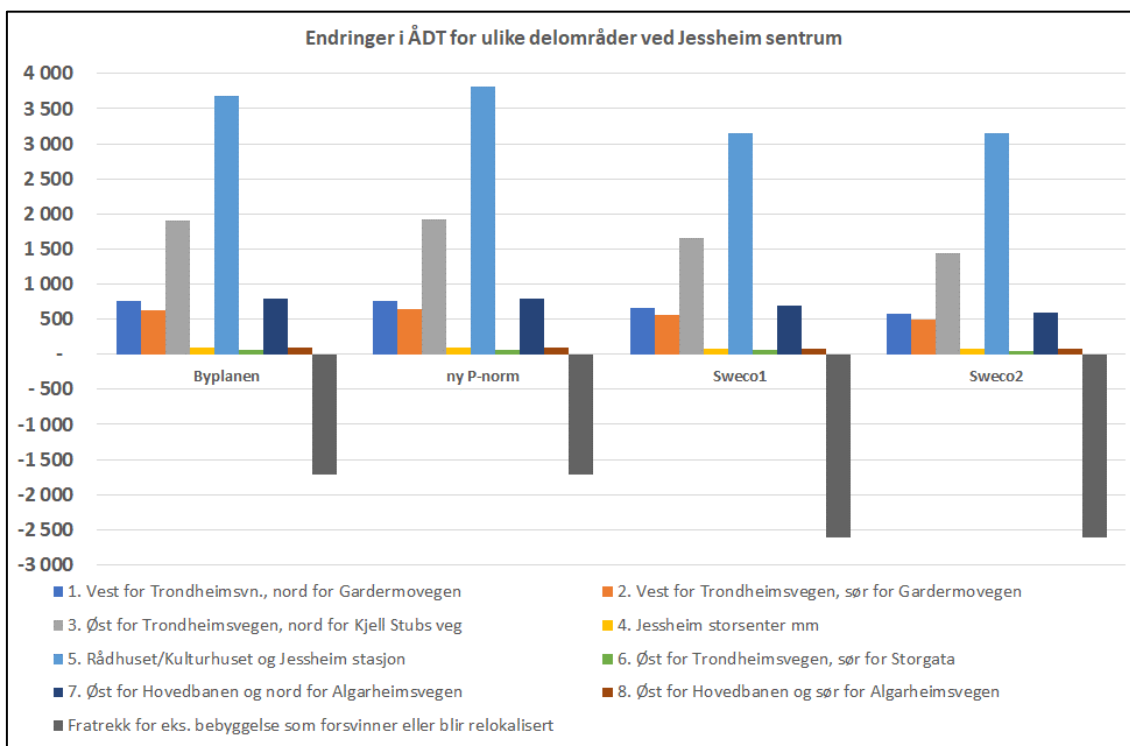
Det er antatt ca. 115 000 m2 ny næring. I tillegg kommer trafikk til/fra noe næring (uvisst antall m2 og antall P-plasser) som er forutsatt relokalisert (eller beholdt) innenfor det samme området med omtrent like mye trafikk som antatt i dag (forutsatt Byplanens og forslaget til ny p-norm). Dette gjelder bl.a. virksomheter med antatt stor trafikk (dagligvare, bensinstasjoner, etc), men som det mangler opplysninger om. I scenariet med redusert parkeringsdekning (-20 %) reduseres trafikken relativt sett likt som antall p-plasser. Denne tilnærmingen representerer en usikkerhet.

Beregningene viser en nyskapt biltrafikk til/fra ny næring på ca. ÅDT 5100 med byplanens P-norm og ÅDT 5200 med forslag til ny p-norm. I tillegg kommer ca. ÅDT 4500 til/fra eksisterende næringsvirksomhet som er antatt relokalisert eller beholdt innenfor området i tillegg, totalt i underkant av ÅDT 10 000 til/fra næring/annen virksomhet i begge disse scenariene.

I scenariet med 20 % redusert p-dekning i forhold til Byplanens p-norm (Sweco) så viser beregningene en nyskapt trafikk på ca. ÅDT 4300. I tillegg er den trafikken til/fra relokaliserte virksomheter redusert med 20 % til ÅDT 3600 (-900). Totalt utgjør trafikken i underkant av ca. ÅDT 8000 til/fra næringen i dette scenariet.

I beregning av nettoendringer kommer dagens trafikk fra bebyggelse som rives i fratrekk og antatt mindre trafikk til/fra innfartsparkeringen pga. økt parkeringskostnader ved flytting til p-hus (anslått -ÅDT 130).

5.4.3 Oppsummering beregnede endringer i trafikkmengde (ÅDT)



Figur 5.5 Figuren viser beregnet ÅDT som følge av nyskapt bolig- og næringstrafikk for ulike delområder i 4 scenarier avhengig av ulik parkeringsdekning.

Totalt sett så utgjør den nyskapte trafikken ca. ÅDT 8000 med bruk av Byplanens P-norm og ÅDT 8200 med forslag til ny parkeringsnorm. Årsaken til den lille trafikkøkningen i det nye forslaget til parkeringsnorm, er at parkeringsdekning for kontorer er bedre i det nye forslaget enn i byplanens P-norm. Samtidig er det antatt at endringen av parkeringsnorm for boliger har liten betydning for trafikkmengden.

I scenario Sweco1 utgjør den nyskapte trafikken ca. ÅDT 6900, mens i scenario Sweco2 utgjør den nyskapte trafikken ca. ÅDT 6500. I begge disse scenariene er parkeringsdekningen for næring/annen virksomhet redusert med 20 % i forhold til Byplanens minimumsdekning, mens parkeringsdekningen for boliger redusert til henholdsvis 0,7 og 0,5 per blokkbolig.

Nettoøkningen i området utgjør med dette ca. ÅDT 6 300 med bruk av Byplanens P-norm og ca. ÅDT 6500 med forslaget til ny parkeringsnorm. I scenario Sweco1 utgjør nettoøkningen ca. ÅDT 4300, mens i scenario Sweco2 utgjør nettoøkningen ca. ÅDT 3800.

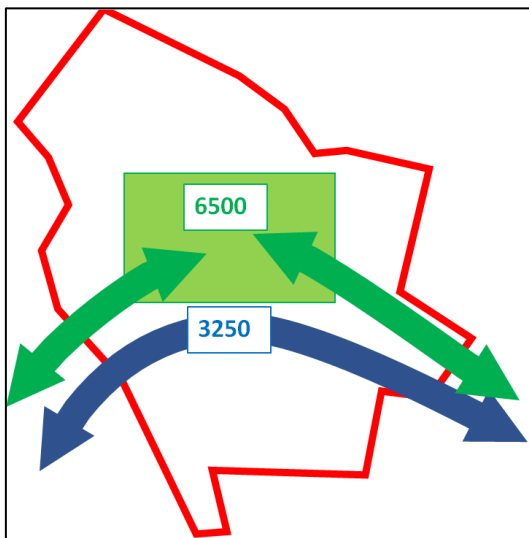
Store deler av trafikkendringene (40-50 %) i området er knyttet til endringer i området rundt Rådhuset/Jessheim stasjon.

5.4.4 Vurdering av trafikale konsekvenser av trafikendringer

Planene er beregnet å kunne øke biltrafikken med ca. ÅDT 3800-6500 avhengig av hvilken p-norm som er benyttet i og rundt sentrum i forhold til planavklart utvikling.

Det foreligger planer om utbygging av den såkalte omkjøringsvegen sørøst. Disse planene forventes å kunne avlaste sentrum for gjennomkjøringstrafikk bl.a. på de mest trafikkerte vegene i sentrum (Algarheimsvegen og Trondheimsvegen sør).

Det er en klar sammenheng mellom trafikknivå på omkjøringsvegen og trafikk i sentrum. Hvis gjennomkjøringstrafikken gjennom sentrum reduseres med ÅDT 3-4000 i framtiden så kan trafikkmengden totalt sett bli uendret sentrum til tross for nyskapt trafikk til/fra utbyggingsplanene.



Figur 5.6 Figuren illustrerer hvordan en gjennomkjøringstrafikk på ÅDT 3250 (blå pil) gjennom et område (rød avgrensning) kan gi omtrent like mye trafikk som om det skapes det dobbelte (ÅDT 6500) i selve området (grønne piler).

Jo mindre trafikken øker i sentrum, jo mindre reduksjon i gjennomkjøringstrafikk er nødvendig for at trafikken skal bli uendret. En økning på ÅDT 6500 i sentrum kan kompenseres med en reduksjon på ca. ÅDT 3250 i gjennomkjøringstrafikken, mens en økning på ÅDT 3800 kan tilsvarende kompenseres med en reduksjon på ca. ÅDT 1900 i gjennomkjøringstrafikken. Konsekvensene for trafikkavviklingen i sentrum av trafikkøkningene vurderes pga. av dette isolert sett å være beskjedne. Framkommeligheten for buss vil derfor kunne opprettholdes på dagens nivå.

Imidlertid kan eventuelle stengninger av gater i sentrum (Furusethgata over Rådhusplassen og Ringvegen ved stasjonen) ville medføre at biltrafikken omforderes og konsentreres til gjenværende gater. Konsekvensene av dette er noe mer usikker, men jo større trafikk det er i disse stengte gatene/vegene jo større kan de trafikale konsekvensene bli. Ved ønske om å kunne stenge disse gatene bør man også vurdere å legge til en mer restriktiv parkeringsnorm enn i dag og som vil gi mindre trafikk.

5.4.5 Konsekvenser av byutvikling utenfor områdeavgrensningen

Ullensaker kommune ønsker at konsekvensene for parkering og trafikk i planområdet vurderes opp mot annen (øvrig) byutvikling utenfor sentrum. Byutvikling som begrep kan tolkes på to måter; boligutvikling eller utvikling av nye sentrums-/handelsområder (gjerne kombinert med boliger). Vi mener det første er mest aktuelt i denne sammenheng. Vi har likevel gjort en vurdering av begge.

Boligutvikling generelt vil øke det totale antallet reiser, og med stor sannsynlighet også bilreiser. Hvor mange av disse bilreisene som foretas til sentrum styres av parkeringstilbudet i sentrum og hvordan dette er regulert (mer om dette i kapittel 4), samt hvordan trafikksystemet for øvrig er innrettet og regulert. Lite parkeringstilbud og/eller for eksempel stor andel avstengte gater eller krevende kjøremønstre vil kunne gi avvisningseffekt. Med en restriktiv parkeringspolitikk for Jessheim sentrum vil dermed boligutvikling utenfor sentrum i liten grad øke trafikken med målpunkt i sentrum.

For ringvegsystemet rundt Jessheim sentrum vil riktignok en boligutvikling utenfor sentrum kunne gi trafikkvekst så lenge det ikke legges inn restriksjoner. Det vil da primært gjelde trafikk som ikke har målpunkt i sentrum.

Samtidig vil en konsentrasjon av boligutvikling i og nært sentrum være bedre enn om boligutviklingen skjer lengre utenfor. Dette er fordi beboere vil være mindre avhengig av bil på grunn av kortere avstand til ulike funksjoner, samt at kollektivtilbudet normalt er bedre. Den korte avstanden vil gjøre det lettere å velge gange, sykkel eller kollektiv som transportmiddel.

Dersom det med byutvikling menes etablering av nye sentrums-/handelsområder utenfor sentrum vil det, utover å gi ren handelslekkasje, kunne gi mindre trafikk i Jessheim sentrum. Dette fordi det nye tilbudet velges fremfor å reise til Jessheim sentrum. Dette er forutsatt at det er et tilsvarende tilbud som i sentrum. Arealkrevende handel med varer som gir behov for biltransport (f.eks. møbelforhandlere, trelast etc.) vil uansett ikke være aktuelt som sentrumsfunksjoner og ikke konkurrere med handelsstanden i sentrum. Dersom det nye sentrum- og handelsområdet har et godt og billig parkeringstilbud vil trafikken kunne øke rundt (ringvegsystemet) og utenfor sentrum.

5.5 Forslag til parkeringsnorm for Jessheim sentrum

5.5.1 P-norm

Gitt kommunens ønske om å redusere og styre bilbruk anbefales det å stramme inn parkeringsnormene, bl.a. for blokkboliger. Maksimumsnormen for næring kan også strammes inn, slik at det blir mindre forskjell mellom minimum og maksimum. Det kan vurderes å innføre innstramningen gradvis om mulig ev. med revurdering når man har fått erfaringer med bruken.

P-normene bør differensieres mellom sentrum og utenfor i forhold til avstand fra kollektivknutepunktet. Men det må være harmoni mellom de ulike P-normene i ulike områder. Den eksakte størrelsen på P-normene kan diskuteres og bør sees i sammenheng med kommunens parkeringsstrategi. Under er det vist et forslag basert på beregninger med ulike minimumsnormer. I forhold til bolig er maksimumsnormen i likhet med dagens P-norm satt 0,2 høyere enn

minimumsnormen. For næring/annen virksomhet er maksimumsnormen satt 50 % høyere enn minimumsnormen.

