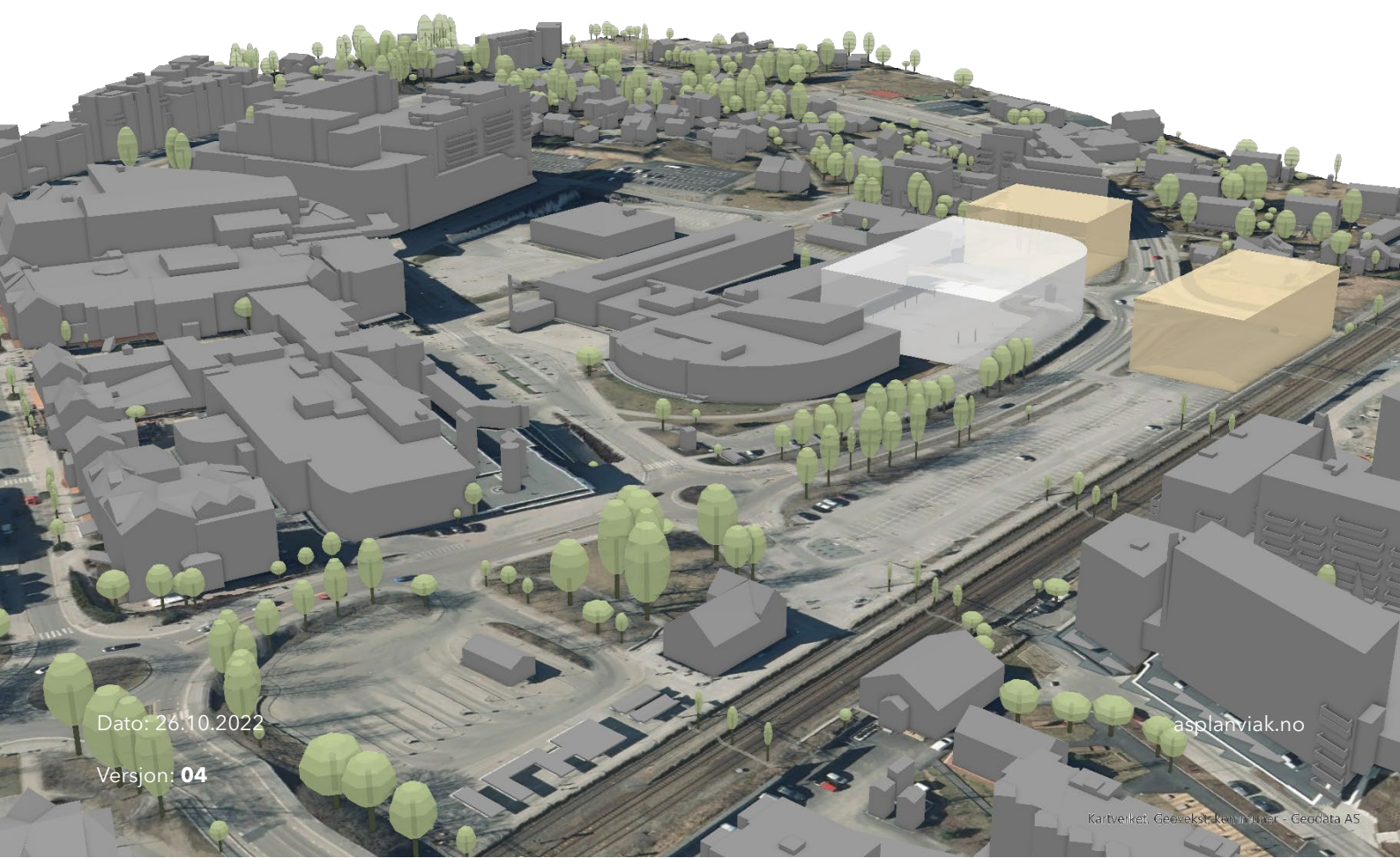


# Mulighetsstudie trafikk mønster og parkering

*Sentrumsprosjektet i Jessheim*



Dato: 26.10.2022

Versjon: 04

asplanviak.no

## Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Ullensaker kommune

Tittel på rapport: Mulighetsstudie for trafikkmønster og parkering

Oppdragsnavn: Trafikk og parkering Jessheim sentrum

Oppdragsnummer: 633918-03

Utarbeidet av: Anders Hartmann, Øyvind Dalen og Katrine Erichsen

Oppdragsleder: Øyvind Dalen

Tilgjengelighet: Åpen

| Revisjoner |                |                                                               |            |            |
|------------|----------------|---------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Ver        | Dato           | Beskrivelse                                                   | Utarb. av  | KS         |
| 04         | 26. okt..2022  | Endelig versjon                                               | ØD         |            |
| 03         | 30. sep. 2022  | Revidert etter tilbakemeldinger styringsgruppen og Ullensaker | ØD         |            |
| 02         | 14. sept. 2022 | Revidert etter tilbakemeldinger fra Ullensaker kommune        | ØD, AH     | AH, ØD     |
| 01         | 8. jul. 2022   | Utkast                                                        | AH, KE, ØD | ØD, AH, KE |

## Forord

Asplan Viak bistått Ullensaker kommune med å vurdere mulige løsninger for å håndtere den fremtidige trafikk- og parkeringssituasjonen i Jessheim sentrum. I arbeidet har vi fått gode innspill fra en arbeidsgruppe bestående av ulike aktører og interessenter i Jessheim.

Oslo, 24.10.2022

Øyvind Dalen

Oppdragsleder

# Innholdsfortegnelse

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Bakgrunn                                                         | 5  |
| 1.1. Formålet med mulighetsstudien                                  | 5  |
| 1.2. Prosessen                                                      | 7  |
| 1.3. Arbeidsgruppe                                                  | 8  |
| 1.4. Premisser og føringer                                          | 8  |
| 2. Mulige utviklingsretninger                                       | 12 |
| 2.1. Idéutvikling og workshop                                       | 12 |
| 2.2. Gateterminal med eller uten biltrafikk                         | 15 |
| 2.3. Parkering                                                      | 16 |
| 2.4. Sambruk                                                        | 17 |
| 3. Faglig tilnærming for valg av parkeringsløsninger                | 21 |
| 3.1. Parkeringsløsningenes betydning for gatebruk                   | 21 |
| 3.2. Fremtidsrettet organisering av parkeringstilbudet              | 22 |
| 3.3. Hva er behovet for parkering på Jessheim?                      | 24 |
| 3.4. Framtidig trafikkutvikling                                     | 26 |
| 3.5. Framtidig utvikling av parkering                               | 29 |
| 4. Parkering som virkemiddel etter PBL                              | 33 |
| 4.1. Utbyggingsavtaler                                              | 33 |
| 4.2. Frikjøp                                                        | 34 |
| 4.3. Sambruk                                                        | 39 |
| 4.4. Strategier for utvikling av sentrumsparkeringen                | 40 |
| 5. Referanseprosjekter                                              | 43 |
| 5.1. Nordhavnen og Lüders parkeringshus i København                 | 43 |
| 5.2. Blichs gate p-hus på Strømsø i Drammen                         | 45 |
| 5.3. Sarpsborg - Pappen                                             | 47 |
| 6. Konsepter for parkering                                          | 49 |
| 6.1. Konsepter                                                      | 49 |
| 6.2. Volumstudie potensial for p-plasser på hver aktuell plassering | 51 |

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 7. Oppsummering og anbefaling | 55 |
| Vedlegg                       | 60 |

# 1. Bakgrunn

## 1.1. Formålet med mulighetsstudien

Mobilitets- og byutviklingsstrategien for Jessheim, vedtatt 11. februar 2020, skal sikre forutsigbare rammer for byutviklingen i Jessheim. Strategien er et viktig styringsverktøy for både kommunen og private utbyggere. Målsetningen med strategien er å legge til rette for økt byliv og et bærekraftig transportsystem, slik at det blir lett for innbyggerne å velge miljøvennlige reisemidler. For å oppnå dette er det nødvendig å endre transporthierarkiet i sentrumsområdet, slik at gående, syklende og kollektivtransport prioriteres før privatbil. Det er samtidig ønskelig å dekke parkeringsbehovet for beboere og tilreisende, men ikke nødvendigvis midt i sentrumskjernen.

Ullensaker kommune ønsker å legge til rette for attraktive byrom og gode forbindelser for gående og syklende i Jessheim sentrum. Trafikkveksten skal i all vesentlig grad tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det åpnes for transformasjon og høy utnyttelse i deler av sentrumsområdet, men det skal også opparbeides gode parker og byrom. Kommunen stiller krav om helhetlig planlegging for å få til ønsket utvikling. Tiltak som vurderes er ombygging av Storgata til bygate og begrense muligheten for gjennomkjøring, bilfri rådhusplass, ombygging av Ringveien til kollektivgate. Muligheter disse forslagene åpner for, konsekvenser for trafikkavvikling og parkering, samt hvordan tiltakene kan gjennomføres i praksis må utredes nærmere.

Flere grep i mobilitets- og byutviklingsstrategien utfordrer dagens trafikkmønster og parkeringstilbud. Målsetningene i strategien er heller ikke forenelig med gjeldende parkeringskrav i sentrumsområdet, spesielt med hensyn til fremtidig utbygging.

Som følger, er det behov for å *undersøke* og *vurdere* kjøremønster og parkering i sentrumsområdet, som grunnlag for å utarbeide en ny gatebruksplan for Jessheim.

Som grunnlag for videre arbeid med å konkretisere mål og tiltak i mobilitets- og byutviklingsstrategien har Asplan Viak bistått Ullensaker kommune med å vurdere mulige løsninger for å håndtere den fremtidige trafikk- og parkeringssituasjonen i Jessheim sentrum. Fremgangsmåten i oppdraget har vært å;

1. Sammenstille alle planer, ønsker og ambisjoner for utvikling av sentrumsområdet, for å avdekke hvor det er samsvar og hvor det er behov for å veie ulike mål opp mot hverandre. Dette arbeidet er sammenfattet i en kartfortelling<sup>1</sup>.
2. Undersøke hva som skal til for å dreie utviklingen i retning av grønn mobilitet og økt byliv.
3. Vurdere og foreslå tiltak for å utvikle Jessheim i ønsket retning

Med basis i kartfortellingen (premissdokument) har Asplan Viak vurdert premisser og løsninger for sambruk og fellesanlegg for parkering, herunder arealbehov og lokalisering, samt fremkommelighet for buss og myke trafikanter. Det er sett på arealmessige konsekvenser av ulike parkeringsnormer, og hvilke muligheter og utfordringer som følger av mer restriktive normer enn i dag.

Prosjektet tar for seg byområdet vest for jernbanen, se Figur 1-1. I denne delen av Jessheim er det et stort potensial for å legge til rette for grønn mobilitet og byliv, samt å se på parkeringssituasjonen med nye øyne. Utredningsarbeidet vil også være input til *områdeplan for stasjonsområdet og rådhusplassen*, som er under planlegging.

Flere av problemstillingene som tas opp i denne rapporten er relevante også for områdene utenfor avgrensningen. Dette gjelder blant annet spørsmålet om hvor mye parkering som bør kreves eller tillates i tilknytning til sentrumsnær bebyggelse. Samtidig er det tilgrensende problemstillinger vi ikke tar opp her, som kapasitet i det tilgrensende vegnettet for biltrafikk, og eventuell utvikling i gang-, sykkel og kollektivnett i det omkringliggende området.

---

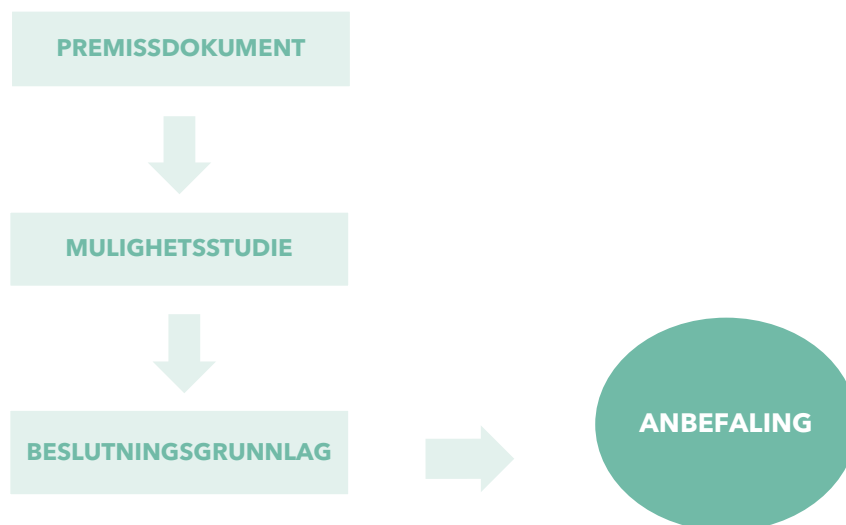
<sup>1</sup> <https://storymaps.arcgis.com/stories/63a3d8b46a334958b138b80789754c84>



Figur 1-1 Prosjektområdet, vest for jernbanen.

## 1.2. Prosessen

Sentrumsprosjektet er delt inn i tre faser, som vist i Figur 1-2. Første fase var utarbeidelse av et premissdokument som kartlegger hvilke premisser og føringer ulike planer for Jessheim sentrum legger for videre utvikling. På bakgrunn av premissdokumentet er det gjennomført en mulighetsstudie som undersøker hvordan gatebruk og parkering i Jessheim sentrum kan løses. Dette arbeidet skal legge grunnlag for utarbeidelse av et beslutningsgrunnlag. I beslutningsgrunnlaget vil konsekvenser av mulige tiltak og løsninger fremkomme, og det skal gis en anbefaling for utvikling av sentrum.



Figur 1-2 Prosessen for gjennomføring av sentrumsprosjektet. Premissdokumentet er sammenfattet i en digital kartfortelling: <https://storymaps.arcgis.com/stories/63a3d8b46a334958b138b80789754c84>

### 1.3. Arbeidsgruppe

En arbeidsgruppe med eksterne aktører og interessenter har gitt innspill til arbeidet. Det har vært arrangert fire arbeidsgruppemøter i løpet av prosjektperioden, hvor følgende har deltatt:

- Bane NOR Eiendom
- Fagerstad Utvikling AS
- Jessheim byutvikling
- Harald Kværner Eiendom AS
- Jessheim Storsenter
- Jessheim kirke
- Viken fylkeskommune
- Ulike avdelinger i Ullensaker kommune (KOMEI, VARV, Prosjektkontoret, Plan)

### 1.4. Premisser og føringer

Det er mange pågående plansaker i både offentlig og privat regi i Jessheim sentrum, som dels er overlappende, og med ulike avhengigheter og føringer i forhold til hverandre. Premissdokumentet er utformet som en type nettside vi kaller en «kartfortelling», og gir en oversikt over gjeldende og pågående planer, mulighetsstudier, strategier og utredninger.

Dokumentet oppsummerer hva som har betydning for utvikling av sentrumsområdet med utgangspunkt i gatebruk og parkering. Figur 1-3 viser hvilke dokumenter som legger de viktigste føringene for utvikling av sentrumsområdet.

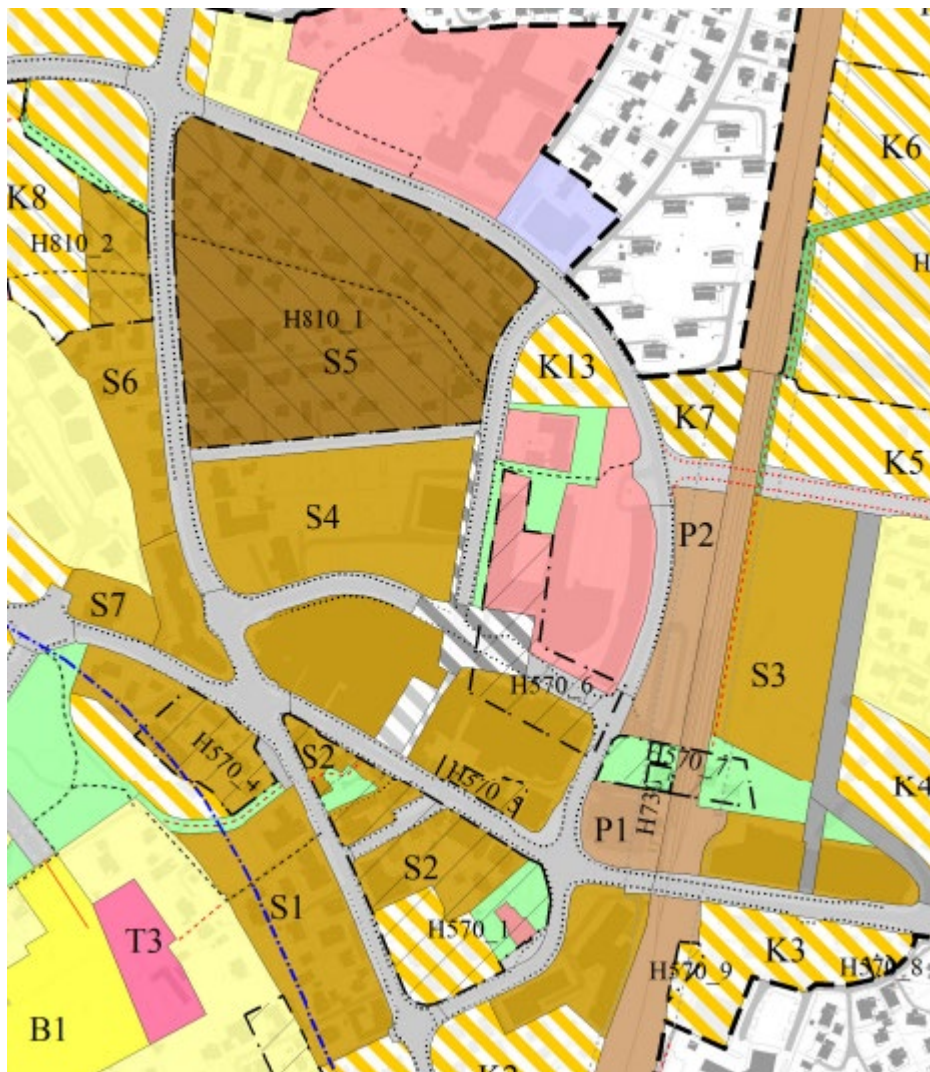


Figur 1-3 Oversikt over planarbeidene som inngår i premissdokumentet.

Et av de viktigste overordnede dokumentene er mobilitets- og byutviklingsstrategien for Jessheim, vedtatt 11. februar 2020. Strategien gir føringer for utvikling av Jessheim i retning av grønn mobilitet, der syklende og gående prioriteres og privatbilen nedprioriteres. Samtidig er flere av hovedgrepene i strategien i konflikt med dagens trafikkmønster og parkeringssituasjon. Ullensaker kommune ønsker også at det sikres nødvendig parkering i sentrumsområdet.

