

Fylkeskommunen og helhetlig KNUTEPUNKTUTVIKLING

- Arbeidsdeling og samspill for et godt resultat -



SLUTTRAPPORT FRA ARBEIDSGRUPPE FEBRUAR 2016

INNHold

FORORD	4
HOVEDPUNKTER OG ANBEFALINGER	6
1. INNLEDNING	8
2. HVA ER HELHETLIG KNOTEPUNKTUTVIKLING?	10
3. HVA KJENNETEGNET ET HELHETLIG KNOTEPUNKTPROSJEKT?	14
4. HVEM ER AKTØRENE? – OG HVILKE ROLLER OG ANSVAR HAR DE?	16
5. ULIKE MODELLER FOR ORGANISERING	23
6. FASENE I ET TYPISK PROSJEKT FOR KNOTEPUNKTUTVIKLING	25
 <i>VEDLEGG 1: AKTØRENES ROLLER</i>	
 <i>VEDLEGG 2: FYLKESKOMMUNENES ARBEID MED TRAFIKALE KNOTEPUNKTUTVIKLING</i>	
 <i>VEDLEGG 3: EKSEMPEL PÅ INTENSJONSAVTALE</i>	
 <i>VEDLEGG 4: VEILEDER TIL UTBYGGINGSAVTALER</i>	



FORORD

I stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 er fylkeskommunene gitt et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunkter for kollektivtrafikken og tilliggende områder.

Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel oppnevnte på møte 24.01.2014 en administrativ arbeidsgruppe bestående av representanter fra de åtte fylkene som utgjør Østlandssamarbeidet og de statlige transportetatene. Arbeidsgruppens arbeid tok utgangspunkt i følgende mandat:

- 1. Beskrivelse av de enkelte parters rolle og funksjon i knutepunktutvikling.*
- 2. Beskrivelse og diskusjon av fylkeskommunens rolle, ansvarsområder, «naturlige» hovedansvar / -aktører*
- 3. Anbefaling om fylkeskommunens framtidige rolle og ansvar*
- 4. Forslag til en «modell» for knutepunktutvikling, hvor bl.a. partenes rolle beskrives, ansvar og prosesser, forslag til avtaler m.v.*
- 5. Drift og vedlikehold av fellesfunksjoner og fellesarealer er erfaringsmessig et område med noen uklarheter. Det er derfor vesentlig at ansvar og finansiering for drift og vedlikehold blir avklart som en integrert del av utviklingsprosessen.*

Kontaktutvalget i Østlandssamarbeidet gav sin tilslutning til mandatet på møte 07.03.2014.

Arbeidet er deretter gjennomført i 2 faser:

Fase 1 (februar 2014-januar 2015)

I første fase ble blant annet fylkeskommunens og de øvrige partenes roller i utvikling av kollektivknutepunkter beskrevet. De foreløpige konklusjoner og anbefalingene ble presentert i arbeidsgruppens rapport "Knutepunkter for kollektivtrafikken og tilliggende områder" (januar, 2015).

Fase 2 (mars 2015 - februar 2016)

Kontaktutvalget i Østlandssamarbeidet behandlet rapporten i møte den 6. mars 2015, der man anmodet arbeidsgruppen om å videreføre sitt arbeid. Arbeidsgruppen ble bedt om å revidere rapporten og å...

".....legge større vekt på knutepunktenes betydning i areal- og transportplanleggingen i byer og tettsteder, og å gi synspunkter på hvordan knutepunktstrategier bør inngå i regionale planstrategier og kommunale og fylkeskommunale planer".

Foreliggende rapport har fått tittelen "Fylkeskommunene og helhetlig knutepunktutvikling" for å vise at arbeidet med kollektivknutepunkter handler om mer enn utvikling av trafikale kollektivknutepunkt. Rapporten omhandler også utvikling av nærings- og boligarealer, møteplasser for lokalbefolkningen etc. i tilknytning til kollektivknutepunktet.

Rapporten er utarbeidet av en arbeidsgruppe fra Østlandssamarbeidet og de statlige transportetatene NSB, Rom Eiendom, Jernbaneverket og Statens vegvesen. I arbeidet har det også blitt gjennomført et arbeidsverksted - innspillkonferanse 29. oktober 2015 - hvor kommunene bidro spesielt.

Alle fylkeskommunene på Østlandet har bidratt underveis i prosessen. I den siste fasen har arbeidsgruppen hatt følgende sammensetning:

NAVN	ORGANISASJON
Ellen Haug	ROM Eiendom AS
Marianne Hermansen	Jernbaneverket
Arne Jakobsen	NSB AS
Paul Høistad Berger	Statens vegvesen region Øst
Terje Pettersen	Moss kommune
Tone Bjørgen Wabakken	Hamar kommune
Kari Ottestad	Østfold fylkeskommune
Per Kvaale Caspersen	Vestfold fylkeskommune
Runar Stustad	Buskerud fylkeskommune
Magne Flø	Oppland fylkeskommune

Anders Wittrup og Siri Holmboe Høibo fra Analyse & Strategi AS og Jon Petter Arntzen fra Østlandssamarbeidets sekretariat har bistått arbeidsgruppen i forbindelse med utarbeidelsen av den nye rapporten.

1. februar 2016

Magne Flø
Leder av arbeidsgruppen

Runar Stustad
Arbeidsgruppens nestleder

MED KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER menes i denne utredningen steder der buss/tog/båt-ruter møtes og der det er lagt til rette for omstigning. Kollektivknutepunktet kan inngå i tettstedsutvikling, men kan også være et punkt langs en hovedvei der man bytter mellom ekspressbuss og lokalbuss selv om det ikke er tettsted. Samtidig finnes det mange tettsteder der man ikke kan bytte kollektivtransportmiddel (altså tettsted som ikke har/er kollektivknutepunkt.)

HOVEDPUNKTER OG ANBEFALINGER

Arbeidsgruppen har valgt å ta utgangspunkt i anbefalingene som ble gitt i ØS-rapport Knutepunkter for kollektivtrafikken og tilliggende områder (januar, 2015) - slik at fylkeskommunene i fremtiden kan ta et sterkere ansvar for å sikre helhetlig knutepunktutvikling.

I den nye rapporten er aktørenes roller og ansvar presisert og nyansert ytterligere - i tillegg til at rapporten legger større vekt på knutepunktenes betydning i areal- og transportplanleggingen i byer/tettsteder.

For å lykkes med helhetlig knutepunktutvikling, mener arbeidsgruppen at man må fokusere på følgende tre hovedutfordringer.

1. UTPEKING AV VIKTIGE STAMRUTER OG KNUTEPUNKT

Fylkeskommunene har ansvar for å utpeke de viktigste stamrutene for kollektivtransport (tog, buss og båt) og de viktigste kollektivknutepunktene i eget fylke, jf. NTP for 2014-23.

- Fylkeskommunene bør utarbeide eller ajourføre oversikter over de viktigste kollektivknutepunktene i eget fylke med deres status (betydning og standard). Dette kan ses i sammenheng med regional planstrategi, regionale areal- og transportplaner eller en regional kollektivtransportplan. Slike oversikter vil danne grunnlag for hvilke kollektivknutepunkt som skal utvikles - med eller uten fylkeskommunens deltagelse.
- Utpekingen av viktige stamruter og knutepunkter bør skje i tett dialog med transportutøvere, administrasjonsselskap, Jernbaneverket, kommuner og Statens vegvesen.

For nærmere omtale vises det til kapittel 4.

2. ROLLEAVKLARING KNYTTET TIL UTVIKLING AV ENKELTE KNOTEPUNKT

Fylkeskommunen har et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utvikling av de enkelte knutepunktene og tiliggende områder. Spesielt i de innledende fasene har fylkeskommunen en viktig rolle som koordinator og pådriver av arbeidet. Dette betyr ikke at fylkeskommunen behøver å være prosessansvarlig.

- Knutepunktprosjekter er forskjellige - og organisasjonsmodellen kan variere fra prosjekt til prosjekt. Det må derfor gjennomføres rolleavklaring for hvert enkelt kollektivknutepunkt. Fylkeskommunen bør ta et særlig ansvar for å initiere samarbeid der hvor lokal busstrafikk er involvert.
- Rolleavklaringen må skje tidlig i prosessen, og det er viktig at prosessansvaret legges til en aktør som enten har det mest betydelige ansvaret for tiltaket, har stor interesse av det, har plankapasitet og prosesskompetanse - eller ut fra en samlet vurdering av disse momentene.
- Kommunene er arealmyndighet og behandler kommunedelplaner/reguleringsplaner. Kommunene bør derfor gis en sentral rolle i utviklingen av kollektivknutepunktene og tiliggende områder.
- Når kollektivknutepunktet ligger til og er en del av fylkesvegene, bør fylkeskommunen lede utviklingsprosessen.

For nærmere omtale vises det til kapittel 4 og 5

3. OPERATIV GJENNOMFØRING AV KNOTEPUNKTPROSJEKT

Utvikling av de konkrete kollektivknutepunktene kan inndeles i følgende prosjektfaser:

- Fase 1: Avklaringsfasen
- Fase 2: Planfasen
- Fase 3: Utbyggingsfasen
- Fase 4: Drifts- og vedlikeholdsfasen

Det er svært viktig at alle aktørene er innforstått med at et knutepunktprosjekt både handler om å utvikle et velfungerende trafikknutepunkt og om helhetlig by-/stedsutvikling. Kommunen er planmyndighet med ansvar for overordnede planer, planbehandling og by/-tettstedsutvikling.

- Det anbefales at det utarbeides en overordnet utviklingsstrategi for knutepunkter med mange aktører for å vise helheten og ønsket utvikling på kort og lang sikt.
- Det bør utarbeides en samarbeidsavtale knyttet til ansvarsdeling, framdrift og finansiering av utviklingsarbeidet før prosjektet igangsettes. I avtalen bør man inkludere alle som er brukere av kollektivknutepunktet, og de som driver arealutvikling, boligutvikling og næringsutvikling i knutepunktets influensområde.
- Avtaler om finansiering av utbygging, eierskap og fremtidig drift bør inngå som en viktig del av alle kollektivknutepunktprosjekter. Alternative modeller er omtalt i utredningen.
- Fylkeskommunene bør delta aktivt i utviklingsarbeidet knyttet til kollektivknutepunktene og tiliggende områder, både med transportfaglig og planfaglig kompetanse.
- Fortetting av arbeidsplasser, handel og boliger rundt kollektivknutepunkt vil bidra til økt bruk av kollektivtransport. Det er derfor svært viktig å involvere næringslivs- og boligutviklere i planleggingsarbeidet, spesielt der hvor kollektivknutepunktet inngår i et tettsted.

For nærmere omtale vises det til kapittel 6

1. INNLEDNING

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontransporten i de største by- og tettstedsområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å oppnå dette må kollektivtilbudet utvikles slik at det framstår som et effektivt, komfortabelt og økonomisk alternativ til det å bruke egen bil.

Helhetlig knutepunktutvikling handler om mer enn utvikling av selve stasjonen eller området der kollektivtrafikken møtes. Det handler også i mange tilfeller om by- og tettstedsutvikling. Knutepunkter for kollektivtrafikken må lokaliseres og utvikles på en måte som gjør kollektivtilbudet tilgjengelig og attraktivt for de reisende. Omkringliggende områder må utvikles på en måte som gjør kollektivtransport til et attraktivt og konkurransedyktig alternativ til bil.

Utvikling av gode knutepunkter er ikke enkelt, og et underlagsdokument til NTP avdekker store organisatoriske hindringer og finansieringsutfordringer for å få realisert den ønskede knutepunktutviklingen¹.

Fylkeskommunene har et særlig regionalt ansvar for å følge opp at kommunene har arealplaner som bygger opp om klima- og miljøhensyn, og at disse samordnes med investeringer og planlegging av infrastrukturtiltak for kollektivtransport. Denne rapporten legger derfor større vekt på å definere fylkeskommunens ansvar og knutepunktenes betydning i areal- og transportplanleggingen i byer og tettsteder. Rapporten gir også innspill til hvordan knutepunktutvikling bør inngå i regionale planstrategier - og kommunale og fylkeskommunale planer.

Det er ønskelig å unngå «gråsoner» når man skal utvikle et knutepunktsprosjekt. I rapporten drøftes fire tema som oppfattes som sentrale i forbindelse med helhetlig knutepunktutvikling - og hvilke grep som bør tas for å bidra til bedre struktur i arbeidet med utvikling av knutepunkter. Disse er:

1. Viktigheten av å innta et helhetlig perspektiv til knutepunktutvikling.
2. Fylkeskommunens ansvar for knutepunktutvikling i et regionalt areal- og transportutviklingsperspektiv. Begrepet «rolleavklaring» problematiseres med spesielt fokus på hva det innebærer for fylkeskommunene å ha et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utvikling av knutepunktene og tiliggende områder, slik kap. 9.5.5 i NTP 2014-2023 peker på.
3. Rollefordeling; hvilke roller, ansvar og oppgaver de ulike aktørene har i et prosjekt for knutepunktutvikling.
4. Eksempler for hvordan prosessen kan organiseres og planlegges innenfor de ulike fasene av et prosjekt for knutepunktutvikling.



Det handler også i mange tilfeller om by- og tettstedsutvikling

DENNE RAPPORTEN SKAL GI:

- økt kunnskap om helhetlig knutepunktutvikling
- synspunkter på hvordan knutepunktutvikling kan inngå som en del av fylkeskommunens areal- og transportplanlegging
- kunnskap om roller og ansvarsfordeling, og hvordan dette kan bidra til mer effektive knutepunktprosesser
- kunnskap om organisering og gjennomføring av prosjekter for knutepunktutvikling
- råd til fylkeskommunene om hvordan de bør engasjere seg for å sikre en god utvikling av kollektivknutepunktene

¹Nasjonalt transportplan (NTP) 2014-2023, Effektive knutepunkter, persontrafikk.



2. HVA ER HELHETLIG KNUTEPUKNTUTVIKLING?

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontransporten i de største by- og tettstedsområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å oppnå dette må kollektivtilbudet utvikles slik at det framstår som et effektivt, komfortabelt og økonomisk alternativ til det å bruke egen bil.

Begrepet knutepunkt brukes på mange ulike måter og i ulike sammenhenger. Byplanleggere bruker knutepunkt som utgangspunkt for by- og tettstedsutvikling, men begrepet brukes også innen godshåndtering. Knutepunkt for persontransport brukes både om større bytte- og målpunkt og om steder hvor to busslinjer møtes. Med knutepunkt i denne rapporten menes regionale og større lokale punkter i kollektivnettet, som både er byttepunkt og målpunkt for kollektivreiser.



Med knutepunkt i denne rapporten menes regionale og større lokale punkter i kollektivnettet, som både er byttepunkt og målpunkt for kollektivreiser.

