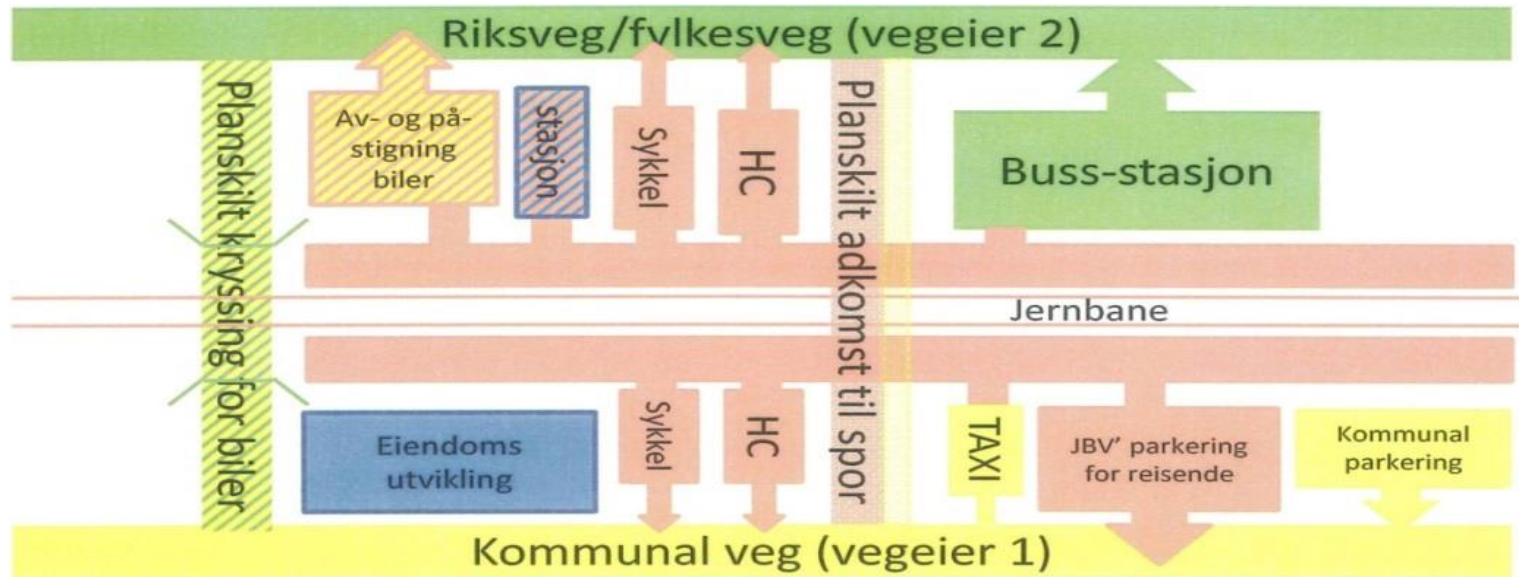


Rolleavklaring og innhold i kollektivknutepunkter

- **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:

Jernbaneverkets illustrasjon, til debatt



-  Jernbaneverket
-  Kommunen
-  Fylket/statens vegvesen
-  Rom/eiendomsutvikler

Skravert: ulik praksis og gjenstand for diskusjon.

Østlandssamarbeidet

- 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 jernbane-infrastrukturen, 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.

Oppland fylkeskommunes rolle og ansvar

- 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 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

Historikk fra 1991

- Gjennom vedtatt «Strategisk samferdselsplan 1991-94», ble strategier og tiltak for utvikling av knutepunkt vedtatt. Målet var offentlig eierskap hvor fylkeskommunen var en part – bl.a. gjennom offentlige AS-er, noe som innebar at rutebilselskap ikke hadde konkurransefortrinn ved en anbudsutsettelse. Dette lå til grunn for utvikling av de regionale skysstasjonene fra 1990; Otta 1990, Fagernes 1992, Lillehammer 1993, Ringebu 1999 og Vinstra 2000.

Tydeliggjøring av rolle og ansvar

- 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.

Eierskap og finansiering av fylkeskommunens del av knutepunktet

- busstrafikken eller annen kollektivtrafikk som fylkeskommunen har ansvar for
- selskap (aksje?)sammen med andre aktører, f.eks. kommune og NSB/ROM Eiendom.
- kommunen eller ROM Eiendom, står som eier av kollektivknutepunktet – herunder busstasjonen
- Det er nødvendig at fylkeskommunen settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt utvidete ansvar for kollektivtrafikk og knutepunktutvikling

fylkeskommunens framtidige rolle og ansvar

- Fylkeskommunen tar ansvar for veg-/kjøre- og oppstillingsareal for bussene i kollektivknutepunktet.
- Fylkeskommunens ansvar bør omfatte planlegging, investering, drift- og vedlikehold, men at dette skjer i nært samarbeid med de andre aktørene / partene.
- Prinsippet bør innebære at areal til dette formål kan overtas vederlagsfritt eller det inngås leieavtale for bruk til formålet for en periode (min 10 år), og at vegarealet defineres som fylkesveg.
- Fylkeskommunen inngår leieavtale med eiendomsbesitter om publikumsareal (venterom, toaletter etc).
- Drift- og vedlikehold av veg-/kjøre- og oppstillingsareal for bussene i kollektivknutepunktet bør innarbeides i driftskontrakter som inngås med entreprenør som har drift- og vedlikeholdsansvar for fylkesvegnettet i det aktuelle området