De *overordnede* planene og strategiene i Jessheim viser hvilken retning man ønsker for sentrumsområdet. Noen av disse grepene er blant annet å redusere gjennomkjøring i sentrum, etablere rådhusaksen i Furusethgata og kollektivgate i Ringvegen. For å imøtekomme fremtidig parkeringsbehov i Jessheim sentrum har Ullensaker kommune utarbeidet en parkeringsnorm. Parkeringsnormen er del av kommuneplanens arealdel, vedtatt 23.03. 2021. Normen stiller krav om å etablere et stort antall nye parkeringsplasser

innenfor hvert enkelt planområde, fortrinnsvis i parkeringskjellere. Etter hvert har en erfart at kravene i normen har til dels vært hemmende for å realisere ønsket utvikling i Jessheim sentrum, blant annet som følge av at det er utfordrende å imøtekomme parkeringskravene innenfor hvert enkelt planområde.



Figur 1-4. Utsnitt av byplan for Jessheim, vedtatt 16.6.2014, med benevning av delområder omtalt i mulighetsstudien.

#### 1.4.1. Avtaler og planbestemmelser

I forbindelse med gjennomgang av planarbeidene, utarbeidelse av premissdokumentet og i møter er vi blitt gjort oppmerksom på ulike avtaler og planbestemmelser som har betydning for videre utvikling av sentrum.

Ullensaker kommune har blant annet en tinglyst avtale med Ola Thon-gruppen fra 1999 om Ormen Lange, og en utbyggingsavtale med Harald Kværner eiendom AS fra 2007 om mulig etablering av parkering under Rådhusplassen. Det er tatt høyde for en slik utvikling i andre saker. Blant annet er det i saken om overvannshåndtering gjort et politisk vedtak om at overvannsløsninger ikke skal være til hinder for etablering av et slikt parkeringshus.

Harald Kværner eiendom AS har i forbindelse med avtalen utarbeidet flere alternativer til et slikt underjordisk p-hus. Samtidig konkluderer Rådhusplassenprosjektet (2022)<sup>2</sup> med at det ikke bør etableres parkeringskjeller under Rådhusplassen ettersom prosjektet vil påvirke muligheten for fremtidig byutvikling, etablering av parkanlegg og at prosjektet vil ha høye utbyggingskostnader.

Ullensaker kommune har en annen tinglyst avtale med Olav Thon gruppen vedrørende parkeringsarealet/-huset Ormen Lange. Vi tolker avtalen slik at Ormen Lange skal bestå med mindre det finnes alternative løsninger for parkeringsplassene. Avtalene følges opp i det videre planarbeidet.

---

<sup>2</sup> Vurdering av muligheter og konsekvenser ved etablering av parkeringskjeller under rådhusplassen/Furusethgata (Pir II, 2022).

## 2. Mulige utviklingsretninger

### 2.1. Idéutvikling og workshop

Andre fase, mulighetsstudiet, startet med en *idémyldring* for utvikling av sentrumsområdet med bakgrunn i kjøremønster, gatebruk og parkering.

Vi utarbeidet alternativer og strategier på bakgrunn av premissene og føringene fra premissdokumentet, hvor det ble sett på alternative løsninger for gatebruk, kjøremønster og parkering. Videre undersøkte vi på overordnet nivå hvordan ulike tiltak vil påvirke sentrumsområdet.

I slutten av mai 2022 ble det avholdt en workshop hvor den eksterne arbeidsgruppen skulle respondere på konseptene for kjøremønster og gatebruk, samt parkeringsstrategiene. I forlengelse av workshopen ble det i begynnelsen av juni avholdt et nytt eksternt arbeidsmøte hvor fokuset var parkering, referanseprosjekter og mulighet for plassering av et nytt parkeringshus. Til workshopen ble det utviklet fem konsepter, i tillegg til null-alternativet. De ulike konseptene er nærmere beskrevet i vedlegg 1. Kjøremønster og gatebruk



Figur 2-1 Veier og gater i sentrum i dag.

I denne fasen utviklet vi en rekke alternativer for å vurdere kjøremønster og trafikale konsekvenser for de ulike gatene i sentrumsområdet. Følgende gater er vurdert:

- **Storgata** er en fungerende bylivsgate. Den har miljøgateutforming, er ment å dempe fart og utformet for opphold. Økt trafikk i Storgata vil være ugunstig. Det vil være positivt for gatens funksjon med trafikkreduksjon.
- **Algarheimsvegen** er en av to kjørbare forbindelser på tvers av jernbanen. Veien har fortau og sykkelfelt, og er viktig for busstrafikk til og fra bussterminalen.
- **Furusetgata** ligger sentralt i sentrumsområdet og utgjør en del av den omtalte Rådhusaksen. I 2019 satte kommunen i gang et prøveprosjekt med stenging av deler Furusetgata. Prøveprosjektet fikk positive tilbakemeldinger, og nå stenges gaten 3 måneder om sommeren. Dersom Rådhusaksen skal etableres må Furusetgata stenges permanent og det må sees på parkeringshuset Ormen Lange.
- **Gotaasalleen** er i dag en mye brukt forbindelse fra E6 via Trondheimsvegen til Algarheim. Deler av Gotaasalleen er regulert til gatetun. Mer trafikk i Gotaasalleen vil dermed være uheldig. Mindre trafikk vil være nødvendig for å realisere planene om gatetun.
- **Rådhusvegen** mellom Furusetgata og Ringvegen er viktig flomvei for håndtering av overvann.
- Inn- og utkjøring fra parkeringsanleggene langs **Ringvegen**, i kombinasjon med fotgjengerkryssing i plan gir fremkommelighetsutfordringer for busstrafikken på strekningen. Kommunen ønsker å gjøre om deler av Ringvegen mellom Furusetgata og Henrik Bulls veg til en kollektivgate.

Som en del av idéutviklingen undersøkte vi hvilke bygater som potensielt kan stenges og hvilke som bør være åpne (det legges til grunn at all veiinfrastruktur innenfor analyseområdet er, eller bør utvikles til gater<sup>3</sup>). De enkelte alternativene ser på ulike varianter, og er presentert i vedlegg 1. *Alternativene* for kjøremønster og gatebruk ser kun på potensialet for å stenge bygater for gjennomkjøring og hvilke konsekvenser det kan ha for biltrafikken.

---

<sup>3</sup> Gater kjennetegnes ved at de står i et nært forhold til bebyggelsen, som ligger langs en fast byggelinje og danner vegger i gaterommet. Trerekker, tette hekker og gjerder kan også fungere som vegger i et gaterom. er mindre avhengig av bebyggelsens plassering og utforming. Bebyggelsen er ofte frittliggende og regulert av en byggegrense. En veg har i mindre grad enn gaten betydning som romskapende element.

Kilde: [Formingsprinsipp for gater og veger - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

I bysentrum er det avgjørende å avklare hvilke gater som skal ha hvilken grad av biltrafikk. Det er ofte uheldig å utvide gater, fordi det enten går på bekostning av eksisterende bygninger eller begrenser areal som er tilgjengelig for utbygging eller andre formål. Det betyr at det er nødvendig å omprioritere bruken av gatearealene. De to funksjonene som normalt er tilgjengelige for nedprioritering i et bysentrum er arealer for biltrafikk og parkering. Vi så derfor på flere alternativer for hvordan trafikksystemet kunne omorganiseres for å gi en gatebruk med redusert areal til biltrafikk.

Gatene ble delt inn i:

- gater som prioriteres for gange og sykkel (begrenset biltrafikk)
- kollektivgater stengt for gjennomgående biltrafikk
- gater som kan tåle eller risikere økt biltrafikk
- gater som enten ikke direkte blir berørt, eller der vi ikke forventer endret trafikk

I workshopen ble det konkludert med at det *Konsept 1 Deler av Furusethgata blir bilfri og kollektivgata realiseres* (se Figur 2-2 og Vedlegg 1) hadde størst potensial for å kunne gjennomføres. Det alternativet samsvarer i stor grad med øvrige planer for Jessheim sentrum. Basert på dette er Konsept 1 lagt til grunn for det videre arbeidet i mulighetsstudien.

I tillegg er planene for ny gangforbindelsen på tvers av sporene i forlengelse av Rådhusaksen, som vurdert i Stasjonsområdeprosjektet, og ny Ringveg, lagt til grunn i det mulighetsstudien. Ny gangforbindelse på tvers av sporene ved stasjonen vil ha betydning for hvordan gangtrafikken vil fordele seg og hvilke byrom som blir viktige for bylivet fremover. Konseptet innebærer fortsatt atkomst til Bane NORs eiendom via rundkjøring i krysset Furusethgata x Ringvegen, både for tilgang til dagens stasjon eventuell fremtidig utvikling av området.

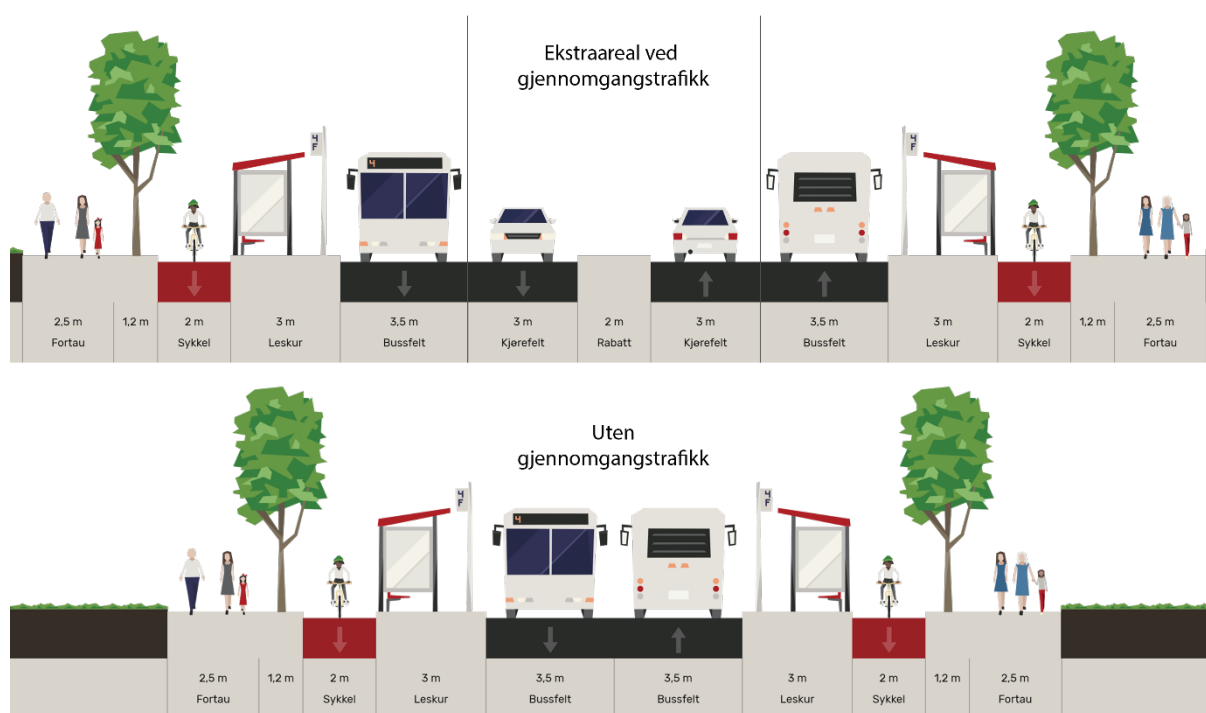


Figur 2-2. Alternativ 1: Østre del av Furusethgata blir bilfri og det etableres kollektivgate på Ringvegen mellom Furusethgata og Henrik Bulls veg

## 2.2. Gateterminal med eller uten biltrafikk

I dag er gatetverrsnittet for Ringvegen forbi Rådhuset ca. 22 meter bredt. Hvilket areal og gatetverrsnitt som kreves for å kunne etablere en gateterminal med god fremkommelighet for busstrafikken, samtidig som man ivaretar gode forhold for byliv, gåing og sykling, kommer an på om det tillates gjennomgående biltrafikk på Ringvegen.

I dag er Ringvegen registrert med en trafikkmengde på 8300 (årsdøgntrafikk) på denne strekningen. Det betyr at det mest sannsynlig vil være nødvendig med gjennomgående kollektivfelt på strekningen for å sikre bussenes fremkommelighet i rushtiden. Kollektivfelt vil utløse krav til trafikkøyer ved hvert gangfelt, som ved en gateterminal i praksis betyr krav om å etablere minst en to meter bred gjennomgående midtdeler.



Figur 2-3: Eksempeltverrsnitt av gateterminal med og uten gjennomgangstrafikk.

Til sammen vil det å opprettholde biltrafikken på strekningen mest sannsynlig bety at det vil være behov for et 8 meter større gatetverrsnitt enn om strekningen kan stenges for gjennomgående biltrafikk. I Figur 2-3 har vi vist dette grafisk. Fortausarealene som er vist er eksempler, og de to tverrsnittene har bredde på hhv. 24,4 og 32,4 meter. Selv om det kan være mulig å redusere breddene noe, vil det være utfordrende å få plass til gateterminal sammen med sykkeltilrettelegging innenfor dagens korridor, selv uten gjennomgangstrafikk. På grunn av beliggenheten til parkeringshuset Ormen Lange på den

vestre siden av gaten, vil det å opprettholde gjennomgående biltrafikk etter vår vurdering bety at 8 meter til tverrsnittet, eller ca. 1500 kvadratmeter til sammen, må tas fra Bane Nors arealer på stasjonen. På grunn av byggegrenser mot jernbanen vil en slik løsning gjøre utbygging av Bane Nors arealer vanskelig eller umulig.

Vi har derfor lagt til grunn for videre arbeid at Ringvegen mellom Furusethgata og Henrik Bulls veg stenges for gjennomgående biltrafikk, og vil anbefale at kommunen legger dette til grunn for det videre arbeidet.

## 2.3. Parkering

Det er god tilgang på parkering i Jessheim sentrum, og undersøkelser utført av kommunen viser et gjennomsnittlig belegg på drøyt 50 %. Mye av parkeringstilbudet består av overflateparkering. En høy andel av parkeringsplassene er private, og gir lite handlingsrom for kommunal styring. Parkeringsarealene ligger jevnt fordelt i sentrum, og plassering av inn-/utkjøringene gir mye biltrafikk på Ringvegen og rundt Rådhuset. Det gjelder blant annet parkeringshuset Ormen Lange og pendlerparkeringen ved stasjonen. Tabell 2-1 viser en oversikt over dagens parkeringssituasjon.

Tabell 2-1 Dagens parkeringssituasjon.

| Parkeringsaktør           | Prisregime og regulering                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ullensaker kommune</b> | Gateparkering i sentrum koster 20 kr. pr. time, mellom kl. 9 og 20, og er gratis utenom det. Maks parkeringstid varierer fra 3 til 9 timer. Kommunens overflateparkering (bak rådhuset og kirken, samt enkelte plasser i Ormen Lange) er forbehold ansatte fra kl. 07-16, og allment tilgjengelig utenom det. Ansatte betaler 20 kr per dag, 200 per måned eller 2200 per år. |
| <b>Storsenteret</b>       | Ringvegen parkeringshus og Skovly parkeringshus: 2 timer gratis parkering i åpningstiden. Ut over 2 timer og utenfor åpningstiden koster det 20 kr per time, inntil makspris på 200 kr per døgn.<br>Ormen Lange: 3 timer gratis parkering i åpningstiden, deretter 10 kr per time.<br>Utendørs parkering på bakkeplan til 10 kr per påbegynte halvtime.                       |

| Parkeringsaktør                             | Prisregime og regulering                                                                                            |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Bane NOR</b>                             | Pendlerparkering koster 100 kr for 30 dager og 35 kr for 7 dager. Dagparkering koster 40 kr per døgn <sup>4</sup> . |
| <b>Kirken</b>                               | Plan om å innføre parkeringsavgift for ansatte. Det er gratis å parkere for offentligheten etter kl. 16:00.         |
| <b>Øvrig parkering utenfor gategrunn</b>    | Flere butikker i området har tidsbegrenset gratis parkering etterfulgt av avgift.                                   |
| <b>Overflateparkering på S4<sup>5</sup></b> | Samme betingelser som for utendørsparkering på Storsenteret.                                                        |
| <b>Midlertidig parkering S5</b>             | Samme betingelser som for utendørsparkering på Storsenteret.                                                        |

## 2.4. Sambruk

I oppstarten av mulighetsstudiet undersøkte vi ulike parkeringsstrategier og potensialet for sambruk av parkeringsplasser. Sambruk innebærer at parkeringsplasser benyttes til ulike parkeringsformål (Bolig, fritid og arbeid) gjerne på tvers av ulike aktører på forskjellige tider av døgnet. Boligsoneparkering i Oslo er et enkelt eksempel på sambruk. Sambruk har også blitt benyttet med suksess i den nye bydelen Ørestaden utenfor København, hvor effekten er at parkeringsetterspørselen over tid er lavere enn forventet. Større parkeringsanlegg kan dekke flere parkeringsformål med færre plasser enn en rekke mindre anlegg kan. Sambruk kan også redusere antall parkeringsplasser og utbyggingskostnader<sup>6</sup>.