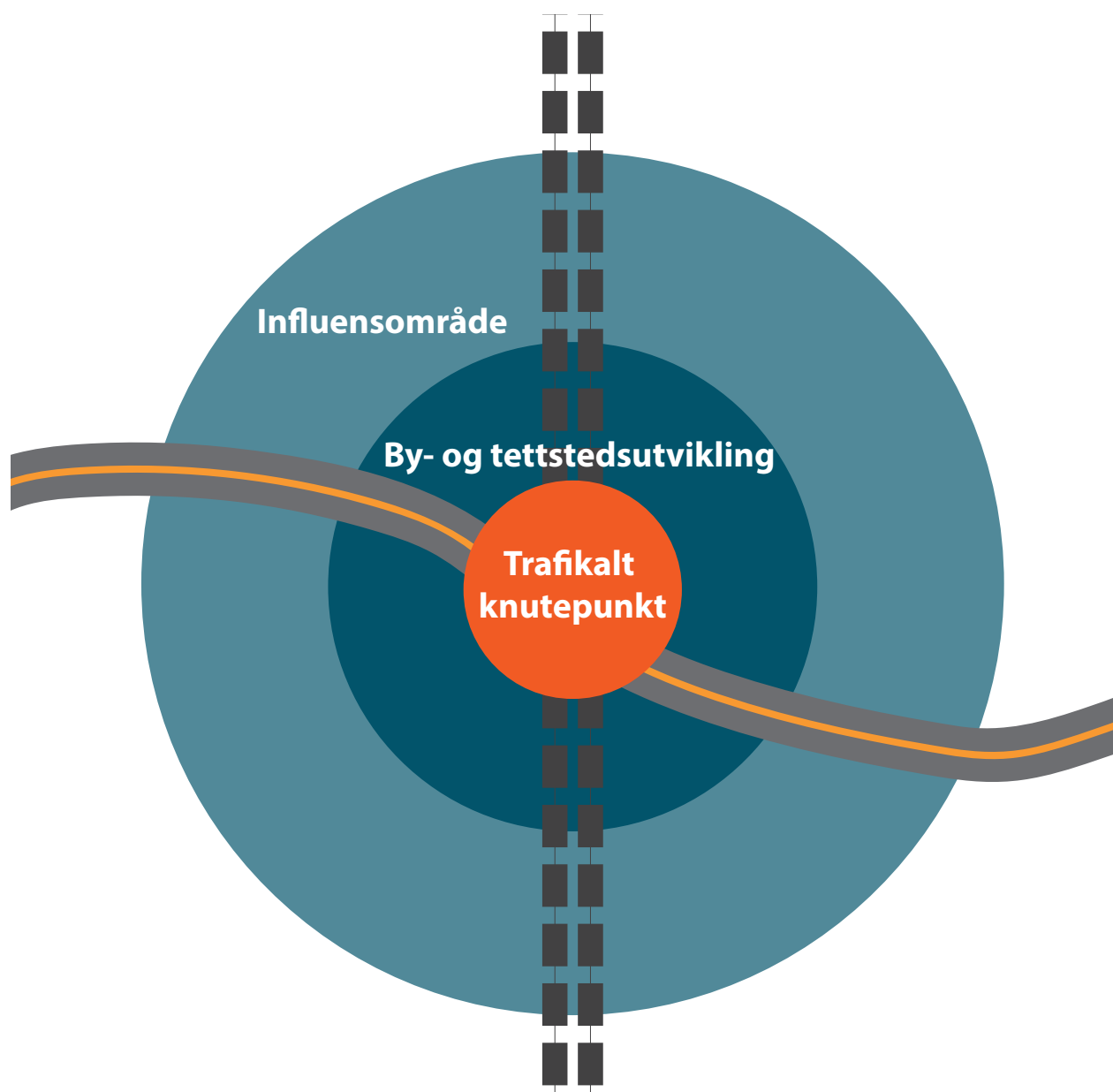
God by- og tettstedsutvikling vil variere fra sted til sted, men generelt sett handler det om at det i størst mulig grad tilrettelegges for en arealutvikling som bygger opp under målene om at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel

og gange. Fortetting av boliger og arbeidsplasser ved knutepunktene vil være viktig i så måte. Forskning viser at de som bor eller jobber nær et knutepunkt er hyppigere brukere av kollektivtransport enn andre.

Helhetlig knutepunktutvikling må ses i sammenheng med de siste årenes forsterkede satsing på kollektivtransport. En helhetlig tilnærming til utvikling og drift av trafikkknutepunkt er avgjørende for å øke markedsgrunnlaget for kollektivtrafikken. Det er en tverrpolitisk erkjennelse av at hvis klimaforlikets mål skal innfris, må areal- og transportplanlegging med tilhørende virkemidler samordnes bedre. Dermed blir helhetlig knutepunktutvikling avgjørende for å nå nasjonale og regionale mål om lavere klimagassutslipp, samtidig som man bidrar til vellykket by- og tettstedsutvikling.

Ved «riktig» by- og tettstedsutvikling vil knutepunktene også bli gode møteplasser for byens/ tettstedets innbyggere. I knutepunktprosjekter vektlegges derfor både utvikling av infrastruktur i selve knutepunktet og en tilsvarende arealutvikling i en radius på ca. 500 meter fra knutepunktet². Akseptabel gangavstand vil variere avhengig av knutepunktets influensområde, og kan overskride 500 meter avhengig av type kollektivknutepunkt, tiliggende områdes tetthet, og størrelse.

²ROM Eiendom (2014). Effektiv knutepunktutvikling - Metoder og modeller for utvikling av gode knutepunkter.



Figur 1: Trafikalt knutepunkt i sentrum med jernbanespor og vei gjennom. By- og tettstedsutvikling skjer rundt det trafikale knutepunktet. Influensområdet er større enn dette. Illustrasjon: Analyse & Strategi, basert på Jernbaneverket 2013: Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene Delprosjekt: Planveileder for byområder og knutepunkter

En rekke statlige dokumenter har klare forventninger og peker på behovet for en bedre samordning av areal- og transportplanlegging:

- I nasjonal transportplan (NTP) slås det fast at kollektivknutepunkter er en nødvendig del av et godt kollektivtilbud, og at disse bør være utgangspunkt for utbyggingsmønstre og regional utvikling.
- I regjeringens handlingsplan for kollektivtransport (2014) er det i byer og større tettsteder forutsatt at arealene ved kollektivknutepunkter først og fremst bør utnyttes til bolig- og næringsformål med høy utnyttelsesgrad. Innfartsparkering bør prioriteres for de som ikke kan gå, sykle eller reise kollektivt til knutepunktet. Handlingsplanen omtaler knutepunkt-utviklingen tilknyttet InterCity-utbyggingen på Østlandet spesielt. Planen forutsetter at det blir tilrettelagt for en intensiv arealbruk rundt stasjonene - med høy utnyttning av arbeidsplasser og boliger.
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging

Fylkeskommunale planstrategier og areal- og transportplaner³ peker også på viktigheten av å se arealutvikling i sammenheng med kollektivtransport.

Utvikling av gode knutepunkter krever samspill mellom mange aktører. Størrelse, omfang og organisering av et knutepunktprosjekt er avhengig av knutepunktets lokalisering og hvilken funksjon det skal ha. For større knutepunkter i byer og tettsteder vil bolig og næringsutvikling utgjøre helt sentrale elementer i utviklingen av områder rundt kollektivknutepunktet. På mindre steder vil det i mange tilfeller primært handle om et effektivt omstigningspunkt for kollektivtrafikken.

Denne rapporten har en bred tilnærming og omfatter derfor kollektivknutepunkter av ulike typer og størrelser. I dagligtale opptrer kollektivknutepunkter

med en rekke forskjellige betegnelser. Noen eksempler fra Østlandsområdet er disse:

- Oslo Bussterminal
- Knutepunkt Kongsberg
- Lillehammer skysstasjon
- Asker stasjon
- Drammen rutebilstasjon
- Nesoddtangen brygge

Knutepunktutvikling er en sentral strategi innenfor, by- og tettstedsutvikling og transportplanlegging. Uttrykket har sitt utspring i begrepet «kollektivknutepunkt». Et kollektivknutepunkt er definert som et kollektivstopp hvor det skjer utveksling mellom to eller flere kollektive transportruter/-systemer. I denne rapporten har begrepet en mer utvidet forståelse: I rapporten ses det på steder som egner seg for en urban utvikling og som kan utvikles i henhold til overordnede føringer om en samordnet areal- og transportplanlegging.

Som nevnt innledningsvis til dette kapittelet finnes det ulik bruk av begrepet knutepunkt. I og med at denne rapporten omtaler mer enn det som regnes som det trafikale knutepunktet, forutsetter det en bred definisjon av hva knutepunktet skal bidra til:

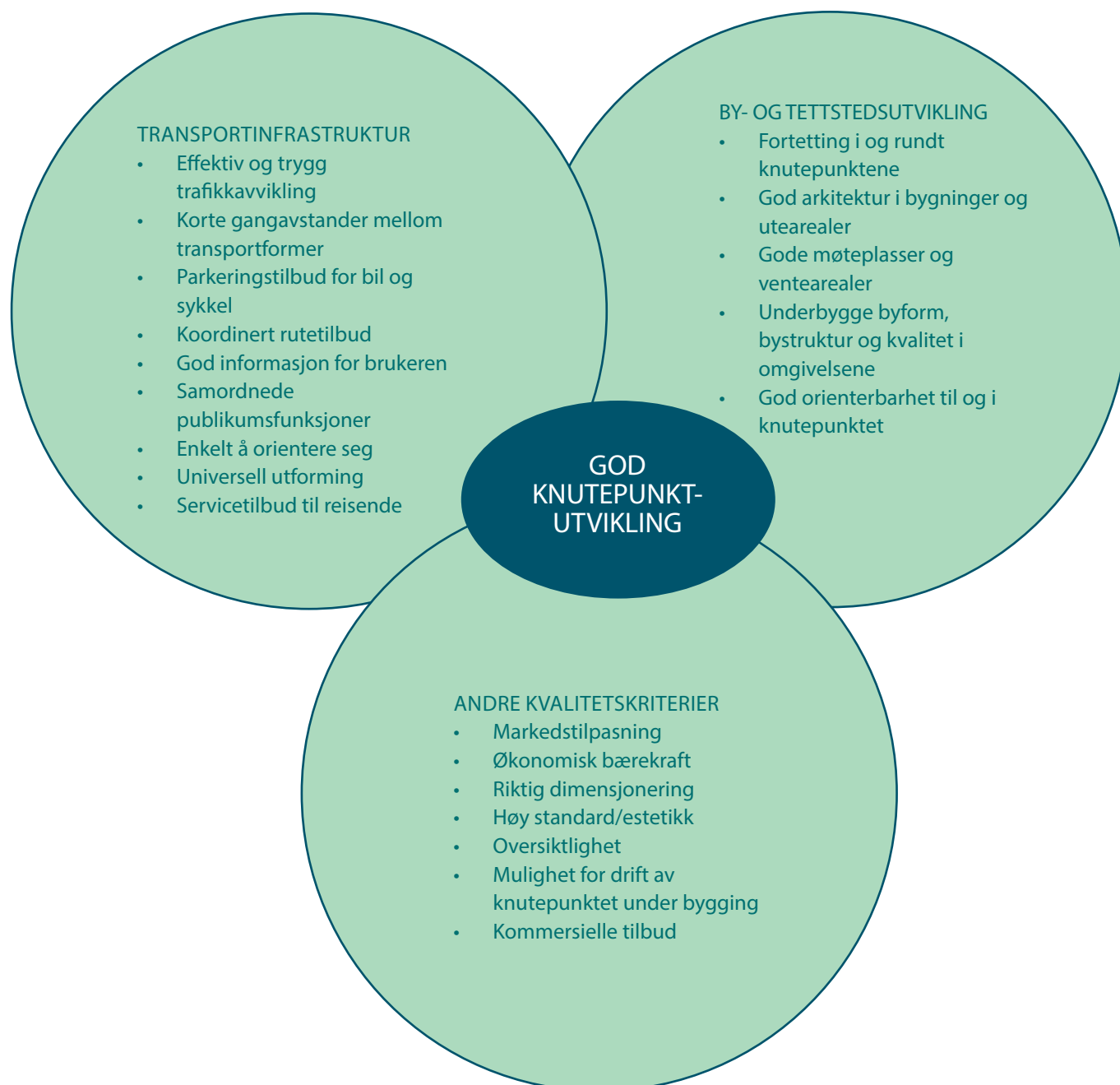
- Utvikle og forvalte stasjoner med tilbud til de reisende
- Gi god omstigning mellom kollektivmidler og god tilgjengelighet for gående og syklister
- By- og tettstedsutvikling i stasjonens influensområde (der det er marked for utbygging)

Arbeidsgruppen anbefaler også at fylkeskommunene tar utgangspunkt i denne brede definisjonen. ROM Eiendom utdyper dette i sin rapport om effektiv knutepunksutvikling, og illustrasjonen på neste side er en omskriving av ROM Eiendom sine prinsipper om riktig byutvikling, omstigningsmuligheter og møteplasser.

³ Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015), Regional plan for bærekraftig arealpolitikk i Vestfold (2014), Regional plan for samordna areal og transport i Telemark (2015-2025), Planprogram Regional areal- og transportplan for Buskerud, Østfold mot 2050, Regional planstrategi for Oppland 2012-2016, Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportutvikling (SMAT) i 6 by og tettsteder og 2 næringsområder i Hamarregionen 2009 – 2030.



Figur 2: God knutepunktutvikling handler om god by- og tettstedsutvikling, god transportinfrastruktur, og en rekke andre kvalitetskriterier. Illustrasjon: Analyse & Strategi, basert på Roms prinsipper om god knutepunktutvikling i ROM Eiendom (2014). Effektiv knutepunktutvikling- Metoder og modeller for utvikling av gode knutepunkter.



3. HVA KJENNETEGNER ET HELHETLIG KNUTEPUNKTPROSJEKT?

Et helhetlig knutepunktprosjekt omfatter flere aktører/partner med ulike interesser, mål og ressurser. Ansvar for å utvikle knutepunkter som bidrar til samordnet areal- og transportplanlegging, bærekraftig byutvikling og sømløse kollektivreiser er ikke plassert hos én aktør. Det er som beskrevet i NTP et fellesprosjekt som involverer statlige, regionale, kommunale og private aktører som har virkemidler innenfor areal- og transportplanlegging.

Samspill og samordnet innsats for knutepunktutvikling er nødvendig og avgjørende for effektiv ressursutnyttelse, og for et godt tilbud til de kollektivreisende. Det er ingen av de involverte partene som kan løse alle utfordringer alene. Knutepunktutvikling forutsetter derfor utstrakt samarbeid, involvering og koordinering av prosjekter som ikke er sammenfallende i tid, og arbeidet strekker seg over flere planfaser og forvaltningsnivåer. Dette utfordrer både etablerte forvaltningsgrenser og dagens arbeidspraksis, hvor fokuset langt på vei er rettet mot å løse egne arbeidsoppgaver⁴. Utfordringer, muligheter og mål må avklares. Helhetsbildet må klarlegges så tidlig som mulig, slik at ingen av partene sub-optimaliserer ut fra en begrenset problemforståelse.

