

# Knutepunkter for kollektivtrafikken og tilleggende områder



## Arbeidsdeling og samspill for et godt resultat

Rapport fra arbeidsgruppe januar 2015  
Versjon 2015-01-22

Illustrasjon forside: NSB

## Innholdsfortegnelse

Oppsummering og anbefaling .....	5
Oppsummering .....	5
Bakgrunn og mandat .....	5
Rapporten har fokus på det trafikale knutepunktet .....	5
Samspill og samordning er avgjørende .....	5
Ansvar og oppgaver varierer med type knutepunkt .....	5
Fylkeskommunen kan ivareta sitt finansieringsansvar på ulike måter.....	6
Proessen ved knutepunktutvikling.....	6
Anbefaling om fylkeskommunens framtidige rolle og ansvar .....	6
1 Innledning.....	8
2 Mandat og medlemmer i arbeidsgruppe.....	9
2.1 Mandat.....	9
2.2 Medlemmer i arbeidsgruppa.....	10
3 Knutepunkt og knutepunktutvikling.....	11
3.1 Knutepunktene er viktig for byene/tettstedene og kollektivtrafikken.....	11
3.2 Rapporten har fokus på kollektivknutepunktet .....	12
4 Partene og deres ansvars- og oppgaveområder .....	13
4.1 Samspill og samordning er avgjørende .....	13
4.2 Fylkeskommunen .....	13
4.2.1 Regional utviklingsaktør .....	13
4.2.2 Eier av fylkesvegene .....	14
4.2.3 Kjøp og utvikling av lokal kollektivtransport .....	14
4.2.4 Løyvemyndighet.....	14
4.3 Statens vegvesen .....	15
4.4 Jernbaneverket.....	15
4.5 NSB og ROM Eiendom.....	17
4.6 Fylkesmannen.....	18
4.7 Kommunen .....	18
4.8 Andre aktører.....	18
5 Planlegging og utbygging av kollektivknutepunkter .....	20
5.1 Knutepunkter lokalisert langs veg.....	20
5.2 Knutepunkter ved jernbane .....	21
5.3 Knutepunkt er ofte viktig i by- og tettstedsutviklingen.....	22
5.4 Faser i knutepunktutviklingen .....	22
6 Fylkeskommunenes rolle og ansvar .....	24

6.1 Tydeliggjøring av rolle og ansvar .....	24
6.2 Eierskap og finansiering av fylkeskommunens andel av knutepunktet .....	24
7 Knutepunktutvikling – ansvar i ulike faser av prosessen .....	26
7.1 Oversikt .....	26
7.2 Prosessen ved utvikling av knutepunkt .....	27
Utviklingsfasen.....	27
Planfasen .....	27
Utbyggingsfasen.....	28
Driftsfasen .....	28
Vedlegg 1 Fylkeskommunenes arbeid med knutepunktutvikling .....	29
Akershus.....	29
Buskerud.....	29
Hedmark .....	30
Oppland .....	30
Telemark.....	32
Vestfold .....	32
Østfold.....	33
Vedlegg 2 Eksempler på intensjonsavtale.....	35
Otta .....	35
Mjøndalen.....	37
Vedlegg 3 Veileder til utbyggingsavtaler.....	39

## Oppsummering og anbefaling

### Oppsummering

#### Bakgrunn og mandat

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 er fylkeskommunene gitt et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunkter for kollektivtrafikken og tiliggende områder. Mandat for arbeidet med denne rapporten ble vedtatt i Østlands-samarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel 24. januar 2014.

Formålet med arbeidet har vært å følge opp fylkeskommunens ansvar for rolleavklaring og å bidra til en bedre struktur i arbeidet med utvikling av knutepunkter, slik at det blir færrest mulig gråsoner. Målgruppe for arbeidet er fylkeskommunene og andre aktører ved knutepunktutvikling.

#### Rapporten har fokus på det trafikale knutepunktet

Helhetlig knutepunktutvikling omfatter i de fleste tilfelle infrastruktur for drift av kollektivtrafikken, servicetilbud til de reisende og by- og tettstedutvikling. Denne rapporten har fokus på det trafikale knutepunktet, som er steder i kollektivnettet der kollektivlinjer krysser eller tangerer hverandre og hvor det kan foretas omstigning mellom kollektive transportmidler.

I rapporten er det primært lagt vekt på følgende forhold:

- En klargjøring og understreking av behovet for samspill og samhandling mellom aktuelle parter i forbindelse med knutepunktutvikling (kapittel 4)
- Anbefalinger om planlegging og utbygging av kollektivknutepunkter (kapittel 5)
- Nærmere om fylkeskommunens rolle og ansvar (kapittel 6)
- Ansvar og oppgaver i ulike faser ved knutepunktutvikling (kapittel 7)

#### Samspill og samordning er avgjørende

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. Derfor er det også så viktig med en god prosess, der det sikres forståelse og eierskap til det som skal gjennomføres. Helhetsbildet må klarlegges så tidlig som mulig, slik at løsningen kan utarbeides ut fra en samlet avveining av alle hensyn og ønsker.

Selv om partene har noe forskjellige mål og ansvar i forhold til knutepunktutviklingen, er det avgjørende at det i utgangspunktet organiseres en prosess hvor partene oppfattes som likeverdige. Fylkeskommunen bør være koordinator og pådriver i de innledende fasene av arbeidet. Videre har fylkeskommunen fått ansvaret for rolleavklaring i den videre prosess.

#### Ansvar og oppgaver varierer med type knutepunkt

Retningslinjer om vegeiers ansvar gir tydelige anvisninger:

- For rene buss/buss-knutepunkter på eller langs riksveg har staten v/Statens vegvesen ansvaret for både utbygging og drift av knutepunktet.