Sambruk av parkeringsplasser kan bidra til å:

- Sikre bedre utnyttelse av parkeringsplasser
- Hindre overetablering av plasser
- Frikoble fra bolig, arbeid og handel for å gi mer fleksibel bruk av plassene

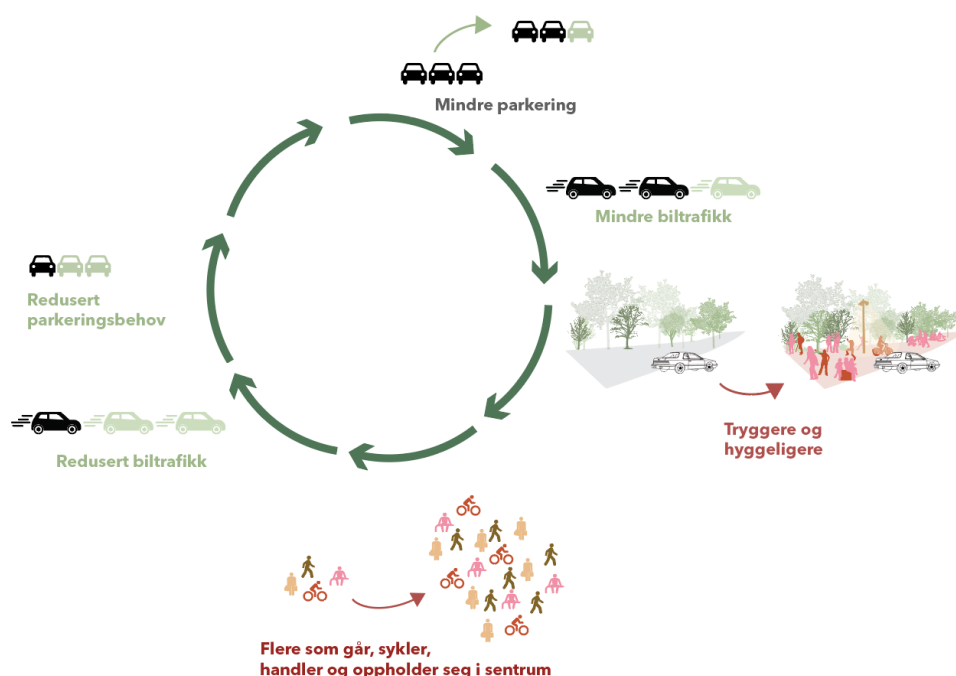
---

<sup>4</sup> Kilde: Bane NOR; <https://www.banenor.no/reisende/stasjonsoversikt/parkering/parkering-ved-stasjonen/>

<sup>5</sup> Tilbudet vil forsvinne når området bygges ut

<sup>6</sup> Kilde: Tiltakskatalogen 2017; <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/sambruk-av-parkeringsplasser/>

Figur 2-4 viser hva som skjer dersom man tillater en lavere parkeringsdekning i dagens situasjon. Når parkeringsdekningen reduseres, vil det på kort sikt bli en økning i letekjøring for å finne plass. Over tid vil trafikantene tilpasse seg ny situasjon, og enten endre reisemiddel eller destinasjon (parkere andre steder i Jessheim eller reise til andre steder). Flere studier viser at tiltak som *begrenser attraktiviteten for bilreiser er langt mer effektive enn positive tiltak som forbedringer i gang- og sykkelveinettet og kollektivtransport alene*.<sup>7</sup> Det er også vist at det å redusere parkeringstilbudet eller øke avgiftene bidrar til å redusere omfanget av bilreiser. For å overføre disse reisene til miljøvennlige transportmidler må en samtidig forbedre kollektivtilbudet og gang- og sykkelveinettet i kommunen, slik at dette blir attraktive alternativer.



Figur 2-4 Hvordan mindre parkering påvirker biltrafikken og bylivet.

I tråd med mobilitets- og byutviklingsstrategien vil det med de rette grepene bli mindre biltrafikk i sentrumsområdet, som igjen vil føre til at det blir tryggere og hyggeligere å oppholde seg der. Det gir mulighet for å etablere flere sosiale møteplasser og inviterende byrom. Dersom man får til en slik utvikling kan det føre til at flere går og sykler, samt at

<sup>7</sup> Blant annet Betanzo m. fl (2019): Tiltak for reduksjon i personbiltrafikk. Vurdering av bidrag til Oslo kommunes mål om reduksjon i biltrafikk. UA-rapport 121/2019, Betanzo m. fl (2018): Analyse av restriktive tiltak i Trondheim. UA-rapport 116/2018, og Ellis m. fl. (2020): Effekter av tiltak for reduksjon av personbiltrafikk i Buskerudbyen. UA-rapport 134/2020.

flere ønsker å oppholde seg i sentrum. Dette vil føre til ytterligere reduksjon i biltrafikken og at parkeringsbehovet blir enda mindre. Jo flere som går, sykler og oppholder seg i sentrumsområdet, jo større er sjansen for at de vil benytte seg av handels- og servicetilbudet der. Flere bosatte i sentrumsområdet, og som kan gå til alle tilbudene, vil i seg selv virke positivt på sentrumshandelen.

Vi utarbeidet tidlig fire overordnede strategier, eller utviklingsretninger, for parkering, som er gjengitt under:

#### *Alternativ 0 (Høy norm – lav sambruk)*

Fortsette med dagens normtall, og hvor parkering løses i hvert prosjekt for seg og på egen tomt. Ny utbygging fører til videre økning av antall parkeringsplasser i sentrum.

Konsekvensen blir økt trafikk og begrensning i antall kvadratmeter som kan utvikles. I tillegg vil det bli utfordrende å få til aktive fasader ut mot gatene dersom førsteetasjene benyttes til parkering, eller det etableres overflateparkering mellom bygningene og veien.

#### *Alternativ 1 (Høy norm – mye sambruk)*

Fortsette med dagens normtall, men i større grad benytte frikjøpsordninger for å etablere parkeringsplassene i felles eller offentlig tilgjengelige p-hus.

Dette alternativet vil føre til en stor overetablering av parkeringsplasser, med dårlig økonomi for parkeringstilbyderne og økt trafikk i vegnettet som resultat. På dager med stor etterspørsel etter parkering vil dette alternativet, på grunn av at sambruk også gjør flere parkeringsplasser tilgjengelige for flere brukere, føre til enda større trafikk enn i alternativ 0.

#### *Alternativ 2 (Lav norm – lite sambruk)*

Etablere en ny, strengere maksnorm for parkering i sentrumsområdet og fjerne overflateparkering etter hvert som man utvikler sentrumsområdet. Parkering løses på egen eiendom/tomt.

Dette alternativet vil føre til redusert trafikk og et dårligere parkeringstilbud sammenlignet med alternativ 0. Etter en overgangsfase kan dette gi et godt tilpasset parkeringstilbud, men det vil være ubalanse i belegget på tvers av parkeringsanleggene.

#### *Alternativ 3 (Lav norm – mye sambruk)*

Sambruk av parkeringsplasser for sentrumsområdet, hvor også parkeringsavgiftene samordnes, eller samordning parkering i offentlig tilgjengelige parkeringshus. Definere et nytt nivå for maks antall parkeringsplasser i sentrumsområdet, med en øvre grense som er

lavere enn i dag. Nye parkeringskrav for hvert enkelt delområde settes basert på tilknytning til vei- og gatenettet og tilstøtende parkeringsarealer. Nye bygg kan bygges uten parkering, men med mulighet for å leie seg inn i eksisterende tilbud. For eksempel kan innfartsparkeringen flyttes til et av parkeringshusene i sentrumsområdet.

### 3. Faglig tilnærming for valg av parkeringsløsninger

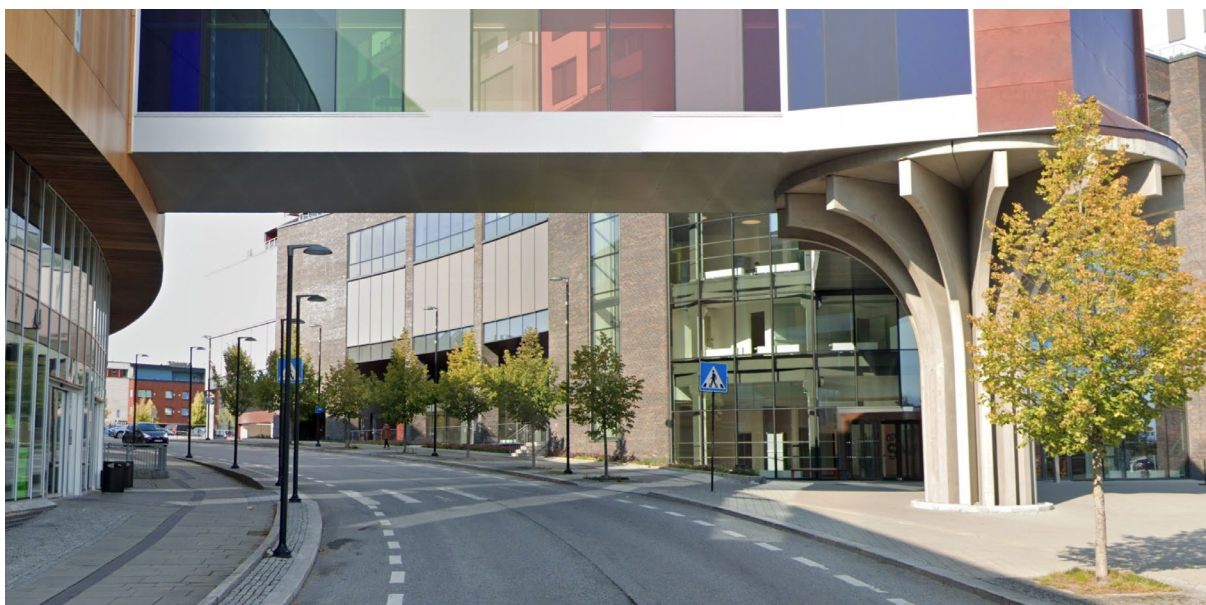
Historisk ble parkeringsnormer og krav til privat etablering av parkeringsanlegg utenfor gategrunn etablert fordi man ønsket å tilrettelegge for bilkjøring, samtidig som man ønsket å unngå parkering på gategrunn fordi denne var til hinder for andre trafikanter og skapte trafikkfarlige situasjoner.

For å oppnå overordnede mål om attraktive byer og tettsteder er det ønskelig å vektlegge byliv, klima, miljø og folkehelse fremfor økt bilbruk i sentrumsområdene. Ullensaker kommune har innarbeidet dette i den vedtatte Mobilitets- og byutviklingsstrategien for Jessheim. Strategien sier at kommunen skal styre bilbruken, skape et attraktivt sentrum, øke bruken av tog og buss og få flere til å gå og sykle.

#### 3.1. Parkeringsløsningenes betydning for gatebruk

Jessheim sentrum er i dag preget av et veisystem utformet med hensyn på effektiv fremkommelighet for biltrafikken og store arealer er satt av til overflateparkering. I tillegg er bebyggelsesstrukturen preget av at bygningsmassene inneholder store parkeringskjellere. Dette kan sees både ved at bygningene i mindre grad enn ellers møter gatenivået med åpne fasader. Dette er forårsaket delvis av plassering av parkeringskjellere og delvis av innkjøringsramper til parkeringsanleggene fra gateplan. Se Figur 3-1.

Hvordan parkeringen løses har betydning ikke bare for hvordan bygningene utformes, men også for hvor trafikken fra parkeringsanleggene ledes ut på veinettet, som igjen vil være bestemmende for hvordan gatene kan utformes og brukes. F.eks. er Furusethgata vest for Rådhusvegen et eksempel på en gate der fasadene er preget av store inn- og utkjørsler til parkeringshus og varelevering. Lite av fasadearealet i førsteetasjene er igjen til publikumsrettede virksomheter som butikker og serveringssteder. I dette tilfellet er butikklokalene vendt inn mot senteret uten vesentlig aktivitet mot gaten, og kryssende fotgjengertrafikk som ellers ville foregått på gateplan er ledet over gaten i bro. Gaten er pent utformet, men bygningenes utforming begrenser altså hvilket byliv som kan oppnås. Gaten har fortau og sykkelfelt, men har også stor trafikkbelastning som følge av kobling til parkeringsanlegg. Dette vil begrense hvor attraktiv gaten vil være for gående og syklende i fremtiden. Det vil være vanskelig å redusere trafikken i fremtiden fordi parkeringsanlegg i kjellere vanskelig lar seg konvertere til annen bruk.



Figur 3-1: Furusetthgata er et eksempel på at parkeringsløsning har betydning for gatebruk og byliv.

I kapittel 5 viser vi noen eksempler på hvordan parkering kan organiseres på en måte som har fordeler for gatebruken.

### 3.2. Fremtidsrettet organisering av parkeringstilbudet

Til nå har de fleste byer og tettsteder stilt krav om at parkering utenfor gategrunn i størst mulig grad skal etableres som parkeringskjellere. Dette er av estetiske hensyn, og av hensyn til å sikre at størst mulig del av tomtene over bakkeplan kan bygges ut med hovedfunksjonen (bolig, næring etc.). Sett i et miljø og klimaperspektiv er dette ugunstig.

Når parkering løses i parkeringskjellere medfører dette omfattende grunnarbeider, omfattende bruk av stål og betong i konstruksjoner og at søyleplasseringene i parkeringskjelleren blir bestemmende for aksestystemet i bygningen (søyleavstander og spennvidder for dekker). Omfattende grunnarbeider fører i seg selv til klimautslipp knyttet til massehåndtering, i tillegg til at deponering av massene er en miljøutfordring. Konstruksjonene under bakken må tåle trykket fra grunnvannet og vekten av bygningen. Store dimensjoner og nødvendigheten av å bruke materialer med høye klimautslipp bidrar til å gjøre parkeringskjellere lite klimavennlige. Påvirkningen på resten av bygningens konstruksjon vanskeliggjør bruk av klimavennlige byggematerialer, som tre, i resten av bygningens konstruksjon over terreng.

Videre krever parkeringskjellere ramper som stjeler areal fra bygningenes førsteetasjer, og som også må bygges av betong eller stål. Dette har en klimakostnad, men er også negativt for muligheten til å ha aktive fasader som kan bidra til bylivet.

Vår erfaring er at parkeringsanlegg under offentlige gater er mer kostbart enn å bygge på bakkeplan, både når det gjelder investering og drift/vedlikehold. Vi har imidlertid ikke grunnlag for å kvantifisere en generell kostnadsdifferanse. Dette skyldes at man må forvente vesentlige konflikter med eksisterende kabler og ledninger i grunnen, og at underjordiske parkeringshus vil fordyre senere etablering av offentlig infrastruktur.

Vår erfaring er også at det koster mer å etablere parkeringsanlegg under bakken enn det brukerne er villige til å betale for plassene. Men det viktigste fra et kommunalt perspektiv er at parkeringsanlegg under gater legger store begrensninger for framtidig utvikling av gatenettet, og at det er betydelig risiko knyttet til ansvarsforhold for skader og vedlikehold i grensesnittet mellom private parkeringsanlegg og offentlig infrastruktur når eierforholdet varierer over og under bakken.

Til slutt er underjordiske parkeringsanlegg utfordrende å konvertere til annen bruk senere, dersom behovet for parkeringsplasser reduseres. Det betyr at parkeringskjellere og underjordiske parkeringshus låser bygninger og byområder til høy bilbruk i større grad enn andre løsninger.

Vi anbefaler at parkering bygges fysisk adskilt fra hovedfunksjonen, og fortrinnsvis på terreng. For bygningsmassen gjør dette at kjelleren kan utformes etter byggets behov og grunnforholdene på stedet. Kjelleren kan i større grad, og til lavere kostnad, brukes til tekniske rom, lager, handel eller andre funksjoner knyttet til arealbruksformålet. Videre kan bygningen i større grad utformes på arealformålets premisser, med søyleavstander og dekkespenn tilpasset f.eks. bolig eller næring, og i større grad på konstruksjonsmaterialets premisser.

Ved å fristille parkeringsfunksjonen økes muligheten for sambruk og at ett parkeringsanlegg kan dekke flere funksjoner. Det reduserer antallet avkjørsler i vegnettet, som igjen bedrer trafikksikkerheten og gjør det enklere å oppnå hensiktsmessig trafikkavvikling. Det må samtidig legges til rette for trafikksikre løsninger for varelevering og renovasjon. Frittstående parkeringshus kan bygges enten modulbasert, tilpasset for stor grad av gjenbruk av byggematerialer, eller dimensjoneres for mulig fremtidig helt eller delvis ombygging til andre formål som bolig eller næring. I motsetning til parkeringskjellere og underjordiske parkeringsanlegg gir parkeringshus på overflaten

mulighet til å redusere parkeringstilbudet over tid, i takt med at byene utvikler seg mot lavere bilbruk.

### 3.3. Hva er behovet for parkering på Jessheim?

En forventning til dette prosjektet har vært at det skal lede frem til en tydelig anbefaling om hvor mange parkeringsplasser det er behov for i Jessheim sentrum.

Etterspørselen etter parkering påvirkes i stor grad av prisen på parkeringstilbudet. I praksis vil et tilbud om gratis parkering medføre nærmest ubegrenset etterspørsel, spesielt i et bysentrum. Tilsvarende vil parkering med rabatterte eller subsidierte priser ha høyere etterspørsel, og dermed høyere trengsel, enn parkeringsplasser der pris brukes til å regulere etterspørselen.

Vanlig praksis ved planlegging av parkeringsanlegg er å legge til grunn at optimal utnyttelse skjer ved omtrent 85 % belegg på plassene. Ved 85 % belegg er 5 av 6 plasser i bruk, og 1 av 6 plasser er ledige. I en slik situasjon er det svært lett å finne parkering, selv i små anlegg. For parkering ved bolig bør belegget være ca. 85 % om natten, men for et kontorbygg bør belegget være på 85 % på dagtid. Vær oppmerksom på at kapasiteten på parkeringsanlegg kan oppfattes å være fullt utnyttet selv med belegg 85 %, som kan skape inntrykk av at utnyttelsen er høyere enn det den faktisk er.

Så lenge parkeringen er gratis eller rabattert, og belegget i normal brukssituasjon er på under 85 %, regner vi parkeringstilbudet for å være overdimensjonert for dagens bruk. Det er tilfellet i Jessheim sentrum i dag, hvor belegget er estimert til drøyt 50 % både på dagtid og kveldstid<sup>8</sup>. Dette er samlet for alle parkeringsplassene. Men fordi parkeringsplassene er forbeholdt forskjellige formål, med liten tilrettelegging for sambruk, kan det likevel skje at ett parkeringsanlegg står nærmest tomt, samtidig som naboanlegget er tilnærmet fullt. Dette vil typisk være tilfelle om morgenen, når pendlerparkeringen ved stasjonen er full, samtidig som Storsenterets anlegg er tilnærmet tomt. Senere på dagen tømmes pendlerparkeringen gradvis mot arbeidsdagens slutt, samtidig som Storsenterets parkering antakelig ikke når 85 % belegg før etter normal arbeidstid. Om natten er det fullt i parkeringshus knyttet til bolig, samtidig som senterparkeringen og pendlerparkeringen er tilnærmet tom.

---

<sup>8</sup> Kilde: Parkeringsutredning Jessheim. Sweco, 2020. Belegg basert på kartlegging utført av Ullensaker kommune, oktober 2019.

Generelt regner vi med at det i Norge finnes minst tre ganger flere parkeringsplasser enn biler, slik at færre enn en av tre parkeringsplasser er i bruk til enhver tid. Det er rimelig å anta at situasjonen er tilsvarende på Jessheim. Det er med andre ord stort potensial for sambruk over døgnet og over uka.