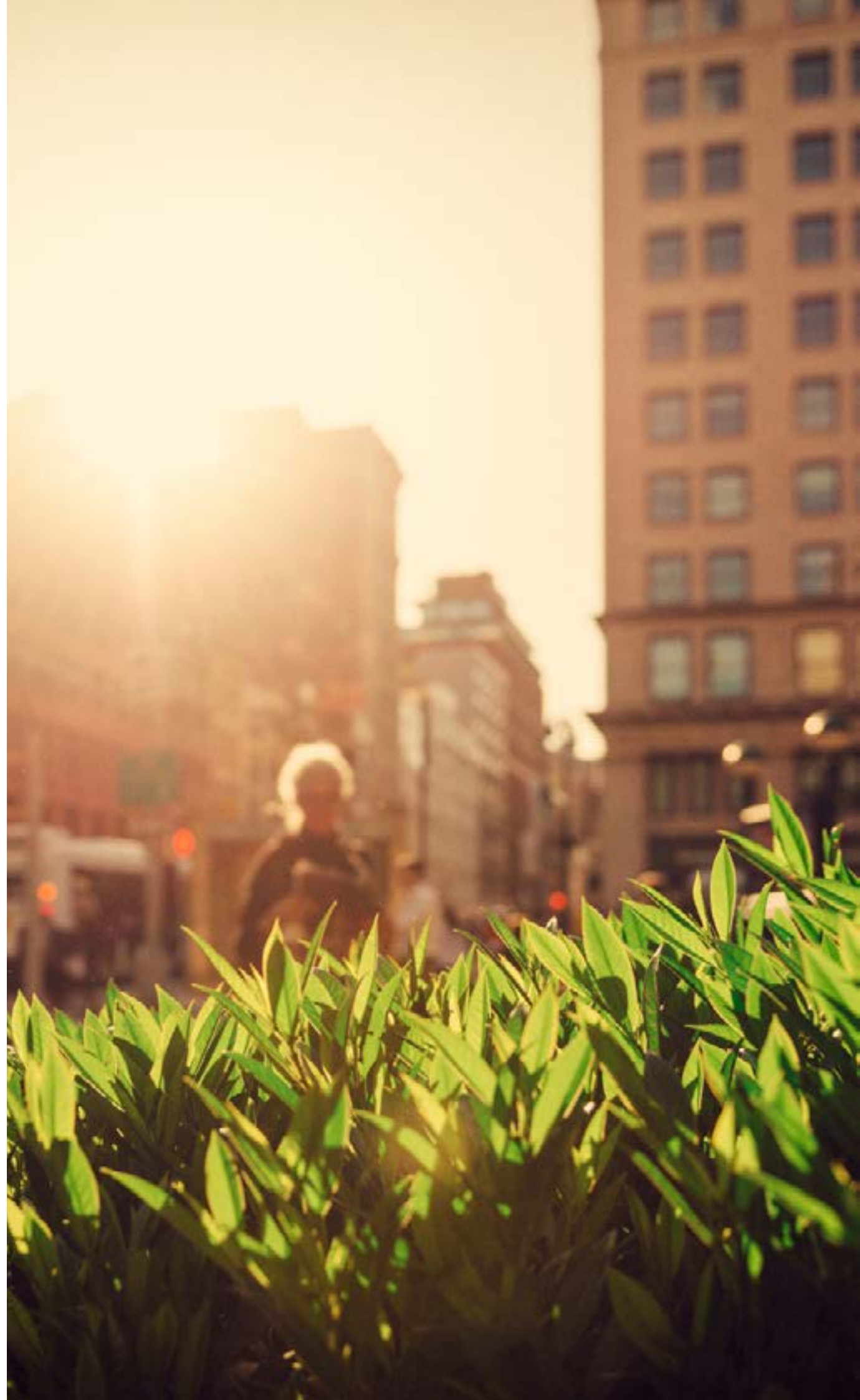
Planlegging og utvikling av knutepunkter innebærer kommunikasjon og forhandlinger mellom flere parter. Partene som til sammen skal utvikle knutepunktet kan ha ulike interesser, mål, plan- og realiseringsressurser og finansieringsformer. Det kan derfor være utfordrende å samles om én løsning og å realisere denne. En spesiell utfordring for knutepunktene i by- og tettsteder er at arealene ofte er begrensede, og at arealene ønskes brukt til ulike funksjoner som kan være konkurrerende.

I forbindelse med Østlandssamarbeidets seminar om knutepunktutvikling (29.10.2015) var det en klar og tydelig tilbakemelding fra deltakerne om at prosjekter for knutepunktutvikling i alt for stor grad bærer preg av mangel på samordning. Det er gjennomgående uklare rolle- og ansvarsavklaringer. Det er derfor avgjørende at alle drar i samme retning og at det settes av tilstrekkelige ressurser til innledende planlegging, prosjekt- og prosessledelse.



Det er ingen av de involverte partene som kan løse alle utfordringer alene.

⁴Jernbaneverket 2013: Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene Delprosjekt: Planveileder for byområder og knutepunkter



4. HVEM ER AKTØRENE?

- OG HVILKE ROLLER OG ANSVAR HAR DE?

Parter som ofte er aktører ved utvikling av et knutepunkt er: kommunen, fylkeskommunen (inkl. administrasjonsselskap), Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB, ROM Eiendom, kommersielle eiendomsutviklere, samt busselskapene og andre brukergrupper. Disse aktørene har ulike roller og ulikt ansvar i knutepunktprosjekter.

Roller og ansvar i knutepunktprosjekter



Figur 3: Oversikt over aktører og ansvarsområder i et prosjekt for helhetlig knutepunktutvikling. Illustrasjon: Analyse & Strategi og Rom eiendom v/ Ellen Haug

De ulike aktørenes ansvarsområder, mandater og virkemidler er avgjørende for hvilke roller de kan og bør ha i et prosjekt for knutepunktutvikling. Helhetlig knutepunktutvikling handler både om selve utviklingen av det trafikale knutepunktet, byutvikling, arealutvikling og fortetting rundt knutepunktet. Det er derfor viktig å erkjenne at alle involverte parter er likeverdige. Det er et overordnet suksesskriterium for knutepunktutvikling at samtlige aktører viser evne til samspill i en knutepunktutviklingsprosess.

I dette kapitlet beskrives de ulike aktørenes roller og ansvar i helhetlige knutepunktutviklings-prosjekter, men først redegjøres det for fylkeskommunens overordnede ansvar som regional utviklingsaktør.

4.1 FYLKESKOMMUNENS OVERORDNEDE ANSVAR FOR KNOTEPUNKTUTVIKLING

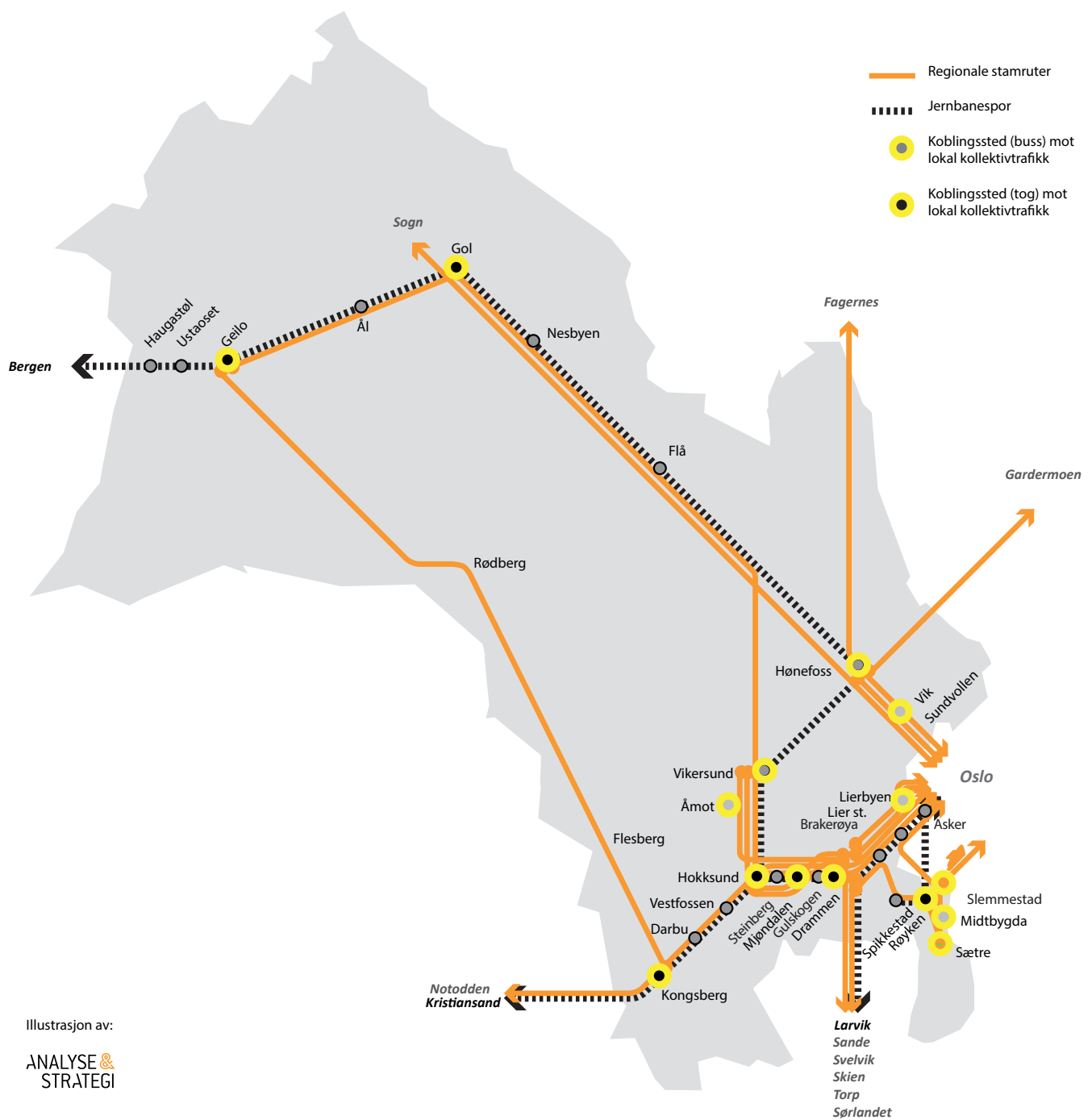
Fylkeskommunene har ansvar for store deler av kollektivtransporttilbudet og har en viktig rolle i arealplanleggingen. Fylkeskommunene bør derfor ha et overordnet ansvar for å peke ut de viktigste stamrutene for kollektivtransport og de viktigste knutepunktene i regionen, mens kommunene bør legge til rette for hensiktsmessig arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktene.

I forbindelse med utvikling og rullering av regionale planstrategier og fylkesplaner for samferdsel og kollektivtrafikk, bør fylkeskommunene ta ansvar for at knutepunktstrategier inngår i arbeidet med regionale planstrategier og planer. Utpeking av stamruter og viktige knutepunkter bør forankres i planstrategiprosessen gjennom medvirkning fra kommuner og det regionale partnerskapet.

Forslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, ble vedtatt av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i desember 2015. Planen er et eksempel på hvordan man gjennom omfattende prosesser, faglige utredninger, administrativ og politisk medvirkning har fått til en overgripende plan for regionens areal- og transportutfordringer. Planen er utarbeidet av Plansamarbeidet i Oslo og Akershus⁵.

Den ferdige planen består av en regional areal- og transportstruktur med strategier og retningslinjer. Disse skal ligge til grunn for kommunenes arealplanlegging, samt fylkeskommunale og statlige prioriteringer innen areal og transport. En viktig del av planen er prioritering av utvalgte byer og tettsteder som skal utvikles med bymessige kvaliteter rundt knutepunktene for å støtte opp under kollektivtrafikken.

⁵Jfr. www.plansamarbeidet.no



Illustrasjon av:

ANALYSE &
STRATEGI



Figur 4: Hvilke knutepunkt skal man prioritere? Eksempel på illustrasjon brukt i forbindelse med prosess for å peke ut de viktigste stamrutene for kollektivtransport og de viktigste knutepunktene i Buskerud. Illustrasjon: Analyse & Strategi for Buskerud fylkeskommune

FYLKESKOMMUNENS ANSVAR FOR ROLLEAVKLARING

Ifølge NTP 2014-23 skal fylkeskommunene også ha et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunktene og tilliggende områder.

Denne rapporten har som nevnt hovedfokus på helhetlig knutepunktutvikling.

Arbeidsgruppen mener derfor at det for fylkeskommunene er grunnleggende viktig at begrepet rolleavklaring konkretiseres. Deretter kan fylkeskommunenes ansvar i prosjekter for knutepunktutvikling variere avhengig av hva som er det konkrete behovet i de enkelte knutepunktene.

Rolleavklaring bør skje tidlig i prosessen. Dette gjelder både ved avklaring av om det er grunnlag for å sette i gang et knutepunktprosjekt, og ved oppstart og etablering av prosjektorganisasjon. Arbeidsgruppen anbefaler at fylkeskommunenes arbeid med rolleavklaring kan rettes mot dette. Det kan for eksempel være:

1. Avklare om det er grunnlag for et knutepunktprosjekt, dersom en eller flere parter ønsker at det skal settes i gang et prosjekt for et eksisterende eller nytt knutepunkt. For at det skal være aktuelt å sette i gang et prosjekt, må det være tilstrekkelig interesse hos de partene som har ansvar på det aktuelle knutepunktet. Partene kan dermed prioritere dette i sitt arbeid, både med hensyn til planleggingsressurser, finansiering og gjennomføring av tiltak. Her vil også fylkeskommunens ansvar for å peke ut de viktigste knutepunktene også kunne være avgjørende. Dersom en annen aktør inviterer til et prosjekt, bør fylkeskommunen likevel ha en koordineringsrolle i prosjektets innledende fase.
2. Etablere knutepunktprosjekt. Dette kan innebære å invitere aktuelle parter til samarbeid. Fylkeskommunen kan selv være prosessleder i denne fasen eller sørge for å avklare hvilken part som skal ha denne rollen i prosjektet. Slik avklaring er viktig i forhold til progresjon og fremdrift i denne fasen. I avklaringsfasen bør det utarbeides en samarbeidsavtale mellom partene som definerer mål og innhold for prosjektet, hvilke parter som har overordnet styringsansvar og prosessansvar, økonomi for samarbeidsprosjektet, osv. Det kan utarbeides maler og andre verktøy til hjelp i dette arbeidet.

En slik rolleavklaring bør være et basisnivå for fylkeskommunenes engasjement i knutepunkt-arbeidet, som de bør kunne tilby på alle steder hvor man vurderer at det skal igangsettes et knutepunktprosjekt. Dette kan i seg selv bli et ganske omfattende arbeid, da avklaring av innhold i prosjektet, roller, finansiering og prosjektorganisering krever enighet mellom alle parter.

HVA BETYR ROLLEAVKLARING I NTP?

Hva innebærer det at fylkeskommunene skal «ha et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utvikling av knutepunktene og tilliggende områder», slik kap. 9.5.5 i NTP 2014-2023 sier? Dette bør defineres/gis innhold. Utgangspunktet bør være at «den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene skal ligge til grunn» for finansiering og utvikling av det enkelte knutepunktet, som omtalt i det samme avsnittet i NTP.

Problemet som søkes løst gjennom rolleavklaring er omtalt tidligere i det samme avsnittet:

«Organisatoriske forhold er ofte en hindring i utvikling av knutepunkt. De ulike aktørene må samordne planlegging og ressursbruk, og bli enige om mål og ansvarsdeling. Det er behov for å tydeliggjøre prosessansvar, og roller, finansieringsansvar og krav til fysisk utforming av knutepunkt gjennom et rammeverk for knutepunktutvikling.»

4.2 PARTENE OG DERES ANSVARS- OG OPPGAVEOMRÅDER I PROSJEKTER FOR KNUTEPUNKTUTVIKLING

God knutepunktutvikling er som nevnt avhengig av at samtlige aktører drar i samme retning. Det offentlige er ansvarlig for å finansiere nødvendig infrastruktur og et kollektivtilbud som støtter opp om knutepunktet, samt lage kommuneplaner og reguleringsplaner som tilrettelegger for knutepunktutvikling. Private aktører bidrar til å realisere ønsket fortetting og byutvikling ved knutepunktene.