- For rene buss/buss-knutepunkter på eller langs fylkesveg har fylkeskommunen ansvaret for både utbygging og drift av knutepunktet.
- For rene buss/buss-knutepunkter på eller langs kommunal veg har kommunen ansvaret for både utbygging og drift av knutepunktet.
- For rene buss/buss-knutepunkter der flere vegkategorier krysser kan det være aktuelt med "spleiselag".
- For knutepunkter av kategorien tog-buss må partenes ulike ansvar legges til grunn. Dette gjelder ofte større knutepunkter i byer og tettsteder.
- For buss i tilknytning til båt eller flyplass legges samme prinsipp som for knutepunkt buss/tog til grunn.

### **Fylkeskommunen kan ivareta sitt finansieringsansvar på ulike måter**

- 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.
- Et annet alternativ er å danne et (aksje)selskap sammen med andre aktører, f.eks. kommune og/eller ROM Eiendom. Selskapet får ansvaret for utbygging og drift. Fylkeskommunen må inngå avtale med selskapet om bruk av busstasjonsdelen, 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 eier om bruk av busstasjonsdelen, evt. andre deler for kollektivtrafikk fylkeskommunen har ansvar for.

### **Prosesen ved knutepunktutvikling**

Arbeidsgruppa har gjennomgått de ulike fasene i arbeidet med knutepunktutvikling og kortfattet skissert prosess og ansvar ved utvikling av:

- knutepunkt tog – buss
- knutepunkt buss – buss

Det vises til rapportens kapittel 7.1.

I vedlegg til rapporten er tatt inn eksempel på intensjonsavtale og referanse til mal for utbyggingsavtale.

### **Anbefaling om fylkeskommunens framtidige rolle og ansvar**

Fylkeskommunen er de senere årene gitt økt ansvar innen områder som er sentrale i forhold til knutepunktutvikling – som vegeier, som ansvarlig for kollektivtilbudet utenom jernbane og som regional utviklingsaktør.

Fylkeskommunen har ansvaret for lokal og regional (innen fylket) kollektivtrafikk med buss, båt og lokale baner (ikke tog). Gjennom anbudsutsetting definerer fylkeskommunen kvaliteten og standarden på kollektivmaterieell og rutetilbud. Fylkeskommunen definerer gjennom dette også kapasitetsbehov og standard på kollektivtrafikkens infrastruktur – inkl. knutepunkter.

Arbeidsgruppa anbefaler at fylkeskommunene tar et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene. Fylkeskommunen har et særlig ansvar for å initiere samarbeid der hvor lokal busstrafikk er involvert.

Fylkeskommunen har en viktig rolle som koordinator og pådriver i de innledende fasene av arbeidet. Dette betyr ikke at fylkeskommunen behøver å være prosessansvarlig. Dette ansvaret kan godt tillegges kommunen eller den av de andre partene som er mest engasjert i den konkrete knutepunktutviklingen.

Arbeidsgruppa anbefaler at det tidlig avklares ansvar for eierskap og finansiering av de ulike faser med bygging, drift og vedlikehold.

Arbeidsgruppa anbefaler at den enkelte fylkeskommune diskuterer nærmere med «sine» kommuner hvordan anbefalingene i denne rapporten kan følges opp ved konkrete prosjekter.

Med henvisning til mandatet anbefaler arbeidsgruppa at det opprettes en «permanent» faggruppe eller et fagforum for å samle og utnytte de begrensede ressurser som finnes for effektiv knutepunktutvikling. Gruppa anbefaler at Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel oppnevner en programkomite for den første samlingen i et slikt fagforum.

## 1 Innledning

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å oppnå dette må kollektivtilbudet utvikles slik at det framstår som et tidsbesparende, komfortabelt og økonomisk alternativ til det å bruke egen bil. Attraktiv kollektivtrafikk er også viktig for de som bor utenfor byene, og spesielt for de som pendler dit.

Det ligger i kollektivtrafikkens natur at det ikke er mulig å etablere et nett som gjør at alle kan reise direkte til alle målpunkter. Et attraktivt og effektivt kollektivnett forutsetter derfor små og store knutepunkter for effektiv omstigning og korrespondanse, og som målpunkt og møteplass.

Måltrettet tilrettelegging av knutepunkter for kollektivtrafikken er avgjørende for å gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig og attraktivt for de reisende, slik at flere velger å reise kollektivt framfor å bruke egen bil. Knutepunktene er en viktig del av de fleste kollektivreiser. Derfor stilles det store krav til kvalitet, sikkerhet, effektivitet, informasjon, tilgjengelighet og universell utforming. Publikums behov er en avgjørende premisse for planlegging og utvikling av knutepunkter.

Videre er det et mål å gi gode betingelser for effektiv og rasjonell drift av kollektivtrafikken. Den beste nettverkseffekten oppnås ved å utvikle og forbedre omstigningsmulighetene over alt i nettet der to eller flere kollektivlinjer krysser hverandre. Knutepunktene utgjør ofte også et viktig element i by- og tettstedsutviklingen.

Mange parter, ofte med ulike interesser og planer, må samarbeide for å bidra til en vellykket utvikling av et knutepunkt. I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 er fylkeskommunene gitt et spesielt koordineringsansvar i forbindelse med knutepunkter og tilliggende områder:

*Fylkeskommunene har ansvar for store deler av kollektivtransporttilbudet, og de har en viktig rolle i arealplanleggingen. De bør derfor ha et overordnet ansvar for å peke ut de viktigste stamrutene for kollektivtransport og de viktigste knutepunktene, mens kommunene bør legge til rette for hensiktsmessig arealutvikling, og særlig at det fortettes rundt kollektivknutepunktene. Knutepunktstrategier bør inngå i arbeidet med regionale planstrategier og planer. Fylkeskommunene bør også ha et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunktene og tilliggende områder. I finansiering og utvikling av det enkelte knutepunkt vil den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene ligge til grunn.*

Målgruppe for denne rapporten er fylkeskommunene og deres samarbeidspartnere ved knutepunktutvikling. Arbeidet har lagt til grunn at det er gjort en utpeking av kollektivknutepunktene gjennom ordinære planprosesser.



