



# 1 Innhold

1	Innhold .....	2
2	Innledning.....	3
3	Gjennomføring av de tre casestudiene .....	4
4	Konklusjoner fra casene .....	6
5	Vedlegg. Referat fra møtene i casestudiene .....	11

## 2 Innledning

### 2.1 Bakgrunn

Som et ledd i utredningsfasen av rullering av Nasjonal Transportplan gjennomføres et arbeid basert på retningslinje 1, gitt av Samferdselsdepartementet mars 2010:

“Departementene ønsker å utvikle effektive og tilgjengelige knutepunkter i et nasjonalt og internasjonalt transportnett for persontransport. På denne bakgrunn bes det om at transportetatene og Avinor redegjør for knutepunktene rolle i et effektivt kollektivtransportsystem, prinsipper for å identifisere strategiske knutepunkter for bedre samordning og hvordan overgang mellom ulike transportformer kan bli så effektive og universelt utformede som mulig. Bedre fysisk tilrettelegging for overgang mellom transportformene og modernisering av knutepunktsarealer kan vurderes i denne sammenheng.”

En tverretattlig arbeidsgruppe ble opprettet for arbeide med knutepunktstemaet med Åsa Nes, Jernbaneverket (prosjektleder) og Heidi Meyer Midtun Jernbaneverket, Per Frøyland, Statens vegvesen og Roy Ødegård Avinor

Arbeidsgruppen har valgt å konsentrere sitt arbeid om hvorfor utvikling av knutepunkter er så vanskelig å få gjennomført, og har stilt spørsmål om det er uenighet om å finne en god omforent løsning og felles finansiering. Det er derfor gjennomført en casestudie som satt fokus på prosessene rundt planlegging og utvikling av tre knutepunkter. Til å bistå seg med gjennomgang og oppsummering av eksemplene har arbeidsgruppen engasjert Civitas v/ Ole Falk Frederiksen. Arbeidet er et vedlegg til arbeidsgruppens rapport. Som vedlegg til dette notatet følger møtereferat fra casestudiene skrevet av arbeidsgruppens medlemmer.

### 2.2 Hensikt med arbeidet

Hensikten med arbeidet har vært å avklare organisatoriske problemstillinger knyttet til gjennomføring av effektive knutepunkt for persontransport

## 3 Gjennomføring av de tre casestudiene

### 3.1 Valg av case

Grunnlag for valg av case er at de skal være av de større knutepunktene og ha forskjellige hovedaktører. Det var også vesentlig å avklare at samferdselsaktørene og planmyndighetene kunne sette av tid til å være med på det avklarende møtet. På den bakgrunn ble det valgt følgende case:

- Skøyen med Jernbaneverket, Ruter, Kollektivtransport, Fornebusbanen, Samferdselsetaten og Plan og bygningsetaten som aktører
- Ski med Jernbaneverket, Ruter, Akershus kollektivtransport og Plan og bygningsetaten i Ski som aktører
- Værnes med Avinor, Fylkeskommunen i Nord-Trøndelag, Stjørdal kommune som aktører

### 3.2 Skøyen

I eksempel Skøyen har JBV, SVRØ, Ruter og Samferdselsetaten alle hatt ansvar for gjennomføring av delprosjekter. På den ene siden melder partene at utviklingen av knutepunktet er så godt som ferdig, bare Jernbanverket blir ferdig syd for stasjonen, men på den andre siden oppfatter ikke partene knutepunktet som optimalt blant annet fordi de overordne forutsetningene er endret over tid (buss-systemet og ikke minst nye planer om mulig Fjordtrikk/bybane til Fornebu). Etter at delprosjektene er gjennomført er det ikke noen som har et ansvar for identifisere problemstillinger knyttet til helheten. En oppdatert områdeplan ville avdekket at det er mange viktige oppgaver som ikke løses som omstigning regionbuss- lokale ruter, omstigning trikk-tog/regionbuss, og det mangler et informasjonssystem som dekker holdeplasser spredt over 500m. Det er vanskelig å entydig peke på en bestemt etat som den selvfølgelig leder av arbeidet. Det gjenstår regionale systemavklaringer for kollektivsystemet, bla om Skøyen skal ha en bussterminal og om den eventuelle nye baneløsningen skal integreres på Skøyen, før man kan konkretisere neste utviklingstrinn.