Her presenteres kort de ulike aktørenes roller og ansvar i knutepunktutvikling⁶. For en mer utførlig redegjørelse vises det til rapportens vedlegg 1 «Aktørenes roller».

KOMMUNENE

Gjennom kommuneplanlegging og reguleringsplanlegging er kommunene ansvarlig for å definere rammene for den fysiske utviklingen av det enkelte knutepunkt. Kommunene har derfor en nøkkelrolle i knutepunktutviklingen. Kommunene har også ansvar for kommunal infrastruktur som vei, vann- og avløp, torg og parker.

FYLKESKOMMUNENE

Fylkeskommunene er ansvarlig for å legge opp og finansiere den lokale og regionale kollektivtrafikken, bortsett fra togtilbudet. Videre finansierer fylkeskommunene infrastruktur knyttet til fylkesveiene. Dette innebærer også utbygging og drift av knutepunkter. Som regional planmyndighet har fylkeskommunene innsigelsesrett i plansaker. I hvilken grad fylkeskommunene tar et økonomisk ansvar for knutepunktene varierer fra fylke til fylke⁷.

JERNBANEVERKET

Jernbaneverket er ansvarlig for utbygging og drift av jernbanens infrastruktur som blant annet omfatter skinnegangen, plattformer, signalanlegg, og publikumsfunksjoner på stasjonene som f.eks. venterom, adkomstarealer og parkering. Jernbaneverket skal også avklare fremtidig arealbehov og sikre en forsvarlig arealdisponering på grunnarealer og i bygg som er eller vil bli viktige for jernbanedriften. Statens vegvesen

Statens vegvesen er ansvarlig for infrastruktur knyttet til riksveiene, og skal også ta et sektoransvar for vei og veitrafikk på tvers av sektoren, uavhengig hvem som har det primære ansvaret. Herunder ligger også ansvar for kollektivtrafikkens fremkommelighet og utvikling av knutepunkter.

NSB

NSB er største operatør av persontogtilbudet i hele Norge, bortsett fra Flytoget. NSB har det direkte kundeansvaret for de togreisende.

ROM EIENDOM

ROM Eiendom er eid av NSB, og forvalter og utvikler arealer i og rundt knutepunkter over hele landet. ROM har ansvar for å utnytte arealene på en måte som er til det beste for passasjerene og godskundene, og skal bidra med tilskudd til NSB.

Private eiendomsutviklere

I de fleste knutepunktprosjekter overlates det til kommersielle aktører å realisere bolig- og næringsbygg. Når kommunen har vedtatt en reguleringsplan er det som oftest utbyggere og eiendomsbesittere som bestemmer om og når prosjekter skal settes i gang. Utbyggingen skjer med privat finansiering og forretningsmessig risiko. Utbyggere prioriterer prosjekter med tilfredsstillende/god risikojustert lønnsomhet. Det er derfor viktig at planene som lages for knutepunktene er forutsigbare og at de er utarbeidet med tanke på at gjennomføringen skal være økonomisk bærekraftig. Planer hvor det ikke er samsvar mellom kostnader og inntjeningspotensial vil ikke bli realisert. Opplevd uforutsigbarhet kan også sette en stopper for knutepunktutvikling.

FYLKESMANNEN

Fylkesmannen er ingen direkte part i prosjekter for knutepunktutvikling, men skal ivareta statens politikk blant annet som innsigelsesmyndighet i plansaker. Når det kommer til selve planbehandlingen av prosjekter for knutepunktutvikling, er fylkesmannen en viktig aktør.

⁶ROM Eiendom (2014). Effektiv knutepunktutvikling- Metoder og modeller for utvikling av gode knutepunkter.

⁷Hvordan fylkeskommunene ivaretar dette ansvaret, vil variere ut fra forholdene og fylkeskommunens muligheter til å finansiere større utbygginger. Se Vedlegg 1 «Fylkeskommunenes arbeid med knutepunktutvikling» for mer utførlig beskrivelse.

4.3 VIKTIGE FORHOLD OG ANSVAR MELLOM AKTØRENE

Grensesnitt og samarbeid mellom partene er avgjørende når et knutepunkt skal utvikles. I illustrasjonen vises forholdet mellom partene og deres roller i prosjekter for helhetlig knutepunktutvikling. Den viser at kommunen gjennom rollen som planmyndighet har en overordnet styringsmulighet i forhold til knutepunktprosjektet. Hvis kommunen ikke er enig i de løsningene eller den arealbruken partene foreslår i knutepunktet, kan den stoppe eller endre løsningene gjennom behandling av reguleringsplanen. Kommunen er samtidig avhengig av at tiltakshaverne i fellesskap skal finansiere og realisere knutepunktutviklingen.



Figur 5: Illustrasjon av roller og ansvar i prosjekt for knutepunktutvikling.
Illustrasjon: ROM eiendom v/ Ellen Haug

Rollene til de ulike samarbeidspartene i knutepunktprosjektet vil påvirkes av hvilke ansvarsområder de skal ivareta i knutepunktprosjektet. Samtidig er det viktig at alle identifiserer seg med et felles mål og arbeider for en god helhet. Et knutepunktprosjekt må alltid avveie mellom en rekke hensyn. Det er blant annet viktig å få til en riktig balanse mellom arealforbruk til infrastruktur og byutvikling. Byutviklingen må tilpasses det trafikale kollektivknutepunktet, fordi dette er grunnlaget for hele knutepunktutviklingen. Samtidig er det viktig å utvikle infrastrukturen slik at det også blir plass til byutvikling.

Transportfunksjoner knyttet til for eksempel hensetting, lagring og regulering bør ikke fortrenge sentrumsnær byutvikling som støtter opp om overordnede mål knyttet til samordnet areal- og transportplanlegging og drar nytte av infrastrukturinvesteringene. Løsningene må også tilpasses lokale forhold, slik som steds karakter, byform og kulturminner.



5. ULIKE MODELLER FOR ORGANISERING

Parter som ofte er aktører ved utvikling av et knutepunkt er: kommunen, fylkeskommunen (inkl. administrasjonsselskap), Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB, ROM Eiendom, kommersielle eiendomsutviklere, samt busselskapene og andre brukergrupper. Disse aktørene har ulike roller og ulikt ansvar i knutepunktprosjekter.

I arbeidsgruppen har det blitt spilt inn at det bør utarbeides ulike modeller for rollefordeling ved gjennomføring av lokale knutepunktprosjekter. Knutepunktene er forskjellige og det er ikke gitt hvilken aktør som skal ha ansvar for organisering og gjennomføring av et knutepunktprosjekt. Nedenfor gis eksempler på ulike modeller for rollefordeling. Formålet med beskrivelsen er å synliggjøre ulike typiske situasjoner med hensyn til partenes interesser, virkemidler, ressurstilgang og utbyggingsplaner i det aktuelle knutepunktet.

I knutepunktprosjekter som allerede er gjennomført har partenes roller variert, det vil si hvem som har hatt ansvar for styringen av prosjektet og hvem som har hatt prosesslederansvaret.

Hovedregelen er at kommunen bør være sentral i styringen av prosjektet, uavhengig av hvem som har prosessansvaret. Tidligere erfaringer fra knutepunktprosjekter tilsier at dette er fornuftig. Dessuten bør de ulike partene være representert i en felles styringsgruppe for prosjektet. Det er viktig at partenes representanter har mandat og myndighet slik at beslutninger kan tas.



Hovedregelen er at kommunen bør være sentral i styringen av prosjektet.

Flere parter kan ha prosessansvar for knutepunktprosjekter. Med prosessansvar mener vi det å lede det faglige arbeidet og samarbeidet mellom partene i en prosjektgruppe/arbeidsgruppe. Ulike forhold kan vurderes og vektlegges når prosessansvarlig skal utpekes. Nedenfor er noen sentrale momenter listet opp:

1. Den parten med størst utbyggingsplaner, for eksempel Jernbaneverket for de nye InterCity-stasjonene.
2. Den parten som kan ta en samlende rolle i forhold til avveining mellom partenes ulike behov. ROM Eiendom har ofte tatt en slik rolle i knutepunktprosjekter.
3. Kommunen kan ut fra sine ulike roller i knutepunktet ta prosessansvaret.
4. Den parten som har best prosesslederkompetanse, fagkompetanse og ledig kapasitet kan påta seg denne rollen.

EKSEMPLER

KOMMUNEN SOM PROSESSANSVARLIG; EKSEMPELET PLANSAMARBEID FOR OSLO S – PLANPROGRAM.

Plan- og bygningsetaten har hatt en koordinerende rolle i arbeidet med planprogrammet for knutepunktutviklingen på og rundt Oslo S. Partene i dette plansamarbeidet er Ruter, KLP, ROM Eiendom, Jernbaneverket, Statens vegvesen Sør Øst, Akershus fylkeskommune, Bymiljøetaten og Oslo kommune, og Plan- og bygningsetaten. Formelle forslagsstillere for det endelige planprogrammet var imidlertid Ruter, KLP og ROM Eiendom. En viktig årsak til suksessen i denne prosessen har vært at alle involverte parter har stilt seg bak et felles hovedmål, ført en åpen og god dialog i prosessen, og at man har kommet til enighet om anbefalt hovedgrep.

JERNBANEVERKET SOM PROSESSLEDER; EKSEMPELET PARALLELLOPPDRAG FOR MOSS KNOTEPUNKT.

Jernbaneverket er i gang med planarbeidet for nytt dobbeltspor og jernbanestasjon i Moss (vinteren 2016). Dette planarbeidet er en del av InterCity-satsingen, som vil gi et stekt forbedret togtilbud i Østfold, Vestfold og på Dovrebanen. ROM Eiendom har ambisjoner om å byutvikle i knutepunktene rundt InterCity- stasjonene, og har inngått et samarbeid med Moss kommunale eiendomsselskap om utvikling av «Sjøsiden Moss».

Jernbaneverket og ROM Eiendom så begge behovet for å se på helheten i by- og knutepunktutvikling rundt nye Moss stasjon, og tok initiativ til et samarbeid med Moss kommune, Statens vegvesen og Østfold fylkeskommune. Alle partene ga sin tilslutning til forslaget om samarbeid, og det var enighet om å gjennomføre mulighetsstudier og at disse skulle gjennomføres som parallelloppdrag. Parallelloppdragene er derfor initiert og finansiert av Jernbaneverket og ROM Eiendom. Programmering av oppgaven, gjennomføring av parallelloppdragene og evaluering av det innleverte materialet er gjennomført av en gruppe med representanter fra alle fem partene.

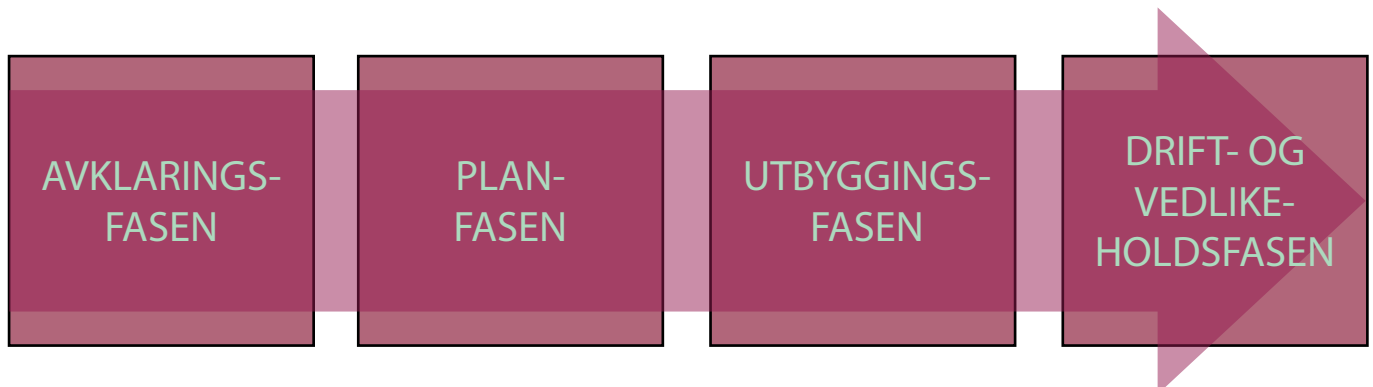
Parallelloppdraget er ment som en felles idedugnad og et virkemiddel for å øke idetilfanget og bringe nye perspektiver inn i diskusjonen om byområdets muligheter og begrensninger. Knutepunktet og den nye bydelen på Sjøsiden blir summen av mange enkeltprosjekter vi i dag ikke kjenner det endelige innholdet i. Gjennom parallelloppdraget er prosjektene sett i sammenheng. Gjennomføringen av parallelloppdraget viser at det er mange store spørsmål som må drøftes grundig før brikkene kan falle på plass. Parallelloppdraget er starten på en konstruktiv dialog mellom partene om fremtidig utvikling av området.

ROM EIENDOM SOM PROSESSLEDER; EKSEMPELET VOSS KNOTEPUNKT.

ROM Eiendom hadde prosessledelsen av dette prosjektet. Øvrige parter er Voss kommune, Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og NSB. De trafikale funksjonene og byutviklingen er tett vevd sammen i knutepunktet. Prosjektet er beskrevet i rapporten «Effektiv knutepunktsutvikling» (s. 32). ROM Eiendom har tatt denne rollen i mange andre knutepunkt-prosjekter, blant annet i Lillehammer, Mjøndalen og Hokksund.

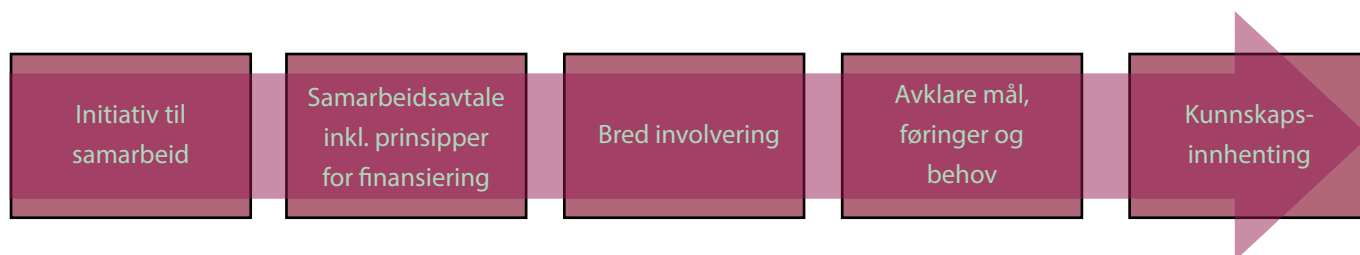
6. FASENE I ET TYPISK PROSJEKT FOR KNUTEPUNKTUTVIKLING

I de foregående kapitlene 3 - 5 er det redegjort for aktørenes roller i knutepunktutvikling og eksempler på ulike modeller for rolledeling i prosjekter for knutepunktutvikling. For en nærmere redegjørelse av knutepunktutvikling i et typisk prosjekt som en prosess, har arbeidsgruppen valgt å dele dette inn i fire faser.



På Østlandssamarbeidets seminar om knutepunktutvikling 29. oktober 2015 ble deltakerne i gruppearbeid blant annet bedt om å svare på: Hva som er de viktigste elementene for å sikre en god prosess knyttet til helhetlig knutepunktutvikling? Her kom det inn mange gode innspill som arbeidsgruppen har benyttet og latt seg inspirere av i fasebeskrivelsen som følger.