## 2 Mandat og medlemmer i arbeidsgruppe

### 2.1 Mandat

Mandat for arbeidet og organisering av arbeidsgruppe for knutepunktutvikling ble vedtatt i Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel 24. januar 2014.

#### Bakgrunn

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)) er fylkeskommunene gitt et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunkter for kollektivtrafikken og tilliggende områder.

#### Mål og hensikt for arbeidet

Formålet er å følge opp fylkeskommunens ansvar for rolleavklaring og å bidra til en bedre struktur i arbeidet med utvikling av knutepunkter, slik at det blir færrest mulig gråsoner. Dette gjelder ved utforming av felles mål, strategier, planprosesser, innsats for gjennomføring av utbyggingsoppgavene og etterfølgende drift av fellesfunksjoner og -arealer. Herunder bes arbeidsgruppa diskutere tiltak som bidrar til at færre oppgaver må løses på nytt hver gang, og at det blir god framdrift i plan- og utbyggingsprosesser. Dette krever forpliktende avtaler og finansieringsressurser som er koordinert i tid eller rekkefølge.

I sin diskusjon av fylkeskommunens rolle må arbeidsgruppa også vurdere ansvar og roller for øvrige parter. Arbeidet bør således omfatte:

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.

Arbeidsgruppa forutsettes underveis i arbeidet å vurdere behovet for kontakt med kommunene. Arbeidsgruppa bes også om å vurdere opprettelsen av en «permanent» faggruppe eller et fagforum for å samle og utnytte de begrensede ressurser som finnes for effektiv knutepunktutvikling.

#### Oppdragsgiver

Oppdragsgiver for arbeidet er Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel.

#### Organisering av arbeidet

Arbeidet gjennomføres i regi av en administrativ arbeidsgruppe hvor:

- Alle fylkeskommunene inviteres til å delta i arbeidsgruppa – med en representant fra fylkeskommunen og/eller en representant fra eget kollektivselskap.
- Jernbaneverket, Statens vegvesen, NSB og ROM Eiendom forventes å delta med 1-2 representanter hver.

## 2.2 Medlemmer i arbeidsgruppa

Arbeidet med denne rapporten er gjennomført av en arbeidsgruppe med følgende medlemmer:

Einar Hoel/Theis Juell Theisen	Akershus fylkeskommune
Runar Stustad	Buskerud fylkeskommune
Øystein Sjølie	Hedmark fylkeskommune
Arne Fredheim	Hedmark Trafikk FKF
Magne Flø	Oppland fylkeskommune
Hilde F. Andersen	Telemark fylkeskommune
Per Kvaale Caspersen	Vestfold fylkeskommune
Arne Naas	Vestviken Kollektivtrafikk AS
Kari Otterstad	Østfold fylkeskommune
Børre Johnsen	Østfold kollektivtrafikk
Sjur Helseth/Hege Selbekk	Jernbaneverket
Marianne Hermansen	Jernbaneverket, InterCity-prosjektet
Arne Jakobsen	NSB AS
Ellen Haug	ROM Eiendom AS
Regine Merethe Hildre	Statens vegvesen Region Sør
Paul Høistad Berger	Statens vegvesen Region Øst

Magne Flø har ledet arbeidsgruppa, med Runar Stustad som nestleder. Ole Falk Frederiksen fra Civitas AS og Inge Brørs fra Østlandssamarbeidets sekretariat har bistått arbeidsgruppa i prosessen.

## 3 Knutepunkt og knutepunktutvikling

### 3.1 Knutepunktene er viktig for byene/tettstedene og kollektivtrafikken

Knutepunktutvikling er et sentralt virkemiddel for å styrke kollektivtrafikken og dermed oppnå nasjonale og regionale mål om lavere klimagassutslipp og mer attraktive byer og tettsteder. Knutepunktutvikling omfatter infrastruktur for drift av kollektivtrafikken, servicetilbud til de kollektivreisende og by- og tettstedsutvikling.

Viktig infrastruktur for drift av kollektivtrafikken er spor og plattformer for skinnegående transport, veger og traseer for gang og sykkel, busstopp, taxiholdeplass og innfartsparkering der det er aktuelt. Servicetilbud til de reisende vil bl.a. omfatte venterom og leskur, informasjon og muligheter for billett kjøp, samt andre tilleggsfunksjoner som kiosk, kafe, toalett, o.l.

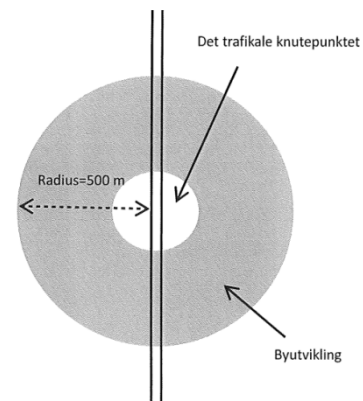
Det bør i størst mulig grad tilrettelegges for en arealutvikling som bygger opp under målene om at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Fortetting av boliger og arbeidsplasser ved knutepunktet vil være viktig i så måte. De som bor eller jobber nær et knutepunkt er hyppigere bruker av kollektivtransport enn andre.

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 knutepunktutviklingen tilknyttet InterCity-utbyggingen på Østlandet spesielt. Der forutsettes det at det blir tilrettelagt for en intensiv arealbruk rundt stasjonene, med høy utnytting av arbeidsplasser og boliger. Jernbaneverket forutsettes å ta en ledende rolle i knutepunktutviklingen i disse byene.

Utvikling av gode knutepunkter krever samspill mellom mange parter – og partene må kunne legge inn ressurser samtidig eller i henhold til avtalte tidspunkter. For større knutepunkter i byer og tettsteder vil bolig og næringsutvikling utgjøre helt sentrale elementer i utviklingen av områder rundt kollektivknutepunktet.

Selv om helheten i knutepunktutvikling er viktig, har arbeidsgruppa valgt å legge hovedvekt på de trafikale delene av knutepunktet, der fylkeskommunen alltid vil ha en sentral rolle, ut fra sitt ansvar for lokal og regional (innen fylket) kollektivtransport.