Det foreslås 0,7-0,9 P-plasser per blokkboenhet som ny P-norm, men med 0,5-0,7 per blokkboenhet som et mer framtidig langsiktig mål.

For kontorer (og tilsvarende virksomheter) foreslås det at minimumsnormen reduseres til 0,4 p-plasser per 100 m², mens maksimumsnormen settes ned til 0,6 p-plasser per 100 m² (fra 1).

For forretninger (og tilsvarende virksomheter) foreslår vi at minimumsnormen reduseres til 0,8 p-plasser per 100 m², mens maksimumsnormen settes ned til 1,2 p-plasser per 100 m² (fra 2).

Videre kan det åpnes for reduksjon i antall p-plasser pga. sambruk og eventuell bildeling. Det kan også vurderes en frikjøpsordning

5.5.2 Eksempel på bruk fra rådhus-/stasjonsområdet

Beregningene under viser hvordan antall parkeringsplasser og ÅDT varierer med bruk av minimum eller maksimum parkeringsnorm i ulike delområder i stasjonsområdet. Boliger i stedet for kontor vil kunne øke antall parkeringsplasser for det arealet dette gjelder. Det er antagelig heller ikke nødvendig med parkering tilknyttet til området BS5. Arealreferansene benyttet i tabellene er hentet fra tidligere plankart utarbeidet av Ullensaker kommune i forbindelse med forslag til reguleringsplan for stasjonsområdet og rådhusplassen (se Figur 5.7). Det understrekes at det er usikkerhet knyttet til størrelsen på arealene.

Tabell 5.5: Beregnet antall P-plasser og ÅDT som følge av et scenario med 20 % forretning og 80 % kontor med foreslått minimumsnorm.

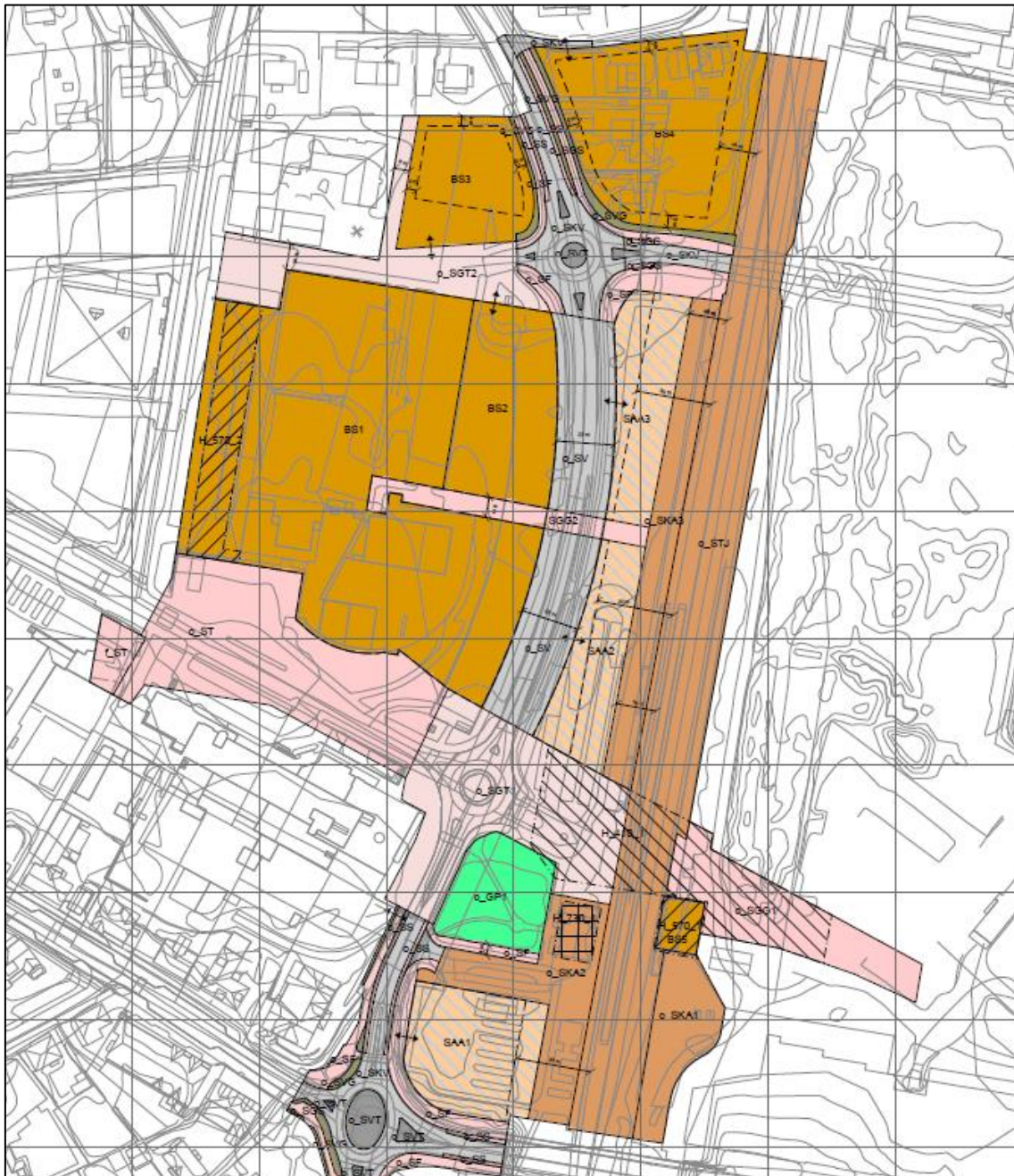
Scenario ny minimumsnorm med kontor (0,4 P per 100 m ²) og forretning (0,8 P per 100 m ²)							
Rådhus-/stasjonsområdet	m ² kontor	m ² forretning	Sum m ²	P-kontor	P-forretning	Sum P	ÅDT
BS1-BS3 (Rådhuskvartalet)	48 000	12 000	60 000	192	96	288	2 000
BS4 (nord for Henrik Bulls veg)	11 600	2 900	14 500	46	23	69	480
BS5 (øst for Hovedbanen)	400	100	500	2	1	3	20
SAA1 (stasjonsområdet sør)	6 000	1 500	7 500	24	12	36	250
SAA2-SAA3 (stasjonsområdet nord)	9 600	2 400	12 000	38	19	57	400
Sum	75 600	18 900	94 500	302	151	453	3 150

Tabell 5.6: Beregnet antall P-plasser og ÅDT som følge av et scenario med 20 % forretning og 80 % kontor med foreslått maksimumsnorm.

Scenario ny maksimumsnorm med kontor (0,6 P per 100 m ²) og forretning (1,2 P per 100 m ²)							
Rådhus-/stasjonsområdet	m ² kontor	m ² forretning	m ² BRA	P-kontor	P-forretning	Sum P	ÅDT
BS1-BS3 (Rådhuskvartalet)	48 000	12 000	60 000	288	144	432	2 670
BS4 (nord for Henrik Bulls veg)	11 600	2 900	14 500	70	35	105	650
BS5 (øst for Hovedbanen)	400	100	500	2	1	3	20
SAA1 (stasjonsområdet sør)	6 000	1 500	7 500	36	18	54	330
SAA2-SAA3 (stasjonsområdet nord)	9 600	2 400	12 000	58	29	87	540
Sum	75 600	18 900	94 500	454	227	681	4 210

I tillegg til kan det komme erstatningsplasser parkeringsplasser knyttet til innfartsparkering (anslått 150 p-plasser) og som en eventuell erstatning for private parkeringsplasser som går tapt

på Rådhusplassen og i Ormen Lange (ca. 250 p-plasser). ÅDT for disse to parkeringsområdene anslås til ca. ÅDT 200 og ÅDT 2000 (samlet ca. ÅDT 2200).



Figur 5.7: Plankart, Reguleringsplan for stasjonsområdet og rådhusplassen (Kilde: Ullensaker kommune, 2013)

6 Vurdering av parkeringsløsninger i Jessheim sentrum

I delkapitlene under er det i større boligområder (for eksempel S5) gjort en overordnet anbefaling på prinsipppløsninger for atkomst, samt anbefalinger knyttet til lokalisering ut fra kommunens målsettinger og teori. Det er her ikke gjort betraktninger rundt antall parkeringsplasser siden boligområdene vil variere i størrelse. Har vil fremtidig parkeringsnorm i Ullensaker kommune være styrende for antallet.

Det er også sett på atkomster til dagens parkeringsanlegg og varelevering til kjøpesenteret. Det er forutsatt nytt parkeringsanlegg under rådhusomtå. Det er også her vurderinger rundt atkomster, reguleringsform og betraktninger rundt antall parkeringsplasser.

Videre er det sett nærmere på innfartsparkering, Kiss & ride og gateparkering. Det er vurdert hvor disse kan plasseres (der det er mulig), adkomstløsninger, betraktninger rundt antall parkeringsplasser og reguleringsform.

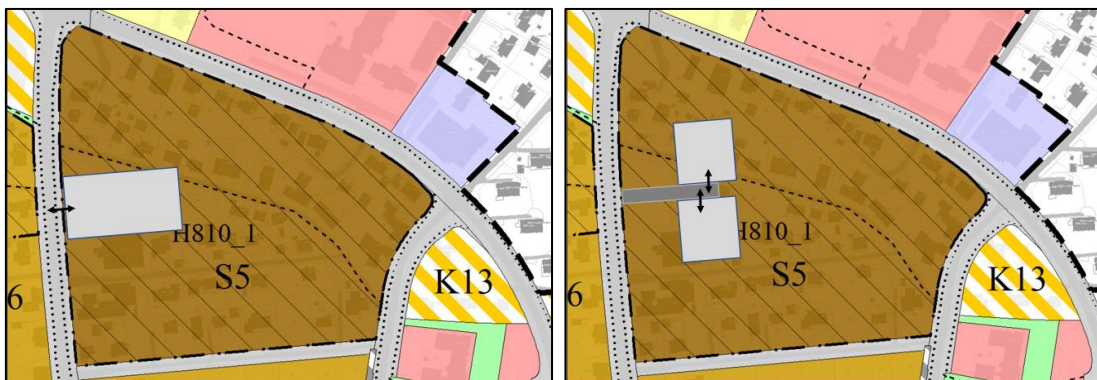
Generelt vil kommunens styring av parkeringstilbudet påvirkes av hvorvidt det legges opp til kommunale eller private parkeringsplasser. Med kommunale plasser vil kommunen naturlig nok ha større kontroll med regulering og bruk av virkemidler for å styre bilbruken. Dette er samtidig en utfordring med tanke på kostnader og administrativ oppfølging, og må derfor avveies i det enkelte tilfelle.

Det er foreslått to varianter at gateterminal i Ringvegen (se forutsetninger i kapittel 5.1). Begge disse forutsetter at Ringvegen mellom Storgata og Henrik Bulls vei stenges for biltrafikk, selv om løsningen med mini-terminal vist i Figur 5.1 viser park & ride og generelt en del biltrafikk i området. Vår vurdering er at valg av gateterminaltype ikke har betydning for prinsippene og vurderingene som er presentert i dette kapitlet (kapittel 6). Gateterminaltypene med gitte forutsetninger endrer ikke trafikkbildet og vil fremstå likt uavhengig av hvilke tiltak som ellers gjøres i Jessheim sentrum.

6.1 Prinsipper for parkeringsløsning ved nye boligområder

Vi anbefaler prinsipielt at Ullensaker kommune tilstreber å etablere felles parkeringsanlegg i større boligområder, og gjerne i utkanten/randsonen av boligfeltet så tett på anlagt ankomst som mulig (se kapittel 4.2.1 og 4.2.4). I større boligområder med flere utbyggere kan det være utfordrende å få til et samarbeid, men bør likevel være en målsetting.

Vi anbefaler at det i større boligområder legges inn krav om én felles atkomst til parkeringsanlegget og som ev. kan splittes med flere atkomster inn til flere parkeringsanlegg dersom det er krevende å få etablert ett felles parkeringsanlegg.



Figur 6.1: Prinsip om én felles atkomst til større boligområder

Generelt anbefales det å unngå etablering av nye atkomster fra Ringvegen for å unngå eventuelle nye forsinkelser og uregelmessigheter for busstrafikken. Det betyr at Trondheimsvegen er mest nærliggende å tilknytte boligatkomster eller eventuell ny gatestruktur i boligfeltene. Rådhusvegen er også en mulighet, men det anbefales å tilstrebe så lite trafikk som mulig her siden dette er en viktig sentrumsgate.

I alle nye boligutviklingsområder bør bildeling fremmes som mulig tilbud og tiltak, og som kan bidra til reduksjon av antall parkeringsplasser (se kapittel 4.6). Dette krever tett dialog med utbygger(-e) og at det utvikles en god forretningsmodell slik at dette blir attraktivt for potensielle boligkjøpere.