### 3.3 Værnes

I eksempel Værnes er hovedaktøren Avinor udiskutabel. Avinor dro for noen år isden i gang et arbeid med en masterplan. Også her er det imidlertid som på Ski at den store aktørens behov for utviklingens omfang og fremdrift bestemmer, og at de andre aktørene kan ha problemer med å følge opp. Det synes som om masterplanen har skapt en nødvendig ramme og trygghet for de ulike partene å ta ansvar for sin del. Respondentene i Trondheimsregionen uttrykte stor frustrasjon over de store vanskelighetene man har med å samordne finansieringen. Flere "gryteklare" knutepunktsprosjekter har måttet utsettes i mange år pga av manglende finansiering fra en statlig part.

### 3.4 Ski

I eksempel Ski skal Jernbaneverket bygge nytt dobbeltsporet med Ski som første stopp etter Oslo. Ski stasjon med omkringliggende bebyggelse må utvikles som et regionalt knutepunkt. Det har vært mye fokus på infrastrukturløsningene. Flere av partene som jobber med Ski savnet det "regionale svaret" på utbyggingsmønster og byutvikling på denne gigantiske investeringen. Noen uttrykte forbauselse over at staten ikke forlanger mer av fylkeskommunen og Folleregionen som resultat av en så stor investering. Jernbaneverket har stort fokus på gjennomføring og økonomi og har avgrenset sitt ansvar til infrastrukturen og stasjonsområdet. De øvrige aktørene etterlyser større engasjement av Jernbaneverket i drøftingen av byutviklingen. Ski kommune på sin side uttrykker en vanskelig posisjon både fordi man har deltatt i en planprosess tidligere og da godtatt løsninger. Kommunen ønsker ikke nå å skape usikkerhet rundt investeringen, men mangler en oppdatert sentrumsplan/kommuneplan som tar høyde for denne nye situasjonen. Etter at det ble gjennomført et BOTFORseminar i vår der det ble påpekt fra mange av deltagerne at det var grunn til å stille spørsmål med om løsningene var optimale, har kommunen fått faglig støtte til sin kritiske holdning til helhetsplanen. Mange av føringene fra seminaret er vurdert av kommunen og Jernbaneverket i etterkant.

Det ble drøftet om små kommuner som skal møte så store infrastrukturtiltak burde blir "rustet opp" til å ivareta sine ansvarsområder. De kommer for sent i gang og må slite for å få riktig bemanning og mangler ressurser til å gjennomføre sin planlegging. Etter møtet i casestudien har Jernbaneverket og Ski kommune blitt enige om å få en bedre organisering av planleggingen med en styringsgruppe med Jernbaneverket, Fylkeskommunen og Ski kommune. Det skal lages en omforent handlingsplan for alle aktivitetene som skal skje til det oppgraderte knutepunktet åpner sammen med dobbeltsporet i 2018.

## 4 Konklusjoner fra casene

### 4.1 Problemstillinger knyttet til knutepunkt

#### Definisjon av et knutepunkt

Kollektivknutepunkt er i utgangspunkt et trafikkfordelingspunkt med omstigning for de reisende. Knutepunkt har behov for en nærmere nyansering i forhold til om det er et målpunkt, omstigningspunkt osv, men uansett er målsettingen at arbeidet med kollektivknutepunkt skal bidra til at flere reiser kollektivt. Det som imidlertid er en viktig erkjennelse er at knutepunktet ikke kan sees isolert som et trafikkfordelingspunkt, men må sees i sammenheng med utvikling sv stedet/omkringliggende by

#### Mål for et knutepunkt må tydeliggjøres

For kollektivaktørene er det vesentlig å få frem mål knyttet til: - kapasitet (og reservekapasitet), fremkommelighet (for buss/taxi), attraktivitet (kvalitet). For de reisende er det vesentlig å få frem mål knyttet til: - forutsigbarhet/pålitelighet (ift faktisk avgang), lesbarhet/tilgjengelighet (at du informeres om hvor og når avganger er) og at det er enkelt (ikke nødvendigvis bare kort men forståelig i ft omstigning), med gode tilbud (i tilleggende bybebyggelse og i knutepunktet når man venter på neste avgang)

#### Mange aktører

En hovedproblemstilling er at det er mange aktører som har ulike ansvarsområder som kan være fysisk avgrenset eller begrenset til en del av knutepunktets funksjon. De ulike aktører har sine virksomhetsplaner som er bundet opp ift ressursbruk og finansiering. Det er ikke gitt at aktørene kan frigi den beste kompetanse og nødvendige finansiering slik at aktørene kan utvikle knutepunktet i et samarbeid.