Illustrasjon: ROM Eiendom

For å få et helhetsbilde omkring knutepunktutvikling, bør denne rapporten gjerne ses i sammenheng med følgende rapporter:

- Statens vegvesen: Kollektivhåndboka – Håndbok V123  
[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/61485/binary/1000824?fast\\_title=H%C3%A5ndbok+V123+Kollektivh%C3%A5ndboka.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/61485/binary/1000824?fast_title=H%C3%A5ndbok+V123+Kollektivh%C3%A5ndboka.pdf)
- Jernbaneverket: Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene.  
Delprosjekt: Planveileder for byområder og knutepunkter

<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/26151/Gjennomfoeringsplan%20IC%20-%20delporsjekt%20Planveileder%20for%20byomr%c3%a5der%20og%20knutepunkt%20er.pdf>

- ROM Eiendom: Effektiv knutepunktsutvikling. Metoder og modeller for utvikling av gode knutepunkter. [Rapport Effektiv knutepunktsutvikling pr 011214.pdf](#)

### 3.2 Rapporten har fokus på kollektivknutepunktet

Denne rapporten har primært fokus på kollektivknutepunktet, som er steder i kollektivnettet der kollektivlinjer krysser eller tangerer hverandre, og hvor det kan foretas omstigning mellom kollektive transportmidler. Knutepunktets funksjon er å binde kollektivnettet sammen til et nettverk slik at den reisende ved hjelp av tilrettelagt omstigning/bytte kan nå sitt bestemmelsessted når hun/han ikke kan reise direkte fra startpunkt til endepunkt.

Et knutepunkt skiller seg fra en holdeplass, som bare er et stoppested for rutegående og annen kommersiell persontransport – eksempelvis jernbane, buss, drosje, trikk eller lignende.

Det finnes ulike definisjoner av knutepunkt. Vi har her i hovedsak valgt å legge til grunn definisjonen i håndbok V123 fra Statens vegvesen. Håndbok V123 definerer fire nivåer på knutepunkt:

- 1) Nasjonale knutepunkter
- 2) Regionale knutepunkter
- 3) Lokale knutepunkter
- 4) Mindre knutepunkter

**Nasjonale knutepunkter** er knutepunkter der man også har reisemål til andre land eller landsdeler. Nasjonale knutepunkt er det få av, men de fleste flyplasser på stamrutenettet vil være nasjonale knutepunkt. Enkelte havner og større jernbanestasjoner likeså. Eksempler: Oslo S/Jernbanetorget/Oslo Bussterminal, Oslo lufthavn Gardermoen.

Et **regionalt knutepunkt** er et knutepunkt der de reisende gis anledning til å nå reisemål innen en hel region og også utenfor regionen. I et regionalt knutepunkt møtes vanligvis flere ulike typer reisemidler (buss, bane, tog, båt), men rene bussknutepunkter kan også ha regional karakter. Et regionalt knutepunkt er også i kraft av sitt servicetilbud et betydelig målpunkt.

Et **lokalt knutepunkt** er et knutepunkt der man kan bytte mellom to eller flere kollektivlinjer. I tillegg er et lokalt knutepunkt ofte et målpunkt i seg selv.

Et **mindre knutepunkt** er tilrettelagt slik at den reisende kan bytte mellom forskjellige kollektive reisemidler for å komme raskere fram til bestemmelsesstedet.

I dagligtale opptrer kollektivknutepunkter med en rekke forskjellige betegnelser. Noen eksempler:

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

## 4 Partene og deres ansvars- og oppgaveområder

### 4.1 Samspill og samordning er avgjørende

Proessen for å planlegge og utvikle et knutepunkt omfatter flere aktører/partner – med ulike interesser, mål og ressurser. Parter som ofte er aktører ved utvikling av et knutepunkt er: kommune, fylkeskommune (inkl. administrasjonsselskap), Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB, ROM Eiendom og eventuelt berørte busselskap.

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. Derfor er det også så viktig med en god prosess, der det sikres forståelse og eierskap til det som skal gjennomføres. Utfordringer, muligheter og mål må avklares. Helhetsbildet må klarlegges så tidlig som mulig, slik at ikke noen av partene sub-optimaliserer ut fra en begrenset problemforståelse.

En del viktige prinsipper bør legges til grunn ved utvikling av et godt kollektivknutepunkt:

1. Sett brukerne i fokus – forstå deres behov og adferd
2. Ha som mål å skape effektive, levende og trygge knutepunkt
3. Knutepunktet skal fungere for ulike kollektive transportmidler, slik at reiser til og fra er koordinert
4. Et knutepunkt må tilpasses alles behov – barn, voksne og eldre (universell utforming)
5. En fornuftig avveining av arealbruk, og herunder innfartsparkering

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 er at arealene ofte er begrensede, og at arealene ønskes brukt til ulike funksjoner som kan være konkurrerende.

I et knutepunkt kan det være en eller flere grunneiere. Avhengig av knutepunktets karakter og størrelse, vil det være en bygningsmasse med ulike funksjoner. Ansvaret for vegnettet til knutepunktet kan ligge på en eller flere parter: staten, kommunen eller fylkeskommunen.

Avklaring av forvaltning, drift og vedlikehold av knutepunkt kan være utfordrende. Både for bygningsmassen og uteområdene er dette i utgangspunktet eiendomsbesitters ansvar. Det kan imidlertid være flere grunneiere og arealene kan tjene flere funksjoner: busstasjon, gater, taxiholdeplass, parkering, vegger, gang- og sykkelveg, parkanlegg mm. Det er derfor viktig så tidlig som mulig å inngå avtaler mellom eier og leietakere – om finansiering av bygningsmassen og utearealene, og om forvaltning, drift og vedlikehold.

## 4.2 Fylkeskommunen

### 4.2.1 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.

Innenfor samferdsel kan areal- og transportplaner omfatte 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 tiliggende 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.