Sambruk av parkeringsanlegg betyr at flere brukergrupper kan benytte de samme parkeringsplassene, slik at anlegget får jevnere belastning over tid. Forskjellige målpunkter, som arbeidsplasser, bolig, forsamlingslokaler, kulturtilbud, handel, idrett, kollektivknutepunkter, og diverse tjenestetilbud har ulike besøkesfrekvenser utover dagen og gjennom uken.

Til tross for at belegget på parkeringsplassene på Jessheim jevnt over er lavt, vil dagens manglende tilrettelegging for sambruk føre til at brukerne jevnlig vil oppleve at de parkeringsplassene som til enhver tid er billigst er fulle.

Fortetting i sentrum fører til at flere får arbeidsplass, handel- og tjenestetilbud i gang- og sykkelavstand fra bostedet, noe som reduserer behovet for bilkjøring. Med ytterligere fortetting, kollektivtilbud som bedres over tid, forbedret sykkeltilrettelegging, etablering av tjenester som bildeling og el-sparkesykkeldeling, samt forventning om videre insentiver for redusert bilbruk i byområdene, forventer vi at etterspørselen etter parkering vil synke i Jessheim sentrum i fremtiden.

Dagens situasjon preges som nevnt av gratis eller rabattert parkering. Selv om dette ikke er tilfelle for alle parkeringsplassene, fører det til en forventning om lavere priser, som igjen presser ned prisene også for aktører som ønsker å tilby parkering til markedspris.

Vår vurdering, støttet av uttalelser fra aktørene i arbeidsgruppen, er at det i dag ikke er mulig å ta tilstrekkelig betalt for parkering i Jessheim sentrum til at inntektene fra parkeringsvirksomheten i seg selv kan dekke kostnadene ved å tilby parkering. Her regner vi både eiendomskostnader, investeringskostnader og kostnader til vedlikehold, drift og innkreving. Basert på dette kan vi konkludere med at dagens parkeringspolitikk, slik den samlet praktiseres av både offentlige og private aktører på Jessheim er en subsidiering av bilbruk.

F.eks. har representanter for senteret uttalt at de i prinsippet ønsker å utnytte parkeringskapasiteten på natten ved å leie ut plasser på senteret til boligparkering, men at dette ikke lønner seg økonomisk i dag. Bane NOR har uttalt at de på sikt vil øke avgiften for å benytte pendlerparkering.

Det er en tommelfingerregel at investeringskostnaden for parkering under bakken i områder med løsmasser er rundt 1 million kr. per plass. Siden parkeringsgebyret

(kontrollsanksjon) er på 600 kr og kun kan ilegges én gang per døgn, er maksimal inntjening per parkeringsplass i praksis ca. 500 kr. per døgn. Selv ved slike prisnivåer, og høy utnyttelse, vil det sjelden være økonomi i å etablere underjordiske parkeringsanlegg til offentlig bruk.

Til sammenligning er betalingsviljen på Jessheim i dag under 50 kr per dag. Med et slikt prisnivå gir én parkeringsplass maksimalt ca. 10 000,- i inntekter per år. Når man tar hensyn til finansieringskostnader, vil det ikke være mulig å tjene inn kostnaden ved etablering av en parkeringsplass i et underjordisk anlegg.

### 3.4. Framtidig trafikkutvikling

Asplan Viak har brukt eksisterende Aimsun-modell for Jessheim til å gjøre overordnede vurderinger av trafikkmengder og kapasitet i veinettet for fem scenarier<sup>9</sup>. Trafikkanalysen er nærmere beskrevet i et eget notat.

I tillegg til dagens situasjon og nullalternativet, har følgende fem scenario blitt analysert:

- 1) Kollektivgate i Ringvegen og stenging av deler av Furusethgata
- 2) Punkt 1 i tillegg til stenging av Storgata for gjennomkjøring.
- 3) Punkt 1 i tillegg til envegskjøring i Storgata og Gotaasalleen
- 4) Punkt 1 i tillegg til stenging av deler av Rådhusvegen
- 5) Punkt 1 i tillegg til realisering av framtidige arealplaner med samlet parkering ved innkjøring fra rundkjøringen Ringvegen X Henrik Bulls veg

I scenario 5 vurderes effektene av å samle parkeringsplasser i et nyopprettet parkeringshus med innkjøring fra rundkjøringen Ringvegen X Henrik Bulls veg kombinert med en trafikkvekst skapt av utbygging iht. gjeldene parkeringsnorm. Beregningene viser tydelig at en når kapasitetsgrensen i veinettet i fremtidig situasjon ved videreføring av dagens parkeringsnorm og realisering av vedtatte planer. Samlokalisering av parkering i et eventuelt nytt parkeringshus påvirker ikke kapasiteten i vegnettet i nevneverdig grad, da det er *antall* framtidige parkeringsplasser som skaper overbelastning, ikke *plasseringen*.

Nullalternativet og scenarioene har blitt beregnet med trafikk for år 2032. For nullalternativet og scenario 1 til 4 har det blitt lagt til grunn samme generelle trafikkvekst på 0,25 % per år (som medfølgte eksisterende Aimsun-modell). Scenario 5 er beregnet

---

<sup>9</sup> Aimsun er en detaljrik trafikksimuleringsmodell, som muliggjør å hente ut detaljerte data for ulike scenarier.

med realisering av en rekke utbyggingsprosjekter iht. dagens parkeringsnorm. Det er derfor vesentlig mere trafikk i scenario 5 enn øvrige modellkjøringer.

Felles for alle scenarioer er at kollektivgaten i Ringvegen forventes å overføre trafikk fra Trondheimsvegen til vestre deler av Ringvegen. Foruten scenario 5, har vegnettet nok kapasitet i morgenrushet til å takle forventede trafikkmengder i scenariene.

Omkjøringsvegen i **nullalternativet** avlaster Algarheimsvegen og Trondheimsvegen, og den gir økt kapasitet i vegsystemet. Derfor forventes det at forsinkelsene i vegsystemet samlet sett omtrent er på dagens nivå, til tross for at det legges til en moderat trafikkvekst frem til år 2032.

Scenario 1, **kollektivgate i Ringvegen kombinert med stenging av deler av Furusethgata**, reduserer kapasiteten i vegnettet. Scenariet reduserer trafikken i søndre deler av Trondheimsvegen, Gotaasalleen og den delen av Furusethgata som fortsatt er åpen. Scenariet overfører trafikk til Ringvegen vest for sentrum, Algarheimsvegen og Jessheimvegen. I ettermiddagsrushet er krysset Algarheimsvegen X Jessheimvegen flaskehalsen i systemet. Beregnet forsinkelse øker kraftig i krysset sammenlignet med nullalternativet. Det er særlig sørgående trafikk på Jessheimvegen som får økt forsinkelse. Dette er punktet i vegsystemet som har mest forsinkelse i virkeligheten i dagens situasjon, og det virker rimelig at en betydelig økning i trafikk i krysset gir en betydelig økning i forsinkelse.

Scenario 2 består av **scenario 1 i tillegg til stenging av Storgata for gjennomkjøring**. Scenariet reduserer trafikken i søndre deler av Trondheimsvegen og den delen av Furusethgata som fortsatt er åpen. Scenariet overfører trafikk til Ringvegen vest for sentrum, Algarheimsvegen, Jessheimvegen og den delen av Trondheimsvegen som går parallelt med Storgata. I ettermiddagsrushet er krysset Algarheimsvegen X Jessheimvegen en flaskehals i systemet, men i mindre grad enn med Storgata åpen for gjennomkjøring.

Scenario 3 består av **scenario 1 i tillegg til envegskjøring i Storgata og Gotaasalleen**. Scenariet reduserer trafikken betydelig i sørgående retning for søndre deler av Trondheimsvegen med tilsvarende betydelige økning sørgående på omkjøringsvegen og delvis på Ringvegen. Vestgående Algarheimsveg får betydelig trafikkreduksjon som følge av envegskjøring i Gotaasalleen. I ettermiddagsrushet er krysset Algarheimsvegen X Jessheimvegen en betydelig flaskehals i systemet. Scenariet gir en stor økning i trafikk på omkjøringsvegen, og det medfører en stor økning i forsinkelse i nevnte kryss. Også krysset Ringvegen X Trondheimsvegen får beregnet en vesentlig økning i forsinkelse i ettermiddagsrushet som følge av økt trafikk.

Scenario 4 består av **scenario 1 i tillegg til stenging av deler av Rådhusvegen.**

Scenariet reduserer trafikken i sørgående retning for søndre deler av Trondheimsvegen med tilsvarende økning i vestre deler av Ringvegen. Algarheimsvegen, Storgata og Trondheimsvegen mellom Ringvegen og Storgata får økt trafikk. Henrik Bulls veg avlastes. I ettermiddagsrushet er krysset Algarheimsvegen X Jessheimvegen en betydelig flaskehals i systemet. Scenariet gir en stor økning i trafikk på både Jessheimvegen og Algarheimsvegen, og det medfører en stor økning i forsinkelse i krysset. Det er særlig sørgående trafikk på Jessheimvegen som får beregnet stor forsinkelse.

Scenario 5 består av **scenario 1 i tillegg til realisering av framtidige arealplaner iht. dagens parkeringsnorm.** Parkering for utbyggingsprosjektene legges til et nytt parkeringshus med innkjøring fra rundkjøringen Ringvegen X Henrik Bulls veg. Utbygging iht. gjeldene parkeringsnorm gir en vesentlig trafikkøkning i vegnettet i store deler av hovedvegnettet. Spesielt vestre deler av Ringvegen får en vesentlig økning i trafikk. Det henger sammen med det nye parkeringshuset i kombinasjon med stengning i deler av Ringvegen. Søndre deler av Trondheimsvegen får redusert trafikk som følge av kollektivgate i Ringvegen. Krysset Ringvegen X Trondheimsvegen får en markant økning i trafikk. I ettermiddagsrushet er både krysset Algarheimsvegen X Jessheimvegen og krysset Ringvegen X Trondheimsvegen betydelige flaskehalser i systemet. Det er beregnet svært store forsinkelser i tilknytning til kryssene. Krysset Ringvegen X Trondheimsvegen har kun et felt i hver tilfart. Kapasiteten i krysset kan derfor enkelt økes ved å innføre to felt i tilfarter, men effekten av dette er ikke analysert nærmere. Det er ikke beregnet noe særlig økning i forsinkelse i krysset Ringvegen X Henrik Bulls veg til tross for at en vesentlig økning i trafikk skal til det nye parkeringshuset. Det skyldes at overnevnte flaskehalser struper tilførselen til det nye parkeringshuset. Dersom de estimerte flaskehalsene i vegnettet utbedres, er det sannsynlig at rundkjøringen Ringvegen X Henrik Bulls veg vil få verre trafikkavvikling.

Beregningen av scenario 5 viser entydig at realisering av framtidige arealplaner iht. dagens parkeringsnorm, kombinert med tiltakene som ligger i scenario 1, vil ha svært negative effekter på trafikkavviklingen i ettermiddagsrushet. Det er antallet framtidige parkeringsplasser som gir overbelastning i veinettet, ikke plasseringen av dem.

### 3.5. Framtidig utvikling av parkering

For å sikre en utvikling i tråd med målene i kommunens mobilitets- og byutviklingsstrategi er det avgjørende å sikre at tilbud og etterspørsel bringes i en balanse der parkeringsavgiftene som minimum kan dekke hele den økonomiske kostnaden for parkeringstilbudet.

I dag er det til sammen ca. 2000 allment tilgjengelige parkeringsplasser innenfor området vest for jernbanen (se Figur 3-2), hvorav 1400 er knyttet til senteret<sup>10</sup> via Ormen Lange og andre parkeringsarealer/-hus.



Figur 3-2 Parkeringsplasser innenfor sentrumsområdet (ca. 2000 plasser).

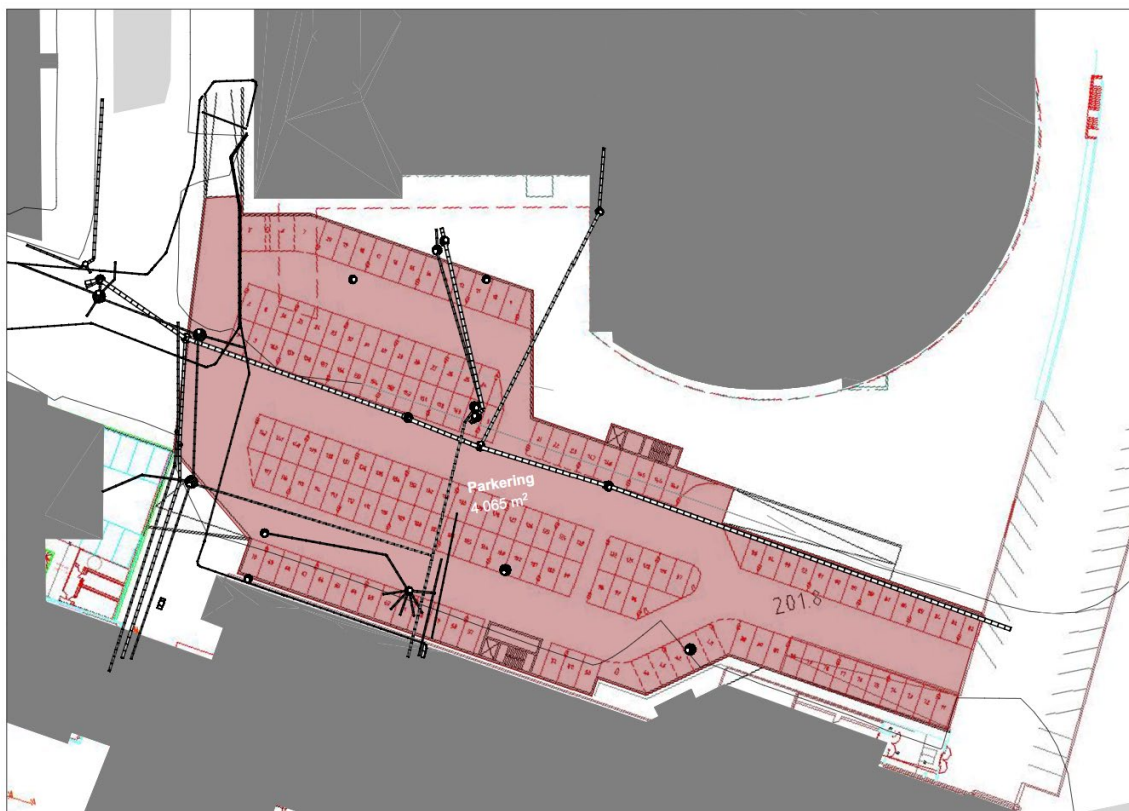
<sup>10</sup> Storsenteret oppgir på sine nettsider å ha 1400 parkeringsplasser. <https://jessheimstorsenter.no/praktisk-informasjon/parkering/>

Det mest konkrete prosjektet for å bygge flere parkeringsplasser i sentrum er Harald Kværner eiendom AS' plan om å bygge ut på område S4, se Figur 1-4. I henhold til reguleringsplanen for Skovly (2014) legges det opp til at også dette utbyggingsområdet skal ha parkeringsgarasje. Dersom dette området bygges ut med maksimal utnyttelse etter gjeldende plan og krav til parkering, skal det etableres minst 425 antall parkeringsplasser. Da tas det hensyn til parkeringsplasser for de to delområdene K3 og K4 innenfor planområde S4. Parkeringshuset vil erstatte dagens overflateparkering (ca. 140 plasser), slik at samlet bidrag til det totale antallet p-plasser i sentrumsområdet vil være en økning på nesten 300 plasser. Harald Kværner Eiendom AS har i løpet av prosessen signalisert at de vurderer mulighetene for å bygge færre plasser enn dette. Vi har likevel forutsatt utbygging i tråd med normen i vår utregning her.

På område S5 er det i dag en overflateparkeringsplass med 154 plasser, se Figur 1-4. Vi legger til grunn at denne vil fjernes ved utbygging av S5. For S5 pågår det planarbeid. Dersom området skal følge dagens krav til parkering antar vi at det må etableres ca. 700 antall plasser innenfor området. Det nøyaktige antallet er avhengig av hvilken utnyttelse og blanding av bolig/næring som tillates. Vi har ikke nøyaktige tall på hvor mange private parkeringsplasser som finnes innenfor S5 i dag, men antar at det dreier seg om ca. 100 som ikke er offentlig tilgjengelige i tillegg til 135 allment tilgjengelige plasser knyttet til handel.

I arbeidsgruppemøtene har vi fått innspill på at vårt anslag på 700 plasser for S5 er for lavt, og fått innspill om at vi også bør legge til grunn utbygging på øvrige arealer. Vi har derfor skjønnsmessig økt dette tallet til 1200, som tar høyde for høyere utnyttelse og flere utbyggingsprosjekter enn vi først la til grunn.

I tillegg planlegger Harald Kværner eiendom AS parkeringshus under Furusethgata/framtidig rådhusplass. Dette parkeringshuset er skissert med 151 parkeringsplasser. Se Figur 3-3. Fordeler og ulemper ved dette prosjektet er diskutert i Rådhusplassprosjektet.



Figur 3-3 Planlagt nytt parkeringsanlegg under Furusetthgata/ny rådhusplass.

Dersom alle disse planene realiseres, vil sentrumsområdet vest for jernbanen ende opp med rundt ca. 3300 parkeringsplasser, det vil si en økning på 1300 fra i dag, som vist i Tabell 3-1.

Tabell 3-1: Forventet utvikling i antall parkeringsplasser i området, gitt moderat utvikling og gjeldende parkeringsnorm. Tallene i tabellen er avrundet.

|                                                                | Antall p-plasser i sentrum                                   |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <b>Dagens situasjon</b>                                        | 2000                                                         |
| <b>Nytt på område S4</b>                                       | 290 flere enn i dag<br>(430 nye - 140 eksisterende fjernes)  |
| <b>Nytt som følge av utvikling på øvrige områder i sentrum</b> | 860 flere enn i dag<br>(1200 nye - 340 eksisterende fjernes) |
| <b>Nytt p-hus under rådhusplassen</b>                          | 150 nye                                                      |
| <b>Sum fremtidig situasjon</b>                                 | 3300                                                         |

Vår vurdering er som nevnt at dagens opplevde kapasitetsproblemer ikke skyldes mangel på parkeringsplasser, men kunstig lave priser og mangel på sambruk på tvers av parkeringsanleggene. Vi forventer derfor ikke at brukeropplevelsen vil bedres av at det bygges flere parkeringsplasser.

Vi vurderer at det viktigste hensynet for å sikre et bærekraftig parkeringstilbud på Jessheim, både med tanke på økonomi og klima/miljø, er å sikre at det kan tas markedsmessig betaling for tilbudet. Det er kun gjennom markedsmessig fastsatte priser at brukerne vil oppleve at tilbudet er pålitelig.