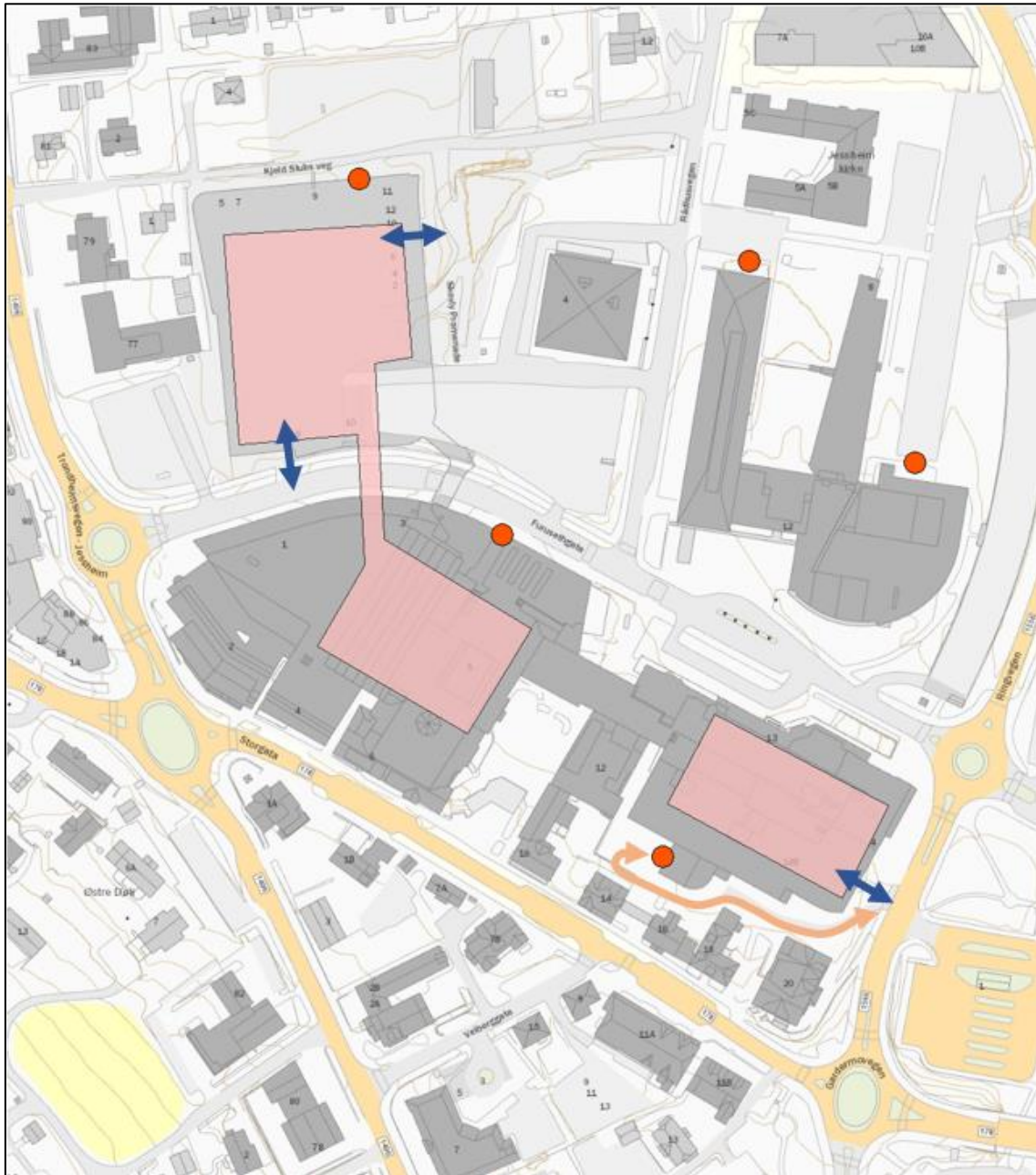
Parkering i nye boligområder kan etableres både som gateparkering og parkeringsanlegg under bakken, men hovedtyngden bør være sistnevnte. I områder hvor kommunen planlegger en kombinasjon av boliger og næring, og hvor gateparkering er et aktuelt tiltak, vil det være potensiale for overetablering av parkeringsplasser dersom ikke gateparkering og private parkeringsplasser ses i sammenheng. Det er krevende å regulere dette fordi private parkeringsplasser styres av gjeldende parkeringsnorm, mens gateparkeringen ikke er inkludert i dette. En mulig tilnærming for å ivareta helheten kan være å legge inn restriksjoner på antall private parkeringsplasser i områdereguleringen tilsvarende det antall gateparkeringsplasser kommunen ser for seg. Det vil kreve detaljerte planbestemmelser for gitte arealformål i områdeplanen.

6.2 Prinsipper for atkomst til eksisterende parkeringsanlegg ved kjøpesenteret og rådhuset/kulturhuset

Det er i dag etablert 3 parkeringskjellere under hver av Jessheim storsenters bygningskomplekser. Disse er markert med rosa felt i Figur 6.2. Atkomsten til disse er i dag tilknyttet Furusethgata, Rådhusvegen og Ringvegen (markert med blå piler i figuren nedenfor). Det er underjordisk forbindelse mellom nordre og midtre parkeringsanlegg.

I tillegg er det etablert tre vareleveringsplasser som betjener kjøpesenteret. Adkomsten til disse er tilknyttet Furusethgata, Ringvegen og Kjeld Stubs veg (markert med oransje sirkler i Figur 6.2).

Tilknyttet Rådhuset og kulturhuset er det tilrettelagt to vareleveringsplasser på nordsiden av byggene (markert med oransje sirkler i Figur 6.2). En har atkomst fra Rådhusvegen og en fra Ringvegen.



Figur 6.2: Atkomster til dagens parkeringskjeller og varelevering ved Jessheim storsenter

Endring og flytting av dagens atkomster vurderes som svært omfattende tiltak som krever store konstruksjonsmessige endringer til en høy kostnad. Det samme gjelder også forslag i mobilitets- og byutviklingsplanen om underjordisk sammenkobling av parkeringsanleggene for å kunne redusere antall adkomster. Det har ikke vært anledning til å gjøre en teknisk mulighetsstudie av en slik sammenkobling i dette prosjektet.

Dagens plassering av atkomster til parkeringsanlegget til Jessheim storsenter fra Furusethgata og Ringvegen fremstår som hensiktsmessige, selv om atkomsten i Ringvegen (både til parkering og varelevering) med fordel kunne vært rettet mot Storgata for å sikre så ren kollektivtrasé i Ringvegen som mulig. Vi oppfatter dette likevel som et negativt inngrep i Storgata som i dag fremstår som sammenhengende bygata hvor deler av bygningsmassen på nordsiden ville måtte brytes opp for å etablere ny avkjørsel. Atkomsten fra Rådhusvegen betjener samme parkeringskjeller som atkomsten fra Furusethgata. Atkomsten bidrar til potensielt mer trafikk i sentrumskjernen og Rådhusvegen, men det har ikke vært anledning til å gjøre en nærmere vurdering av omfanget i dette arbeidet.

Mobilitets- og byutviklingsstrategien fremmer forslag om nytt bygulv og gangareal i dette området, men det er uvisst om det vil ligge over eller på samme plan som atkomsten. Det er trolig at området hvor atkomsten munner ut på sikt vil bli utbygd som følge av ønske om fortetting i Jessheim sentrum uten at det er forelagt konkrete planer for dette. Ved utbygging av dette området kan det tenkes etablert nytt underjordisk parkeringsanlegg som kan betjenes av denne atkomsten. Vår vurdering er at det er tilstrekkelig med kun én atkomst til parkeringsanlegget til nordre kjøpesenter, og det er mulig at dette også reguleres gjennom fremtidig fortetting. Vi ser likevel ikke noe grunn til å stenge atkomsten på kort sikt. To atkomster til samme parkeringsanlegg kan også bidra til mindre gjennomkjøring i Furusethgata og Rådhusvegen.

Vareleveringsplassene tilknyttet kjøpesenteret i Furusethgata og Kjeld Stubs veg foreslås videreført. Det vil være krevende å reetablere disse uten at det også må gjøres omstrukturering av eksisterende bebyggelse. Det samme vil gjelde for vareleveringsplassen med atkomst fra Ringvegen. Det er krevende å finne andre tilknytninger til denne vareleveringsplassen utenom via Ringvegen. Alternativet måtte være fra Storgata, men det vil få samme negative følger som beskrevet for flytting av atkomst fra Ringvegen til parkeringsanlegget. På Ringvegen mellom Algarheimsvegen og Henrik Bulls veg vil trafikken tilnærmet elimineres på grunn av etableringen av ren kollektivtrasé. De få resterende bilene som da vil trafikkere til og fra parkeringsanlegget/vareleveringene (og Kiss & Ride – se kapittel 6.6) vurderes å ha lite konsekvenser for kollektivtrafikken. For å kunne gi entydig svar på dette må det gjennomføres trafikkberegninger, noe det ikke har vært rammer for i dette arbeidet.

Vareleveringen til rådhuset og kulturhuset vil være krevende å endre på siden dette er bygningsmasse som skal beholdes som følge av mobilitets- og byutviklingsplanen. For vareleveringsplassen med atkomst fra Rådhusvegen vil det være naturlig å beholde dagens atkomst. Dette gir den mest direkte atkomsten fra veggnettet.

Vareleveringsplassen til kulturhuset har atkomst via parkeringsanlegget på nordsiden. Så fremt bygningsmassen skal beholdes er det vanskelig å finne alternativ plassering av vareleveringen uten at det påfører store bygningsstrukturelle endringer. Det er mest nærliggende å etablere egen

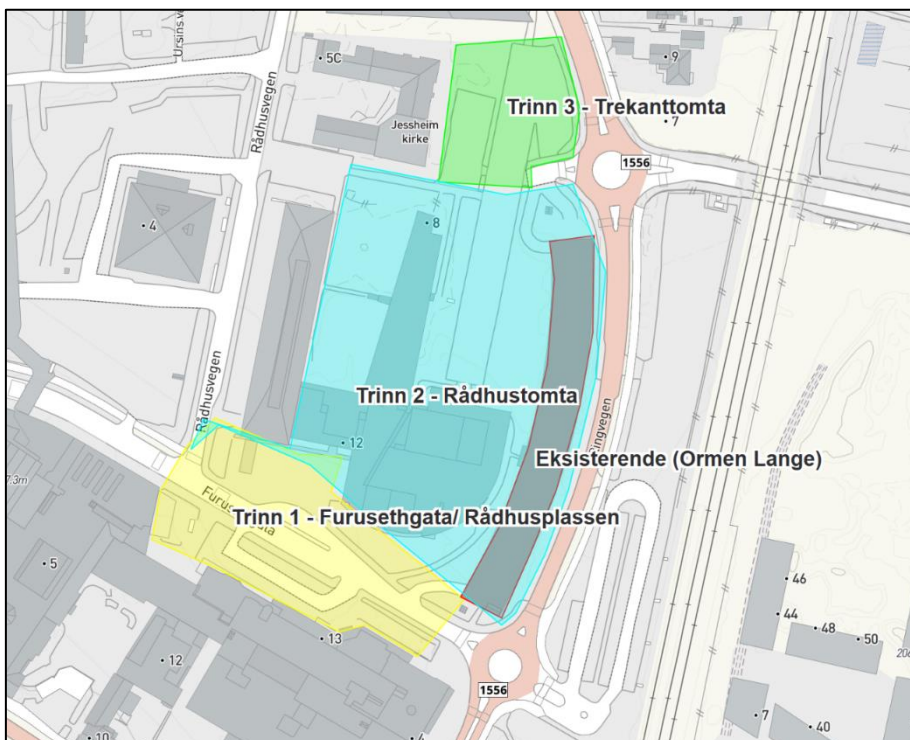
atkomst fra nord via rundkjøringen med Ringvegen og H. Bulls veg tilsvarende dagens løsning. Vi registrerer at det er planlagt bygulv på østsiden av kulturhuset i mobilitets- og byutviklingsstrategien (se Figur 6.4). Det kan eventuelt gi muligheter for en mulig atkomst, men forutsetter at det ikke er stor trafikk med varelevering slik at konflikten med fotgjengere blir for stor. Det krever også at bygulvet tilrettelegges for slik bruk (primært bredde).

6.3 Underjordisk parkering på rådhusomtå

Det er forutsatt etablering av underjordisk parkering på rådhusomtå i forbindelse med planlagt ombygging av området (se kapittel 5.1). Ullensaker kommune ønsker innspill på plassering av eventuelle adkomster og parkering.