#### **4.2.2 Eier av fylkesvegene**

Den enkelte vegeier har ansvaret for å tilrettelegge for bl.a. kollektivtransporten på eller langs sin veg. Gjennom regionreformen i 2010 ble fylkeskommunene ansvarlig for et langt større vegnett enn tidligere. Fylkeskommunen er ansvarlig 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.

#### **4.2.3 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 konkurransesettes. 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.

#### **4.2.4 Løyvemyndighet**

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

### 4.3 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.

### 4.4 Jernbaneverket

Jernbaneverket 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 plansiden**

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

“Jernbaneverket 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 jernbanedriften.
- 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, taxiholdeplass, 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.



## 4.5 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 vi 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) Verksemnda til NSB AS:

St. meld 31 (2012-2013) Verksemnda 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. Arealane må utnyttast på ein måte som er til beste for passasjerane og godskundane.”*

## 4.6 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.

## 4.7 Kommunen

Kommunen er lokalt den viktigste samfunnsaktør. Kommunen er planmyndighet etter Plan- og bygningsloven og derved en avgjørende aktør i plansammenheng; enten det skal utarbeides reguleringsplan og/eller bebyggelsesplan for knutepunktet.

Kommunen har ansvar for areal- og parkeringspolitikken, som igjen har avgjørende innvirkning på utfordringene og løsningene i transportpolitikken. 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.

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.

## 4.8 Andre aktører

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.

I de fleste større 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 risikjustert lønnsomhet. I noen tilfeller kan lokal privat tjenesteyting som kiosk, bensinstasjon, o.l. være viktig for å få mindre knutepunkter til å fungere.

## 5 Planlegging og utbygging av kollektivknutepunkter

### 5.1 Knutepunkter lokalisert langs veg

Vegeierne, dvs. staten, fylkeskommunene og kommunene har ansvaret for å tilrettelegge for kollektivtrafikk på og langs egne veger.

- Fylkeskommunene har også ansvaret for knutepunkter langs fylkesveg.
- Statens vegvesen er ansvarlig for planlegging av kollektivtiltak som betjener riksveg, samt fylkesveg på vegne av fylkeskommunene.
- Kommunene har ansvaret for kollektivtiltak på/langs kommunale veger.

Ansvaret til vegeier omfatter investeringer i (så langt slike er aktuelle) kjøreareal, plattformer, gang- og sykkeladkomst, leskur/overbygg, sykkelparkering, informasjonstavle og belysning. Ansvaret omfatter også å legge til rette for innfartsparkering (bil/sykkel) når dette er formålstjenlig som en del av knutepunktet.

#### **Statens vegvesen har et omfattende ansvar**

Statens vegvesen har ansvar for kollektivknutepunkter som har direkte avkjørsel fra riksveg, noe som også omfatter kollektivknutepunkter på statlige ferjeleier. Knutepunkter som i utgangspunktet er tenkt etablert med direkte atkomst fra riksveg, men som av areal- eller trafikktekniske årsaker lokaliseres med atkomst fra en annen veg i umiddelbar nærhet til riksvegen, skal i henhold til Håndbok V123 fra Statens vegvesen også oppfattes som et knutepunkt langs riksveg, og dermed være statens ansvar. Dette kan eksempelvis være i et kryssområde, eller for å redusere antall avkjørsler/kryss på riksvegen.

Arbeidsgruppa anbefaler at tilsvarende retningslinje må kunne anvendes mellom fylkesveg og kommunal veg, om en slik situasjon skulle oppstå.

I knutepunkter der det er vanlig med lengre ventetid for passasjerene (eksempelvis på ferjeleier), kan Statens vegvesen bekoste bygging av venterom og toaletter, eller det kan gis tilskudd når dette bygges som en del av private servicetilbud.

Statens vegvesen kan yte tilskudd til investeringer i kollektivknutepunkter langs annen veg enn riksveg. Betingelsen er at knutepunktet betjener kollektivtrafikk langs riksveg og der på- og avstigning på knutepunktet gir et bedre tilbud til de reisende enn i umiddelbar tilknytning til riksvegen. Staten kan ikke stå som eier av slike knutepunkter.

Tilskudd til kollektivknutepunkter med slik beliggenhet kan gis til etablering, ombygging, utbedring og tiltak for universell utforming. Tilskudd kan gis for den delen av knutepunktet som har trafikale funksjoner med tilhørende anlegg.

Dersom knutepunktet også betjener annen kollektivtrafikk (bane/sjø/fly), må det inngås særskilt avtale om ansvars- og kostnadsdeling basert på hvilke deler av knutepunktet som benyttes av de ulike transportformene. Avtalen må inngås før arbeidene starter opp.

**Arbeidsgruppa mener** at retningslinjene om vegeiers ansvar for de fleste tilfelle avklarer ansvarsforholdene for buss/buss-knutepunkter langs ulike vegkategorier, eller der to eller flere vegkategorier krysser hverandre:

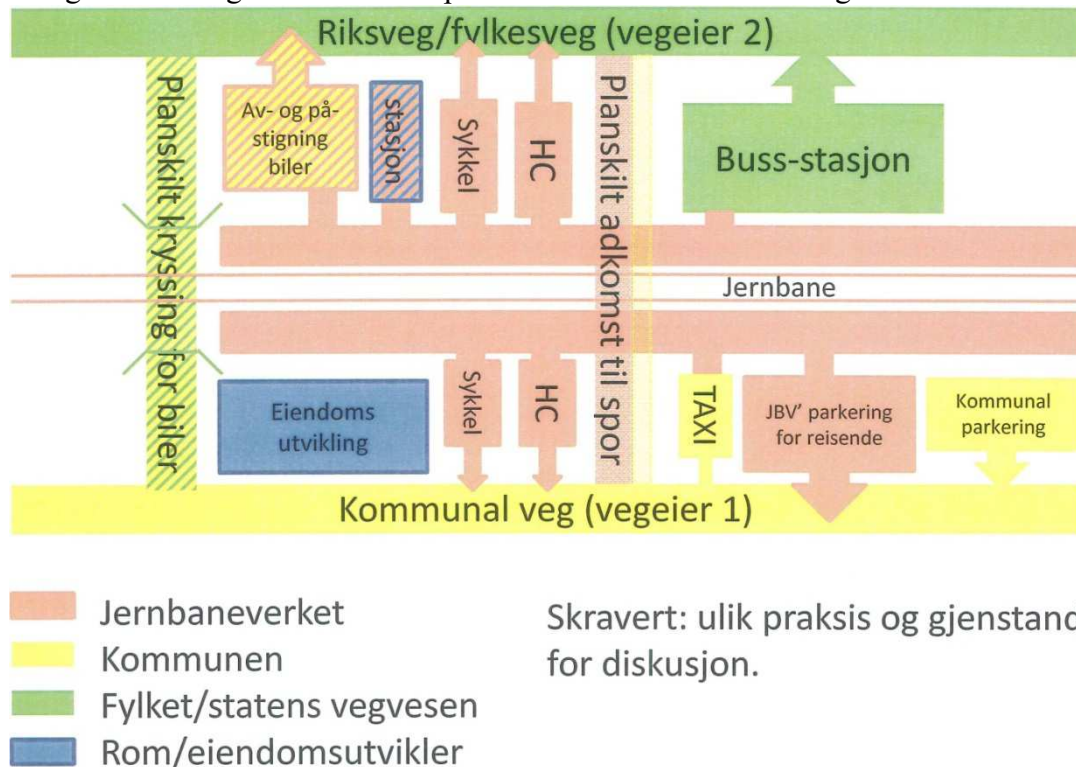
- For rene buss/buss-knutepunkter på eller langs riksveg, har staten v/Statens vegvesen ansvaret for både utbygging og drift av knutepunktet.
- For rene buss/buss-knutepunkter på eller langs fylkesveg, har fylkeskommunen ansvaret for både utbygging og drift av knutepunktet.
- For rene buss/buss-knutepunkter på eller langs kommunal veg, har kommunen ansvaret for både utbygging og drift av knutepunktet.
- For rene buss/buss-knutepunkter der flere vegkategorier krysser, kan det være aktuelt med "spleiselag".

For buss i tilknytning til båt eller flyplass: samme prinsipp som for knutepunkt buss/tog, se etterfølgende omtale.

## 5.2 Knutepunkter ved jernbane

Ansvar og finansiering ved knutepunkter tog/buss omfatter ofte mange aktører og kan dermed bli mer komplisert. Dette gjelder ofte større knutepunkter i byer og tettsteder. Partenes ulike ansvar må legges til grunn.

Ansvar og finansiering ved slike knutepunkter kan illustreres som følger:



*Illustrasjon: Jernbaneverket*

Arbeidsgruppen anbefaler at:

- Fylkeskommunene påtar seg hovedansvaret for å legge forholdene til rette for god bussbetjening på kollektivknutepunktet.
- Staten v/Jernbaneverket, og/eller ROM Eiendom tar ansvaret for jernbaneinfrastrukturen, stasjonsbygninger o.l. samt tilrettelegging for parkering av biler og sykler.
- Kommunenes hovedansvar bør være å legge til rette for en arealutvikling med fortetting rundt knutepunktet, samt tilrettelegger for taxi og kommunal parkering.

Kommunen er også spesielt viktig i forhold til reguleringsplanlegging i det aktuelle området – både på og rundt knutepunktet.

### **Buss for tog**

På grunn av det store behovet for nybygging og oppgradering av jernbanen på Østlandet, vil det de nærmeste årene bli et betydelig behov for alternativ transport for toget i perioder: buss for tog. I regjeringens handlingsplan for kollektivtransport (2014) er det sagt følgende om dette:

«Samferdselsdepartementet vil be NSB, i samarbeid med dei lokale administrasjons-selskapa for kollektivtrafikk, om å utarbeide planar for alternativ transport i samband med planlagde stengingar som følgje av vedlikehald og utbyggingsprosjekt.»

### **5.3 Knutepunkt er ofte viktig i by- og tettstedsutviklingen**

For å støtte opp om overordnede målsettinger om miljøvennlig og attraktiv byutvikling, og for å dra nytte av samfunnsmessige infrastrukturinvesteringer, bør det bygges ut med høy tetthet i og rundt knutepunktene. Dette fordrer tilstrekkelig arealutnyttelse og/eller at nok areal settes av til byutvikling.

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. 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.

### **5.4 Faser i knutepunktutviklingen**

Selv om partene har noe forskjellige mål og ansvar i forhold til knutepunktutviklingen, er det avgjørende at det i utgangspunktet organiseres en prosess hvor partene oppfattes som likeverdige. Fylkeskommunen bør være koordinator og pådriver i de innledende fasene av arbeidet. Videre har fylkeskommunen fått ansvaret for rolleavklaring i den videre prosess. Dette betyr ikke at fylkeskommunen behøver å være prosessansvarlig. Dette ansvaret kan godt tillegges kommunen eller den av de andre partene som er mest engasjert i den konkrete knutepunktutviklingen. Selv om en av partene er pålagt prosessansvar, bør alle aktører som har ansvar for kollektivtrafikkens utvikling, delta aktivt i planleggingen av prosjektet.

Initiativet til utvikling av et kollektivknutepunkt kommer vanligvis fra en av partene som har interesser tilknyttet knutepunktet. Arbeidet med utviklingen av kollektivknutepunkter skjer i flere faser. For nærmere utdyping vises til kapittel 7.2.