## 4.2 Konklusjoner

**Det er store organisatoriske utfordringer** ved planlegging og gjennomføring av knutepunkt. Den enkelte samferdselsaktør har en tendens til å definere arbeidet med knutepunkt iht til sitt ansvarsområde, innenfor sitt budsjett og sin fremdrift. Det må lages en organisering der den aktør som er dominerende får et ansvar for helheten, og for å få alle aktører inn i et forpliktende samarbeid der de gis ressurser til å bistå i planlegging og gjennomføre knutepunktet innenfor en omforent fremdrift

**Statlige bevilgninger til samferdselsanlegg** som innbefatter utvikling av knutepunkt gis gjerne til en sektorenhet som hovedaktør. Over sine løpende budsjetter har sektorenheten kun ansvar for en avgrenset del av knutepunktet. Når det skal gjennomføres oppgradering av knutepunktet må det gis føringer om at det skal gjennomføres en helhetsplanlegging ift en gjennomføringsplan. Den utarbeides i kontakt med de aktørene som har et ansvar for gjennomføring av knutepunktet, og skal sikre at de ressursmessig ift. bemanning og finansiering settes i stand til å gjennomføre den del av planleggingen de har ansvar for

**En Hovedplan(masterplan)** eller lignende for knutepunktsutviklingen må lages. Den skal bestå av:

- Arealplan som viser bane, vei/gate(bil, kollektiv, sykkel, gang) og evt gang/sykkelforbindelser i tillegg til dette. Det kan være en områdeplan (som redegjør for mange reguleringsplaner og viser en oppdatert situasjon som grunnlag for handling), en områderegulering eller detaljregulering. Poenget med områdeplanen er at den må favnet helheten i et langsiktig perspektiv, 20-30 år.
- Ruteplan for alle kollektivmidler som gir en oversikt over dagens ruter, oppdateres med passasjerstrømmer på de ulike ruter og redegjør for faktisk omstigning, og så må det være en strategisk ruteplan med et fremtidig perspektiv der det lages mål om å høyne kollektivpassasjertallene inkl omstigning
- Handlingsplan som viser tidsplan for gjennomføring av knutepunktsutviklingen på kort og lengre sikt. Det må tydeliggjøres hvem som er ansvarlig for fremdriften av et helhetlig grep og hvem som har ansvar for deloppgaver og finansiering.

De viktige større knutepunktene bør som kommunene ha en **rullerende** planlegging der det blir laget oppdaterte planer som bidrar til en kontinuerlig videreutvikling av knutepunktene. Den rullerende planleggingen består av Hovedplanen som inneholder arealplan, ruteplan og handlingsplan.

**Kompetanseutviklingen** knyttet til knutepunktsutvikling bør baseres på konkret kompetanse knyttet til gjennomføring av planlegging og utbygging av knutepunkt. Det bør ikke lages flere manualer, men satses på at de erfaringer som ligger i prosjektene. Kunnskapsoverføring kan gjennomføres ved at det er en sentral database som de sentrale aktørene henviser til på sine hjemmesider, der dokumentasjonen vedrørende planlegging og gjennomføring av de store knutepunktene finns.

Erfaringsmessig er det en viktig kompetanseutvikling i regioenen. Det er mange av de samme aktørene på samferdselssiden og gjennom regionale samlinger blir kommunene oppdatert

**Fylkeskommunens rolle** som regissør i integrerte planprosesser i regionen bør tydeliggjøres. Ut fra det regionale kollektivnettet velges knutepunkt som det ønskes å satses på. Det skal være knutepunkt som har potensial for trafikkvekst og for omstigning. Noe nasjonalt organ advares det mot. Det er viktig å utvikle kompetanse innenfor gjeldende organisering. At man kan ha et statlig løft i form av finansieringsbistand er ønskelig, men det bør legges til dagens organisasjon.