Ullensaker kommune ser for seg en etappevis-utbygging i 3 trinn vist i figuren nedenfor:

1. Etablering av nytt torg i Furusethgata (Rådhusplassen)
2. Utbygging på Rådhusomtå (bla. Kulturhus)
3. Utbygging av trekantomtå

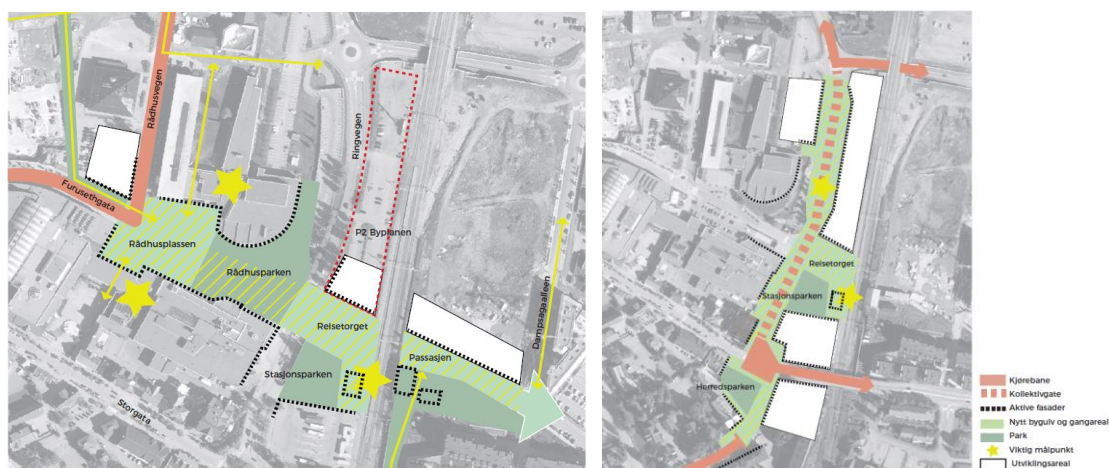


Figur 6.3: Ullensaker kommunes forslag til trinnvis utbygging av rådhusomtå/-plassen (Kilde: Ullensaker kommune)

I gjeldende områderegulering er rådhusomtå avsatt til sentrumsformål eller gang- og oppholdsarealer (se Figur 5.7). Det er uklart hva slags disponering av området som vil komme og

hvilken bebyggelse som beholdes eller saneres. Arm fra rundkjøringen med Ringvegen og Henrik Bullsveg er foreslått opprettholdt.

I mobilitets- og byutviklingsstrategien er det planlagt nytt bygulv med både park og torgarealer i Furusetgata. Det er lagt opp til å opprettholde vegforbindelse mellom Rådhusvegen og Furusetgata. Dagens rådhus og kulturhus signaliseres beholdt, mens parkeringsanlegget Ormen lange disponeres til nytt parkanlegg og bebyggelse. Se Figur 6.4.



Figur 6.4: Byutviklingsgrep rådhusaksen og kollektivgate (Kilde: Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim)

Planene for området er svært usikre. Det er derfor vanskelig å kunne angi eksakt plassering av nytt underjordisk parkeringsanlegg ut fra de forutsetningene som foreligger. Det er også stor usikkerhet knyttet til grunnforhold og grunnvannstand som kan gi begrensninger knyttet til både størrelse og underjordisk parkering generelt og flere plan spesielt.

Vi ser for oss prinsipielt to (2) mulige plasseringer av nytt underjordisk parkeringsanlegg gitt at Ormen Lange og råd-/kulturhuset beholdes:

A. Søndre del av området

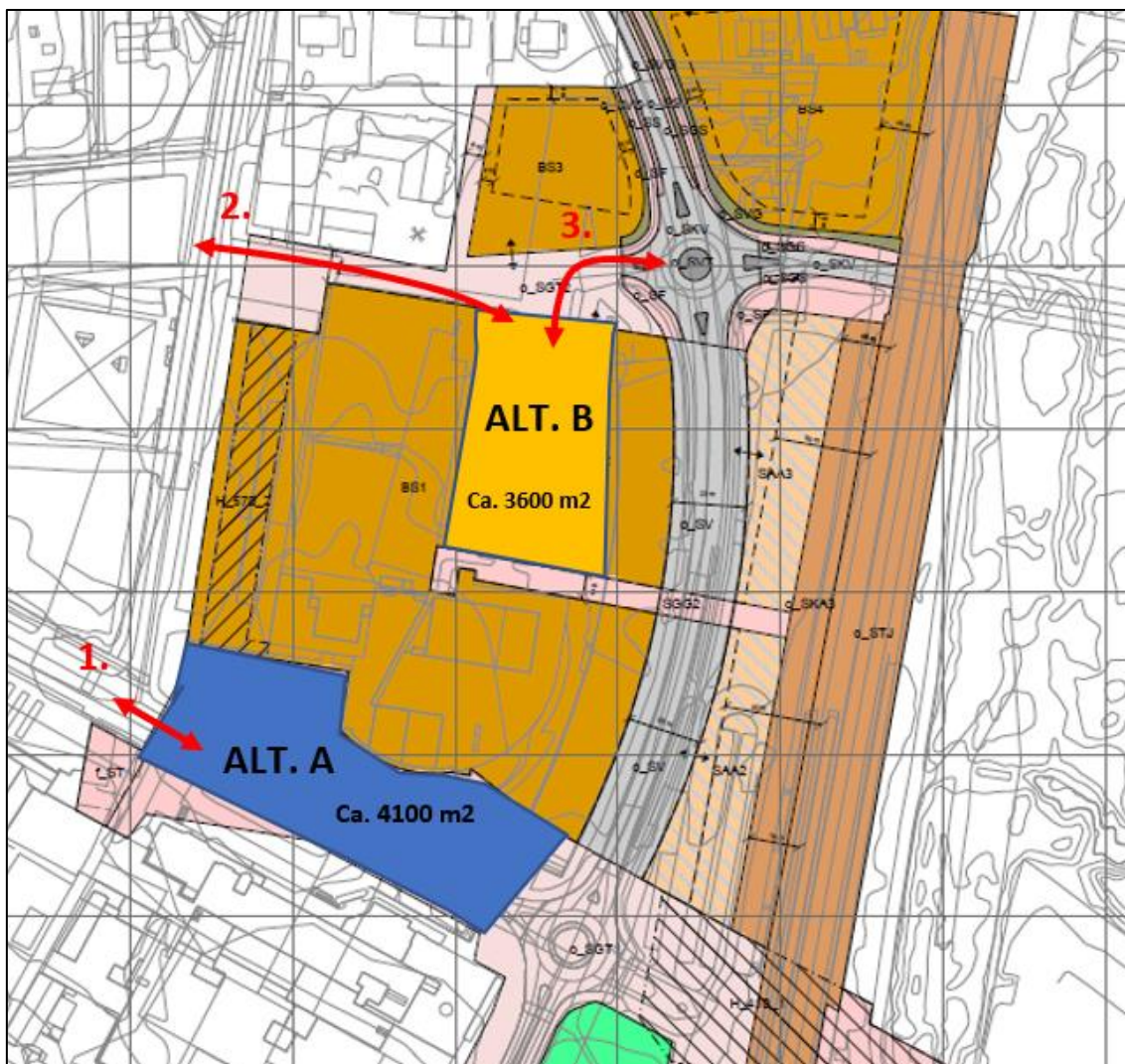
Etablering av underjordisk parkering under planlagt torg/park i Furusetgata. Dette er erfaringsmessig en dyr investering fordi det krever en robust konstruksjon dersom det skal etableres parkområde over parkeringsanlegget. Det er planlagt ny bebyggelse som erstatning for dagens parkeringshus Ormen lange. Vi vurderer dette området for smalt til å kunne etablere en god parkeringsløsning.

Vi ser kun en mulig atkomst til dette parkeringsområdet fra Rådhusvegen/Furusetgata (markert med heltrukken rød pil 1.).

B. Nordre del av området

Her vil etablering av parkering under ny bygningsmasse og parkområde på rådhusomtå nordre del være naturlig. Som for alternativ A vil også parkeringsanlegg under parkområde være en dyr investering.

Vi ser to mulige atkomster til dette parkeringsanlegget; fra Rådhusvegen (2.) eller fra rundkjøringen med Ringvegen og H. Bulls veg (3.). Begge er markert med heltrukne røde piler.



Figur 6.5: Alternative plasseringer og aktuelle atkomster til parkeringsanlegg på rådhusomtå

Vi har gjort en grov oppmåling av mulig tilgjengelig areal for underjordisk parkeringsanlegg ved de to alternativene med plangrenser og eksisterende bebyggelse som rammebetingelse. Det forutsettes parkeringsanlegg kun på ett plan. For alternativ A vil det være disponibelt ca. 4100 kvm, og 3600 kvm for alternativ B. Dersom det forutsettes behov for 25 kvm knyttet til hver parkeringsplass vil det totalt gi henholdsvis 164 og 144 p-plasser i de to alternativene. Da er ikke arealer for ramper, snuplasser og lignende inkludert; så antall p-plasser vil bli noe mindre.

Det er ikke gjort noen planmessige avklaringer knyttet til hvordan fordelingen mellom bolig, kontor og forretning vil bli i fremtiden på rådhusomtten. Antagelig vil området utvikles med overvekt av kontor og forretning, men trolig også noe bolig. Dette avklares i den videre planprosessen.

Ut fra beregninger av minimumsnorm i Tabell 5.5 vil behovet for antall parkeringsplasser tilknyttet rådhusomtta være 345 p-plasser (SAA1, BS4 og BS5 er ikke inkludert). Dagens parkeringsanlegg ved Ormen lange inkludert plassene sør for Furusethgata inneholder til sammen ca. 250 p-plasser. Det betyr at å etablere ett av parkeringsanleggene i ett plan vil være tilstrekkelig for å dekke opp parkeringsbehovet gitt at Ormen Lange beholdes.

Dersom Ormen Lange saneres vil ikke tilgjengelig parkeringsareal gi nok p-plasser til å dekke opp parkeringsbehovet, selv dersom begge alternative underjordiske parkeringsanlegg inkluderes (forutsatt at de er på ett plan). På grunn av krevende grunnforhold med lav grunnvannstand i Jessheim vil underjordisk parkering på flere plan kunne gi svært dyre og teknisk krevende løsninger. Det vil derfor være lite aktuell løsning for å øke antall p-plasser. Et alternativ kan være at underdekte parkeringsplasser etableres i dagsone (ca. 50 p-plasser), men dette vil gå imot kommunens målsettinger om kun underjordisk parkering. Det er også mulig å legge opp til underdekning, men medfører en svært streng parkeringspolitikk. Det er også en mulighet at planlagt bebyggd areal tas ned og tilpasses mulig parkeringsdekning.

Dersom Ullensaker kommunes planer for rådhusomtta vil inkludere sanering av flere bygg (for eksempel kulturhuset i tillegg til Ormen Lange) vil det gi flere muligheter for en større underjordisk parkering. 345 p-plasser på ett plan krever ca. 8600 kvm (eks. ramper, snuplasser etc.).

Forutsetningene som settes for utviklingen av rådhusomtta vil altså sette rammer for hvilke muligheter som finnes for etablering av underjordisk parkering. Vi vurderer likevel alternativ B som mer aktuell fordi det kan etableres under fremtidig bebyggelse (noe som er enklere gjennomførbart og rimeligere enn under et parkanlegg) og muligheten for å koble parkeringsanlegget til rundkjøring med Ringvegen. Sistnevnte gir mindre trafikk i sentrum (se under).

Det er foreslått tre mulige atkomst til de to alternative plasseringene av parkeringsanlegg på rådhusomtta (se Figur 6.5). Ut fra Ullensakers målsettinger for utviklingen av Jessheim sentrum er vår vurdering at atkomst 3 er mest hensiktsmessig. Dette bidrar til minst mulig kjøring i kjernen av sentrum (Furusethgata og Rådhusvegen). I tillegg er det allerede etablert et godt parkeringstilbud under dagens kjøpesentre som betjener trafikken fra sør og vest på en god måte. Ved etablering av atkomst til parkeringsanlegg under Rådhusomtta via rundkjøringen med Ringvegen og Henrik Bulls veg gis det et tilbud til trafikk fra øst og delvis nord som bidrar til å unngå sirkulering av trafikk rundt sentrum.

Atkomst 1 og 2 vil bidra til mer trafikk inn i sentrumskjernen og øke belastningen i Rådhusvegen og Furusethgata. Anvendelse av atkomstene medfører også at trafikk fra øst som skal til parkeringsanlegget gir mer trafikk på Ringvegen, som vil være viktig kollektivåre. Kollektivfelt kan bidra til å sikre kollektivtrafikkens fremkommelighet, men kryssene vil måtte etableres som signalanlegg som likevel vil bidra til forsinkelser for bussene ved for stor trafikk.

Parkeringsanlegget under rådhusomtata anbefales regulert med avgiftsparkering og tidsregulering.

6.4 Andre adkomster i stasjons- og rådhusområdet

Området SAA1 ved dagens bussterminal foreslås å ha felles adkomst fra Ringvegen med en eventuell Kiss & Ride/taxi til stasjonen der dagens bussterminal er. Dette forutsetter at dagens bussterminal erstattes av en gateterminal (både med og uten kombinert løsning – se Figur 5.1) eller tilsvarende langs Ringvegen litt lenger nord.