**For å oppnå dette er vår anbefaling at det samlede antallet parkeringsplasser i sentrumsområdet bør reduseres i forhold til i dag, også når framtidig utbygging tas med i vurderingen.**

Altså at framtidig antall parkeringsplasser i sentrumsområdet vest for jernbanen bør søkes redusert fra de anslagsvis 3300 som en videre utvikling i tråd med dagens planer og gjeldende parkeringsnorm vil føre til, til rundt eller under 2000 plasser i framtidig situasjon.

Konkrete tiltak for å oppnå dette kan være:

- Etablering av et felles parkeringsanlegg til erstatning for så mange som mulig av dagens plasser på overflaten, samt som erstatning for parkeringshuset Ormen lange. Hensikten er å sikre stor grad av sambruk mellom så mange funksjoner som mulig.
- At parkering knyttet til ny utbygging i så stor grad som mulig løses i eksisterende parkeringskjellere og i felles parkeringshus som nevnt over. Dette vil omfatte det meste av parkeringen som ellers ville blitt etablert i tilknytning til S4 og S5.
- At planer for ytterligere underjordiske parkeringsanlegg og parkeringskjellere legges bort.

I neste kapittel gjennomgår vi kort det juridiske grunnlaget for å bruke parkering som virkemiddel, og i kapittel 6 viser vi tre konseptuelle tilnærminger for hvordan parkering kan løses innenfor området.

## 4. Parkering som virkemiddel etter PBL

Ullensaker har som mål å være en grønn foregangskommune. Parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å utvikle miljø- og klimavennlige byer. Begrenset tilgang og høy pris på parkering vil bidra til å dreie reisemiddelvalget i retning gange, sykkel og kollektivtransport, og i fremtidens byer vil parkering være en begrenset ressurs og et offentlig fellesgode som i mindre grad enn i dag kan forbeholdes enkeltbedrifter og virksomheter.

Dette kapitlet er en gjennomgang av mulige virkemidler i plan- og bygningsloven for å styre parkeringstilbudet i Jessheim sentrum. Foruten den politiske dimensjonen og viljen til å bruke virkemidlene er dette knyttet til:

- Bestemmelsene om kommunal arealplanlegging i plan- og bygningsloven
- Bruk av utbyggingsavtaler etter §17 i plan- og bygningsloven

### 4.1. Utbyggingsavtaler

#### 4.1.1. Om utbyggingsavtaler

En utbyggingsavtale er definert som en avtale mellom kommunen og grunneier/utbygger om utbygging av et område som har grunnlag i kommunens planmyndighet, og som gjelder gjennomføring av kommunal arealplan. Reglene definerer forutsetninger som må være til stede for at kommunen kan forhandle fram utbyggingsavtale, rammer for innhold og prosess. Det er ikke mulig for kommunen å unngå reglene ved for eksempel å kalle avtalen noe annet når den bruker planmyndigheten som forhandlingsressurs.

Et viktig element i reglene er kravet om nødvendighet og forholdsmessighet for tiltak som ikke faller inn under opparbeidelsesplikten. Utbygger kan bare påta seg en forholdsmessig andel av slike tiltak når de er nødvendige for gjennomføringen av egen utbygging. En privat utbygger kan for eksempel ikke presses til å betale en stor offentlig parkeringskjeller som ikke følger av opparbeidelsesplikten. Da vil avtalen være ugyldig.

Kommunestyret må fatte forutsigbarhetsvedtak som grunnlag for å kunne forhandle utbyggingsavtaler.

I et perspektiv der parkering på sikt vil være et knapt fellesgode i by og sentrumsområder, er det et spørsmål om hvordan man kan sikre at parkering til nye nærings- og boligarealer løses på en langsiktig miljøvennlig og gjennomførbar måte.

Utgangspunktet er at kommunen og berørte myndigheter er enig i at det skal kunne bygges et visst antall parkeringsplasser, men ønsker ikke at utbygger fritt/gratis skal kunne reservere plasser til egne ansatte eller bosatte i bygget. Spørsmålet er da hvordan dette kan sikres juridisk.

#### 4.1.2. Avgrensning av bruksområdet for utbyggingsavtaler

Kommunen kan som planmyndighet fritt sette krav til parkering og offentlig tilgjengelige parkeringsplasser gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan. Eventuelle begrensninger ligger i manglende politisk vilje til bruk av virkemidlene, og om andre offentlige myndigheter reiser innsigelse til løsningene.

Regulering til offentlig tilgjengelig parkering forutsetter i utgangspunktet at kommunen eller andre offentlige myndigheter må finansiere utbyggingen av parkeringsplassene. For areal avsatt til offentlig tilgjengelig parkering i kommuneplanens arealdel og reguleringsplan vil grunneier, med visse begrensninger, kunne kreve innløsning.

Dersom private gjennom utbyggingsavtale tar på seg å bygge et visst antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser må kommunen sørge for forholdsmessighet, for eksempel ved at kommunen bekoster utbygging av grønnstruktur eller annen teknisk infrastruktur som motytelse.

Kommunen kan ikke bruke endringer i planløsningen som forhandlingsressurs for å få utbygger til å bekoste offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Det vil si å tillate flere plasser mot at utbygger da bygger offentlig parkeringsplasser for egen regning e.l. Utgangspunktet er at antallet parkeringsplasser skal fastsettes gjennom planprosessen.

Derimot er det ingenting i veien for at utbygger gjennom utbyggingsavtale *forskutterer* offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Det forutsettes da at kommunen overtar parkeringsanlegget til et nærmere avtalt tidspunkt, etter at det er ferdigstilt. Inntektene fra drift av parkeringsanlegget må tas med i avtaleforhandlingene og tilbakebetalingsplanen.

## 4.2. Frikjøp

### 4.2.1. Om frikjøp

Der enkeltutbyggere etablerer egne parkeringsanlegg gir dette over tid som resultat at senterområdet får mange og urasjonelle parkeringsanlegg, og et trafikkbilde preget av adkomsttrafikk i mange gater/veier. Kommunens mulighet for å regulere trafikk reduseres eller vanskeliggjøres og det blir henimot umulig å vise til og markedsføre det samlede parkeringstilbudet overfor kundene.

Samtidig reduseres muligheten for sambruk av P-plassene, slik at det totale antallet parkeringsplasser ofte blir større enn det man samlet sett har behov for.

Et hovedmål ved en aktiv bruk av frikjøpsordningen vil være å bidra til at kommunen i stedet etablerer finansiell styrke til å bygge større, mer attraktive og rasjonelle parkeringsanlegg, og utnytte potensialet for sambruk.

Bruk av frikjøpsordningen muliggjør etablering av felles parkeringsanlegg som erstatning for privat parkering på egen grunn. Ordningen gir mulighet for en planmessig og koordinert utvikling og mer hensiktsmessig bruk av det offentlige parkeringstilbudet og veinettet.

#### 4.2.2. Forholdet til parkeringsnormen

I forbindelse med tilbud om frikjøp må utbygger ha forutsigbarhet i forhold til hvilken forpliktelse han har. Det vil da være nødvendig å ha en klar regel om hvor mange plasser man skal frikjøpe seg fra. Dette gir noen begrensninger på hvordan parkeringsnormen kan utformes i de områder der kommunen ønsker å tilby frikjøp i forbindelse med nybygg og bruksendring.

Minimumsnorm og fastnorm gir denne forutsigbarheten, i det den forpliktelser utbygger har, hvis han ikke benytter tilbudet om frikjøp, er helt klart formulert i normen.

Minimumsnormer bør imidlertid ikke benyttes i tette senterområder fordi kommunen mister kontrollen over hvor mange parkeringsplasser som etableres.

En ren maksimumsnorm er det ikke mulig å kombinere med tilbud om frikjøp. Siden det ikke er noe nedre grense for forpliktelser.

I områder der man vil tilby frikjøp, bør det fastsettes en egen fastnorm som gjelder ved frikjøp. Dette betyr at det ikke er et spenn i parkeringskravet, men ett fastsatt antall (minimum og maksimum er det samme). Jessheim sentrum har i hovedsak fastnorm, eller lite spenn mellom minimum og maksimum i dag. Normtallet kan ta opp i seg de rasjonaliseringsgevinstene som ligger i sambruk/mer rasjonell bruk av parkeringsanleggene samtidig som man oppfyller utbyggers behov for parkering.

#### 4.2.3. Bruken av P-anleggene:

En utbygger som har benyttet frikjøpsordningen etablerer ingen særrettigheter i det offentlige anlegget, verken når det gjelder antall plasser eller økonomiske betingelser for bruk av plassene. P-anleggene forventes å være offentlige i den forstand at de er tilgjengelig for allmennheten.

Kommunen har full frihet til å regulere bruken av P-plassene slik at bruken blir i tråd med parkeringspolitikken og den overordnede transportpolitikken.

Bruk av frikjøpsordningen gir derfor muligheten til å fastsette parkeringsvilkår som eksempelvis prioriterer ned langtidsparkering knyttet til arbeidsreiser, og prioriterer opp korttidsparkering for understøttelse av lokale handels og servicevirksomhet.

#### 4.2.4. Samarbeid med private

Bestemmelsene i Plan- og bygningsloven presiserer at innbetalte beløp bare kan benyttes til opparbeiding av «offentlige parkeringsanlegg». Denne bestemmelsen er innført for å sikre at midlene benyttes til formålet, og ikke til andre formål som for eksempel generelle trafikk- og parkeringsformål. Vi antar at uttrykket «offentlige parkeringsanlegg» ikke begrenser kommunens anledning til å gå inn i samarbeidsprosjekter der private også deltar så lenge anleggene forblir offentlig tilgjengelige, noe som da må sikres.

Her kan også utbyggingsavtaler komme til anvendelse, se kapittel 4.1 om dette.

#### 4.2.5. Planverktøy for økt bruk av frikjøp

Tilbud om frikjøp må være knyttet til en parkeringsnorm, slik at det aldri er tvil om hvilket antall plasser man er forpliktet til å bygge/kjøre seg fri fra, jfr. 4.2.2 ovenfor.

Planbestemmelser som forbyr etablering av parkeringsanlegg på bakkeplan i bestemte områder, kan være hensiktsmessig for å effektivisere arealbruken og gjør frikjøp mer attraktivt.

Utbyggere vil imidlertid ofte ha behov for noen parkeringsplasser nær/på sin eiendom for å dekke viktige behov for driften av eiendommen. Det kan være leveranser, egen byggdrift, etc. Man bør ikke nødvendigvis frikjøpe et slikt behov, med mindre et fellesanlegg ligger svært gunstig i forhold til eiendommen.

#### 4.2.6. Når og hvor skal P-anlegg bygges

Departementet har drøftet bruken av fondsmidler i forarbeidene<sup>11</sup> til plan og bygningsloven:

*«En nærmere angitt plikt, for eksempel til å opparbeide parkering innen en nærmere angitt frist, vil etter departementets mening legge et press på kommunens*

---

<sup>11</sup> Ot.prp.nr 32 (2007-2008)

*parkeringspolitikk som ikke nødvendigvis vil være hensiktsmessig. Nærmere regler som angir rammen for saksbehandling og omfang av saker om frikjøp, vil derfor i stedet vurderes i forskrift.»*

Det foreligger altså en helt konkret forpliktelse til å etablere et P-tilbud når kommunen aksepterer frikjøp. Det er imidlertid verken krav om at nye p-plasser etableres innenfor en bestemt tidsramme eller innenfor en bestemt avstand fra de påvirkede tomtene. Det er naturlig å se utbyggingene over tid og i sammenheng.

Det vil være naturlig og nødvendig å foreta utbyggingene i et tempo som er tilpasset etterspørselen, kommunens utvikling av parkeringseiendom og bruken av frikjøpsordningen.

Ordnningen fungerer etter skjønnsvurderinger, og gir kommunen frihet og fleksibilitet til å styre utbygging av P-tilbudet til lokaliteter der det vurderes som gunstigst for sentrum. Dette er en av de viktigste kvalitetene ved frikjøpsordningen som skiller den fra bruk av utbyggingsavtaler. Utbyggingsavtaler er knyttet til en konkret utbygging i tid og omfang.

Adkomst til parkeringsanlegg har trafikale konsekvenser i form av ulykkesrisiko og fremkommelighetsproblemer for annen trafikk, særlig sykkel og kollektivtrafikk. En restriktiv avkjørselspolitikk kan derfor være hensiktsmessig. Dette kan eksempelvis innarbeides i arealplanens bestemmelser.

#### 4.2.7. Eksisterende anlegg

I gitte situasjoner vil det være akseptabelt å benytte innbetalte frikjøpsbeløp til å nedbetale på investeringslån til P-anlegg som allerede er bygget på innbetalingstidspunktet. Lånene antas å kunne betraktes som kommunale forskutteringer.

Det bør etableres et regnskap for P-anleggene. Det vil trolig ikke være tilstrekkelig å vise til tidligere investeringer i P-anlegg, og så ta et innbetalt frikjøpsbeløp inn i kommunens driftsregnskap som inntekt.

#### 4.2.8. Hvordan gjøre frikjøpsordningen økonomisk attraktiv?

Som nevnt ovenfor vil frikjøpsordningen benyttet på en riktig måte kunne bidra til et bedre parkeringstilbud, og en mer rasjonell utnyttelse av bolig- og næringseiendommer i sentrum. I tillegg er det nødvendig at ordningen fremstår som et økonomisk sett gunstig alternativ for utbyggere.

Dette betyr at frikjøp bør være mer attraktivt økonomisk sett for utbygger enn å bygge P-plassene selv, samtidig som kommunens forpliktelse og utbyggingsansvar må være finansiert gjennom bruk av ordningen.

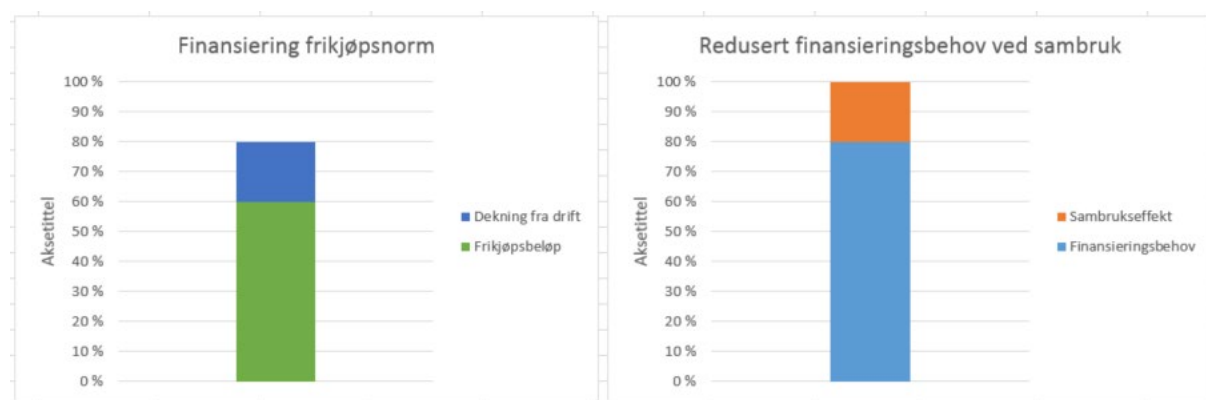
Større felles parkeringsanlegg gir imidlertid behov for færre plasser for å dekke den samme etterspørselen, se kapittel 4.3 om sambruk.

Denne rasjonaliseringsgevinsten kan komme utbyggere til gode, jfr. kapittel 4.2.2. I tillegg til dette vil bruken av plassene i et felles anlegg generere driftsinntekter som forutsetningsvis både bør dekke driftsutgiftene, og gi et nødvendig bidrag til finansieringen av anleggene.

#### 4.2.9. Frikjøpsbeløpets størrelse

Frikjøpsbeløpets størrelse må sees fra to sider. På den ene siden, skal beløpet bidra til at kommunen kan etablere parkeringsplasser, og at det tilbudet som etableres skal kunne drives uten at det oppstår store driftsunderskudd som i ettertid må dekkes av kommunen. På den andre siden, må beløpets størrelse stå i forhold til de kostnadene utbygger alternativt ville ha, og eiendommens fremtidige bruk av parkeringstilbudet.

Figur 4-1 viser hvordan behovet for investeringer kan reduseres ved hjelp av sambrukseffekter i felles parkeringsanlegg, og hvordan finansieringen av det gjenværende behovet kan finansieres med en kombinasjon av frikjøp og driftsinntekter. I eksemplet, kan utbygger få dekket sitt parkeringsbehov for 60 % av kostnaden ved å bygge selv. Samtidig bidrar avgift for bruk av plassene til mer miljøvennlige reisemiddelvalg enn egne reserverte plasser, og større kommunal kontroll med parkeringsvilkårene. Kommunen får dekket sine kostnader, men får ansvar for drift, enten i egen regi eller ved kjøp av tjenester.



Figur 4-1: Illustrasjon av hvordan parkeringsplasser kan finansieres ved bruk av frikjøp, med bidrag av sambrukseffekt og dekningsbidrag fra driftsinntekter.

### 4.3. Sambruk

Effekten av å kunne benytte alle parkeringsplassene innenfor et byområde til ymse formål over tid, gir en klar rasjonaliseringseffekt. I et sammensatt område vil parkeringsbehovet knyttet til de enkelte arealbruksformål oppstå på ulike tidspunkt på dagen og gjennom uken. Sambrukseffekten oppstår ved at ikke alle arealbrukskategorier har maksimalt behov for parkering samtidig over døgnet og uken.

I utgangspunktet må man gjøre en vurdering av hvilke områder og bruksformål som er tilstrekkelig overlappende til at sambruk faktisk vil oppstå. Dette vil variere med reisehensikt, samt fremkommelighet og tilgjengelighet for gående i byområdet.

Beregninger fra andre byer indikerer at det er mulig å oppnå en sambrukseffekt på nærmere 20 % i sammensatte områder. Med en slik forutsetning kan man redusere antallet parkeringsplasser med 20 % etter at parkeringsnormen er benyttet for beregning av antall plasser per arealkategori.

Arbeidsreiser gir fleksibilitet i forhold til gangavstand. Det vil si at de aller fleste kan akseptere en gangavstand på 2 - 300 meter fra parkeringsplass til arbeidssted på arbeidsreisen, noe som også fullt ut aksepteres for en kollektivreise. Rent praktisk kan man da dimensjonere ned parkeringsnormen for arbeidsreiser til Jessheim sentrum betydelig, noe som særlig slår ut for kontorformål. Generelle erfaringer med sambruk viser at det er tilstrekkelig å ikke bygge mer enn 25-30 % av beregnet behov for arbeidsparkering, så lenge man kan ta ut sambrukseffekt mot boligparkering.