6.1 AVKLARINGSFASEN



Avklaringsfasen er den innledende delen av et prosjekt for knutepunktutvikling. Avklaringsfasen omhandler tidligfaseplanlegging og er ment å avklareroller, mål, organisering, finansiering og muligheter for knutepunktutvikling. Derfor er den også den viktigste fasen. Sluttproduktet fra avklaringsfasen kan være en forankret utviklingsstrategi, samt en samarbeidsavtale for den videre utviklingen av knutepunktet. Nedenfor følger en nærmere beskrivelse av de ulike elementene i avklaringsfasen.

INITIATIV TIL SAMARBEID

Helt innledningsvis bør det legges opp til en prosess med formål om å avklare målsetting, rammer, roller og organisering. Hvem som leder prosessen og tar initiativ til samarbeid vil som tidligere nevnt variere fra prosjekt til prosjekt. At en aktør tar initiativ til samarbeid om knutepunktutvikling betyr ikke nødvendigvis at vedkommende aktør skal lede prosjektet. Dette avgjøres i samarbeid med de inviterte aktørene (avhengig av transportmiddel i knutepunktet), og disse er som regel:

- Kommunen
- Fylkeskommunen
- Fylkesmannen
- Jernbaneverket
- Statens vegvesen
- ROM Eiendom
- Andre private eiendomsaktører

SAMARBEIDSAVTALE OG PRINSIPPER FOR FINANSIERING

Hvis det viser seg å være grunnlag for å starte opp et prosjekt for knutepunktutvikling bør det inngås en samarbeidsavtale eller forpliktende avtale mellom de aktuelle parter. Uavhengig av initiativtaker og prosesslederrolle er det viktig at aktørene behandles som likeverdige. De som skal lede prosessen bør være

dedikerte, i den forstand at vedkommende må ha riktig kompetanse til å lede prosessen. Samtidig må det settes av tilstrekkelig med ressurser til arbeidet. Helhetlig knutepunktutvikling er tidkrevende og forutsetter kontinuitet og langsiktighet.

Vanligvis omfatter samarbeidsavtalen følgende:

1. Mål for prosjektet
2. Ansvarsdeling mellom partene
3. Prinsipper for kostnadsfordeling og gevinstfordeling
4. Forslag til organisering av prosjektet

BRED INVOLVERING

Et vellykket prosjekt for knutepunktutvikling er avhengig av at alle involverte parter drar i samme retning. Derfor er det viktig - allerede fra starten av - å legge til rette for bred involvering av de som blir berørt av prosjektet. Det er spesielt viktig at avklaringer knyttet til utfordringer, muligheter og prosjektmål både har administrativ og politisk forankring. I tillegg må relevante/berørte aktører involveres. Fylkeskommunen kan spille en viktig rolle her gjennom å involvere og mobilisere det regionale partnerskapet. Hvis knutepunktprosjektet er en del av et større grep i by- og tettstedsutviklingssammenheng, bør også befolkningen på stedet involveres.

Involvering og forankring av prosjektet er svært viktig i denne fasen, og vil bidra til at neste fase (Planfasen) kan forløpe mer effektivt. Dette kan gjøres på flere måter:

- Opprette en felles samordningsarena.
- Orienteringer til politikerne i form av presentasjoner og saksfremlegg.
- Samlinger der aktørene møtes for å diskutere, mål, utfordringer, muligheter og løsninger.
- Folkemøter med publikum.

AVKLARE MÅL, FØRINGER OG BEHOV

I den innledende fasen må alle partene i fellesskap definere føringene og behovene knyttet til de fysiske forholdene som skal ivaretas i knutepunktet. Dette kan være et eget grunnlagsdokument. Aktuelle tema:

- Mål for knutepunktet.
- Hvilket tidsperspektiv det skal dimensjoneres for. Det kan være ulike tidsperspektiv for ulike deler av knutepunktet, for eksempel jernbanen og bussinfrastruktur.
- Dimensjonering for de ulike transportformene i knutepunktet, eksempelvis hvor mange bussholdeplasser det skal tilrettelegges for.
- Forhold for kollektivreisende i knutepunktet.
- Forhold mellom knutepunktet og omgivelsene.

KUNNSKAPSINNHENTING

For å oppnå et best mulig beslutningsgrunnlag for knutepunktutvikling vil det være nødvendig å frembringe ny kunnskap. Det er generisk for alle strategiprosesser at de bør være kunnskapsbaserte slik at beslutningsaktørene blir gjort i stand til å gjennomføre gode beslutninger.

Analysebehovet vil variere fra prosjekt til prosjekt, og prosessansvarlig bør i samarbeid med knutepunktaktørene avgjøre behovet for kunnskapsinnhenting. Typiske analyser og utredninger i avklaringsfasen vil være:

- Utarbeidelse av fremtidsbilder, Foresight og scenariometodikk. Dette brukes prosessuelt i involveringsprosessen.
- Interessentanalyser kan benyttes som et grunnlag for involvering. Målet med interessentanalysen er å finne ut hvilke interesser og behov de ulike partene har, samt avklare om de ønsker å bli med i prosjektet, forholde seg passive, eller om de faktisk er motstandere. Et annet formål med en slik analyse er at grunneiere og potensielle samarbeidspartnere føler seg tatt på alvor, og at eventuelle misforståelser ryddes av veien. Man legger grunnlaget for samarbeid fremfor konflikt. Et resultat av interessentanalysen kan være at man

ønsker å starte opp et prosjekt, eller at man velger å la saken ligge. En tredje konklusjon kan være at man ønsker å tilegne seg mer kunnskap før man fattet en beslutning. En måte å gjøre dette på er ved å gjennomføre en mulighetsstudie.

- Mulighetsstudier/forprosjekt brukes for å synliggjøre muligheter og avdekke potensielle konflikter. Dette kan være avgjørende for om man velger å etablere et prosjekt, og for hvordan prosjektet gjennomføres. I noen tilfeller kan det være hensiktsmessig å gjennomføre en mulighetsstudie sammen med potensielle samarbeidspartnere, før man eventuelt blir enige om å etablere et prosjekt. Man kan også etablere prosjektet først og deretter gjennomføre en mulighetsstudie, eller man kan gjennomføre mulighetsstudie som første ledd i planfasen.

OVERORDNET UTVIKLINGSSTRATEGI

Utviklingsstrategien har en overordnet funksjon og har som formål å vise helhetlig, ønsket utvikling på kort og lang sikt. En beslutning om å lage en overordnet utviklingsstrategi er ikke en forutsetning for hvorvidt det er grunnlag for å gå videre med knutepunktutviklingsarbeidet, men kan være en nyttig "output" fra Avklaringsfasen hvis de involverte aktørene ønsker en overordnet strategisk retning på knutepunktutviklingsarbeidet.

Grunnlaget for strategien vil være alt av innledende involverings- og forankringsarbeid, analyser og samarbeidsavtalen. Den vil vise mål og retning for knutepunktarbeidet – Hvordan ønsker vi at knutepunktet og område rundt ser ut om 5 og 30 år, og Hva må vi gjøre for å lykkes med de målene vi har satt oss, er spørsmål strategien vil besvare.

Det er av avgjørende betydning at utviklingsstrategien er forankret hos aktørene som skal utvikle knutepunktet og området rundt. Strategien legges frem til politisk behandling i kommune og fylke.

6.2 PLANFASEN



I denne fasen skal prosjektet planlegges i sin helhet. En god planleggingsprosess kjennetegnes av at man klarer å sikre både transport- og by-/tettstedsperspektivet. I tillegg er måloppnåelse, involvering, gjennomføringskraft og finansiering viktige suksessfaktorer.

REGULERING- OG UTREDNINGSBEHOV

Dersom tiltaket er innenfor gjeldende regulering må det utarbeides rammesøknad for et byggeprosjekt. Går prosjektet ut over dagens regulering, enten i utstrekning eller formål, må regulering gjennomføres. Etter planinitiativ utarbeides mulighetsstudie/forprosjekt, illustrasjonsplan og reguleringsplan med kart og bestemmelser. I omfattende plansaker vil det være krav til konsekvensutredning. Involvering- og forankringsarbeidet fra avklaringsfasen forutsettes videreført også i denne fasen.

TRANSPORTEN I KNUTEPUNKTET

Knutepunktets funksjon som et effektivt omstigningspunkt må sikres i planleggingen. Det er viktig at man tidlig blir enige om funksjonskrav for å sikre at dette blir ivaretatt. Man må også ha tanker om hvordan knutepunktet skal fungere i en byggefase. Planleggere med kompetanse på kollektivtransport må derfor delta i reguleringsplanprosessen.

AREALUTVIKLING RUNDT KNUTEPUNKTET

Kommunen er som plan- og arealmyndighet en avgjørende brikke for å sikre hensiktsmessig samordning mellom arealutvikling i tiliggende områder, og knutepunktets funksjon som infrastruktur for kollektivtransport. Fortetting og regulering av områdene rundt til formål som handel, næring og bolig må koordineres slik at arealene rundt selve knutepunktet blir en integrert del av prosjektet for knutepunktutvikling.

Det er oftest kommersielle aktører som står for eiendomsutvikling i knutepunktene. Disse vil kun investere dersom prosjektene er tilstrekkelig lønnsomme. I noen tilfeller kan infrastrukturbidrag

fra grunneiere/utbyggere være med på å finansiere nødvendig infrastruktur i knutepunktet. Muligheten for å stille krav om dette gjennom utbyggingsavtaler styres av plan- og bygningsloven og kommuneloven. Det kan bare stilles krav om teknisk infrastruktur som vei, vann- og avløpsledninger som er nødvendig for det aktuelle byggeprosjektet. Som planmyndighet er det kommunene som setter rammene for arealutnyttelsen og som forhandler utbyggingsavtale med utbyggerne. Det er viktig at de krav kommunene stiller er forenlige med økonomisk gjennomførbarhet.

Knutepunktet skal være en møteplass og bidra til en ønsket by- og tettstedsutvikling. Det må være tett kobling mellom byutvikling og kollektivtransport. Planleggerne må derfor både ha kompetanse på byutvikling og kollektivtransport, og hvordan dette virker sammen.

Kommunene kan velge å utarbeide områdeplaner for det trafikale knutepunktet og omkringliggende områder. Områdeplaner bør ikke være for detaljerte, ettersom dette reduserer fleksibiliteten. Areal som er nødvendige for å ivareta knutepunktfunksjonen, slik som arealer til infrastruktur, bør imidlertid ligge fast.

Innenfor en områdeplan bør det utarbeides detaljreguleringsplaner for mindre delområder.

FORSLAG TIL UTBYGGINGSAVTALER, FINANSIERING INKLUSIVE EIE OG LEIEFORHOLD

Før planen sendes til politisk behandling bør det være fremforhandlet et forslag til avtale for bygging og drift. Erfaringene er at med en riktig bruk av utbyggingsavtale vil denne kunne utfylle reguleringsbestemmelsene og skape nødvendig forutsigbarhet. Utbyggingsavtalen omfatter normalt trafikkareal og annen infrastruktur, torg og plasser, og evt. parkering, og dreier seg om gjennomføring og finansiering av anlegg. Veileder om utbyggingsavtaler fra Kommunal- og regionaldepartementet av juni 2007 med vedlegg gir konkrete anvisninger til avtaletekst og avtaleprosess.

6.3 UTBYGGINGSFASEN

Prosjektering og
utbygging

Dette er fasen da utbyggingen av gjennomføres.

I forbindelse med prosjektering og utbygging utarbeides det utbyggingsavtaler. Der fremgår det hvem som skal være byggherre. Byggherren står for prosjektering og utbygging i henhold til vanlige prosedyrer.

6.4 DRIFT- OG VEDLIKEHOLDSFASEN

Avtaler om drift,
vedlikehold og
utbygging

Hvordan kostnadene skal fordeles mellom eier(e) og leietakere, må avklares i avtaler mellom partene i det aktuelle knutepunkt. I avtalene må det stå hvem som har ansvar for vedlikehold og drift. Dette vil være avhengig av eierskap og om det er et leieforhold. Erfaringsmessig må det være tydelige avtaler om dette.

FINANSIERING

Kostnadene ved forprosjekt eller mulighetsstudie er oftest begrensede og dekkes av de deltakende parter. Utfordringen knytter seg til de etterfølgende faser, og spesielt finansiering av selve utbyggingen og etterfølgende drift og vedlikehold.

Det er viktig at fylkeskommunene ivaretar sitt ansvar ved utbygging og drift av kollektivknutepunkt. Hvordan fylkeskommunene ivaretar dette ansvaret, kan imidlertid variere ut fra forholdene og fylkeskommunens muligheter til å finansiere større utbygginger:

FINANSIERINGSMULIGHETER FOR FYLKESKOMMUNEN?

- Ett alternativ er at fylkeskommunen selv står som eier av den del av knutepunktet som omfatter busstrafikken eller annen kollektivtrafikk som fylkeskommunen har ansvar for. Dette innebærer at fylkeskommunen får ansvaret for investeringskostnader og driftskostnader/inntekter, men også får fordelene av eventuell verdiøkning på grunn og eiendom. Eierskapet kan eventuelt overdras til et fylkeskommunalt selskap. Fylkeskommunen, som stor veieier, kan velge å definere busstasjonen som fylkesveg, slik at drift og vedlikehold blir en del av driften av fylkesvegene.
- Et annet alternativ er å danne et (aksje) selskap sammen med andre aktører, f.eks. kommune og NSB/ROM Eiendom. Selskapet får ansvaret for utbygging og drift. Fylkeskommunen må inngå avtale med selskapet om bruk av bussterminaldelen, evt. andre deler for kollektivtrafikk fylkeskommunen har ansvar for.
- Et tredje alternativ er at en annen aktør, f.eks. kommunen eller ROM Eiendom, står som eier av kollektivknutepunktet. Fylkeskommunen må inngå avtale med selskapet om bruk av bussterminaldelen, evt. andre deler for kollektivtrafikk fylkeskommunen har ansvar for. I slike tilfeller vil det kunne være hensiktsmessig at fylkeskommunen bidrar med et tilskudd til utbyggingen.

6.5 OPPSUMMERING - FASENE OG AKTØRENES ANSVAR

Arbeidsgruppen har med utgangspunkt i redegjørelsen av fasene over utarbeidet en oversikt som viser de ulike aktørenes ansvar i forbindelse med utvikling av to knutepunkt innenfor hovedkategoriene knutepunkt tog – buss, og knutepunkt buss – buss.

Faser og ansvar i knutepunktprosjekter



Forkortelser

JBV - Jernbaneverket
FK - Fylkeskommunen
KOM - Kommunen
SVV - Statens vegvesen

ROM - Rom eiendom
PRIV - Private aktører
FM - Fylkesmannen
NSB - Norges Statsbaner

VEDLEGG

VEDLEGG 1: AKTØRENE ROLLER

I og med at helhetlig knutepunktutvikling handler om både selve utviklingen av det trafikale knutepunktet og byutvikling, arealutvikling og fortetting rundt knutepunktet, er det viktig å erkjenne at alle involverte parter er like viktige. Det er et overordnet suksesskriterium for knutepunktutvikling at samtlige aktører viser evne til samspill i en knutepunktutviklingsprosess. I dette delkapitlet som følger beskrives de ulike aktørenes roller og ansvar i forbindelse med knutepunktutvikling.