Områdene SAA2 og SAA3 ved dagens innfartsparkering foreslås dekket gjennom et felles parkeringsanlegg i rådhuskvartalet (BS1, BS2 og BS3). Adkomsten til dette p-anlegget vil være via rundkjøringen med Ringvegen og Henrik Bulls veg. Dette vil bidra til å prioriteringen av Ringvegen sør for Henrik Bulls veg for kollektivtrafikk. Det kan imidlertid tillates vareleveranser til disse to områdene fra Ringvegen fortrinnsvis i retning fra nord og nord for gangvegen mellom SAA2 og SAA3. En mulighet kan også være å etablere vareleveringslommer langs Ringvegen da området er relativt smalt noe som vil gjøre det vanskelig å snu tunge kjøretøy inne på området.

Området BS4 nord for Henrik Bulls veg vil kunne ha adkomst fra Ringvegen (sør for Ringvegen 13B). I likhet med områdene SAA2 og SAA3 kan det vurderes å lokalisere hele eller deler av parkeringen i rådhuskvartalet fortrinnsvis i BS1. Imidlertid vil Ringvegen være en større barriere pga. mer trafikk slik at en slik lokalisering av parkering ikke er like gunstig som for SAA2 og SAA3.

Området BS5 på østsiden av Hovedbanen vil sannsynligvis ikke ha parkeringsplasser slik at adkomst kan løses via områdene rundt.

6.5 Innfartsparkering

Jessheim er et sentrumsområde, samtidig som det er et knutepunkt for kollektivreiser som i stor grad er rettet inn mot Oslo. Dette medfører at innfartsparkeringen vil kunne benyttes både til å dekke lokale og regionale reiser. Innfartsparkeringen kan derfor også ses på som en del av det samlede parkeringstilbudet i Jessheim, og ikke reserveres særskilt for de som skal reise videre med kollektivtransport. Dette øker fleksibiliteten og utnyttelsen av parkeringsplassene. For å sikre at det alltid vil være et tilgjengelig parkeringstilbud, må det gjennomføres en vurdering av etterspørsel og avgiftsnivå. Bane NOR har for øvrig en egen parkeringsstrategi. Hensikten med denne er å sikre et tilfredsstillende parkeringstilbud ved stasjoner og fastsette parkeringsavgifter for faste togbrukere, basert på samfunnsøkonomiske prinsipper.

For å imøtegå visjonen om nullvekst i persontrafikk, er det viktig at parkeringstilbudet ikke konkurrerer med lokale bussruter. Å sørge for et effektivt og høyfrekvent kollektivtilbud til stasjon- og sentrumsområdet vil kunne redusere etterspørselen etter parkeringsplasser. I tillegg vil bompenger og takstsoner kunne påvirke valg av transportmiddel og valg av stasjon. For eksempel vil pendlere i nærliggende tettsteder som skal inn mot Oslo kunne forskyves til stasjonen på Kløfta, da denne ligger i en Rutersone nærmere Oslo.

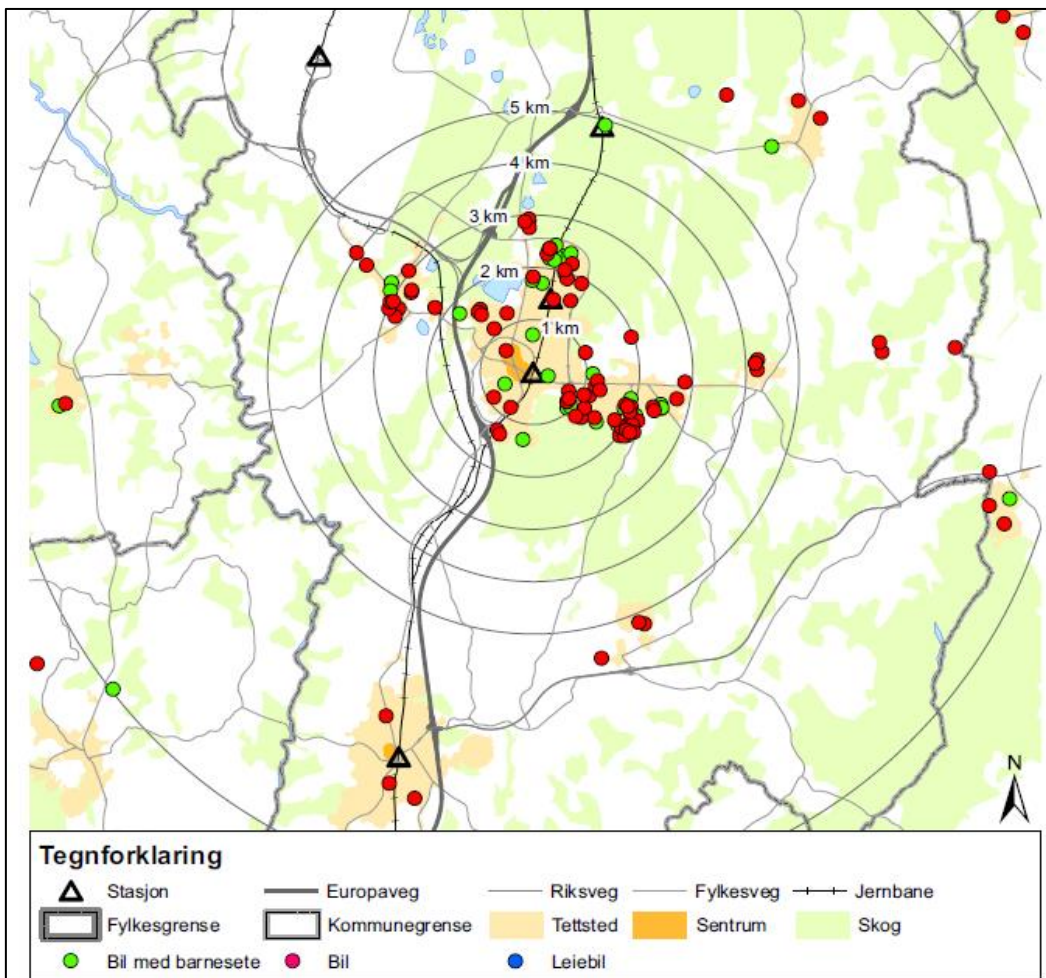
I dagens situasjon er det tilrettelagt med ca. 250 pendlerparkeringsplasser i Jessheim sentrum ifølge Ullensaker kommunes registrering fra 2019. Plassering av disse parkeringsplassene er

ideell sett fra brukernes ståsted, da de ligger like ved stasjonen. Dette innebærer at det tar kort tid å gå mellom bilen og plattformen, og er med på å redusere den totale reisetiden til og fra plattformen med bil. Dette er en stor fordel på morgenen, når reisende skal rekke togavganger, mens det ofte ikke er tilsvarende tidspress forbundet med reisen hjem.

Det er avsatt pendlerparkeringsplasser for å gjøre det enklere for folk å gjennomføre reisene sine effektivt. Samtidig er den gode tilretteleggingen for bilbruk frem til stasjonsområdet med på å dreie konkurransevilkårene mellom de ulike tilbringertransportmidlene i bilens favør. En ulempe ved dagens plassering av pendlerparkeringen er at plassene beslaglegger et stort område i sentrum som kan være attraktivt å utvikle til andre arealformål.

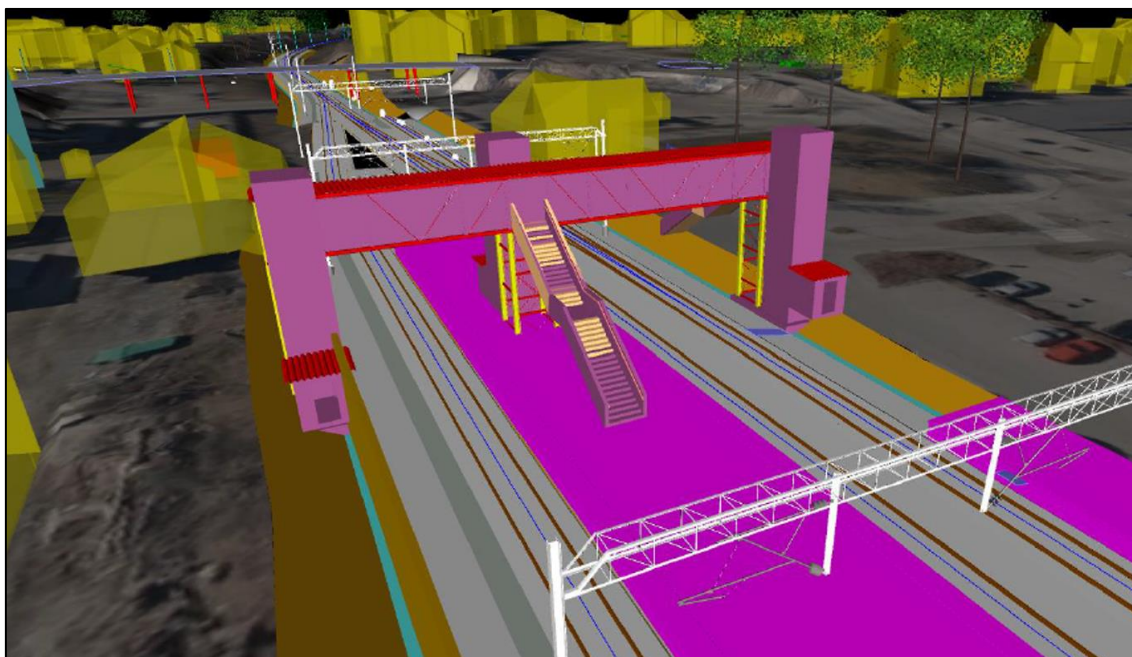
En registrering av registrert bosted for bileiere som parkerte på innfartsparkeringen på Jessheim fra desember 2012, omfattet data for 231 parkerte biler.

I desember 2012 ble det gjennomført en registrering av 231 parkerte biler ved innfartsparkeringen på Jessheim, der registrert bosted for bileierne ble kartlagt, se figur 6.8. Ca. 10 % av registreringene var uten adresse, mens ca. 1/3 av bileierne med kjent adresse hadde bosted utenfor kartutsnittet vist i figuren under. Dette kan blant annet skyldes «leasingbiler» som er registrert på utleier og ikke på leier. Dersom man antar at de som er registrert utenfor området er fordelt på samme måte de som er registrert innenfor kartutsnittet, så vil ca. 2/3 være bosatt innenfor 3 km luftlinje fra Jessheim stasjon. Resultatet fra undersøkelsen indikerer at det foreligger gode muligheter for at et større antall av dagens brukere har potensiale for å benytte andre transportmidler til og fra stasjonsområdet enn bil og at derfor antall parkeringsplasser potensielt kan skaleres ned.



Figur 6.6: Kartlegging av bruk av innfartsparkering ved Jessheim i 2012 (kilde: TøI for Akershus fylkeskommune).

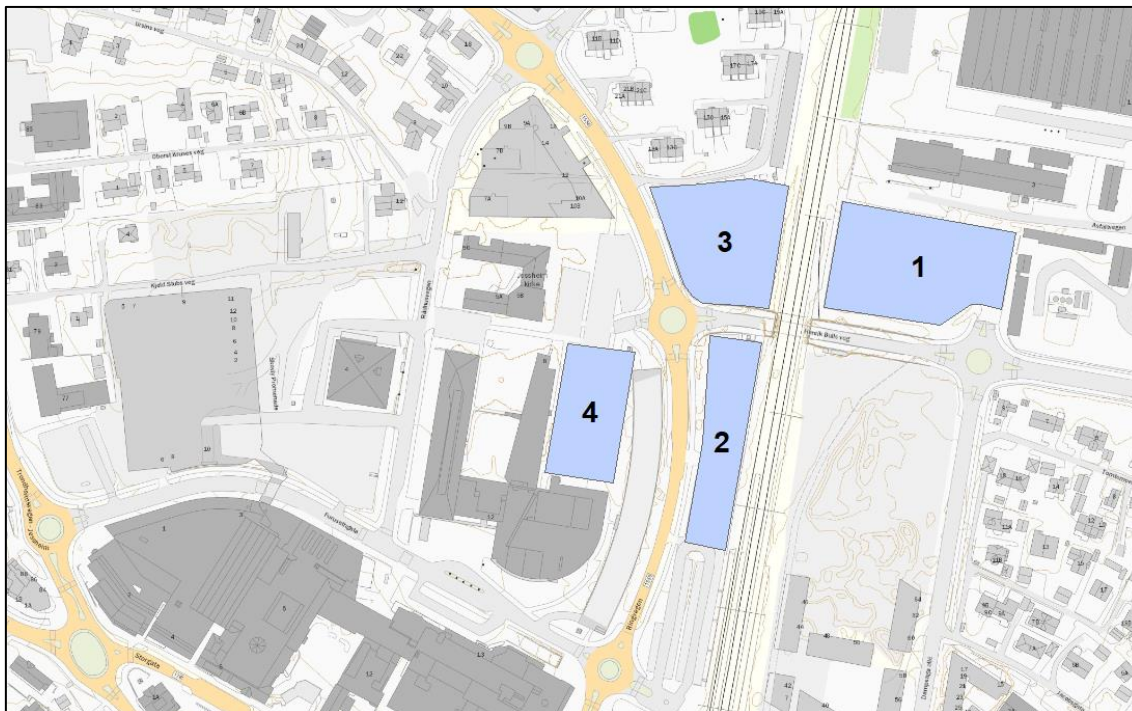
Bane NOR planlegger etablering av ny gangbru over holdeplassområdet i forbindelse med tenkt mellomplattform på Jessheim stasjon. Gangbrua vil mest sannsynlig komme i nærheten av rundkjøringen med Ringvegen og Furusetgata og øker antall kryssingsmuligheter for gående på tvers av Hovedbanen.