Etterspørsel etter parkeringsplasser varierer over døgnet og for ulike typer arealbruk. For eksempel kan behovet for gjesteparkering variere ulikt i forhold til arbeidsreiseparkering og beboerparkering.

Erfaring viser at maksimalt parkeringsbehov for en kombinasjon av arealformål er betydelig lavere enn samlet behov når en ser de enkelte kategoriene hver for seg selv.

## 4.4. Strategier for utvikling av sentrumparkeringen

Uavhengig nytt parkeringsregime i Jessheim er det behov for å forbedre dagens regulering og prissettingen i sentrum. Nedenfor følger noen forslag til tiltak. Dersom en ikke oppnår ønsket effekt med hensyn til tilgjengelighet og effektiv utnyttelse av parkeringstilbudet kan tiltakene justeres fortløpende.

### 4.4.1. Gateparkering

Gateparkeringen reguleres med offentlig skilt etter vegtrafikklovens bestemmelser med underliggende forskrifter som skilteforskriften, og parkeringsforskriften.

Lovens formål er å regulere trafikk, herunder parkering, for å ivareta fremkommelighet, tilgjengelighet, sikkerhet og miljø for de som beveger og oppholder seg langs vei- og gatenettet i kommunen. Loven stiller til rådighet bruk av parkeringsavgift som regulerende virkemiddel, men har ikke økonomisk vinning for kommunene som selvstendig målsetting.

Parkeringsavgift er altså primært ment for å regulere etterspørsel av et begrenset gode som gateparkering i bysentra er. Ved fastsetting av avgiften bør kommunen derfor ha et mål for den regulerende effekten. Under forutsetningen om at god tilgjengelighet til sentrum skal imøtekommes, vil det være naturlig å legge til grunn at det til enhver tid, og innenfor rimelig avstand skal være noe ledig parkeringskapasitet.

Et mål for parkeringskapasiteten kan være at det alltid skal være minst én plass ledig på et avgrenset parkeringsområde (f.eks. et kvartal) og ikke mer enn 85 % belegg i parkeringstilbudet i maksimaltiden innenfor kort gangavstand. Øker belegget noe særlig ut over det, vil det i perioder fremstå som fullt, slik at tilgjengeligheten til lokalt næringsliv reduseres og det oppstår letetrafikk etter ledig parkeringsplass.

På den annen side er det nødvendig for reguleringens troverdighet at avgiftene også reduseres hvis etterspørselen ikke er tilstrekkelig. Et mål kan være at avgiften reduseres hvis belegget over tid er lavere enn 60 % i maksimaltiden.

Etterspørselen i et sentrumsområde er ikke like stor over alt. Det anbefales derfor at justering av avgiftene skjer trinnvis, slik at man får et visst bilde av priselastisiteten i forskjellige deler av sentrum, og kan regulere avgiften ulikt i forhold til dette. Vanligvis vil etterspørsel og betalingsvilje falle ved økende avstand til sentrumskjernen, hvor kundenes målpunkt vanligvis ligger.

Det kan også være aktuelt å differensiere på ukedag. Om det er enkeltdager med ekstra høy etterspørsel f.eks. lørdag, og tilbudet blir overbelastet, kan det settes en høyere avgift i den aktuelle perioden for å opprettholde tilgjengelighet.

En riktig avgiftsregulering forutsetter at kommunen jevnlig måler belegget på plassene ved å foreta tellinger. Dette er viktig for å oppnå tilsiktet regulerende effekt, og følge med på hvilke utslag justering av avgiftene medfører. Et annet viktig hensyn er at tilbudene i sentrum er i stadig endring – noen forretninger og tilbud forsvinner og nye kommer til, slik at etterspørselen i et område forskyves over tid og parkeringsbelegget kommer utenfor intervallet som er målsettingen.

I områder med lave parkeringsavgifter, eventuelt i kombinasjon med svak oppfølging i form av håndheving av korttidsparkering, er det naturlig at avgiftene må øke en del før man oppnår tilsiktet regulerende effekt. Vår anbefaling er en trinnvis opptrapping hvor det gjøres registreringer før og en tid etter justeringene.

God informasjon om endringene og effekten (tellingene) de har, blir viktig under et mer dynamisk reguleringsregime. Hyppig dialog med næringsliv i sentrum sikrer at alle har den samme objektive forståelsen av hvordan reguleringen fungerer.

Det er naturlig at endringer i reguleringsregimet skaper reaksjoner hos kunder som opplever at et tilbud som har vært fordelaktig for dem blir dyrere eller flyttes til områder med lengre gangavstand. Hensynet til god tilgjengelighet og best mulig utnyttelse av parkeringsressursene i sentrum vil uvilkårlig innebære en «behovsprøving» for kundene. Hvis behovet for kort avstand til målpunkt er stort, må man eksempelvis være villig til å betale mer for tjenesten enn betalingsviljen hos de som ikke har så stort behov, og da aksepterer en lengre gangavstand mot å betale mindre.

#### 4.4.2. Parkeringsanlegg

Takstregulering og drift av parkeringsplasser utenfor gategrunn og i P-hus er hjemlet i Parkeringsforskriften. Disse bestemmelsene gjelder likt for kommunen og konkurrerende private tilbydere av parkeringsplasser for allmenheten. I en slik sammenheng kan parkering betraktes som en næringsvirksomhet, og parkeringsvilkårene kan bestemmes fritt innenfor noe rammer for skiltingen osv.

I hovedsak er selve regelverket om hvordan regulering skal skje likt for plasser regulert etter skiltforskriften, og skilting etter reglene i parkeringsforskriften, men det er noe større rom for ulike former for reservering, rabattordninger osv. som ikke er tillatt etter skiltforskriften.

Parkeringshusene vil dekke et behov for korttidsparkering i sitt nærområde, men også tilrettelegge for noe lengre parkeringstider, og derved ha et marked i en litt større del av sentrumsområdet.

Parkeringshus i sentrumskjernen bør i utgangspunktet ikke ha langtidsutleie, men heller la brukerne betale per gang for den tiden de står parkert.

Parkeringspolitikken skal underbygge målene i transportpolitikken, hvor nullvekst i bilbasert persontrafikk inngår. Faste langtidsavtaler fører til at kundene til daglig i liten grad vurderer om de for eksempel skal kjøre til jobb, det koster ikke noe mindre om man benytter parkeringsanlegget 3 eller 4 dager i uken i stedet for 5. Betaling pr. gang gir et insentiv til å ikke kjøre på dager der man like gjerne kan gå, sykle eller ta bussen.

Dersom alle som kjører i dag unnlot å benytte bil til jobb én dag i uken (fire dager med bilkjøring i stedet for fem), vil antall arbeidsreiser med bil bli redusert med 20 %.

Avgiftspolitikken i et parkeringshus bør baseres på samme prinsipper som for gateparkering:

- For eksempel ikke mer enn 85 % og ikke under 60 % belegg i maksimaltiden
- Andelen langtidsparkering bør overvåkes slik at dette ikke går på bekostning av behovet for korttidsparkering. Hvis andelen langtidsparkering blir for høy, kan progresjonen i takstene skjerpes trinnvis til det er tilstrekkelig kapasitet tilgjengelig for korttidsparkering.

## 5. Referanseprosjekter

Vi vil trekke frem tre referanseprosjekter. Disse er eksempler på hvordan man kan håndtere parkering i en overgangssituasjon mellom bilbasert nåtid og en fremtid der grønn mobilitet dominerer, samtidig som man tar høyde for at man ikke kan forutsi hvor raskt endringene vil skje.

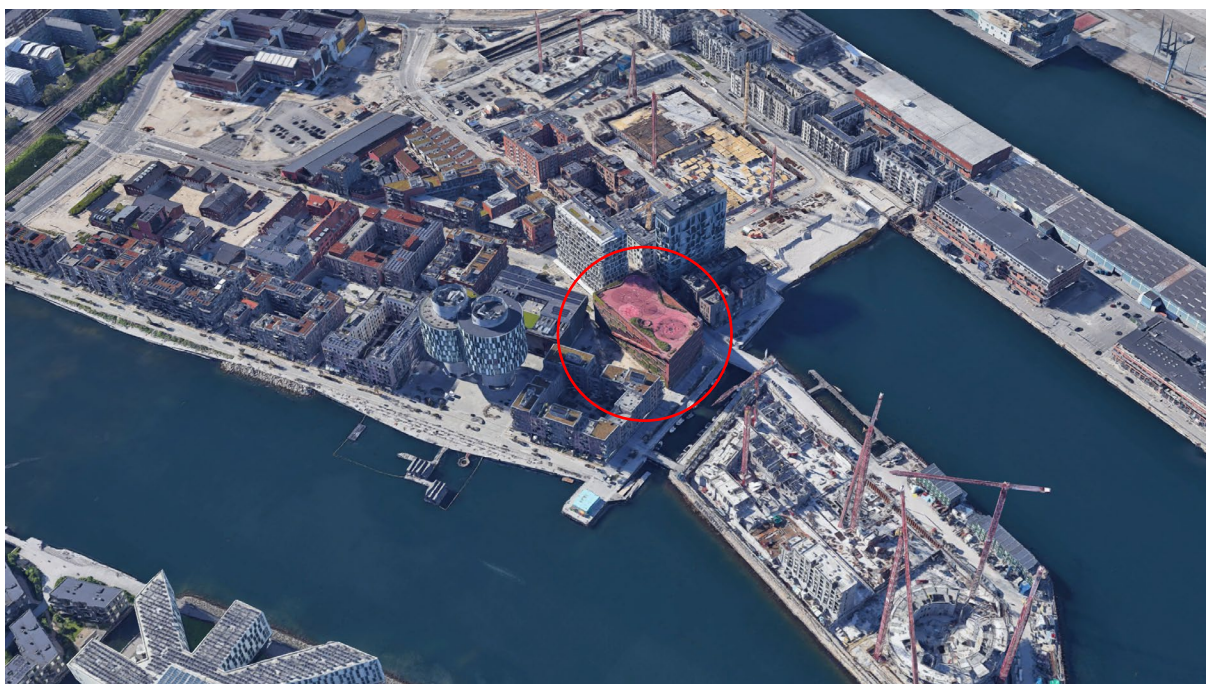
### 5.1. Nordhavnen og Lüders parkeringshus i København



Figur 5-1 Parkeringshuset Lüders i København. Bilde hentet fra det danske arkitektkontoret Jajas hjemmesider.  
<https://jaja.archi/>

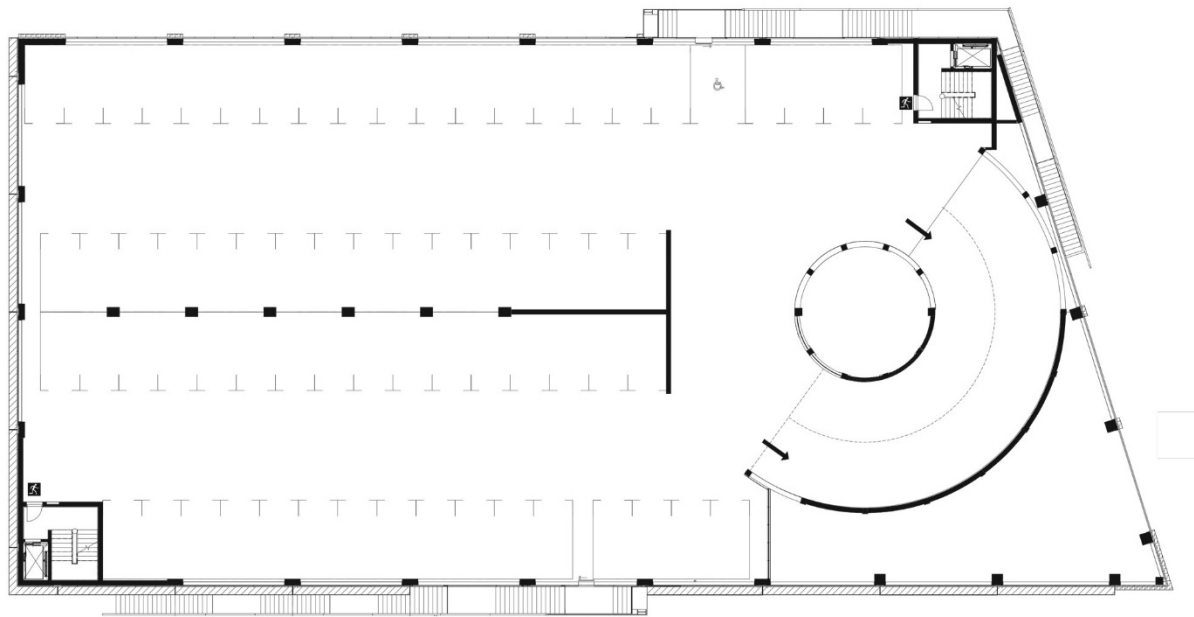
I byutviklingsområdet Nordhavnen i København er et av delområdene utviklet med et parkeringskonsept der all parkering for et stort antall boliger er organisert i ett felles

parkeringshus bygget over bakkeplan. Parkeringshuset har 490 plasser og er bygget med 7 etasjeplan. Førsteetasje har ikke parkering, men inneholder en gjenbruksstasjon og en større dagligvarebutikk. Taket har en aktivitetsplass ment for ungdom, med anlegg for fysisk aktivitet og sosialisering. Fasadene er utformet med perforerte plater som gir en uvanlig god estetikk til parkeringshus å være, og de to langfasadene har hver sin trapp som leder opp til taket slik at dette kan nås uten å gå via parkeringsanlegget. Det er heis til alle plan.



Figur 5-2 Parkeringshuset Lüders' beliggenhet i Nordhavnen. Bildeutsnitt hentet fra Google Maps

Referanseprosjektet er relevant for Jessheim fordi det er et godt eksempel på sambruk og at parkeringshus kan by på mer enn kun lagring av biler. Etableringen av dette parkeringshuset har ført til at alle øvrige bygninger i større grad har kunnet utformes tilpasset sitt program og sin tomt. Det at hver enkelt bygning ikke trenger å utstyres med kjøreport og rampe har økt fasadearealet som et tilgjengelig til utadrettet program i førsteetasjene. Ved at parkeringshuset er tilgjengelig for alle blir det enklere å tilrettelegge for at beboeres bilhold kan variere over tid, både ved at man slipper å kjøpe parkeringsplass om man skaffer en ekstra bil en periode, eller å sitte med en parkeringsplass man ikke får brukt dersom man ikke har bil.



Figur 5-3 Typisk parkeringsplan i Lüders parkeringshus i København. Merk rampe for toveistrafikk, to adskilte trappeløp og heiser til parkeringsanlegget i tillegg til to adskilte trappeløp til takplanet. Hentet fra det danske arkitektkontoret Jajas hjemmesider. <https://jaja.archi/>

## 5.2. Blichs gate p-hus på Strømsø i Drammen



Figur 5-4 Blichs gate parkeringshus i Drammen.

På Strømsø i Drammen er det etablert offentlig parkeringshus som er felles for flere funksjoner i byområdet. Parkeringshuset i Blichs gate har 339 parkeringsplasser fordelt over tre og et halvt plan. Deler av førsteetasjen er benyttet til to næringslokaler. Sammen med en relativt vellykket estetisk utforming av fasaden bidrar dette til at parkeringshuset passer godt inn i et gatemiljø. Parkeringshuset er plassert med god tilgjengelighet til overordnet vegnett.

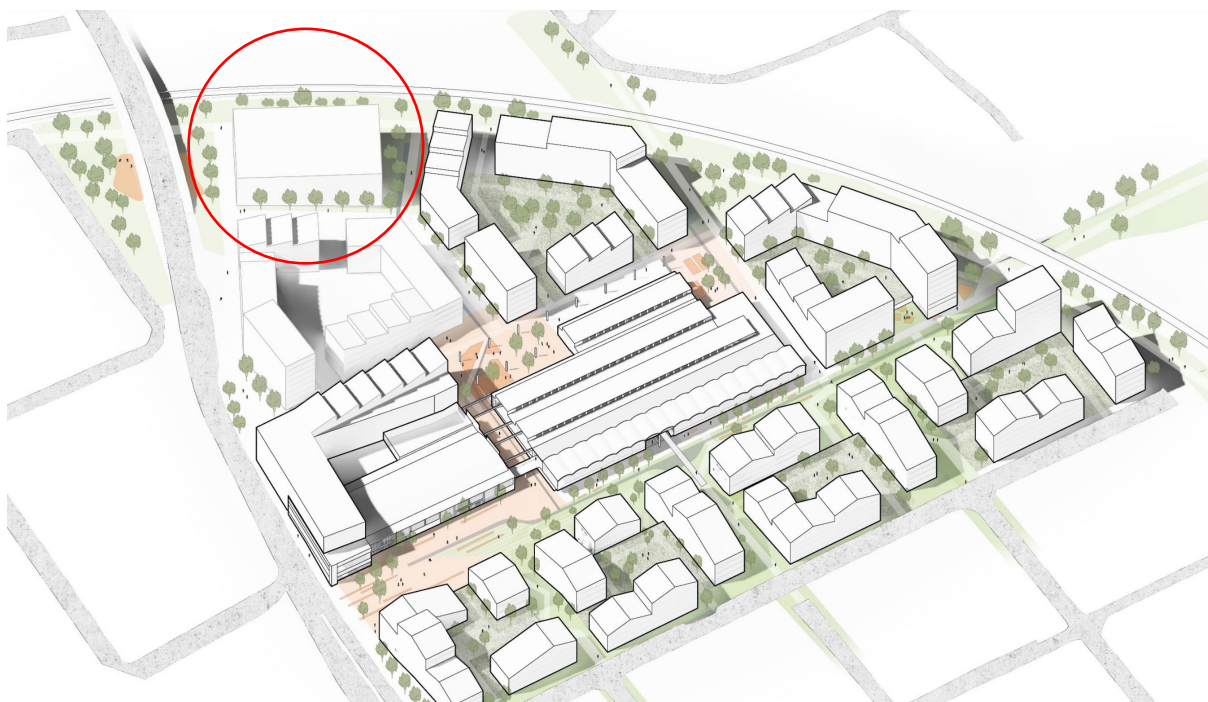
Etter vårt syn er dette parkeringshuset et godt eksempel på sambruk, fordi det dekker et stort antall funksjoner. Parkeringshuset avlaster øvrig parkering i området, og er nært nok til at det fungerer både som pendlerparkering til jernbanestasjonen, parkering for idrettsanlegg, museer og svømmehall, parkering for beboere og besøkende, samt parkering for ansatt ved virksomheter i byen.