FYLKESKOMMUNEN

Fylkeskommunenes engasjement og tilnærming til utvikling av knutepunkter har variert i betydelig grad – dels ut fra lokale forhold og behov, dels ut fra finansieringsmuligheter. Akershus fylkeskommune har hatt et aktivt engasjement og tatt et stort ansvar for utviklingen av kollektivknutepunkter fra slutten av 1980-tallet, bl.a. på grunn av muligheter for sikker og stabil finansiering gjennom innføringen av ulike Oslopakker. Oppland fylkeskommune var tidlig ute med anbud i kollektivtrafikken, og har hatt et aktivt engasjement i forhold til knutepunktutvikling. Andre fylkeskommuner har ikke prioritert dette på samme måte, og har heller ikke sett det som sin oppgave å eie eller drifte kollektivknutepunkter.

I vedlegg 1 er det gitt en kortfattet beskrivelse av fylkeskommunenes engasjement og arbeid i forhold til knutepunktutvikling.

Tydeliggjøring av rolle og ansvar

Utvikling av gode knutepunkter er avgjørende for kollektivtrafikkens attraktivitet for de reisende og for effektiviteten innen kollektivsektoren. Arbeidsgruppen mener fylkeskommunene må følge opp sitt utvidede ansvar for avklaring av roller i de ulike faser av knutepunktutviklingen. I denne sammenheng vil arbeidsgruppen understreke det som nødvendig at fylkeskommunen settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt utvidete ansvar for kollektivtrafikk og knutepunktutvikling.

For øvrig vises det til 5.1.2 om fylkeskommunens overordnede ansvar.

Regional utviklingsaktør

Fylkeskommunen er fra 2010 gitt utvidet ansvar og handlingsrom som regional utviklingsaktør. Fylkeskommunen skal gjennom fylkesplan og regionale planer sørge for at det føres en helhetlig og utviklingsorientert politikk på tvers av sektorer og nivåer.

Areal- og transportplaner kan omfatte langsiktige arealstrategier, tettstedsutvikling, knutepunktutvikling og målsetninger knyttet til miljø. I tillegg bidrar fylkeskommunen gjennom generell regionplanlegging til å fastsette regionale målsettinger om f.eks. mer miljøvennlig og bærekraftig transport- og næringsutvikling.

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 er som nevnt fylkeskommunene gitt et spesielt ansvar for rolleavklaring i forbindelse med knutepunkter og tilliggende områder.

Fylkeskommunene har også formelle roller som regional planmyndighet og kulturvernmyndighet. Disse rollene kan ha betydning i forbindelse med knutepunktutvikling. Dessuten kan fylkeskommunene ha lokale roller som skoleeiere og eiere av areal og eiendom som berøres av planen for knutepunktet.

Eier av fylkesvegene

Den enkelte vegeier har ansvaret for å tilrettelegge for bl.a. kollektivtransporten på eller langs sin veg, og gjennom regionreformen i 2010 ble fylkeskommunene ansvarlige for å legge til rette for kollektivtransport på fylkesvegene. Fylkesvegene har overordnede funksjoner som å binde sammen en eller flere kommuner til et samlet vegnett. Det overordnede vegnettet blir i sterk grad benyttet som kollektivtrasé, også til/fra viktige

kollektivknutepunkt i tettstedene.

Stortinget vedtok i 2009 fortsettelse av ordningen med sams (felles) vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveg. Ordningen innebærer at staten og fylkeskommunen bruker samme vegadministrasjon på regionalt nivå til å utføre henholdsvis riks- og fylkesvegoppgaver. Fylkeskommunen bestemmer hvilke oppgaver som skal gjøres knyttet til fylkesveg.

Kjøp og utvikling av lokal kollektivtransport

I Lov om yrkestransport § 22 heter det følgende:

Fylkeskommunen har ansvar for å yte godtgjersle til rutetransport som fylkeskommunen vil opprette eller halde oppe innan eit fylke.

Fylkeskommunen har ansvar for å utvikle et ønsket kollektivtilbud innenfor eget fylke. Fylkeskommunen har også ansvaret for skoleskyss etter Opplæringsloven § 7.1- 7.3. Den lovpålagte skoleskyssen er integrert i ordinær kollektivtransport.

Tidligere har drifts- og utviklingskostnadene blitt håndtert gjennom ruteselskapene som har betjent knutepunktene, og kostnadene har blitt dekket opp gjennom tilskudd fra fylkeskommunen til ruteselskapene. I noen tilfeller har også fylkeskommunene gitt tilskuddet direkte til den aktør (kommune eller selskap) som eier knutepunktet.

Fylkeskommunen har fra 2010 fått et sterkere ansvar for drift og utvikling av kollektivtrafikken som følge av nye forskrifter til Yrkestransportlova om anbud og implementering av EØS' regelverk. Det meste av lokaltrafikken skal konkurranseutsettes. Mange fylkeskommuner har valgt å ta utviklings- og markedsansvar selv eller gjennom eget administrasjonsselskap. Dette tilsier at fylkeskommunen har enda større egeninteresse i utviklingen av kollektivknutepunktene og bolig-/næringsutvikling rundt dem.

Løyvemyndighet

Fylkeskommunene og Oslo kommune gir løyve og fastsetter vilkår for kollektivtransport i rute (buss og båt), samt drosjelignende virksomhet.

KOMMUNEN

Kommunen er lokalt den viktigste samfunnsaktøren. Kommunen er planmyndighet etter Plan- og bygningsloven og derved en avgjørende aktør i plansammenheng i og rundt knutepunktet.

Kommunen har tre viktige roller i knutepunktprosjekter, som både skal favne de trafikale delene av knutepunktet og byutvikling av tiliggende områder:

Kommunen har delansvar i det trafikale kollektivknutepunktet, med ansvar for kommunal infrastruktur som vei, vann- og avløp, torg og parker. Som tiltakshaver for sin del av infrastrukturen vil kommunen som regel være opptatt av at de trafikale løsningene er tilstrekkelig gode og finansielt gjennomførbare. En areal- og parkeringspolitikk som legger til rette for effektive kollektivtransportløsninger kan holde kostnadene til kollektivtransporten nede, og er et viktig element for å bedre konkurranseforholdet mellom personbil og kollektivtransport.

Kommunen er planmyndighet og har det overordnede ansvaret for den lokale by- og tettstedsutviklingen. Knutepunktutviklingen er derfor avhengig av at kommunen vedtar reguleringsplan for knutepunktet. Ansvaret for helheten i by- og tettstedsutviklingen gjør også at kommunen må avveie mellom ulike hensyn, for eksempel mellom ønskede infrastrukturløsninger og by-/tettstedsutvikling.

Kommunen er den viktigste dialogparten for byutviklingsaktørene på grunn av rollen som planmyndighet.

Utover dette, og avhengig av knutepunktets karakter, kan kommunen være en av flere grunneiere. I buss/buss-knutepunkt og hvor knutepunktet ligger i kommunesenteret, er ofte kommunen eiendomsbesitter og inngår i det økonomiske spleiselaget for utvikling av knutepunktet. En eller flere tilførselsveger til knutepunktet er også ofte kommunale. Kommunen kan også selv, eller via kommunale/interkommunale selskaper, være leietaker i noe av bygningsmassen tilknyttet knutepunktet.

Kommunene har i noen fylker påtatt seg driftsansvar for uteområdene – i form av snøbrøyting, strøing og feiing og driftsansvar for parkanlegg. Dette har spesielt vært tilfelle for buss/buss-knutepunktene.

STATENS VEGVESEN

Statens vegvesens roller og oppgaver kan deles inn i tre overordnede områder: fagorgan, myndighetsorgan og veg- og vegtrafikkforvalter.

Som fagorgan bistår Statens vegvesen både Samferdselsdepartementet og fylkeskommunene (via sams vegadministrasjon) med blant annet fakta, forslag og utredninger angående veg og trafikk.

Som myndighetsorgan har Statens vegvesen ansvar for kontroll av tilsynsoppgaver, kjøretøy og gjennomføring av førerprøver. Videre har etaten myndighet til å vedta forskrifter og normaler for offentlig veg samt håndheve lover, forskrifter og normaler på riksveg.

Som veg- og vegtrafikkforvalter administrerer Statens vegvesen riksveger på vegne av staten og fylkesveger på vegne av fylkeskommunene. Dette innebærer et ansvar for å ta vare på, planlegge, utvide, drifte og vedlikeholde vegene på en måte som best egner brukerne og samfunnet for øvrig.

Statens vegvesen jobber aktivt for å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt – for alle. Det er et mål at flere skal velge kollektivtransport som framkomstmiddel til skole, jobb og andre hverdagsaktiviteter. Arbeidet med kollektivtransporten i Statens vegvesen er blant annet forankret i NTP 2014-2023, som sier at veksten i persontransport i byområder skal tas av kollektiv, sykkel og gange. Videre er det et overordnet mål i NTP å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem.

Som fagorgan har Statens vegvesen et sektoransvar som er nedfelt i 16 punkter, hvorav 7 er spesielt aktuelle når det kommer til kollektivtransport. Statens vegvesen skal:

1. Være pådriver for bedre kollektivtrafikk.
2. Være pådriver i arbeidet med helhetsløsninger i by.
3. Være pådriver for samordnet areal- og transportplanlegging.
4. Koordinere arbeidet med universell utforming av transportsystemet.
5. Redusere miljøbelastninger fra vegtrafikk.
6. Initiere og gjennomføre forskning og utvikling.
7. Utvikle og sikre kompetanse i sektoren.

JERNBANEVERKET

Jernbaneløst har en sentral rolle ved mange knutepunkter – både som planaktør, eier og utleier, samt som ansvarlig for drift og vedlikehold av stasjoner og stasjonsområder.

På plandsiden

I instruks for Jernbaneløst fremlagt i statsråd 12. juni 2009 står det bl.a.:

“Jernbaneløst skal som forvalter av statens jernbaneinfrastruktur:

- Avklare fremtidig arealbehov og sikre en forsvarlig arealdisponering på grunnarealer og i bygg som er eller vil bli viktige for jernbaneløst.

- Være premissgiver for bruken av offentlige arealer på stasjoner og terminaler som eies av andre.
- Bidra til å utvikle et tilfredsstillende parkeringstilbud ved stasjoner og fastsette parkeringsavgifter for faste togbrukere, basert på samfunnsøkonomiske prinsipper.

I «Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene», i delprosjektet «Planveileder for byområder og knutepunkter» har Jernbaneverket sagt følgende om ansvar:

«JBV har ansvar for å bygge et stoppested for tog og for å gjøre stoppestedet tilgjengelig for de reisende; dvs. for å bygge et stasjonsområde hvor de reisende lett kan bytte fra andre reisemidler til tog. Det betyr at våre stasjonsprosjekter, i tillegg til de elementene som følger av togframføring og drifts- og servicefunksjoner omfatter sykkelparkering, busstopp, taxiholdplass, kiss 'n ride og parkering for privatbil, i form av HC, korttids og innfartsparkering der hvor det er relevant. Det betyr imidlertid ikke at stasjonsprosjektene våre omfatter bussterminal, taxi-sentral, parkeringshus, boligprosjekter og nye tilførselsveier. Det er det andre som har ansvar for. Som omtalt under punktene om tilnærming og bidrag har vi imidlertid et ansvar for å se vårt prosjekt i sammenheng med omkringliggende bystruktur, og bruke det handlingsrommet vi har til å samarbeide med andre aktører for å utforme en best mulig løsning. Vårt prosjekt og våre valg har betydning for helheten, og de ulike funksjonene et knutepunkt består av er gjensidig avhengig av hverandre for at sluttproduktet skal bli attraktivt for de reisende.»

Jernbaneverket har ansvaret for parkering på stasjonene og har en "parkeringsstrategi" fra 2009. Her er hovedbudskapet at innfartsparkering er et virkemiddel i områder hvor kollektivtrafikken har dårlig flatedekning og er ment å være et tilbud til de som ikke kan gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen. Jernbaneverket har konkretisert denne strategien som gir føringer for hvordan parkeringstilbudet skal videreutvikles på hver enkelt stasjon.

Jernbaneverket har med dagens organisering ikke anledning til å delta i selskapsdannelser, men tar eierskap til fasilitetene i knutepunktene knyttet til de som er del av det nasjonale jernbanenettet.

Drift og vedlikehold

Eierskapet til de fleste jernbanestasjonene er i dag delt. Hovedtrekkene er at ROM Eiendom eier stasjonsbygninger med adkomst og tilhørende grunn og Jernbaneverket eier sporgrunn og teknisk infrastruktur. Eierskap og ansvar er definert med avtaler mellom partene og omforente grensesnittkart. Hver av partene bærer kostnader for sine områder, mens utføring av enkelte driftsoppgaver fordeles i henhold til lokale avtaler.

Jernbaneverket eier alle stasjoner bygget etter 1996. Med stasjoner menes kundefasiliteter og publikumsarealer. Jernbaneverket ønsker som utgangspunkt å være eier av nye stasjonsfasiliteter (inkl. servicebygg, publikumsfasiliteter) der togkundene er største enkeltbruker. Der Jernbaneverket tar eierskap, tar det også etterfølgende drift og vedlikehold. Avtaler med andre brukere (primært fylkeskommunen) om investeringsbidrag samt driftstilskudd/husleie må inngås.

På stasjonene er som regel Jernbaneverket eneste drifter av publikumsarealene og jernbanetekniske innretninger. Også på de aller fleste kollektivknutepunktene som har togstopp, er Jernbaneverket ansvarlig for drift og vedlikehold av publikumsarealene. På disse stasjonene er det inngått avtaler med andre brukere om fordeling av ansvar og kostnader på publikumsområdene.

Supplerende standard/kommersielle tilbud

På stasjoner Jernbaneverket eier, tar de også ansvar for å tilrettelegge for supplerende standard. Dette kan omfatte kiosk, kafe, turistinformasjon, annen informasjon og annen salgsvirksomhet. På leide stasjoner er det ROM Eiendom som eier som tar dette ansvaret.

NSB OG ROM EIENDOM

NSB har et selvstendig ansvar for at jernbanen og togtilbudet utvikles til å dekke samfunnets behov for å nå politiske mål. Den politiske ambisjonen forankret i NTP 2014-2023 er at kollektivtrafikken skal ta en vesentlig del av forventet trafikkvekst. NSB skal sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport gjennom konkurransedyktige tjenester med høy kundetilfredshet. Togets muligheter til å ta trafikkvekst underbygges av gode, velfungerende knutepunkter og utvikling av arealene rundt knutepunktene.

NSB bidrar også til å utvikle gode knutepunkter ved stasjoner og terminaler der det er grunnlag for økt trafikk. NSB-konsernets ulike enheter samspiller i dette arbeidet, for å finne helhetlige løsninger. Mye av arbeidet gjøres av ROM Eiendom AS. Samarbeid med kommuner, fylkeskommuner, Jernbaneverket og andre aktører er viktig i dette arbeidet.

ROM Eiendom eier 331 stasjoner og har en sentral rolle i utvikling av knutepunkt både gjennom utvikling og forvaltning av eiendom. NSB og ROM har gjennom Regjeringen, Stortinget og Samferdselsdepartementet fått mandat til å utvikle gode kollektivknutepunkt. ROMs rolle som knutepunktutvikler, i kombinasjon med en tydelig definert rolle for ROM i å støtte konsernets kjernevirksomhet innen transport, har også vært en viktig forutsetning for at NSB har beholdt eierskapet til ROM og de driftsavhengige eiendommene.