Figur 6.7: Planlagt gangbru over jernbanen (Kilde: Bane NOR)

Det er vurdert fire ulike alternativer for plassering av innfartsparkeringen i den fremtidige situasjonen, se figur 6.8. Markerte områder er kun en illustrasjon av aktuelle områder og ikke tenkt som et konkret arealbeslag. I tillegg til plassering er det vurdert avstand til stasjonsområdet og sentrum, aktuelle adkomster og fordeler/ulempes med tiltaket. Angående antall parkeringsplasser er det vurdert felles for alle i oppsummeringen til slutt.

Alle alternativer forutsetter parkering under bakken i tråd med Ullensaker kommunes strategi (se kapittel 5.1). Generelt anbefales det også at det legges opp til sambruk (se kapittel 4.3.8) av innfartsparkeringen for å sikre effektiv utnyttelse av arealet som går med til parkering. Parkeringsplassene ved innfartsparkeringen vil normalt stå tomme på kveldstid. Det vil da være sentrumsrettede formål som er mest hensiktsmessig. Lokaliseringen av innfartsparkeringen vil ha betydning for hvor egnet den er til å dekke disse formålene.



Figur 6.8: Alternative plasseringer av innfartsparkering (Kartkilde: Kartverket).

6.5.1 Alternativ 1

I alternativ 1 er innfartsparkeringen lagt til dagens parkeringsplass for kunder og ansatte til Jessheim storsenter, nordøst for stasjonsområdet. Luftlinjeavstanden mellom innfartsparkeringen (tyngdepunktet) og stasjonsområdet (i aksen ved Furusethgata) er ca. 300 meter, mens reell gangavstand er betydelig lengre bl.a. pga. kryssing under Hovedbanen langs Henrik Bulls vei. En ny gangbru over Hovedbanen kan redusere gangavstanden noe spesielt til midtplattformen, men fremdeles er gangvegen over 400 m via Dampsaga allé.

Parkeringsanlegget vil ha adkomst fra Henrik Bulls veg, der krysset i dag er utformet som rundkjøring. Vi har ikke informasjon om trafikkmengde i Henrik Bulls veg for dagens situasjon, men grunnet kryssets utforming risikerer man i mindre grad at tilfarten får en dårlig avvikling i en fremtidig situasjon. Dette forutsetter at det ikke er svært dominerende trafikklstrømmer gjennom rundkjøringen, eller tilbakeblokkering fra tilgrensede kryss.

Plasseringen kan gi trafikksikkerhetsmessige utfordringer med hyppige kryssinger av reisende over Henrik Bulls veg i rush.



Figur 6.9: Mulig atkomst til innfartsparkering, alternativ 1

Plasseringen legger til rette for stasjonsnær byutvikling på dagens tomt for innfartsparkering. Ved å plassere innfartsparkeringen noe lenger fra stasjonen, øker gangavstanden for brukerne og løsningen blir mindre effektiv ved at det må beregnes noe lengre tid for å rekke toget. Ny planlagt gangbru over jernbanen kompenserer i liten grad for dette. I Bane NOR sin parkeringsstrategi kan det vurderes parkering inntil 300 meter fra stasjonen. Til sammenligning anbefaler den danske terminalhåndboken en avstand på maksimum 200 m til innfartsparkering.

Avstanden fra stasjonen gjør at den prosentvise endring i samlet reisetid vil øke betydelig mer for pendlere som bor nært stasjonen, sammenlignet med de som bor langt unna. Plasseringen vil følgelig kunne gi en konkurransevridding i valg av transportmiddel, hvor bilen blir mindre attraktiv for de som bor nærmest og har best forutsetning for å benytte andre former for transportmiddel. Selve plasseringen kan derfor være med på å regulere brukergruppene i noen grad.

Det vil tilsvarende være lang gangavstand til sentrum. Det gjør innfartsparkeringen mindre egnet til sentrumsformål og sambruk.

Det tilgjengelig ca. 6900 kvm. Det kan gi plass til opptil 250 parkeringsplasser.

6.5.2 Alternativ 2

I alternativ 2 er innfartsparkeringen lagt i nordre del av dagens innfartsparkering, mellom jernbanen og Ringvegen. Gangavstand til stasjonsområdet (i aksene ved Furusethgata) blir med denne plasseringen ca. 100-200 m.

Det er kort gangavstand og derav reisetid til stasjonen. Plasseringen vurderes å ha en svært god og tilgjengelig plassering for brukere.

Plasseringen er også nært sentrum og derav aktuell for sambruk og parkeringstilbud for sentrumsrettede formål på kveldstid.

Parkeringsanlegget må på grunn av høydeforskjeller mot Henrik Bull veg og nærhet til kryssområdet måtte få biladkomst via rundkjøringen med Henrik Bull veg og Ringvegen. Enten at atkomsten legges i Ringvegen slik som i dag, eller at det etableres en arm på vestsiden av dagens rundkjøring og en kulvert under Ringvegen. Dersom Ringvegen skal benyttes som atkomst forhindrer det etablering av Ringvegen som ren kollektivåre. Siden dette er en forutsetning i arbeidet faller dette alternativet automatisk ut. Etablering av kulvert er en relativt kostbar løsning.

Registrert trafikk på Ringvegen er 4-5000 ÅDT, mens vi ikke har trafikkdata på Henrik Bulls veg. Rundkjøringer har normalt god avviklingskapasitet, og registrert trafikk indikerer ingen fare for kapasitetsutfordringer. Det er sannsynlig at nordre og østre arm blir dominante når Ringvegen sør forbeholdes kollektivtrafikk, noe som potensielt kunne bidra til at utkjørende biler fra vestre arm blir stående å vente på luker i trafikken særlig i høyt trafikkerte perioder. Vi ser likevel dette som lite sannsynlig ut fra det vi vet om trafikkforholdene i dag. Vi anbefaler likevel at det gjennomføres en egen kapasitetsvurdering.

Ut over dette er vår vurdering at formen på dagens tomt gjør den lite egnet for parkeringsanlegg. Behov for lengde og manøvreringsareal gjør det vanskelig å tilpasse tomten til et godt parkeringsanlegg. Ideelt sett bør det være plass til 2 x 16-17 m brede parkeringsrader, noe som er vanskelig å oppnå på deler av området.



Figur 6.10: Mulig atkomst til innfartsparkering, alternativ 2

Det er tilgjengelig areal på ca. 7100 kvm dersom området fra Henrik Bulls veg til Furusetvegen inkluderes. Det vil gi plass til opptil ca. 250 parkeringsplasser (omtrent som i dag).

6.5.3 Alternativ 3

Innfartsparkeringen i alternativ 3 er lagt nord for dagens innfartsparkering, mellom Henrik Bulls veg, Ringvegen og Hovedbanen. Plasseringen innebærer sanering av dagens boliger i området. Luftlinjeavstand til stasjonsområdet (i aksene ved Furusetgata) er i underkant av 300 m. Reell gangavstand langs Ringvegen vurderes å være over 300 m. I tillegg må man krysse den relativt trafikkerte Henrik Bulls veg. Dette vurderes å være en ulempe. En over- eller undergang forbi Henrik Bulls veg fra parkeringsanlegget vil kunne gi en mer effektiv tilkomst til stasjonsområdet for gående og øke trafikksikkerheten. Det vil også kunne redusere gangavstanden noe.

Innfartsparkeringen er plassert nært sentrum og vil fungere godt for sambruk og parkeringstilbud for sentrumsrettede formål på kveldstid.

Atkomst til parkeringsanlegget anbefales lagt til Ringvegen og via eksisterende atkomstveg til dagens boligområde (se Figur 6.11). Etablering av atkomst i Ringvegen vil potensielt kunne gi forsinkelser for busstrafikken. Det kan være behov for etablering av venstresvingefelt for trafikk fra nord mot sør. Trafikken i morgenrush er beskjeden og vil ha liten betydning for kollektivtrafikken. Totalt sett vurderes atkomsten å ha små konsekvenser for busstrafikken, men det kan oppstå noen utfordringer for brukere ut av innfartsparkeringen på ettermiddagen. Omfanget er vanskelig å anslå da vi ikke har trafikkdata og gjort trafikkberegninger knyttet til denne aktiviteten.



Figur 6.11: Mulige atkomster til innfartsparkering, alternativ 3

Tilgjengelig areal er på ca. 4700 kvm. Det tilsvarer ca. 160 parkeringsplasser.

6.5.4 Alternativ 4 - Innfartsparkering som del av rådhusparkeringen

Det vurderes å etablere et underjordisk parkeringsanlegg på rådhusomtå. Anbefalinger knyttet til dette er omtalt i kapittel 6.3. En mulighet er å kombinere innfartsparkeringen med rådhusparkeringen. Det legger godt til rette for sambruk (se kapittel 4.3.8) og effektivisering av etablerte parkeringsplasser.

Rådhusparkeringen kan bli etablert i nordre del av rådhusplassen (se kapittel 6.3). Det gir en luftlinjeavstand i underkant av 200 m (luftlinje) til stasjonsområdet (i aksene ved Furusethgata). I praksis kan gangavstanden bli en del lengre enn dette (200-300 m). Det er riktignok i øverste sjiktet av hva som anbefales av avstand i Bane Nors parkeringsstrategi (inntil 300 m), men vurderer dette som et godt tilbud.

Atkomst til en innfartsparkering sammen med rådhusparkeringen anbefales i vestre arm i rundkjøringen med Ringvegen og Henrik Bulls veg, i tråd med anbefalingen til rådhusparkeringen og tilsvarende det som er anbefalt for alternativ 2. I likhet med alternativ 2 tror vi det er liten risiko for kapasitetsutfordringer og tilbakeblokkeringer i rundkjøringen, og at fremkommeligheten for kollektivtrafikken vil være tilfredsstillende og uforandret i forhold til i dag. Kapasitetsvurdering bør likevel gjennomføres før eventuell etablering.



Figur 6.12: Mulig atkomst til felles pendler- og rådhusparkering

Vurderinger rundt tilgjengelig parkeringsareal og antall parkeringsplasser for rådhusomtå er gitt i kapittel 6.3 med suppleringer i kapittel 6.5.6.

6.5.5 Anbefaling

Selv om alternativ 1 har noen fordeler trafikalt og med tanke på konsekvens for kollektivtrafikken er vår vurdering at disse fordelene er små og at stasjons- og bynær lokalisering er viktigere. Alternativ 1 har også lang gangavstand. Alternativ 2 er en dyr løsning og har i tillegg et lite egnet areal til parkeringsformål.

Alternativ 3 har fordeler knyttet til å betjene sentrum, men har lang avstand fra stasjonsområdet. En eventuell bru over eller kulvert under Henrik Bulls veg vil kunne kompensere noe for dette, men gir likevel lengre avstand enn alternativ 2 og 4.

Vår vurdering er at alternativ 4 har flest fordeler. Alternativet gir best utnyttelse av areal og pr. plass. Det gir kommunen bedre kontroll over plassene og ønsket regulering. Det gir gode forhold for sambruk, og som også kan redusere parkeringsmengden totalt. Man unngår også etablering av kulvert under Ringvegen, som både er dyrt og lite ønsket av vegeier. Vi mener alternativ 4 best oppfyller kommunens målsettinger om å redusere bilbruk. En klar utfordring og ulempe med alternativ 4 er at det krever at kommunen lykkes med å inngå en avtale med Bane NOR. Dersom en slik avtale ikke lykkes vil alternativ 2 være det beste alternativet.

6.5.6 Antall parkeringsplasser

Vår anbefaling er å etablere en sambruksløsning med avgiftsparkering, og primært etablere dette i tilknytning til rådhusomtå (alternativ 4). Innfartsparkeringen har i dag 250 plasser. Belegget på dagens innfartsparkering er relativt høyt, men kan også skyldes at den også brukes til andre formål en pendlereiser. Tøi gjennomførte en undersøkelse av 17 innfartsparkeringer i Norge i 2020 (Tøi-rapport 1749/2020). Den viste at ved de anleggene det ble innført eller økt avgift på parkering falt etterspørselen. Det gir grunnlag for å kunne nedjustere antallet i forhold til i dag. En tidligere undersøkelse av Tøi med Ski stasjon som case viste at innføring av avgift på 75 kr. pr. dag reduserte etterspørselen etter innfartsparkering med 40 % (Tøi-rapport 1409/2015). I kapittel 5.2.4 har vi antatt en reduksjon på 40 %, noe som betyr ca. 150 parkeringsplasser til innfartsparkering. Men det kan ikke tas markedsmessige prising for denne type parkering. Men uavhengig av pris vil en reduksjon i parkeringskapasiteten redusere trafikken til/fra innfartsparkeringen.