Klassifisering av holdeplasser og knutepunkter i Oppland

- Holdeplasstype 1
- Stopp på signal, uten fysisk markering av holdeplass.
- Holdeplasstype 2
- Kun 512-skilt med informasjonsbærer
- Holdeplasstype 3
- 512-skilt med plattform for passasjerer eller stopp ved fortau i by / tettsted
- Holdeplasstype 4
- 512-skilt med plattform for passasjer + lomme
- Holdeplasstype 5
- Knutepunkt

Holdeplasser i oppland

	Antall
Over 100.000 påstigninger	3
99.999 – 20.000 påstigninger	36
19.999 – 5.000 påstigninger	159
4.999 - 1000 påstigninger	514
999 - 200 påstigninger	1164
199 - 50 påstigninger	665
Under 50 påstigninger	859
Totalt antall holdeplasser	3400

knutepunkt

Lillehammer skystasjon	479.220	Lillehammer
Gjøvik skystasjon	354.484	Gjøvik

Holdeplasser og knutepunkt

Storhove HIL	126.374	Lillehammer
Strandtorget	50.746	Lillehammer

Holdeplasser og knutepunkt

Fahlstrøms plass	47.587	Gjøvik
Hunndalen	37.624	Gjøvik
Lilletorget Brubakken	36.829	Lillehammer
Raufoss stasjon	34.939	Vestre Toten
Søndre Park Storgata	34.082	Lillehammer
Sykehuset Sverdrupsgate	31.827	Gjøvik
Dokka skysstasjon	30.560	Nordre Land
Hadeland vgs	30.185	Gran
Lillehammer vdg skole Nord	29.558	Lillehammer
Åretta skole Hamarvegen	26.554	Lillehammer
Gjøvik Rådhus	23.334	Gjøvik
Karmel	23.031	

Holdeplasser og knutepunkt

Lundebekken nedre	21.782	Lillehammer
Simon Darres veg	21.302	Lillehammer
Fagernes skystasjon	20.886	Nord-Aurdal
Brandbu skystasjon	20.417	Gran
Lena	20.022	Østre Toten
Otta skystasjon	13.514	Sel
Ringebu skystasjon	6.654	Ringebu
Gran stasjon	5.420	Gran
Lom	4.043	Lom
Vinstra skystasjon	3.289	Nord-Fron

Definisjon knutepunkt

- Vi har her i hovedsak valgt å legge til grunn definisjonen i håndbok V123 – jf kap 3.2 som definerer fire nivåer på knutepunkt:
 -
 - 1) Nasjonale knutepunkter
 - 2) Regionale knutepunkter
 - 3) Lokale knutepunkter
 - 4) Mindre knutepunkter

tabell

Regionale knutepunkt	Lokale knutepunkt	Mindre knutepunkt
Otta	Lom	Roa
Lillehammer	Dombås	Ringebu
Gjøvik	Mjøsbrua	Vinstra
Fagernes	Raufoss	
Gran	Lena	
	Dokka	

UU

- **Kravet til universell utforming**
- Med universell utforming menes fysisk utforming eller tilrettelegging av de ulike delene av transportsystemet slik at transportløsningene i anlegget kan benyttes av flest mulig. Dette gjelder også holdeplasser og knutepunkt.

Kommunal medvirkning er viktig

- For fylkeskommunen er det svært viktig at også **kommunene** tar ansvar og bidrar i utviklingen og i driften av kollektivtransportens infrastruktur. Tilførselsveger til knutepunktet er også ofte kommunale.
- Kommunen er lokalt den viktigste samfunnsaktøren; den har planmyndighet, har ansvar for areal- og parkeringspolitikken, og dette påvirker løsningene i transportpolitikken.
- For fylkeskommunen er det derfor viktig at kommunene inngår i planlegging, utbygging og drift av knutepunkt, påtar seg driftsansvar for uteområdene – i form av snøbrøyting, strøing og feiing og driftsansvar for parkanlegg.

Samarbeid fylkeskommunen og kommunene

- Det er viktig for fylkeskommunen, som bruker betydelig summe til kjøp av rutedrift, at tilgjengelighet og kjøremønster rundt knutepunktene er effektive
- I buss/buss-knutepunkt og hvor knutepunktet ligger i kommunesenteret, kan kommunen være en av flere eiendomsbesittere og inngå i det «økonomiske spleiselaget» for utvikling av knutepunktet.
- Fylkeskommunen har gjennom flere år hatt en *offensiv* rolle i utvikling av kollektivknutepunkt. De første prosjektene ble gjennomført som «spleiselag» mellom partene, som f.eks Otta i 1990. Det ble opprettet et AS for ny bygningsmasse, kommunen stilte areal vederlagsfritt til disposisjon for bussterminal, fylkeskommunen tok investeringskostnaden for opparbeidelse av arealet, og kommunen tok driftsansvaret for det samme arealet.

Rutebetjening av knutepunkter og holdeplasser

- Dilemmaet er ofte å betjene et knutepunkt eller en holdeplass/trase der det normalt er veldig liten påstigning og det i bussen sitter mange passasjerer som får en lengre reisetid til «ingen nytte». Det vil være en vurdering fra sak til sak

Trafikksikkerhet

- Trafikksikkert og tilgjengelig er en selvfølge for knutepunktene, og de større knutepunktene i Oppland har god tilgjengelighet og er trafikksikre. Holdeplassene har derimot varierende standard alt etter når de er bygget. Ved prioritering av holdeplassutvikling vil også disse hensynene vektlegges sammen med kundegrunnlaget.
- Husk bilbelte i bussen!