- **Utviklingsfasen.** Ut fra det ansvar fylkeskommunen er gitt for knutepunktutvikling, er det naturlig at den avklarer roller for de ulike aktørene og legger opp til en god plan og utviklingsprosess. Fylkeskommunen bør være en pådriver i arbeidet, men prosessansvar bør tillegges den part som er mest engasjert i den konkrete utviklingen. En intensjonsavtale om videre oppfølging mellom de ulike aktørene bør inngå som en del av en utviklingsplan, for å sikre økt gjennomføring og eierskap.
- **Planfasen** innebærer både eventuell kommuneplanlegging, reguleringsplanlegging og selve byggeplanleggingen. Fylkeskommunen bør bidra aktivt for å finne løsninger som gir optimal utnyttelse av kollektivknutepunktet, og som sikrer sømløs overgang mellom ulike transportmidler. Kommunen vil ha en særlig aktiv rolle i planfasen, bl.a.

som reguleringsmyndighet. Allerede i planfasen bør det gjennom utarbeidelse av privatrettslige avtaler mellom partene avklares nærmere om finansiering av utbygging, drift og vedlikehold.

- **Utbyggingsfasen**, med hovedansvar på utpekt prosessansvarlig.
- **Driftsfasen**. Hvordan kostnadene skal fordeles mellom eier(e) og leietakere, må avklares i avtaler mellom partene i det aktuelle knutepunkt, da forholdene mellom aktørene kan variere fra knutepunkt til knutepunkt.

## 6 Fylkeskommunenes rolle og ansvar

Fylkeskommunene har ansvaret for drift av lokal kollektivtransport utenom jernbane. Fylkeskommunenes ansvar for kollektivtrafikken har økt vesentlig de senere årene som følge av

- nye forskrifter til Yrkestransportlova og implementering av EØS' regelverk om anbud i kollektivtrafikken
- at de er blitt landets største vegeier.

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.

### 6.1 Tydeliggjøring av rolle og ansvar

Utvikling av gode knutepunkter er avgjørende for kollektivtrafikkens attraktivitet for de reisende og for effektiviteten innen kollektivsektoren. Arbeidsgruppa mener fylkeskommunene må følge opp sitt utvidede ansvar for avklaring av roller i de ulike faser av knutepunktutviklingen. Arbeidsgruppa ser det som viktig at fylkeskommunens rolle og ansvar tydeliggjøres på følgende områder:

- Fylkeskommunen har en særlig viktig rolle som koordinator og pådriver i de innledende fasene av arbeidet. Dette betyr ikke at fylkeskommunen behøver å være prosessansvarlig. Dette ansvaret kan tillegges kommunen eller den av de andre partene som er mest engasjert i den konkrete knutepunktutviklingen.
- Fylkeskommunen bør påse at det tidlig avklares ansvar for finansiering av de ulike faser med bygging, drift og vedlikehold.

### 6.2 Eierskap og finansiering av fylkeskommunens andel av knutepunktet

Lokale buss- og båtruter skal legges ut på anbud, noe som innebærer at et kollektivknutepunkt ikke bør eies av et buss- eller båtselskap, da dette vil kunne gi selskapet et konkurransefortrinn. Det anbefales derfor offentlig eierskap til kollektivknutepunktet, eller andre eiermodeller som sikrer konkurransenøytralitet i forhold til aktuelle operatører.

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 det som er fylkeskommunene 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:



- 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 tilfelle vil det kunne være hensiktsmessig at fylkeskommunen bidrar med et tilskudd til utbyggingen.

Arbeidsgruppa ser det som nødvendig at fylkeskommunen settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt utvidete ansvar for kollektivtrafikk og knutepunktutvikling.

## 7 Knutepunktutvikling – ansvar i ulike faser av prosessen

### 7.1 Oversikt

Arbeidsgruppa har gjennomgått de ulike fasene i arbeidet med knutepunktutvikling og kortfattet skissert ansvar ved utvikling for to hovedkategoriene av knutepunkt:

- knutepunkt tog – buss
- knutepunkt buss – buss

Faser	Hovedkategori	
	Tog-buss	Buss-buss
<b>Utviklingsfasen</b>		
Initiativ til samarbeid. Avklare målsetting, rammer, roller og organisering.	JBV, FK, KOM, SVV, ROM/private	FK, SVV, KOM
Bred involvering for å avklare nærmere utfordringer, muligheter og mål.	FK/ FK, JBV, SVV, KOM, ROM/private	FK/ FK, SVV, KOM
Overordnet utviklingsstrategi – helhetlig ønsket utvikling på kort og lang sikt.	Prosessansvarlig	Prosessansvarlig
Intensjonsavtaler, inkl. prinsipper for finansiering	Prosessansvarlig og øvrige involverte	Prosessansvarlig og øvrige involverte
<b>Planfasen</b>		
Planfase, medvirkning	Prosessansvarlig og øvrige involverte <sup>1</sup>	Prosessansvarlig og øvrige involverte
Forslag til utbyggingsavtaler, finansiering inkl. eie- og leieforhold	JBV, FK, SVV, ROM	FK, SVV, KOM
<b>Utbyggingsfasen</b>		
Prosjektering og utbygging	Eier(e)	Eier
<b>Drift og vedlikehold</b>		
Avtaler om drift - bygninger - trafikkareal - annen infrastruktur - torg og plasser	Eier(e) Avtale med øvrige	Eier Avtale med øvrige
Avtaler om vedlikehold - bygninger - trafikkareal - annen infrastruktur - torg og plasser	Eier(e) Avtale med øvrige	Eier Avtale med øvrige

<sup>1</sup> Busselskap, administrasjonsselskap, NSB og representanter fra ulike brukergrupper bør involveres i planfasen for å sikre funksjonell utforming av knutepunktet.

## 7.2 Prosessen ved utvikling av knutepunkt

### Utviklingsfasen

I utviklingsfasen er det viktig å legge opp til en god prosess for å avklare nærmere utfordringer, muligheter og mål. Selv om partene har forskjellige mål og ansvar, er det viktig at prosessen organiseres med likeverdige parter. Sluttproduktet bør være en omforent overordnet utviklingsplan for det enkelte knutepunkt. Planen bør vise helhetlig ønsket utvikling på kort og lang sikt. Utviklingsplanen skal legges til grunn for den videre formelle planlegging og gjennomføring av tiltak. En intensjonsavtale om videre oppfølging mellom de ulike aktørene bør inngå som en del av utviklingsplanen, for å sikre økt gjennomføring og eierskap. Den overordnede utviklingsplanen bør behandles politisk.