Rollen som knutepunktutvikler inkluderer mange av ROMs arbeidsfelt. Det inkluderer eiendomsutvikling av driftsavhengige og driftsuavhengige eiendommer, helhetstenkning i grensesnittet mellom eiendom og persontransport, samt utvikling og forvaltning av stasjonsarealer med utleie til kommersielle tilbud til de reisende. Å få inn kommersielle aktører er ofte avgjørende for å realisere et komplekst og godt knutepunkt som vil bidra til å bygge opp under ROMs visjon «Bedre byrom der mennesker møtes». Gjennom helhetlig knutepunktutvikling med stasjonene i sentrum sikrer de by- og stedsutvikling som skaper levende og trygge byrom, økt effektivitet, bedre miljøløsninger og bidrar til at flere reiser kollektivt.

ROMs rolle som knutepunktutvikler er slått fast av regjeringen i St. meld 21 (2008-2009) Om virksomheten til NSB AS, og St. meld nr. 31 (2012-2013) Verksemda til NSB AS:

St. meld 31 (2012-2013) Verksemda til NSB AS, kap 6.5 Eigedom:

“NSB sitt dotterselskap Rom Eiendom AS eig areal og bygningar i tilknytning til stasjonar og godsterminalar. Stasjonsområda blir utvikla vidare til knutepunkt med trafikkfunksjonar, butikkar, bustader og næringsareal. Det gir dei reisande ein enkel overgang mellom transportmidla og bidreg positivt til å utvikle sentrum på staden. Inntektene frå eigedomsverksemda styrkjer NSB-konsernet finansielt.

Regjeringas vurdering. Det er sentralt for regjeringa at eigedomsverksemda kompletterer utbygginga av jernbaneinfrastrukturen. Regjeringa meiner at eigedomsverksemda på ein bra måte bidreg til at NSB løyser samfunnsoppdraget sitt, som er å sørge for effektiv, tilgjengeleg, sikker og miljøvennleg transport. Ei god sentrumsutvikling omkring stasjonane vil gi eit meir berekraftig samfunn fordi det reduserer det samla transportbehovet. Satsinga på miljøbygg trekkjer i same retninga. Gode knutepunkt er nødvendig for å gjere toget til eit attraktivt transportmiddel og er ein naturleg del av reisekjeda. At eigedomsverksemda gir NSB-konsernet ei tryggare økonomisk plattform, er viktig for staten som eigar. Det er heilt nødvendig å tilpasse eigedomsverksemda til dei eksisterande og framtidige behova til jernbanedrifta. Det krev eit nært og konstruktivt samarbeid med Jernbaneverket. Regjeringa føreset at planar og tiltak skal avklarast mellom Rom Eiendom og Jernbaneverket før dei blir lagde fram for andre. Areal må utnyttast på ein måte som er til beste for passasjerane og godskundane.”

FYLKESMANNEN

Fylkesmannen er statens representant i fylket og har ansvar for at vedtak, mål og retningslinjer fra Stortinget og regjeringen blir fulgt. Fylkesmannen skal ivareta rettsikkerhet for innbyggerne, bidra aktivt til samfunnsutviklingen, og sørge for samordning.

Fylkesmannen har to sentrale oppgaver knyttet til arealforvaltningen i kommunene:

- Som fagmyndighet innen landbruk, miljøvern, helse og samfunnssikkerhet skal Fylkesmannen sørge for at nasjonale interesser blir ivaretatt.
- Fylkesmannen skal sikre at kommunale vedtak i plan- og byggesaker er i samsvar med gjeldende lovverk.

Begge disse oppgaveområdene tilsier at Fylkesmannen er sentral i all arealforvaltning og bør kobles inn tidlig i planprosesser, og gjerne før de formelle planprosessene etter Plan- og bygningsloven starter, slik at rammer og premisser for planleggingen kan klargjøres tidlig. Konkret uttaler Fylkesmannen seg gjerne til arealutvikling rundt knutepunkt og kommunens parkeringspolitikk.

ANDRE AKTØRER

Eiendomsutviklernes rolle i knutepunktutviklingen

I de fleste knutepunktprosjekter overlates det til kommersielle aktører å realisere bolig- og næringsbygg når kommunen har vedtatt en reguleringsplan. Denne utbyggingen skjer med privat finansiering og forretningsmessig risiko. Utbyggere prioriterer prosjekter med tilfredsstillende/god risikojustert lønnsomhet. Det er derfor viktig at planene som lages for knutepunktene er forutsigbare og at de er utarbeidet med tanke på at gjennomføringen skal være økonomisk bærekraftig. Planer hvor det ikke er samsvar mellom kostnader og inntjeningspotensial vil ikke bli realisert.

Busselskapene

Busselskapene har gode kunnskaper om hvordan man best kan legge til rette for og betjene busstrafikken i kollektivknutepunktene. Involvering av disse selskapene i planleggingsfasen kan være viktig for å oppnå et godt resultat.

VEDLEGG 2: FYLKESKOMMUNENES ARBEID MED TRAFIKALE KNOTEPUNKTUTVIKLING

AKERSHUS

Akershus' engasjement i knutepunktutvikling går tilbake til siste halvdel av 1980-tallet, da Oslo Bussterminal ble bygget, som del av et stort og krevende byutviklingsprosjekt. Fylkeskommunen valgte å lånefinansiere sin del av utbyggingen. Fra og med innføringen av Oslopakke 1 vinteren 1990 åpnet det seg nye muligheter for fylkeskommunen til å ta en aktiv rolle i knutepunktutviklingen, i og med at man nå hadde en sikker og stabil finansieringsordning.

Knutepunktutviklingen har hovedsakelig vært knyttet til:

- Utvikling/ombygging av viktige jernbanestasjoner koblet sammen med sentrumsutvikling: Sandvika, Asker, Lillestrøm, Lysaker og Ski.
- Oppgradering av knutepunkt i forbindelse med Gardermoutbyggingen: Kløfta, Eidsvoll Verk, Eidsvoll, Leirsund (i tillegg til Gardermoen).
- Vegløsning som åpnet for ny sentrumsutvikling: Bekkestua.
- Prioriterte lokale knutepunkt: Nesoddtangen (ferge/buss), Årnes, Strømmen, Sørumsand, Lørenskog (buss/buss), Høvik, Heggedal (tog/buss).

Et grovt overslag viser at fylkeskommunen foreløpig har investert i overkant av 600 mill. kr. i knutepunktutvikling (i løpende priser), og da er Oslo Bussterminal ikke tatt med. En erfaring fra de ulike prosjektene er viktigheten av å opprette et tidlig og nært samarbeid med vedkommende kommune, slik at det ikke oppstår unødige problemer i reguleringsarbeidet og slik at kommunens interesser i utviklingen av knutepunktet ivaretas.

Fylkeskommunen eier dels tomtegrunnen (Lysaker, Lillestrøm, Bekkestua, Strømmen Lørenskog, Nesoddtangen), dels er det inngått avtaler med Jernbaneverket/NSB (Sørumsand, Jessheim, Kløfta, Årnes), og dels med vedkommende kommune (Sandvika, Asker, Olavsgaard).

For å ivareta de forpliktelsene som knutepunktutbyggingen medførte, har fylkeskommunen opprettet et eget fylkeskommunalt foretak: Akershus KollektivTerminaler (AKT). Selskapet har ansvar for drift og vedlikehold av fylkeskommunens del av knutepunktene og er et kompetanseorgan i spørsmål om knutepunkt. AKT har ansvar for 23 knutepunkt, derav 3 fergeanlegg. Selskapet hadde i 2013 42 fast ansatte og en omsetning på 49,6 mill. kr, hvorav 26,5 mill. kr. var overføring fra fylkeskommunen. Ruter er Akershus og Oslos felles administrasjonsselskap for kollektivtransporten. Selskapet er fylkeskommunens kompetansemiljø og er sentralt i arbeidet med planlegging av knutepunktene.

BUSKERUD

Buskerud fylkeskommunen har tidligere i liten grad engasjert seg som pådriver i arbeidet med utvikling av knutepunkter. En av begrunnelsene for dette har vært at fylkeskommunen ikke har ønsket å eie knutepunkter og annen infrastruktur for kollektivtrafikken. Buskerud fylkeskommune eier hverken grunn eller eiendom, og er heller ikke medeier i selskap som eier eller driver et kollektivknutepunkt. En annen begrunnelse har vært at et kollektivknutepunkt, i likhet med andre holdeplasser, er infrastruktureierens ansvar.

Buskerud fylkeskommune har bidratt med tilskudd til utbygging av fire kollektivknutepunkter i fylket: Gol skysstasjon, Sentrum stopp i Hønefoss, Kongsberg kollektivknutepunkt og Drammen rutebilstasjon.

Buskerud fylkeskommune har i perioden 1990-2010 bidratt i planleggingen av ytterligere ni kollektivknutepunkt eller viktige/store holdeplasser i Buskerud; eksempelvis Lierbyen kollektivterminal, Bragernes torg, Gulslogen stasjon, Strømsø torg og Spikkestad stasjon/knutepunkt.

Buskerud fylkeskommune bidrar for tiden i utredning og planleggingen av følgende kollektivknutepunkt: Mjøndalen, Hokksund, Lierstranda/Brakerøya, Drammen stasjon, Geilo og Vikersund.

Buskerud har spesielle utfordringer i knutepunkter/tettsteder der det er forskjellige knutepunkter for togtrafikk og for busstrafikk, og i kommuner der det er utviklet flere tettsteder som hver for seg vil framstå som knutepunkt.

Buskerud fylkesting har vedtatt kollektivtransportplan Buskerud mot 2030 (juni 2012) og handlingsprogram for kollektivtransport 2014-17 (desember 2013). I planen og handlingsprogrammet inngår utvikling av kollektivknutepunkter som et viktig element. Det heter bl.a. i planen at:

«Fokus er utvikling av knutepunkter der trafikkartene korresponderer samt forenkling og samordning av billettsystemene. Det skal satses på muligheter for innfartsparkering i alle knutepunkter og andre naturlige steder der kollektivsystemet tilbyr en god frekvens hele driftsdøgnet.»

HEDMARK

Hedmark fylkeskommune vil i samarbeid med kommuner, NSB, Jernbaneverket og Statens Vegvesen etablere effektive knutepunkt der matelinjer er synkronisert med stamnettet. Alle kommunesentre og togstasjoner defineres som knutepunkter.

En videre satsing på kollektivknutepunkt medfører behov for at Hedmark fylkeskommune må ta stilling til hvordan fylkeskommunens bidrag i denne utviklingen skal finansieres. Ved en del av de store kollektivknutepunkt med jernbane har ROM Eiendom stått for investeringene, mens andre aktører inngår langsiktige leieavtaler. På steder hvor det ikke er jernbane, må det finnes andre løsninger. Over tid vil utvikling av knutepunktene medføre økte kostnader både til investering og drift. Det er også nødvendig å se på sammenhengen med andre funksjoner.

For de største knutepunktene i Hedmark, med unntak av Elverum skystasjon som ble ferdig oppgradert i 2013, har det blitt gjennomført, og gjennomføres, mulighetsstudier. Dette gjelder Hamar skystasjon (avsluttet i 2013), Brumunddal skystasjon (avsluttet i 2014) og Kongsvinger stasjonsområde (avsluttes i 2015). Mulighetsstudiene gjøres i samarbeid mellom kommunene, Hedmark Trafikk FKF, Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB AS, ROM Eiendom og fylkeskommunen.

OPPLAND

Med utgangspunkt i fylkeskommunens ansvar for kollektivtransport, var det to forhold som påvirket Oppland fylkeskommunes engasjement i knutepunktutviklingen i perioden 1990-2000:

- Forberedelse til anbud i kollektivtransporten – fylkeskommunen ønsket at kollektiv-knutepunkt og publikums-/bussterminaler skulle være nøytrale gjennom offentlige eierskap
- Satsing på kvalitet og service overfor de reisende – skulle bidra til flere reisende og høyere inntekter i kollektivtransporten

Fylkeskommunen har tidligere vært medeier av bygningsmassen gjennom aksjeselskaper, men ønsker nå ikke å ha en slik rolle, og tidligere aksjeselskaper (bestående av offentlige myndigheter) for bygningsmassen oppløses. ROM Eiendom er/blir eiendomsbesitter/-utvikler, mens fylkeskommunen er leietaker sammen med offentlige og private.

Tradisjonelt er terminalområdet for buss eid av kommunen eller NSB Eiendom/ROM Eiendom. Fylkeskommunen, sammen med Statens vegvesen, har hatt/har finansieringsansvaret for utbygging/opparbeidelse av kollektivterminalen (bussoppstillingsområdet) og kommunen har driftsansvaret. Vedlikeholdsansvaret er ikke ivarettatt.

Fylkeskommunens ovenfor nevnte ansvar videreføres i prosjektgjennomføring etter 2000. Prosjektomfanget defineres i en gruppe bestående av vertskommunen, ROM Eiendom, NSB, Jernbaneverket, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Prosjektet defineres – man blir enig om elementene i prosjektet, vurderer og utpeker om dette skal gjennomføres som ett eller flere prosjekter med flere prosjekteiere (som regel 1 eller 2, byggherreansvar), partene blir enig om hva den enkelte part tar finansieringsansvaret for, og prosjektene finansieres og gjennomføres som et spleiselag.

På buss/tog-knutepunkt går Jernbaneverket og fylkeskommunen sammen om leie av det offentlige rom/venteareal, og er også sammen om infosystemer. Nasjonale kommersielle ekspressruter betaler anløpsavgift ved utvalgte kollektivknutepunkt i fylket. Dette avhenger av kvalitet og trafikkomfang.

Adkomster til terminalområdet vurderes/klassifiseres som fylkesveg. Fylkeskommunen stiller kapasitetskrav, kvalitetskrav (herunder universell utforming) m.m. til oppstillingsareal for bussene og for publikumsarealene i knutepunktene, og fylkeskommunen har finansiert utbyggingen. Den investerte kapital ønskes «ivaretatt», og fylkeskommunen stiller krav til forvaltning, drift og vedlikehold. Det vurderes om fylkeskommunen skal være eier av dette arealet – kollektivterminalen.

Per dags dato er det ikke kommet fram en modell for ansvaret for forvaltning, drift og vedlikehold av utomhusarealene, men fylkeskommunen, som den største brukeren, ser at dette kan bli et fylkeskommunalt ansvarsområde.

I fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveger for perioden 2014-2017 er det avsatt ca. 20 mill. kr. til kollektivtransportens infrastruktur. Investering i knutepunktutvikling finansieres utenom dette. Dette har vært spleiselag mellom partene, og hvor også KID-midler⁸ eller BRA-midler⁹ har vært benyttet. Fylkeskommunen har satt i gang et arbeid for å avklare fylkeskommunens rolle i knutepunktutviklingen.

TELEMARK

Som i Buskerud har Telemark fylkeskommune (TFK) tidligere ikke hatt ønske om å eie eller stå for drift av knutepunkt. TFK eier og drifter nesten ingen knutepunkt – unntaket er Skjelsvik der behovet for et nytt knutepunkt var stort og TFK i dag er grunneier, grunnet makeskifte knyttet til eiendommer TFK eide for å få dette til. Noen steder sørger TFK for informasjonsskjerm og datatilgang for å tilby ruteinformasjon, og et sted betaler TFK leie for venterom. TFK har ellers gitt tilskudd til bygging eller opprustning av viktige knutepunkt og i ulike tilfeller hatt en koordinerings- og pådriverrolle. I tillegg til ansvar for strategisk planlegging og drift av lokal kollektivtransport, medfører rollen som fylkesvegeier også tilrettelegging for kollektivtransporten. Generelt har vegeier hatt ansvar for etablering av knutepunkt. Mange knutepunkt betjener veger med ulike eiere i tillegg til jernbane og kan i tillegg inngå i en kommunes sentrumsutvikling. Det er behov for en tydeligere ansvars og rolleavklaring på dette området.