## 5 Vedlegg. Referat fra møtene i casestudiene

Avinor  
Jernbaneverket  
Kystverket  
Statens vegvesen

Nasjonal transportplan



### Møtereferat

Tilstede: Fra prosjektgruppen: Åsa Nes (ÅN) og Heidi Meyer Midtun (HMM)  
e: Jernbaneverket, Per Frøyland (PF) Statens vegvesen, Ole Falk  
Frederiksen (OFF) Civitas  
Jan Espen Vik - Samferdselsetaten (JEV)  
Bodil Riis - JBV (BR)  
Brede Norderud - Plan- og bygningsetaten (BN)  
Hellen Janssen - Ruter (HJ)  
Øystein Tandberg - SVV - (ØT)

Programstyret  
Nasjonal  
transportplan  
2014 - 2023  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142  
Dep.  
0033 OSLO  
Telefon: 22 07 35  
00  
Telefaks: 22 64 45  
46  
ntp.sekretariat@ve  
gvesen.no  
www.ntp.dep.no

Kopi

Formål: **Effektive knutepunkter for transport – case møte om Skøyen**

Sted: Jernbaneverkets lokaler på Stortorget, Oslo

Dato: 13. oktober 2010

Tid: Kl 12-14.30

Møtele Ole Falk Frederiksen Civitas

Refere Heidi Meyer Midtun Jernbaneverket

### Velkommen til møtet

Prosjektgruppens arbeid ble presentert og begrunnelse for valg av case som metode. Foil-serie vedlagt.

### Drøfting og diskusjon om Skøyen

**Innledende spørsmål fra møteleder var en gjennomgang av problemstillingene på Skøyen.**

BR: Skøyen er uferdig, og det foregår arbeid med utbygging av taxi-holdeplass ved stasjonen. Det bygges næringsbygg i en av kvadrantene langs jernbanen. Store arealer under jernbanen. Ekspressbuss og trikk er ikke knyttet til jernbanelinjen - avstand ca. 200 - 300 m.

Det foreligger planer om å flytte trikken til en trase langs jernbanen, men dette er ikke gjennomført. Ekspressbussen kan flyttes nærmere dersom areal tilordnes dette. Ikke planlagt.

PF: Skøyen som trafikknutepunkt. For at det skal fungere må det være særdeles kort avstand mellom punktene. Skøyen særdeles utglidende - trikk, tog,