I vurderingen av underjordisk parkering på rådhusomtå er det sett på parkeringsbehov ved bruk av forslag til minimumsnorm. Dersom innfartsparkeringen legges til rådhusomtå vil det ikke være tilstrekkelig å etablere kun en av alternativene til parkeringsareal gitt at de skal etableres på ett plan. Et alternativ kan være å etablere begge parkeringsarealene med underjordisk forbindelse slik at atkomst via rundkjøring med Ringvegen og Henrik Bulls veg opprettholdes. Dersom kun et av alternativene velges kan resterende parkeringsplasser eventuelt kompenseres som dagsoneparkering. Det er også i vurderingen av underjordisk parkering under rådhusomtå fremmet underdekning eller nedskalering av bebygd areal som et alternativ (se kapittel 6.3).

6.5.7 Reguleringsform

For alle alternative lokaliseringer av innfartsparkering anbefales sambruk, men vi tror som nevnt det er lettest å oppnå med alternativ 4. Det innebærer at en viss andel av parkeringsplassene

forbeholdes pendlere på dagtid (kl. 7-17), men som frigjøres på kveldstid og i helgene slik som i dag.

Innfartsparkeringen anbefales avgiftsbelagt. Samtidig er det avgjørende at kostnaden blir så rimelig at tilbudet tas i bruk. Her må det gjøres en egen vurdering. En mulig løsning kommunen har for å regulere hvem som er brukere er å innføre oblater som er søknadspiktig og hvor pendlere som bor en viss avstand fra sentrum kan forfordes. Det er også mulig å ev. differensiere kostnaden slik at det blir mer gunstig for de som bor lengst vekk fra innfartsparkeringen. Dette kan suppleres med unntak for særskilte grupper. Dette er samtidig en krevende løsning å få på plass. En annen ulempe med en slik ordning er mer administrativ oppfølging fra kommunens side som krever avsatte ressurser til dette.

En tilsvarende løsning er innført ved sykehuset i Stavanger. Der er løsningen slik at det kun er de som bor lengst vekk fra arbeidsplassen får mer prisgunstig parkeringskort, mens de som bor nærmest må betale ordinær pris.

6.6 Kiss & Ride

I tillegg til langtidsparkeringsplasser (innfartsparkering), bør det avsettes egne plasser for henting og levering av personer (Kiss & Ride) og korttidsparkering. For å sikre at tilbudet blir benyttet, bør slike plasser legges så nært kollektivtilbudet som mulig. I samme område bør det etableres HC-parkeringsplasser.

Det er vurdert lokalisering av et slikt område; kalt «Kiss & Ride». I tillegg er det vurdert aktuelle adkomster og fordeler/ulemper med tiltaket. For Kiss & Ride-plasser forutsettes parkering på bakkeplan. Men det kan være aktuelt å plassere det under bygg og med åpen konstruksjon (eksempelvis slik taxiplassene og korttidsparkeringene sør for Oslo S ved Thon Hotel Opera i Oslo er plassert, se Figur 6.13).

Det er til slutt også gjort en vurdering av behovet for antall parkerings-/oppstillingsplasser og regulering av disse, samt anbefaling av plassering.



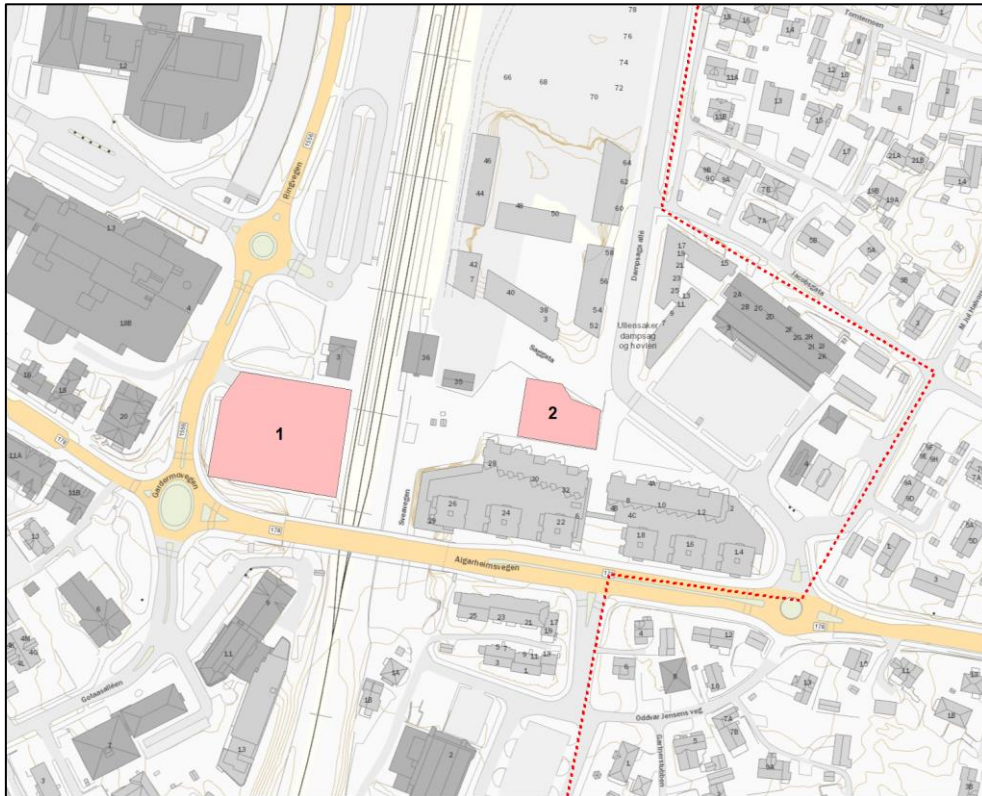
Figur 6.13: Korttidsparkering ved Oslo sentralstasjon (Kilde: Google Maps street view).

Dagens lokalisering av Kiss & Ride med adkomst fra rundkjøringen mellom Ringvegen og Furusetgata ansees som uaktuell dersom det etableres en gateterminal og Ringvegen forbeholdes kollektivtrafikk (under er det vist et eksempel på en slik ny gateterminal ved Ski stasjon som er bygging, nye Ski stasjon vil ha kiss & ride og taxi på begge sider av stasjonen). Ski stasjon er i dag en større stasjon enn Jessheim, men det planlegges for et økt antall reisende med tog også på Jessheim (ref. tallene i mobilitetsstrategien).



Figur 6.14: Gateterminal ved Ski stasjon som er under utbygging (bilde fra 9. juni 2020). Bare halvparten av terminalen (den østre delen) fram til midtdeler er ferdig etablert. (fotokilde: Sweco).

Det er vurdert to ulike alternative plasseringer av Kiss & Ride, samt et tredje alternativ der begge alternativene kombineres. Aktuelle plasseringer er vist i Figur 6.15. Markerte områder er kun en illustrasjon av aktuelt område og ikke tenkt arealbeslag.



Figur 6.15: Lokalisering av Kiss & Ride

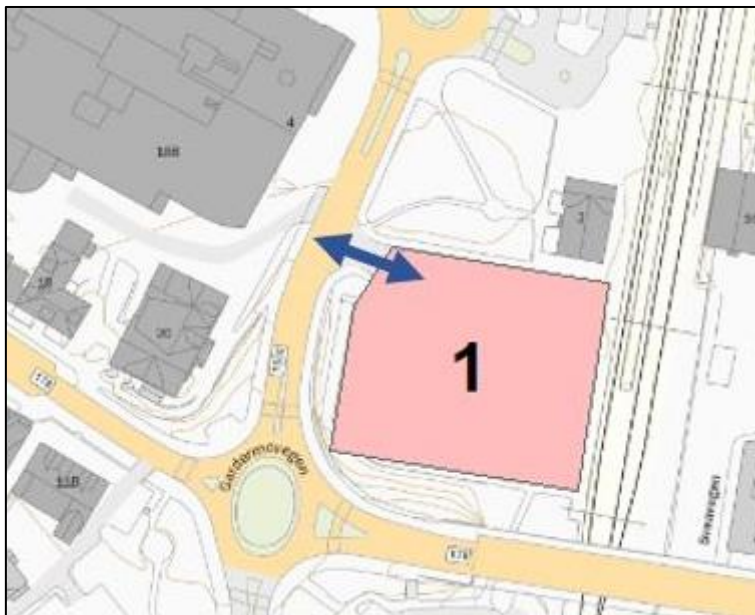
6.6.1 Alternativ 1

Kiss & Ride i alternativ 1 er plassert nordøst for rundkjøringen med Algerheimsvegen og Ringvegen. Området fungerer i dag som terminal for buss og taxiholdeplass. Når bussterminalen legges på Ringvegen frigjøres dette området til andre formål. Vi ser mulighet for å utnytte dette arealet til Kiss & Ride kombinert med ny bebyggelse. Her kan det derfor være aktuelt med bygningsmasse over Kiss & Ride-området.

Området har umiddelbar nærhet til stasjonsområdet og perronger.

Atkomst til Kiss & Ride i alternativ 1 vil måtte tilknyttes Ringvegen og dagens atkomst til terminalområdet. Brua i Algerheimsvegen over jernbanen tillater ikke atkomst herfra. Vi har ingen gode trafikkdata på belegget ved en Kiss & Ride-løsning. Men Ringvegen vil ved stenging for alminnelig ferdsel få en betydelig nedgang i trafikk. Stengingen kan medføre at Algerheimsvegen, som har mye trafikk i dag, får en endring i trafikkmengden. Samtidig viser tidligere tellinger at trafikken i Algerheimsgaten gradvis har gått ned de siste årene. Vi tror også Algerheimsvegen vil avlastes av planlagt omkjøringsveg sørøst. Vår vurdering er derfor at en atkomstløsning på

Ringvegen ikke vil medføre trafikale utfordringer i området og i rundkjøringen med Ringvegen og Algerheimsvegen. Det betyr også at det ikke vil medføre utfordringer for kollektivtrafikken. Det er eventuelt utkjørende biler fra Kiss & Ride-parkeringen som vil måtte bli stående å vente på tidsluke og få forsinkelser, noe som betraktes som akseptabelt.



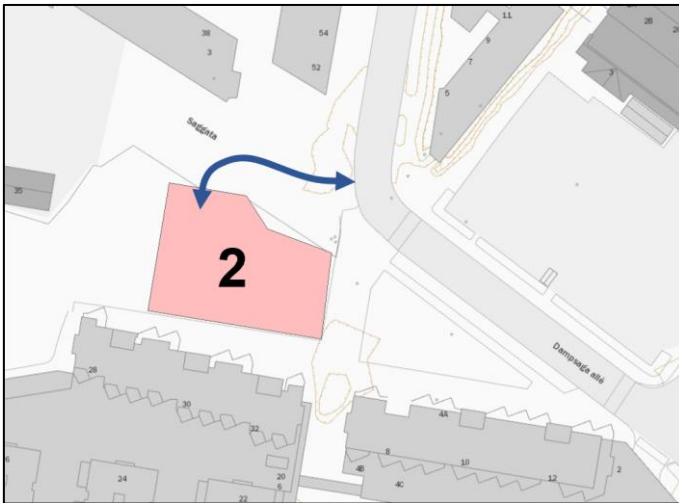
Figur 6.16: Mulig atkomst til Kiss & Ride i alternativ 1

6.6.2 Alternativ 2

I alternativ 2 er Kiss & Ride plassert i tilknytning til Dampsaga Allé og stasjonsområdets østre side.

Området er i nær tilknytning til stasjonsområdet, men vil ha noe lengre gangavstand til perronger på vestsiden av jernbanesporet enn alternativ 1 uten av vi vurderer det som vesentlig.

Atkomst til Kiss & Ride-området legges til Dampsaga allé. Dampsaga allé antas å ha liten trafikk i dag. Det vurderes ikke som kritisk å anlegge atkomst til Kiss & Ride i Dampsaga allé med hensyn til trafikkmessige hensyn. Det vil bli noe trafikkøkning og kan potensielt oppfattes som negativt for beboere, men det skyldes ikke primært etablering av Kiss & Ride. Her vil stenging av Ringvegen og Furuethgata ha større betydning.



Figur 6.17: Mulig atkomst til Kiss & Ride i alternativ 2

6.6.3 Alternativ 1 og 2 (kombinasjon)

En mulighet er også legge til rett for begge alternativer for å gi et bredt og fleksibelt tilbud. Det kan også gjøre at arealet som benyttes til Kiss & Ride kan skaleres ned noe på hver lokasjon.