#### Initiativ

Initiativet til utvikling av knutepunkt kan komme fra flere og være motivert ut fra:

- Behov for å utvikle en mer effektiv overgang for de reisende mellom kollektivmidler
- Interesse for å bygge ut publikumsrettede funksjoner som service/handel, arbeidsplasser mm.

#### Rolleavklaring

Ut fra det ansvar fylkeskommunen er gitt for knutepunkt er det naturlig at den avklarer roller for de ulike aktører i utvikling av knutepunktet. Det må være entydig hvem som er ansvarlig for å gjennomføre arbeidet. Det er naturlig at fylkeskommunen og kommunen alltid er blant partene i utvikling av knutepunkter. Alle som har en rolle må delta i utvikling av knutepunktet

#### Mulighetsstudie/forprosjekt

Rammene for arbeidet baseres på vedtatte planer og eventuelle avtaler. Dette er forhold som både kan gi muligheter og bindinger for den videre prosess. Det skisseres målsettinger med utvikling av knutepunktet, og rammer for arbeidet som geografisk avgrensning og tiltakets bruksformål. Det vurderes behov for et forprosjekt. Skal det gjøres tiltak utover gjeldende regulering, må det gjennomføres et planinitiativ for en omregulering.

#### Intensjonsavtaler

For å avklare roller, ansvar og økonomi bør det inngås en intensjonsavtale mellom de aktuelle parter. Vanligvis omfatter intensjonsavtalen planfasen inklusive et evt. forprosjekt. Prinsipper for finansiering og de enkeltes ansvar skisseres.

### Planfasen

#### Planfase

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 forprosjekt,

illustrasjonsplan og reguleringsplan med kart og bestemmelser. I omfattende plansaker vil det bli krav til konsekvensutredning. Uansett størrelse er medvirkning en viktig del av planleggingen. Busselskap/administrasjonsselskap og NSB bør involveres for å sikre at det bygges et godt fungerende knutepunkt. Legges medvirkningen opp på riktig måte, kan man få gode innspill og god markedsføring av forbedringer i kollektivtilbudet.

### **Forslag til utbyggingsavtaler, finansiering inklusive eie og leieforhold**

Før planen sendes til politisk behandling bør det være fremforhandlet forslag til avtale for bygging og drift. Erfaringene er at med en riktig bruk av utbyggingsavtale vil den 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.

### **Prosjektering og utbygging**

I avtalene vil det fremgå hvem som skal være byggherre. Byggherren står for prosjektering og utbygging i henhold til vanlige prosedyrer.

## **Utbyggingsfasen**

Dette er fasen da utbyggingen gjennomføres.

## **Driftsfasen**

### **Vedlikehold og drift**

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.

## Vedlegg 1 Fylkeskommunenes arbeid med knutepunktutvikling

### 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, Gulskogen 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 skysstasjon som ble ferdig oppgradert i 2013, har det blitt gjennomført, og gjennomføres, mulighetsstudier. Dette gjelder Hamar skysstasjon (avsluttet i 2013), Brumunddal skysstasjon (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 fylkeskommunens engasjement i knutepunktutviklingen i perioden 1990-2000:

- *Forberedelse til anbud i kollektivtransporten* – fylkeskommunen ønsket at kollektivknutepunkt 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 (SVV) – har hatt/har finansieringsansvaret for utbygging/opparbeidelse av kollektivterminalen (bussoppstillingsområdet) og kommunen har driftsansvaret. Vedlikeholdsansvaret er ikke ivaretatt.

Fylkeskommunens ovenfor nevnte ansvar videreføres i prosjektgjennomføring etter 2000. Prosjektomfanget defineres i en gruppe bestående av vertskommunen, ROM Eiendom, NSB, Jernbaneverket (JBV), Statens vegvesen (SVV) 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, prosjektene finansieres og gjennomføres som et spleiselag.

På buss/tog-knutepunkt går JBV og fylkeskommunen sammen om leie av det offentlige rom/venteareal, og er også sammen om info-systemer. 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) mm. 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.

Pr dato er det ikke kommet fram en modell for ansvaret for forvaltning, drift og vedlikehold av utomhus-arealene, 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-midler<sup>2</sup> eller BRA-midler<sup>3</sup> har vært benyttet. Fylkeskommunen har satt i gang et arbeid for å avklare fylkeskommunens rolle i knutepunktutviklingen.

<sup>2</sup> KID-midler: Tilskuddsordningen for bedre kollektivtransport i distriktene

<sup>3</sup> BRA-midler: Tilskudd for å bedre tilgjengeligheten til kollektivtransport

## 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 informasjons-skjerm 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 opprusting 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.

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, billettutvalg 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 kollektivknutepunktene, 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 2 Eksempler 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 sporenlengde
    - ◆ 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
- ◆ Skysstasjon / terminalfaciliteter
  - ◆ Kartlegging av driftsfunksjoner
  - ◆ Romprogram for billettsalg, venterom, toalett, kiosk/kafé
  - ◆ Avklare eier- og driftsform av skysstasjonen

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

.....  
Sel kommune

.....  
Oppland fylkeskommune

## 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 Konkurransgrunnlag 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
<b>Sum</b>	<b>505 000</b>

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:

Dato:

.....

Rom Eiendom AS

Org. nr.: 980 374 505 mva

.....

Nedre Eiker kommune

Org. nr.:

## Vedlegg 3 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](http://www.regjeringen.no/upload/KRD/Vedlegg/BOBY/Utbyggingsavtaler/vedlegg_2_til_veileder_om_utbyggingsavtaler_juni_2007.pdf)