Nettokontraktregimet i Telemark medfører at busselskapene har selvstendig ansvar for marked, planlegging og inntekter. Noen knutepunkt i distriktene er eid og driftet av busselskap. I byområder har kommunene i større grad tatt ansvar for utvikling av knutepunkt. Grenland har inngått avtale om belønningsmidler som bl.a. brukes til opprustning av knutepunkt og holdeplasser, og det er satt av midler til opprustning av knutepunkt i Bypakke Grenland. I tillegg er det avsatt midler på fylkeskommunens investeringsbudsjett, og i KID-prosjekt, til opprustning av holdeplasser/ knutepunkt. ROM Eiendom har stått for bygging av Notodden terminal, som også har blitt tildelt både KID-midler og regionale utviklingsmidler.

Erfaringer i Telemark viser at service/venterom ved et knutepunkt bør være tilknyttet eksisterende næring for å sikre tilsyn og allmenn tilgjengelighet, samt holde driftskostnadene nede. Ved moderate reisestrømmer har det vært utfordrende å finne næringsaktører som ønsker å betjene rene venterom. Ubetjente venterom har vist seg å være lite innbydende for allmennheten, og stiller store krav til drift og vedlikehold.

⁸KID-midler: Tilskuddsordningen for bedre kollektivtransport i distriktene

⁹BRA-midler: Tilskudd for å bedre tilgjengeligheten til kollektivtransport

I arbeidet med regional plan for samordnet areal og transport i Telemark (ATP Telemark) har det blitt laget en standardmal for knutepunkt og holdeplasser i Telemark, som i stor grad er basert på Statens vegvesen håndbok V123. Det er også laget et hierarki med de viktigste knutepunktene. Høyst prioriterte knutepunkt å bygge/forbedre i distrikt er identifisert gjennom samarbeidsprosjektet KID Telemark II. Vestviken Kollektivtrafikk, Statens vegvesen, regionrådsrepresentanter, NHO Transport, Jernbaneverket og ROM Eiendom deltar i prosjektet. I ATP Telemark pekes det ellers på viktigheten av å tilby effektive og attraktive knutepunkt for et velfungerende kollektivsystem.

VESTFOLD

Vestviken Kollektivtrafikk AS (VKT) har det operative ansvaret for drift og utvikling av lokal kollektivtrafikk i Vestfold etter rammer og føringer gitt av fylkeskommunen. All lokal kollektivtransport med buss i Vestfold kjøres på bruttokontrakt etter forutgående anbudskonkurranse.

Ifølge rammeavtale mellom Vestfold fylkeskommune og VKT, kan VKT inngå avtaler med eksisterende og nye operatører av rutebilterminaler, kollektivtrafikkknutepunkt, billettutsalg og ruteopplysningstjenester mv. Selskapet kan også drive rutebilterminaler og ruteopplysningstjenester i egen regi.

For å finansiere driftskostnader og andre publikumstjenester kan VKT innkreve anløpsavgift fra operatørselskap som benytter rutebilterminaler som selskapet disponerer.

Det er inngått intensjonsavtale mellom Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og stasjonskommunene om utvikling av knutepunkter i forbindelse med kommende jernbaneutbygging. Det pågår utbygging av knutepunkt i Holmestrand. For de øvrige knutepunktene langs Vestfoldbanen begynner Jernbaneverket overordnet planlegging høsten 2015. Vestfold fylkeskommune er opptatt av at det etableres jernbanestasjon i tilknytning til Torp Sandefjord lufthavn.

I Horten er det ikke jernbane i sentrum. Arbeidet med vegtrase og stasjonsplassering er startet opp. VKT har i samarbeid med kommunen og Sjøsiden handelssenter etablert «terminal» i sentrum. Her går det lokalbusser til Holmestrand og Åsgårdstrand/Tønsberg, samt forbindelse til jernbanestasjon på Skoppum. Fergeselskapet Bastø-Fosen trafikkerer fergeruten Horten – Moss og er i gangavstand fra «terminalen»

I tillegg har Vestfold to viktige knutepunkt langs E-18 på Kopstad og Fokserød, der det er gode koblinger mellom lokalbuss og ekspressbuss. Begge steder har bensinstasjon som gir mulighet for service. Kopstad har parkering som allerede er utvidet en gang. Fokserød har nærhet til Torp i tillegg.

ØSTFOLD

Østfold fylkeskommune har vært opptatt av bussterminaler og bussholdeplasser for å utvikle kollektivtilbud og kollektivknutepunkter. I de største byene har fylkeskommunen bidratt økonomisk sammen med kommunene og utbyggere i sameieløsninger med bussterminaler.

For å få etablert kollektivknutepunkt har Østfold kollektivtrafikk (ØKT) tatt et overordnet ansvar, og gått inn som eier av kollektivknutepunkt. Dette har også vært naturlig siden ØKT har overtatt ansvaret for kollektivtransporten. Tiltak er tenkt og gjort etter siste NTP. ØKT har driftsavtaler der det er bussterminaler. Fylkeskommunen har gitt tilskudd ved å kjøpe seg inn i spleiselag med kommunene og grunneiere/utviklere i kollektivknutepunkt. Det er kjøpt en seksjon i både Fredrikstad og Sarpsborg. Begge bussterminalene ligger i tilknytning til kjøpesentre. Statlige midler er ikke brukt. En ønsker imidlertid å gå bort i fra den form bussterminalene har i dag og over til gateterminaler der bussene kun stopper for av- og påstigning. Overgang fra bussterminal i bygning til gateterminaler medfører at fremtidens behov vurderes noe forskjellig fra dagens situasjon.

Planleggingsmidler: Det er satt av midler til holdeplasser og terminaler under posten kollektivtiltak med 5 mill. kr i 2014, 2 mill. kr hvert av de neste tre år og 3 mill. kr i 2018.

Særlige utfordringer i flere av byene i Østfold er at jernbanestasjonene ligger i utkanten av bysentrene. Det er derfor behov for et begrenset antall bussruter som betjener jernbanestasjonene, og stasjonene som knutepunkt er lite utviklet.

Østfold fylkeskommune jobber på ulike arenaer for å utvikle og videreutvikle kollektivknode-punktene, sikre underlag for kollektivtransporten samt for å koordinere de store samferdselstiltakene i Østfold:

- Oppfølging av Fylkesplanen Østfold mot 2050 med mål, strategier og egen arealstrategi.
- Sømløst i sør for å tilby sømløse (sammenhengende) kollektivreiser i Oslo, Akershus og Østfold når Follobanen åpner.
- Bypakke Nedre Glomma.
- Belønningsordningen Nedre Glomma med samarbeidsavtale.
- 5-årig samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mosseregionen.
- Oppdrag fra Koordineringsgruppa for Østfoldbanens vestre linje. Felles premissdokument for JBV, SVV, Fylkesmann, fylkeskommune og kommunene langs Østfoldbanens vestre linje om samordnet planlegging og gjennomføring av dobbeltsporet jernbane.
- Kollektivstrategi Nedre Glomma (i regi av SVV).

VEDLEGG 3: EKSEMPEL PÅ INTENSJONSAVTALE

OTTA

INTENSJONSAVTALE

MELLOM

JERNBANEVERKET, ROM EIENDOM, STATENS VEGVESEN,
SEL KOMMUNE OG OPPLAND FYLKESKOMMUNE

1. Denne avtalen er en intensjonsavtale som bygger på partenes ønske og vilje til å utarbeide en knutepunktplan for Otta og hvor Otta skystasjon inngår, samt prosjektforslag med økonomiske rammer og kostnader.
2. Partene vil gjennom denne avtalen legge grunnlaget for å videreutvikle Otta som knutepunkt - ved å utvikle Otta skystasjon som en integrert funksjon til de øvrige kommersielle og offentlige funksjoner i Otta sentrum.
3. Skystasjonen, som kommunikasjonsknutepunkt i byen, skal gjennom gatenett, gang- og sykkelveier, knyttes sammen med funksjoner i sentrum. Skystasjonen skal kunne brukes både til offentlig og kommersiell virksomhet.
4. Det etableres et samarbeid mellom partene for å utarbeide et forprosjekt hvor partene skal
 - Avklare
 - Gatebruk for brukere / reisende til/fra skystasjonen
 - Kollektivtrasé fra rundkjøring på Rv15 til stasjonsområdet.
 - Gang- og sykkeltraséer som knytter skystasjonen til andre sentrumsfunksjoner
 - Avklaring av sporområdet;
 - Avklare behov for antall spor
 - Avklare nødvendig sporlengde
 - Avklare plattformbehov
 - Grovskisse for lokalisering av følgende funksjoner
 - Terminalbygg
 - Bussterminal
 - Taxi
 - Parkeringsareal for busser og privatbiler
 - Avklare partenes videre rolle i utviklingen av skystasjonen.
5. Ut fra avklaringen på punkt 3, utarbeides et hovedprosjekt med følgende innhold:
 - Trafikkplan
 - Kollektivtraséer fra/til bussterminalen
 - Utforming av bussterminalen med følgende trafikktyper:
 - Lokal- og regionruter
 - Ekspress- og langruter
 - Utforming av
 - Taxioppstilling
 - Kiss & ride plasser
 - Kundeparkering
 - Utarbeide av "utomhusplan" med kostnadsoverslag
 - Skystasjon / terminalfaciliteter
 - Kartlegging av driftsfunksjoner
 - Romprogram for billettsalg, venterom, toalett, kiosk/kafé
 - Avklare eier- og driftsform av skystasjonen

6. Alternativ bruk av dagens stasjonsbygning.
7. Bruk av lok-stallen - adkomst til området
8. Dersom hovedprosjektet - punktene 5-7 - krever det, skal partene i samarbeid utarbeide reguleringsplan for stasjonsområdet.
9. Hver av partene dekker 20 % av kostnadene for forprosjektet og hovedprosjektet.
10. Hver av partene oppnevner en representant som inngår i prosjektgruppen.
11. Partene kan gjennom denne avtalen engasjerer konsulent for oppdraget.

Sel kommune står som oppdragsgiver på vegne av partene og kontraktsansvarlig mot konsulenten.

Otta, _____ april 2013.

Jernbaneverket

ROM Eiendom

Statens vegvesen Oppland

Oppland fylkeskommune

Sel kommune

MJØNDALEN

AVTALE OM KOSTNADSFORDELING VED UTARBEIDELSE AV MULIGHETSSTUDIE
FOR KOLLEKTIVKNUTEPUNKT MJØNDALEN
MELLOM ROM EIENDOM OG NEDRE EIKER KOMMUNE

Felles grunnlag for avtalen

Følgende parter er enige om å gjennomføre knutepunktprosjekt slik definert i omforent prosjektbeskrivelsen: NSB og Rom Eiendom (en part), Jernbaneverket, Buskerud Fylkeskommune og Brakar (en part), Buskerudbysamarbeidet, Statens vegvesen, Nedre Eiker Kommune.

Mulighetsstudiet gjennomføres i perioden fra juni 2014 til utgangen av 2014 i forlengelsen av prosjektbeskrivelsen datert mai 2014, som partene har utarbeidet og godkjent. Det skal, slik det framgår av prosjektbeskrivelsen engasjeres konsulent til utarbeidelse av trafikkanalyse og mulighetsstudie slik dette framgår av vedlagt Prosjektbeskrivelse (vedlegg 1) og Konkurransegrunnlag for mulighetsstudien (vedlegg 2).

Prosjektbeskrivelsen forutsetter at partene skal dele på de eksterne kostnadene knyttet til gjennomføring av prosjektet. Budsjett for prosjektoppgaven (konsulentkostnader) er 505.000 kr eks mva. Det skal dekke konsulentonorar inkludert dokumenterte utlegg. Kostnadsrammen for trafikkanalysen er 100.000 eks mva. og kostnadsrammen for mulighetsstudien er 395.000 kr eks mva. I tillegg kommer en pott for uforutsett på 10.000 kr eks mva.

Partene bidrar med sin andel av de eksterne kostnadene som vist i tabellen under. Bidraget betales som tilskudd til Nedre Eiker kommune, som er oppdragsgiver. Tilskuddet er uten merverdiavgift. Oppdragsgiver vil i forbindelse med innleie av konsulent få fritak for merverdiavgiften eller få refundert denne.

Part	Kr eks mva.
Nedre Eiker kommune	40 000
Buskerudbypakke 1	125 000
Jernbaneverket	100 000
Buskerud fylkeskommune/Brakar	40 000
Statens vegvesen	100 000
NSB / ROM Eiendom	100 000
Sum	505 000

Anskaffelsen av konsulent skal foregå i henhold til forskrift om offentlig anskaffelser. Partenes egne kostnader i forbindelse med møter, befaringer, reiser o.l. dekkes av partene selv.

Likelydende avtale inngås mellom Nedre Eiker kommune og hver av partene. Når avtalen er underskrevet, vil Nedre Eiker kommune inngå kontrakt med konsulentfirmaet som vil stå for mulighetsstudien.

Avtale

Rom Eiendom AS og Nedre Eiker kommune slutter seg til felles grunnlag for denne avtalen og inngår avtale om at Rom Eiendom AS skal betale et tilskudd til Nedre Eiker kommune på kr 100.000,-. Rom Eiendom AS skal ikke betale merverdiavgift. Avtalen avgrenses til å gjelde konsulentonorar ved utarbeidelse av trafikkanalyse og mulighetsstudie for kollektivknutepunkt på Mjøndalen stasjon.

Dato:

Rom Eiendom AS
Org. nr.: 980 374 505 mva

Nedre Eiker kommune

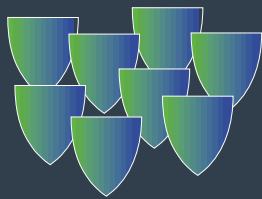
VEDLEGG 4: VEILEDER TIL UTBYGGINGSAVTALER

I vedlegg 2 til veileder om utbyggingsavtaler, utgitt av Kommunal og regionaldepartementet 7. juni 2007, er det beskrevet problemstillinger partene bør drøfte og regulere i avtalen. Formålet med vedlegget er å supplere veilederen med en praktisk vinkling og veiledning på arbeidet med utbyggingsavtaler.

Vedlegget er en momentliste for kommuner og private som skal inngå utbyggingsavtale. Lov og forskrift trekker visse grenser for hva en utbyggingsavtale lovlig kan inneholde. For øvrig vil utbyggingsavtalene i praksis kunne ha svært forskjellig innhold. Siktemålet med vedlegget er å peke på og veilede om de mest sentrale problemstillinger, både de som er spesielt relevante for utbyggingsavtaler og de som har mer generell kontraktsrettslig betydning.

I vedlegget sondres mellom spørsmål som anbefales avklart før kontraktsforhandlingene innledes (Fase I) og de problemstillinger som bør drøftes og reguleres i avtalen (Fase II).

Hele vedlegget finnes på http://www.regjeringen.no/upload/KRD/Vedlegg/BOBY/Utbyggingsavtaler/vedlegg_2_til_veileder_om_utbyggingsavtaler_juni_2007.pdf



ØstlandsSamarbeidet

Eastern Norway County Network

C/O AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
POSTBOKS 1200 SENTRUM
N-0107 OSLO