*Figur 5-5 Blichs gate parkeringshus ligger innenfor gangavstand til både jernbanestasjon, idrettspark, videregående skole, museum og et stort antall boliger og arbeidsplasser.*

### 5.3. Sarpsborg - Pappen

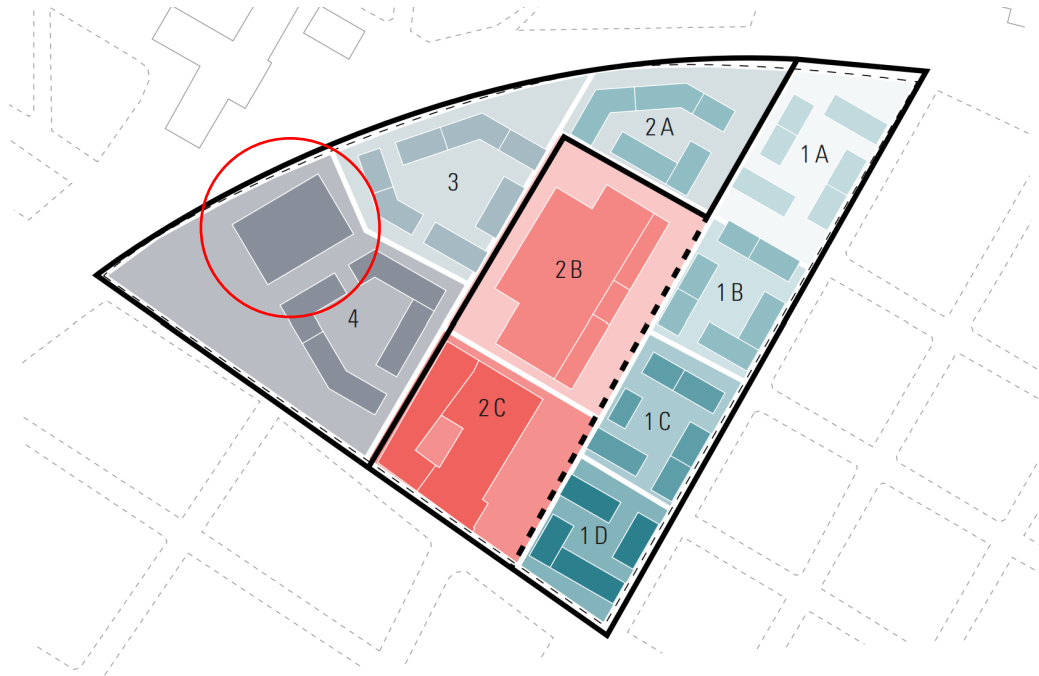
Pappen er et utviklingsområde i Sarpsborg. Dette er en tidligere fabrikk som skal bygges om til område for handel, servering, kontor og bolig. Vi har gitt råd om mobilitetsstrategi. Fra før har Jaja Architects sammen med Dyrvik arkitekter utarbeidet det vinnende konkurranseforslaget. I forslaget foreslår de å etablere et felles parkeringshus for hele området, og at dette bygges i siste byggetrinn.



Figur 5-6 Konkurranseforslag om Pappen i Sarpsborg. Utarbeidet av Dyrvik og Jaja arkitekter.

I mobilitetsstrategien vi utarbeidet for dette prosjektet foreslo vi å fordele parkering mellom parkeringskjellere og det frittstående parkeringshuset. Det var allerede klart at utbygger ønsket flere parkeringsplasser enn det parkeringshuset gav plass til. Det var også klart at prosjektet hadde en størrelse som gjør det nødvendig å bygge ut over flere år. Forslaget vårt var å etablere relativt få parkeringsplasser i de første tre byggetrinnene, bruke overflateparkering som buffer i byggetiden, og å se an behovet for parkeringshuset helt til slutt i prosjektet. Prosjektet er rettet mot kjøpere som flytter fra enebolig. Det er sannsynlig at disse har med seg to biler når de flytter inn, men at de vil redusere bilholdet over tid. Prosjektet ligger i gangavstand til bussterminal og sentrum i Sarpsborg. Fremgangsmåten med å se an behovet for parkering sikrer fleksibilitet. Dersom parkeringsbehovet fortsatt er til stede når siste byggetrinn påbegynnes kan

parkeringshuset bygges. Dersom parkeringsbehovet er redusert kan parkeringshuset erstattes med bebyggelse for næring eller handel.



Figur 5-7 Planlagte byggetrinn for Pappen. Parkeringshuset er planlagt bygget i siste byggetrinn.

Pappen-prosjektet og tilnærmingen vi har foreslått der viser et eksempel på hvordan man kan planlegge for parkering når det framtidige parkeringsbehovet er usikkert.

## 6. Konsepter for parkering

### 6.1. Konsepter

Basert på vurderingene i de foregående kapitlene og tilbakemeldinger fra arbeidsgruppen har vi konkretisert oss ned til tre konsepter. Disse konseptene er ment som grunnlag for videre diskusjon med arbeidsgruppen og internt i kommunen. Konseptene presenteres under. Anslag på antall plasser i hvert konsept er vist i Tabell 6-1.

#### 6.1.1. Konsept 0 – Utvide parkeringskapasiteten i Jessheim sentrum

Dette konseptet er et sammenligningsalternativ basert på det vi oppfatter som sannsynlig utvikling dersom dagens p-norm og vedtatte planer videreføres. Det innebærer at:

- Ormen Lange består
- pendlerparkeringen blir liggende som i dag
- parkeringskjeller bygges under S4 og S5 i tråd med dagens parkeringsnorm
- bygging av nytt parkeringshus under rådhusplassen

#### 6.1.2. Konsept 1 – Redusere parkeringskapasiteten i Jessheim sentrum

Dette konseptet viser hva som er mulig å få til med et mål om å redusere antallet parkeringsplasser i sentrumsområdet sammenlignet med i dag.

- Ormen Lange rives
- Det etableres et nytt parkeringshus nordøst for rådhuset
- Parkeringshus under rådhusplassen skrinlegges
- Ytterligere parkering i S4 løses i eksisterende p-hus på K3
- Parkering for S5 løses delvis i p-hus på K3 og delvis i nytt felles p-hus
- Det fjernes noe gateparkering og annen overflateparkering

#### 6.1.3. Konsept 2 – Opprettholde dagens parkeringskapasitet i Jessheim sentrum

Dette konseptet baserer seg på å opprettholde samme antall parkeringsplasser i sentrumsområdet som i dag, men at parkeringsplassene i stor grad flyttes til et nytt felles parkeringshus for blant annet å sikre sambruk.

- Ormen Lange rives
- Det etableres et nytt parkeringshus nordøst for rådhuset
- Parkeringshus under rådhusplassen skrinlegges

- Parkering for S4 løses i eksisterende p-hus på K3
- Parkering for S5 løses delvis i nytt felles p-hus og ved delvis etablering av et mindre p-hus på S5
- Det fjernes noe gateparkering og annen overflateparkering

Tabell 6-1 Eksempel på parkeringsregnskap for de tre konseptene.

|                                             | Konsept 0                                   | Konsept 1                                  | Konsept 2                                                   |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <b>Beskrivelse</b>                          | Tilbudet økes                               | Tilbudet reduseres                         | Tilbudet opprettholdes                                      |
| <b>Dagens situasjon</b>                     | 2000                                        | 2000                                       | 2000                                                        |
| <b>S4</b>                                   | Parkeringsnorm gir økning på 290 (430-140)  | Parkering løses i eksisterende p-hus i K3. | Parkering løses i eksisterende p-hus i K3.                  |
| <b>S5</b>                                   | Parkeringsnorm gir økning på 860 (1200-340) | Bygges kun med HC-parkering                | Nedskaleres til 150 p-plasser. Resten løses i felles p-hus. |
| <b>Nytt p-hus under rådhusplassen</b>       | Bygges med 150 plasser                      | Bygges ikke                                | Bygges ikke                                                 |
| <b>Ormen Lange</b>                          | Opprettholdes                               | Rives (-215)                               | Rives (-215)                                                |
| <b>Nytt felles p-hus ved Rådhuset</b>       | Bygges ikke                                 | Bygges med <b>350</b> plasser              | Bygges med <b>500</b> plasser                               |
| <b>Annen overflate- og gateparkering</b>    | Opprettholdes                               | Reduseres med 50 plasser                   | Reduseres med 50 plasser                                    |
| <b>Pendlerparkering<sup>12</sup></b>        | Opprettholdes                               | Flyttes inn i felles p-hus (-250)          | Flyttes inn i felles p-hus (-250)                           |
| <b>Sum fremtidig situasjon<sup>13</sup></b> | <b>3300 - 4800</b>                          | <b>1700</b>                                | <b>2000</b>                                                 |

Både Konsept 1 og Konsept 2 vil bidra til å frigjøre det meste av arealet som i dag benyttes til overflateparkering til utbygging. Begge konseptene forutsetter at en stor del av planlagt utbygging kan skje uten parkering på egen tomt. Reduksjon i parkeringskapasitet krever samtidig utbedring av gang- og sykkelveinettet og forbedring i kollektivtilbudet for å opprettholde tilgjengeligheten til Jessheim sentrum.

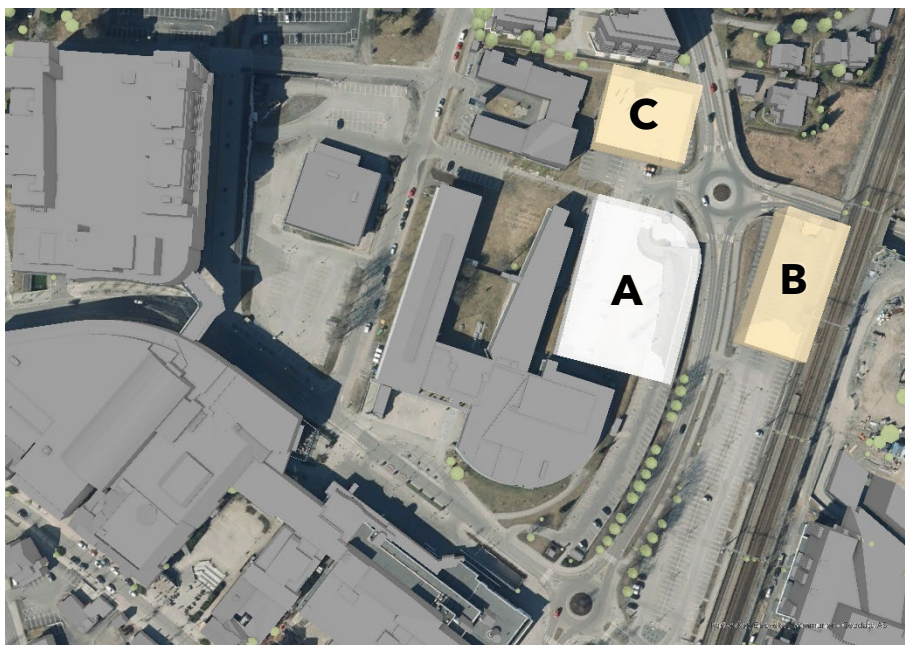
<sup>12</sup> Et alternativ på sikt kan være å omfordele dagens pendlerparkeringsplasser i Jessheim til andre stasjoner.

<sup>13</sup> Antall p-plasser i fremtidig situasjon er ment som et regneeksempel. Endring i utbyggingsformål og forskjellige tolkninger av dagens p-norm vil gi ulikt antall p-plasser i fremtidig situasjon. Innspill fra arbeidsgruppa indikerer at videreføring av dagens p-norm (Konsept 0) kan gi opp mot 4 800 p-plasser i fremtidig situasjon.

## 6.2. Volumstudie potensial for p-plasser på hver aktuell plassering

Vi har grovt vurdert potensialet for parkeringsplasser på tre plasseringer nordøst for Rådhuset. Denne plasseringen er valgt fordi den har egnet gangavstand til både utviklingsområdet S5, senteret, rådhuset med bibliotek, kulturhus og kino, pendlerparkeringen og bussterminalen. Plasseringen er den eneste innenfor vestre del av sentrumsområdet som også er gunstig med tanke på trafikkavvikling, og kan sees i sammenheng med en større utvikling av rådhuskvartalet/rådhusstaden i helhet.

Vi har sett på tre alternativer, vist i Figur 6-1. Illustrasjonen viser 6 etasjer, men i anslaget på antall plasser har vi vurdert etablering fra 4 til 6 parkeringsplan.



Figur 6-1 Alternativer for etablering av parkeringshus.

Tabell 6-2 Vurdering av tre alternativer for felles p-hus i Konsept 1 og Konsept 2<sup>14</sup>.

|                              | <b>Alt A</b>                                                                                                                      | <b>Alt B</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>Alt C</b>                                                                                                                                                                               |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Antall mulige plasser</b> | 400-750, avhengig av antall plan, om alle plan benyttes til parkering.                                                            | Opp mot 200, avhengig av løsning, grunnflate og antall plan.                                                                                                                                                                                                                                         | 150-250, avhengig av løsning og antall plan.                                                                                                                                               |
| <b>Fordeler</b>              | God atkomstsituasjon. Stort nok til at handel eller annet utadrettet program kan etableres på gateplan og til aktivitet på taket. | Kan etableres på område mindre egnet for bolig grunnet nærhet til vei og jernbane.                                                                                                                                                                                                                   | Kort avstand til S5 og god utnyttelse av restareal. Fordelaktig adkomst.                                                                                                                   |
| <b>Ulemper</b>               | Kan bli for dominerende i bybildet.                                                                                               | Avstandskrav fra jernbanen begrenser grunnflaten. Liten grunnflate gir uheldig planløsning og vanskeliggjør næring på bakkeplan. Vanskelig atkomsthald med dagens veinett. Begrenser muligheten for kollektivgate i Ringvegen. Liten grunnflate gir høy kostnad per p-plass da mye går bort i ramper | Lang avstand til ev. ny bussterminal. Liten grunnflate gir uheldig planløsning og vanskeliggjør næring på bakkeplan. Liten grunnflate gir høy kostnad per p-plass da mye går bort i ramper |

Kun alternativ A er stort nok alene. For Konsept 1 og Konsept 2 vil det derfor kun være aktuelt å enten etablere parkeringshus på plassering A, eller på både B og C. Alternativet kan det bygges et noe mindre anlegg på A i kombinasjon med enten C eller B. Dersom både B og C bygges, bør begge være åpne for allmennheten og ha prising som er felles for alle typer bruk. I praksis vil p-hus A brukes som boligparkering for S5 om natten og i

<sup>14</sup> Vi har lagt til grunn 25 m<sup>2</sup> pr. p-plass, inkludert ramper og søyler. Arealbehovet avhenger av størrelsen på etasjene og rampeløsninger.

helgen, og som ansattparkering for rådhuset på dagtid. P-hus B vil fungere som pendlerparkering og som buffer for senteret og generell besøksparkering til området.

Spesielt for alternativ A er at arealet stort nok til at det er mulig å etablere et parkeringshus som kan tilpasses etterspørsel og andre behov over tid:

1. Bygge et p-hus der man kan bygge på 2 etasjer/parkeringsplan ved behov.
2. Bygge et overdimensjonert p-hus i forhold til forventet fremtidig behov, hvor deler av bygget kan konverteres til f.eks. handel eller kontorvirksomhet.
3. Bygge et p-hus som kan demonteres og gjenbrukes, eller hvor bygningsdelene er laget for enkel gjenbruk. I dette inngår å bygge p-hus der en fløy/del kan rives for å gi plass til en bygning.

Det er tidligere utarbeidet en mulighetsstudie for kulturhus og utbygging på Rådhusomtå. Det er en klar fordel å se alternativ A i sammenheng med en helhetlig plan for hele eiendommen, slik at det kan tilpasses fremtidig bebyggelse.

Alle de tre volumene vil bli store, men vi forventer at området på sikt vil bygges ut med bebyggelse i seks eller flere etasjer, der bygningsvolumer som de som er vist i illustrasjonene her vil kunne passe inn.

Om alternativ A skal bygges ved dagens Rådhus er det viktig å vurdere byggeavstand og tilpasninger for at parkeringshuset ikke skal gi unødvendig stor negativ påvirkning verken på brukere og ansatte på Rådhuset og at ikke parkeringshuset blir for dominerende.

Det er uansett viktig at et eventuelt parkeringshus utformes bymessig, både når det gjelder terrengtilpasning, form og materialbruk. Dette kan f.eks. innebære at man sikrer adkomst til førsteetasjen fra terreng, inkluderer butikklokaler på gateplan, integrerer vegetasjon på tak eller fasader til parkeringshuset eller etablerer offentlige funksjoner som idrett eller oppholdsarealer på takflaten.

Konseptene kan sees på som en mulig løsning i et kort-mellomlangt perspektiv, og tar ikke hensyn til et helhetlige utvikling/utnyttelsespotensial for Jessheim. De vurderte klima- og kostnadskonsekvenser derfor må settes inn i en større sammenheng for å få et helhetlig perspektiv på effekten.

Felles for Konsept 1 og Konsept 2 er at de frigjør areal både i dag og i fremtiden. Vi ser for oss at både rådhusomtå og den eldste delen av senteret har mulighet for høyere utnyttelse i fremtiden.



Figur 6-2 Konseptene sett fra nord.



Figur 6-3 Konseptene sett fra sørøst.

## 7. Oppsummering og anbefaling

Ullensaker har mål om å være en grønn foregangskommune. Mobilitets- og byutviklingsstrategien for Jessheim er et viktig styringsdokument for planlegging og utvikling av Jessheim sentrum i en mer bærekraftig retning, tilrettelagt for byliv, aktivitet og miljøvennlig transport. Bilfri rådhusplass, videreutvikle deler av Storgata som bygate, samt stenging av en delstrekning på Ringvegen for å prioritere kollektivtrafikk vil begrense muligheten for gjennomkjøring i sentrum, og er sentrale grep for å oppnå ønsket effekt.

Det er høy etterspørsel etter utbyggingsarealer i Jessheim. Byutviklingsstrategien åpner for transformasjon og høy utnyttelse i deler av sentrumsområdet, slik at det forventes høy vekst i befolkning og arbeidsplasser fremover. Uten tiltak som begrenser bilkjøring vil planlagt utbygging føre til en kraftig trafikkvekst det kan bli utforende å avvike med dagens veisystem. Mer trafikk vil gi økt forsinkelse i veinettet og dermed påvirke fremkommeligheten for kollektivtransporten. I tillegg er det mindre attraktivt å gå og sykle langs veier med mye trafikk.

Strategien forutsetter en endring av dagens transporthierarki, ved at gående, syklende og kollektivtransport prioriteres før privatbil. Samtidig må det være tilstrekkelig parkeringskapasitet til at Jessheim fortsatt kan være tilgjengelig som regionalt handels- og tjenestesenter for beboere i det mer bilbaserte omlandet.