ekspressbuss. Vil ikke fungere for folk som skal ta overgang. Trikken burde vært dratt ned i den traseen som trikken skulle ha ved jernbanen. Under/ langs med jernbanen øst- og vestover. Samme for ekspressbuss.
BR: En del forutsetninger endret siden 2001 - regionbusser som kjører E18. Tidligere regulert med busser under viadukten, nå er det bare noen få (lokal) busser som går der. Buss mot Majorstua som er viktig - der er det overgang. Området bærer preg av trafikkareal, mye trafikkareal. Framstår som uferdig. Området er planlagt med ny bebyggelse sørøst for stasjonen.
OFF: Hovedpunkt for overgang buss - trikk er Tune (like N for Skøyen).
HMM: Ikke så langt til trikk/ ekspressbuss hvis man sammenlikner med for eksempel Nationaltheatret stasjon, men der går man innendørs. Vanskelig å finne fram dersom en ikke er kjent, både til trikk og til ekspressbuss. Hva er behovet for overgang trikk/ jernbane?
ÅN: Mange tog til Skøyen - fantastisk frekvens, bra å ta toget inn mot Oslo S herfra. Hvilke bytter skal man ta på Skøyen? Bytte ekspressbuss/ tog kan lettere gjøres på Lysaker. PF: Særdeles mange passasjerer skal ikke til Oslo S men for eksempel til Majorstua-området. Mange som har behov for å bytte. Fornebu-forbindelse: vil også ha behov for bytte. Positivt: Boligutbygging i området, mange gode arbeidsplasser.
OFF: Det er planer om å sette opp områdekart med sanntidsinformasjon om alle transportmidler.
<b>Hvorfor ble det så veldig utflytende da man planla dette området?</b>
OFF: Hovedpunkter: Byutvikling: boligutbygging - halvbra, stort potensial for å gjøre det mye bedre. Boliger i knutepunkt har ikke så stor betydning for trafikk/ utnyttelse av knutepunkt - få av de som bor der som har betydning for trafikkveksten. Knutepunktets funksjonen fordeler trafikk. Hvor skal menneskene? Mange retninger som er ivarettatt i dette knutepunktet. Mange kollektivmidler som er på samme sted - trikk, lokalbuss, ekspressbuss, tog. Hvis vi regner sammen alle de reisende blir det mange.
BR: Det var en forutsetning at regionbussen skulle gå gjennom knutepunktet da dette ble planlagt. PF: SVV eier påkjøringsrampene og en del areal rundt E18. Timesekspressen går på E18. Planlagt et stort snuområde vest for stasjonen, og at trikken skulle trekkes ned til jernbanen. Dette ble ikke gjennomført i reguleringsfasen.
<b>Hva kan vi lære av dette?</b>
BN: Det er ikke spesielt at man må gå langt (Paris, London eks.), men man må være trygg på at man finner det man søker. Skøyen interessant - mange reisearter, men lite overgang. Ny ruteplan kan gjøre det interessant. Begrepsapparatet interessant - bytespunkt. Stive ruter viktig.
OFF: Viktig at systemet er "leselig" så den reisende kan velge riktig transportmiddel.
<b>Framtidige muligheter:</b>
HJ: Det jobbes med banealternativ mot Fornebu - dette skal dras innom Skøyen - anses som et viktig knutepunkt. Dobbeltspor mot Lysaker - regulert trase for tunnel forkastet - Ruter ønsker: Alt. 1: Metrotrase som kommer opp ved Jernbanestasjonen i egen trase. Komme opp i dagen i vestenden av stasjonsområdet, dykker seg ned igjen og går videre mot Majorstua. Alt. 2: Bybane som kommer opp ved ekspressbusstoppet (sydgående). Alt. 3: Buss/ Superbuss. Kollektivtransport mer enn skinner (JBV's motto Mer på skinner)
BN: Eiendomsretten - dette ett av de stedene i Oslo hvor de offentlige eier mest arealer, et stort sammenhengende areal på sørsiden av stasjonen. Viktig i forhold til roller.
JEV: Tilgjengeligheten for trikken og bussen (lett lesbart, lett å finne fram), framkommeligheten. Veldig dårlig skiltet. Løses som pilotprosjektet på Jernbanetorget. Tydelig informasjon (trafikkantinformasjon). Lønner seg knapt å bytte på Skøyen for noen destinasjoner.
HJ: Det å orientere seg på et knutepunkt noe av det viktigste. Terminere busser på Skøyen og liknende steder i stedet for å kjøre bussene inn i sentrum. Bussen står i kø (for eksempel 20-bussen).
Generelle innspill: - Skøyen er det første byttepunktet inn mot sentrum (sett bort fra Lysaker). - Flytting av trikken (nedfelt i kommunedelplan) - hva er gevinsten? Vil det være flere som bytter mellom trikk og tog? Bussbytte skjer på Tune.