De trafikale utfordringene vil bli tilnærmet de samme som beskrevet under alternativ 1 og 2, men ved en nedskalering av størrelsen på hvert sted vil det potensielt kunne bety noe mindre trafikk på hvert punkt.

6.6.4 Anbefaling

Vår vurdering er at avstanden til stasjonsområdet er særlig viktig ved etablering av Kiss & Ride. Det taler for å alternativ 1. I tillegg har alternativ 1 et større disponibelt areal som gir fleksibilitet i valg av løsning. Selv om kollektivtrafikken har viktig trasé på Ringvegen vurderer vi det som lite kritisk for fremkommeligheten og regulariteten. Samtidig ser vi fordeler med tosidig løsning. En mulighet er at det kun etableres korttidsparkering i alternativ 1 (i tillegg til Kiss & Ride-plasser) og at alternativ 2 kun får Kiss & Ride-plasser.

Oppsummert foretrekkes alternativ 1 dersom det kun skal etableres en lokasjon, men en kombinasjon av begge dersom det er mulig.

6.6.5 Antall parkeringsplasser

Det foreligger ingen erfaringsdata på bruk av dagens ventesone ved stasjonen sør for innfartsparkeringen. Vi oppfatter tidligere løsning ved Ski stasjon som sammenlignbar med Jessheim. Her er det etablert 6 korttidsparkeringsplasser, samt oppstillingsplass til ca. 8 Kiss & Ride-plasser. Vår anbefaling er å legge opp til en tilsvarende dimensjonering for Jessheim stasjon. På Ski stasjon krever dette ca. areal på ca. 1 daa inkludert taxi med omtrent samme størrelse som Jessheim stasjon.

6.6.6 Reguleringsform

Det anbefales tilrettelaget både for plasser hvor kollektivreisende slippes av direkte og at tilbringende eller hentende kjøretøy kjører videre umiddelbart. I tillegg anbefales det etablering av noen få korttidsplasser.

For korttidsplasser anbefales regulert med tidsbegrensning slik at det legges til rette for høy sirkulering av plasser. Maks 15 minutters parkeringstid vil normalt være tilstrekkelig.

6.7 Gateparkering

Gateparkering er som oftest kommunale parkeringsplasser hvor kommunen kan regulere bruken.

Gater hvor det er mulig å etablere gateparkering innenfor prosjektområdet er Ringvegen, Trondheimsvegen, Henrik Bulls veg, Algarheimsvegen, Storgata, Furusethgata, Rådhusvegen og Dampsaga allé.

En rekke mindre smågater som Ursinsveg, Kjeld Stubs veg (med unntak av østre del), Oberst Kruses veg m.fl. er for smale til eventuell etablering av gateparkering i dag. Det finnes riktignok noen unntak, slik som Veiberggata hvor det allerede er etablert gateparkering i dag.

Det anbefales ikke etablering av gateparkering i Ringvegen, Trondheimsvegen, Henrik Bulls veg og Algarheimsvegen. Dette fordi dette er viktige gatestrekninger avsatt for kollektiv- og/eller sykkeltrafikk. Tilsvarende gjelder for Furusethgata og Rådhusvegen hvor det i dag er etablert sykkelfelt på deler av strekningene i dag. Disponibelt areal bør avsettes til disse formålene, samt at parkeringsplasser kan gi sikkerhetsmessige utfordringer spesielt for sykkel.

Det betyr at Storgata og Dampsaga allé gjenstår som aktuelle for gateparkering. I alle disse gatene er det allerede etablert gateparkering i dag. I videre utvikling av sentrumsområdet ser vi det naturlig å kunne utvide dagens og nye smågater for å kunne gi åpning for noe gateparkering.

Ved etablering av nye parkeringsanlegg i tilknytning til eksisterende eller nyetablerte gateparkeringsplasser bør gateparkeringen inngå i det totale antall parkeringsplasser.

Gateparkering anbefales primært som tilbud ved korttidsopphold (eks. besøk eller knyttet til handel). Gateparkering i kommunalt eie anbefales derfor regulert med avgiftsparkering og tidsbegrensning.

7 Oppsummering

7.1 Viktige vurderinger for en fremtidig parkeringsstrategi i Jessheim

Ullensaker kommune ønsker innspill på hvilke vurderinger som bør gjennomføres når kommunen skal utvikle en parkeringsstrategi og forslag til parkeringsnorm. Rapportens kapittel 4, 5 og 6 **Feil! Fant ikke referansekinden.** gir en rekke innspill til tiltak og løsninger kommunen kan vurdere i sitt kommende arbeid med ny parkeringsstrategi. Oppsummert anbefaler vi at følgende punkter vurderes spesielt:

- **Reduksjon av dagens og forslag til ny parkeringsnorm**
 For å imøtekomme kommunens målsettinger om redusert bilbruk i Jessheim sentrum anbefaler vi at kommunen vurderer å redusere parkeringsnormen. I rapporten er det vist noen scenarier der normen er redusert for å gi et bilde på konsekvensene. I det videre arbeidet må kommunen vurdere og ta stilling til hvor mye normen ønskes redusert.
- **Differensiere p-normen mellom områder i sentrum og utenfor**
 Vår vurdering er at innstramming av parkeringsnormen er viktigst i sentrum og at det kan være en gradvis oppmykning ut fra avstand til sentrum. En mulighet er for eksempel å vurdere ett nivå i sentrum, ett nivå der sentrum er i gang- og sykkelavstand, og et nivå utenfor dette.
- **Kombinasjon av minimums- og maksimumsnorm (og frikjøp)**
 Vi vurderer fastnorm som lite fleksibelt og gir lite rom for skjønn. Vi anbefaler at Ullensaker kommune vurderer bruk av minimums- og maksimumsnorm kombinert. Det kan samtidig gis krav om avgrenset bruk av normen i planbestemmelser for enkelte planområder dersom kommunen ønsker tydeligere styring. Dersom kommunen har ressurser til å følge det opp anbefaler vi også at muligheten for bruk av frikjøp vurderes å ta inn i parkeringsstrategien.
- **Vurdere bruk av avgiftsregulering og tidsbegrensning**
 Et viktig virkemiddel for å kunne begrense bilbruk er bruk av parkeringsavgifter og tidsbegrensning. Dersom det er ressurser i kommunen til å administrere dette bør det vurderes i utarbeidelsen av ny parkeringsstrategi.
- **Sambruk**
 Generelt, men spesielt for innfartsparkering, bør sambruk vurderes og tilstrebes. Dette bør vurderes som en premiss i parkeringsstrategiarbeidet.
- **Bildeling**
 I etablering av nye boligområder og parkeringsanlegg bør bildeling vurderes som en del av tilbudet for å potensielt kunne redusere antall parkeringsplasser.
- **Samle parkeringsanlegg for større utbyggingsområder**
 Samlokalisering av parkeringsanlegg bør vurderes som en målsetting og tas inn som en mulig premiss i fremtidig parkeringsstrategi.
- **Unngå nye parkeringsavkjørsler fra Ringvegen (dagens større kryss unntatt)**
 For å sikre best mulig fremkommelighet og regularitet for kollektivtrafikken bør det

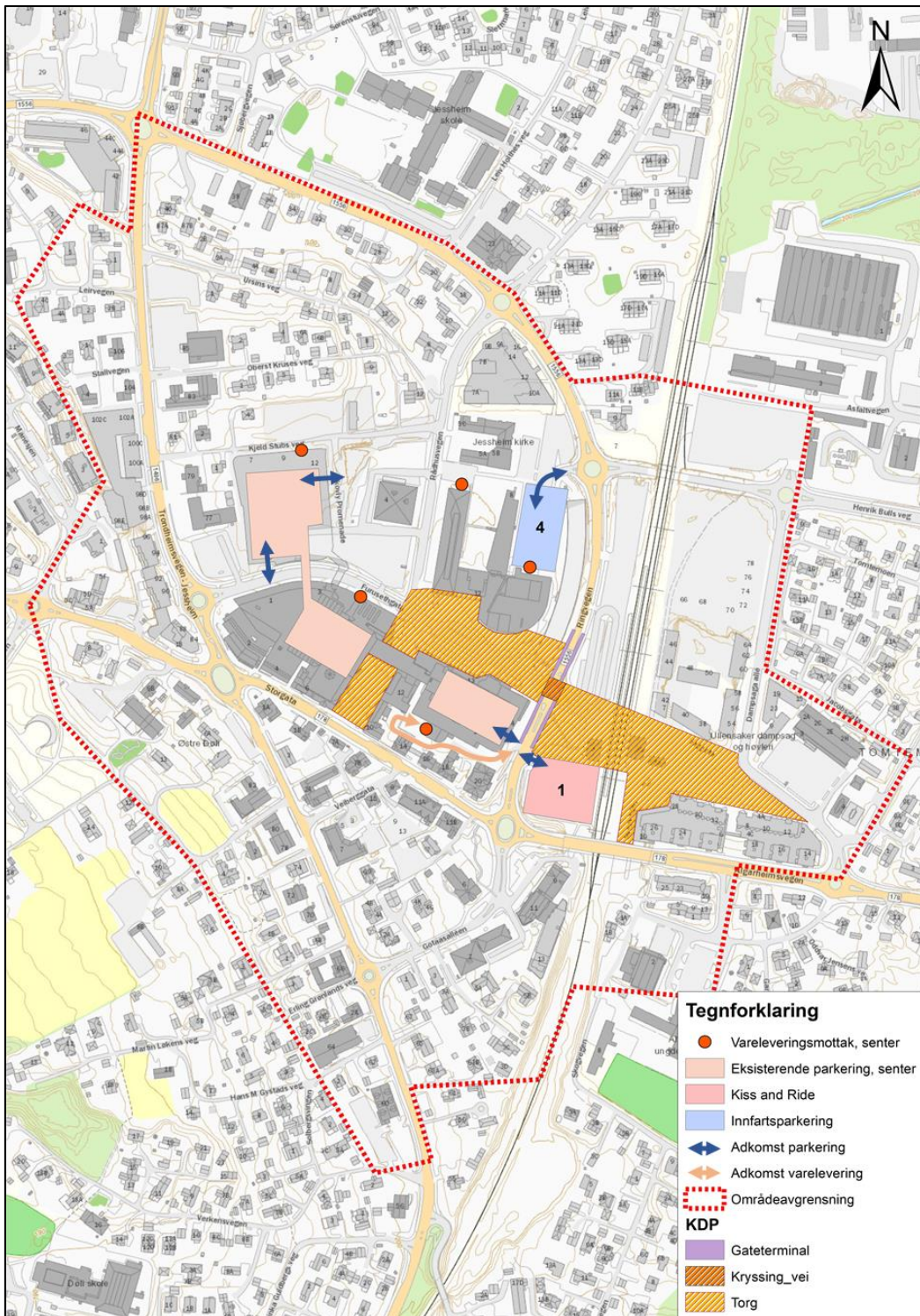
vurderes et forbud mot etablering av nye avkjørsler til parkeringsanlegg langs Ringvegen. Atkomster til parkeringsanlegg fra eksisterende kryss bør det derimot gis åpning for (eksempelvis rundkjøring med Ringvegen og Henrik Bulls veg). Dersom det er mulig bør også nye atkomster til parkeringsanlegg fra Rådhusvegen og Furusethgata begrenses.

- **Atkomst og plassering av innfartsparkering og Kiss & Ride**
Kapittel 6.5 og 6.6 **Feil! Fant ikke referanse-kilden.** redegjør for mulig plassering og atkomst til fremtidig innfartsparkering og Kiss & Ride. Ullensaker kommune bør ta dette med som en del av vurderingen av ny parkeringsstrategi.
- **Vurdere en balansert fordeling mellom gateparkering og P-kjeller/-hus for fleksibel bruk**
Gateparkering dekker ofte en annen type parkeringsbehov enn parkering i parkeringskjeller eller -hus. I utarbeidelsen av ny parkeringsnorm bør kommunen vurdere en balansert fordeling mellom disse parkeringstypene.
- **Generelt gi åpning for å benytte verktøy beskrevet i kapittel 4**
I rapporten er det lagt frem tiltak og verktøy som teoretisk kan redusere bilbruken. Kommunen bør vurdere å beskrive disse tiltakene i ny parkeringsstrategi og på den måten gi åpning for å anvende disse.

7.2 Fremtidsbilde

Kapittel 6 vurderer og anbefaler fremtidige parkeringslokasjoner og atkomster gitt forutsetningene gitt i kapittel 5.1.

Nedenfor er det utarbeidet et fremtidsbilde med disse anbefalingene og forutsetningene lagt til grunn. Lokalisering av parkeringsareal og atkomster til nye boligområder er ikke en del av fremtidsbildet. Dette er fremlagt prinsipielt i kapittel 6.1 og må detaljeres nærmere i en områderegulering.



Figur 7.1: Fremtidsbilde for lokalisering av parkeringstyper og atkomster