Det er relativt lavt belegg på mange av parkeringsplassene i Jessheim i dag. Videreføring av dagens parkeringsnormer for ny utbygging vil bidra til at denne trenden fortsetter eller forverres. Høye parkeringskrav i gjeldende parkeringsnorm for sentrum begrenser samtidig muligheten for fremtidig utbygging.

Trafikkanalyser gjort i forbindelse med mulighetsstudien viser at stenging av deler av Furusethgata for å opparbeide et bilfritt område på Rådhusplassen samt stenging av deler av Ringvegen mellom Furusethgata og Henrik Bulls veg for å prioritere kollektivtrafikk er gjennomførbart med dagens trafikkmengder. Stenging eller enveisregulering av deler av Storgata for å etablere bygate på strekningen i tillegg, vil kunne gi noe større trafikale konsekvenser på veinettet ellers i Jessheim, men vil være gjennomførbart med mindre kryssutbedringer i de største flaskehalsene. Trafikkanalysen viser samtidig at planlagt utbygging og videreføring av gjeldende p-norm vil føre til så stor trafikkvekst at disse endringene ikke lar seg gjennomføres uten store forsinkelser i veinettet. Det er derfor behov for tiltak for å begrense forventet trafikkvekst og håndtere parkeringssituasjon i

Jessheim på en mer fremtidsrettet måte enn i dag for å nå målene i Mobilitets- og byutviklingsstrategien.

Parkering er et effektivt virkemiddel for å regulere trafikkstrømmene og styre trafikkveksten i et byområde. Analyser gjort i forbindelse med mulighetsstudien viser at videreføring av dagens p-norm for planlagt utbygging i sentrum vil bidra til økt trafikkbelastning i Jessheim. I tillegg vil en stadig mindre andel av parkeringsplassene være kommunale, noe som begrenser kommunens muligheter til å føre en aktiv parkeringspolitikk, og dermed også de mulighetene som ligger i parkering som et trafikkregulerende styringsverktøy.

En utfordring ved bruk av parkeringstiltak er at det kan føre til «lekkasjer» til andre steder som motvirker effekten gjennom endret reisemål og at kommune kun kan regulere offentlige plasser. Parkeringstiltakene må følges opp med god tilrettelegging for å gå og sykle, samt et bedre kollektivtilbud inn mot Jessheim fra resten av kommunen.

I mulighetsstudien har vi sett på tre mulige utviklingsretninger for fremtidig parkeringstilbud i Jessheim sentrum. De tre konseptene illustrerer mulige utviklingsretninger og tilhørende konsekvenser, og er ment som grunnlag for diskusjon om videre veivalg for utvikling av Jessheim sentrum. Det er anslagsvis 2000 parkeringsplasser i Jessheim sentrum i dag.

Videreføring av dagens p-norm og vedtatte planer vil i teorien gi behov for å tilrettelegge for en økning på 1000 til 3000 nye parkeringsplasser i sentrum, i første rekke i parkeringskjellere. Dette gir et nettobehov for parkerings- og kjørearealer på i størrelsesorden 25-75 000 m<sup>2</sup>. Til sammenligning utgjør S4 drøyt 25 000 m<sup>2</sup> og S5 60 000 m<sup>2</sup>. Videreføring av gjeldene p-norm vil opprettholde dagens overdekning, og på sikt gi økt trafikkbelastning i Jessheim, og dermed også øke klimagassutslippet fra transport i kommunen. Et annet moment som taler for å endre gjeldene p-norm er at flere grunneiere har gitt uttrykk for at de ikke får solgt/leid ut de p-plassene som allerede er bygget, samt at de heller ikke har tilstrekkelig areal til å oppfylle p-normen på når de skal utvikle eiendommene sine.

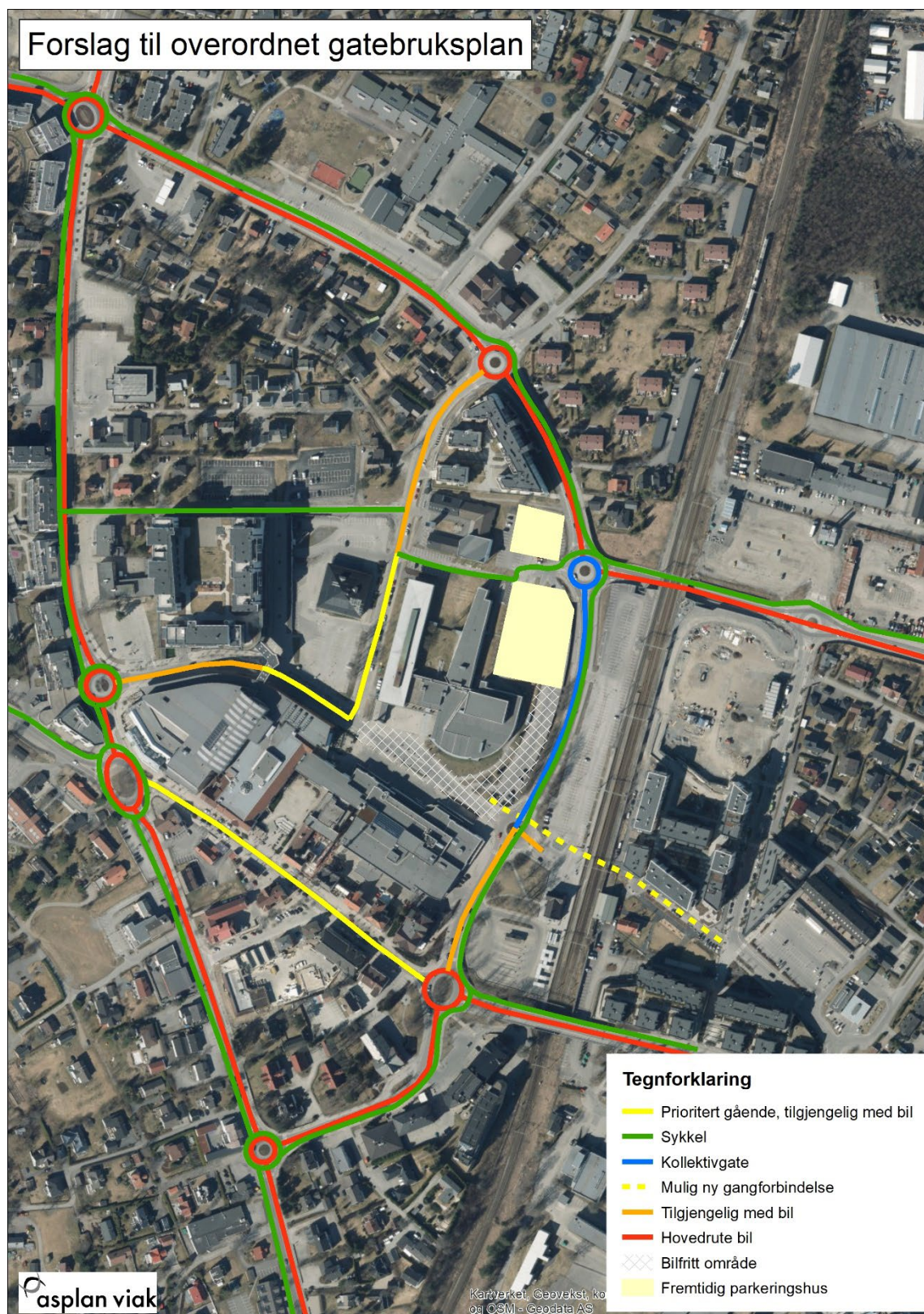
En alternativ strategi kan være å samle det meste av parkeringstilbudet i Jessheim i ett eller noen få parkeringshus som kommunen forvalter. Ulike brukergrupper vil ha varierende parkeringsbehov over døgnet. Dimensjonering av separate løsninger basert på hver enkelt brukergruppes maksimale behov gir stor restkapasitet. Ved å heller samle parkeringstilbudet på ett, eller noen få steder kan en legge til rette for sambruk og bedre utnyttelse av kapasiteten i anleggene. En annen konsekvens av å plassere parkeringen i felles parkeringshus fremover i kjeller under hvert enkelt bygg er at en da må gå et stykke

for å hente bilen. Denne avvisningseffekten gjør at mange da heller velger andre alternativ. På sikt vil dette kunne redusere parkeringsbehovet ytterligere ved at mange finner at en ikke trenger egen bil. En andel av parkeringsplassene bør reserveres for bildeleordninger for ytterligere å legge til rette for muligheten til å bo i og besøke Jessheim uten egen bil.

Beregning av klimagassutslipp i forbindelse med bygging viser 30-50 % høyere utslipp for parkering i kjeller kontra eget bygg på bakkeplan. Differansen avhenger av størrelsen på det separate anlegget.

Vi har vist noen mulige plasseringer for felles parkeringshus, men endelig kapasitet, utforming og plassering må detaljeres nærmere i videre planarbeid. Med dette som utgangspunkt har vi sett på ett scenario som går ut på å opprettholde dagens parkeringstilbud og ett hvor antall plasser reduseres i forhold til i dag. Løsningene vil bidra til å begrense eller redusere transportomfanget i Jessheim og dermed klimagassutslippet fra transport i kommunen.

Forslag til overordnet gatebruksplan for Jessheim er vist i Figur 7-1. Forslaget innebærer at biltrafikk ledes ut til overordnet veinett, mens sentrumsområdet prioriteres for gående og syklende. Det vil være mulig å kjøre gjennom sentrum og via vestre del av Furusethgata og Rådhusvegen og i Storgata, men gatene vil ha en utforming som gir lav hastighet og begrenset fremkommelighet for å signalisere at «bilen er gjest». Forslaget gir atkomst til alle større eksisterende parkeringsanlegg i kjeller, samt mulig nytt parkeringshus bak Rådhuset. Ringvegen stenges for biltrafikk mellom Furusethgata og Henrik Bulls vei og prioriteres for kollektivtrafikk, med mulighet for etablering av en gateterminal.



Figur 7-1. Forslag til overordnet gatebruksplan for Jessheim

## Vedlegg

- Vedlegg 1: Mulige konsepter for kjøremønster, utarbeidet til workshop 31.05.2022

## Vedlegg

# Vedlegg 1: Mulige konsepter for kjøremønster, utarbeidet til workshop 31.05.2022

I de ulike konseptene er det valgt å se på kjøremønster i Jessheim sentrum og hvordan dette kan løses.

## Trafikkmengder og kjøremønster

En konsekvens av å endre gatebruk og kjøremønster er økt belastning på omkring-liggende veier. Dersom man velger at det skal være lite trafikk i noen gater/veier, må man velge hvilke gater/veier hvor det tillates mer trafikk.

## 0-alternativet

**Dagens situasjon: Gatene og veiene i sentrum beholdes slik de er i dag.**

### *Kjøremønster*

Videreføring av dagens situasjon vil antagelig føre til at biltrafikken i sentrumsområdet økes i takt ved eventuell økning av parkeringsplasser og befolkningsvekst.

### *Parkering*

Videreføring av dagens parkering.

### *Overvann*

Utfordrende å si hvordan dette skal ivaretas, men det bør håndteres i henhold til overvannsanalysen for sentrumsområdet.



## Konsept 1

### Grep: Deler av Furusethgata blir bilfri og kollektivgata realiseres.

I dette konseptet legges det til rette for bilfri rådhusplass som er et viktig grep i utvikling av Jessheim sentrum.

Kollektivtrafikken prioriteres og det legges til rette for kollektivakse i Ringvegen i tråd med flere planer, blant annet mobilitets- og byutviklingsstrategien og Byplan for Jessheim.

Dette konseptet er kommunen kjent med ved at Furusethgata har vært stengt for gjennomkjøring, som et pilotprosjekt/mulighetsstudie.

#### *Kjøremønster*

Tiltaket kan føre til at trafikken som vanligvis går i Ringvegen og Furusethgata fordeles til omkringliggende veier, deriblant Storgata og Rådhusvegen. Dette avhenger av andre omkringliggende planer, som den nye omkjøringsveien, som vil ta noe av gjennomgangstrafikken gjennom sentrum.

#### *Parkering*

Tiltaket legger til grunn at Rådhusplassen stenges for biltrafikk. Det fører til at overflateparkeringen i forbindelse med Jessheim storsenter fjernes. Det samme gjelder inn- og utkjøring til Ormen Lange fra Rådhusplassen. I dette alternativet vil ca. 50 parkeringsplasser fjernes som konsekvens av gatebruken.

#### *Overvann*

I overvannsanalysen for Jessheim sentrum vises Rådhusvegen som en vei hvor det bør være overvannshåndtering. Dersom det tillates gjennomgangstrafikk fra Furusethgata via Rådhusvegen er det sannsynlig at det vil bli mindre plass til overvannshåndtering.



-  Soner uten gjennomgangstrafikk
-  Gater/veier som kan få økt biltrafikk
-  Gater/veier som ikke berøres direkte
-  Gater/veier som stenges for biltrafikk
-  Kollektivgate stengt for bil

## Konsept 2

**Grep: Deler av Furusethgata og hele Storgata stenges for gjennomgående biltrafikk. Deler av Ringvegen blir kollektivgate.**

I likhet med konsept 1 realiseres bilfri rådhusplass og kollektivgate. I dette konseptet legges det til rette for bilfri rådhusplass, som er et viktig grep i utvikling av Jessheim sentrum. Forskjellen mellom konsept 1 og 2 er at Storgata stenges for biltrafikk.

### *Kjøremønster*

I dette konseptet vil all gjennomgangstrafikk fra Algarheimsvegen forflyttes til Gotaasalleen. Videre vil virkningene for deler av Furusethgata og Rådhusvegen sannsynligvis være likt som i konsept 1.

### *Parkering*

Tiltaket legger til grunn at Rådhusplassen stenges for biltrafikk. Det fører til at overflateparkeringen i forbindelse med Jessheim storsenter fjernes. Det samme gjelder inn- og utkjøring til Ormen Lange fra Rådhusplassen.

I dette alternativet vil ca. 50 parkeringsplasser

### *Overvann*

I overvannsanalysen for Jessheim sentrum vises Rådhusvegen som en vei hvor det bør være overvannshåndtering. Dersom det tillates gjennomgangstrafikk fra Furusethgata via Rådhusvegen er det sannsynlig at det vil bli mindre plass til overvannshåndtering.



-  Soner uten gjennomgangstrafikk
-  Gater/veier som kan få økt biltrafikk
-  Gater/veier som ikke berøres direkte
-  Gater/veier som stenges for biltrafikk
-  Kollektivgate stengt for bil

## Konsept 3

**Grep: Broen over jernbanen (Algarsheimsvegen) og deler av Ringvegen blir kollektivgate. Deler av Furusetgata stenges for biltrafikk.**

I likhet med de foregående konseptene realiseres bilfri rådhusplass og kollektivgate i Ringvegen. I tillegg blir deler av Algarsheimsvegen kollektivgate.

### *Kjøremønster*

I dette konseptet vil all gjennomgangstrafikk (bil) fra Algarsheimsvegen forflyttes til Henrik Bulls veg og fremtidig omkjøringsvei. Fortsatt kjøremuligheter til Storgata og til stasjonen, men ikke for gjennomgangstrafikk. Det samme gjelder for Gotaasalleen.

### *Parkering*

Tiltaket legger til grunn at Rådhusplassen stenges for biltrafikk. Det fører til at overflateparkeringen i forbindelse med Jessheim storsenter fjernes. Det samme gjelder inn- og utkjøring til Ormen Lange fra Rådhusplassen.

I dette alternativet vil ca. 50 parkeringsplasser fjernes.

### *Overvann*

I overvannsanalysen for Jessheim sentrum vises Rådhusvegen som en vei hvor det bør være overvannshåndtering. Dersom det tillates gjennomgangstrafikk fra Furusetgata via Rådhusvegen er det sannsynlig at det vil bli mindre plass til overvannshåndtering.



-  Soner uten gjennomgangstrafikk
-  Gater/veier som kan få økt biltrafikk
-  Gater/veier som ikke berøres direkte
-  Gater/veier som stenges for biltrafikk
-  Kollektivgate stengt for bil

## Konsept 4

**Grep: Kollektivgate i Ringvegen ofres. Deler av Furusethgate, samt hele Storgata og Gotaasalleen stenges for gjennomgående biltrafikk.**

Forskjellen mellom dette konseptet og de foregående konseptene er at kollektivgate i Ringvegen ofres for å redusere trafikkbelastningen i Furusethgata, Storgata og Gotaasalleen.

### *Kjøremønster*

I dette konseptet vil all gjennomgangstrafikk (bil) fra Algarheimsvegen forflyttes til Ringvegen.

### *Parkering*

Tiltaket legger til grunn at Rådhusplassen stenges for biltrafikk. Det fører til at overflateparkeringen i forbindelse med Jessheim storsenter fjernes. Det samme gjelder inn- og utkjøring til Ormen Lange fra Rådhusplassen.

I dette alternativet vil ca. 50 parkeringsplasser fjernes.

### *Overvann*

I overvannsanalysen for Jessheim sentrum vises Rådhusvegen som en vei hvor det bør være overvannshåndtering. Dersom det tillates gjennomgangstrafikk fra Furusethgata via Rådhusvegen er det sannsynlig at det vil bli mindre plass til overvannshåndtering.



-  Soner uten gjennomgangstrafikk
-  Gater/veier som kan få økt biltrafikk
-  Gater/veier som ikke berøres direkte
-  Gater/veier som stenges for biltrafikk
-  Kollektivgate stengt for bil

## Konsept 5

### Grep: Storgata og Gotaasalleen stenges for biltrafikk. Deler av Ringvegen blir kollektivgate.

I dette konseptet ofres bilfri rådhusplass, mens Storgata og Gotaasalleen prioriteres for myke trafikanter. Kollektivtrafikken prioriteres og det legges til rette for kollektivakse i Ringvegen.

#### *Kjøremønster*

I dette konseptet vil trafikk flyttes til Furusethgata og Rådhusvegen.

#### *Parkering*

Inntil videre vil det være mulig å opprettholde dagens parkeringsareal.

#### *Overvann*

I overvannsanalysen for Jessheim sentrum vises Rådhusvegen som en vei hvor det bør være overvannshåndtering. Dersom det tillates gjennomgangstrafikk fra Furusethgata via Rådhusvegen er det sannsynlig at det vil bli mindre plass til overvannshåndtering.



-  Soner uten gjennomgangstrafikk
-  Gater/veier som kan få økt biltrafikk
-  Gater/veier som ikke berøres direkte
-  Gater/veier som stenges for biltrafikk
-  Kollektivgate stengt for bil