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Skøyen er stopp for Flytog - det er for langt å gå mellom de ulike transportmidlene i forhold til passasjerer med bagasje.</li> <li>- Bytte med bagasje, bytte uten - to ulike ting.</li> </ul>
<p>BN: Systematikk i tenkemåten i forhold til prosjektet: Kartlegging: i hvilken grad handler det om at det er en terminal? I hvilken grad at det er et byttepunkt: Arbeidsplass? Stedets potensial i forhold til å få en endret rolle i systemet? Lansere ulike terminaler utenfor sentrum? Se på stedets potensial, eierforhold, virkemåte i transportsystemet. Beskrankninger - lite lure norske løsninger som vi strir med.</p>
<p>ØT: neste byggetrinn kommer bort til Skøyen stasjon. Samferdselsetaten bygger Taxiholdeplassen, Skøyen næringspark (? Var det riktig navn?) bygger bygg langs sporene. SVV har bygget gang/ sykkelveg. Skal ikke være en terminal for alle bussene, men et stoppested. Fint at bussene fjernes fra Oslo sentrum, men de bør ikke terminere på Skøyen. Det er plass til stoppested, men ikke til terminering.</p>
<p>HJ/ ØT: ingen som bytter på Skøyen hvis ikke bussen har endestopp der (terminerer)</p>
<p><b>OFF: er systemtenkningen felles for de ulike transportmidlene?</b></p>
<p>BR: Ruteplan 2012: lengre tog, større setekapasitet, høyere kapasitet, ny ruteplan</p>
<p>ÅN: Værnes: Avinor hadde laget masterplan der de hadde funnet "grepet". Her på Skøyen vet man ikke hva Skøyen er - Knutepunkt brukes for alt mulig - hva legger vi i det? Hva skal være i Skøyen?</p>
<p>BN: Behov for oppdatering av forståelsen av stedets rolle. Hvis man klarer å målbare stedets mål og rolle så vil det bli godtatt av andre parter. Ruter har vokst fram til å bli et mye mer plantenkende organ enn de var før. Deres plandokument 2212 (Åsa - er dette riktig navn?) veldig spenstig.</p>
<p>OFF: Noen av aktørene har fått mer penger og et endret mandat. Har de riktig målsetting i forhold til alle oppgavene i området? Hvem ivaretar fotgjengerne i området? Helhetstenkning?</p>
<p>HJ: Må ha en strategisk trafikkplan - hva slags trafikk skal gå her? Trafikkstrategisk tenkning viktig. Bedre samarbeid mellom Ruter og JBV nå enn det var tidligere.</p>
<p>ØT: Det skjer ingen ting dersom man ikke er enig. Alle må være enig i at Skøyen skal utvikles.</p>
<p>PF: Bilens rolle? Må ikke glemme den når det gjelder Skøyen. Malmø: "Grunnen til at de klarte å prioritere så sterkt er at de er grunneiere." Her eier stat og kommune store areal. Baneutvikling Skøyen - 30-års-perspektiv. Proppen i Oslo vil komme før 2020. Vi må ikke gi bort arealer bit for bit.</p>
<p><b>OFF: Hva hvis man kommer fram til at man skal lage en felles masterplan - hvem skulle være ansvarlig for den?</b></p>
<p>BN: Ruter har ingen direkte interesser fordi de ikke kjører noen busser selv. Ole: Ville de kunne kjøre en slik masterplan? Ville det være greit for de andre etatene?</p>
<p>OFF: En ting er ruteplanleggingen, hva med den fysiske planleggingen?: PF: BN: På papiret greit at kommunen har ansvaret for arealplanleggingen. Eksempel fra g/s-plan - Staten som har muskler og penger, planen kommer til å bli vedtatt. Kommunal plan: Blir liggende før vedtak, politikerne "tør ikke ta i den". Lettere når det er en statlig plan (staten som er utbygger).</p>
<p>ØT: Lettere når det er en statlig plan</p>
<p>PF: Er dette et sted man kan tenke seg en statlig arealplan? Trenger vi et nasjonalt transportnett? Hva skal vi med det? Er det summen av mange knutepunkt?</p>
<p>HJ: Ruter har ansvaret for selve ruteplanen og koordinasjonen mellom busser. Problem å få koordinert med tog.</p>
<p><b>OFF: Fysisk utforming av knutepunktene - hvem skal ha ansvaret for det?</b></p>
<p>Byutviklingen må bestemme hva som er best - en gateterminal pulserer mer. Hvis regionbussene hadde kjørt rundt kunne man kanskje levd med det selv om trikken går lenger unna - fortsatt noe med lokalbuss og regionbuss som ikke er løst.</p>
<p>BN: 2 knagger: 1: Ansvaret for ruteplanlegging bør være mest mulig samlet. Knutepunktsterminologi - begrepsbruk - hvilke funksjoner man vil ha inn. 2: Gjennomføring: evnen til prosjektgjennomføring dersom målet er klart - SVV har vist seg som en dyktig aktør - en erfaren prosjektorganisasjon er nødvendig. Viktig med sterk gjennomføringsmuskel</p>

<b>Hva skal vi formidle inn i NTP? 3 gode råd:</b>
HJ: noen tar ansvaret for å utvikle området må være nr. 1. JBV/ SVV er gode på gjennomføring. Strategisk ruteplanlegging. Alle ønsker at busser skal innom knutepunktet, men det ønsker ikke passasjerene som allerede er på. Hører med på strategisk ruteplanlegging (konsept).
ØT: At man er en etat (JBV, SVV, Samferdssetaten) som drar lasset fra områdeplan til ferdig bygging. Viktig å ha med seg de riktige etatene - næringsforening, beboerforening etc. etc. Målsettinger og prioriteringer viktig! Biltrafikk, fotgjengere, reisende - må være tydelig på hva man vil, bruke mye tid på det, holde på det gjennom hele prosjektet - gjennomtrekk av folk kan føre til omkamper. Organisatorisk plassere ansvar, klare ansvarslinjer organisatorisk og økonomisk.
JEV: Helhetsplan for hele prosjektet - prosjektgruppe - for å ha fokus. Også at begrepet knutepunkt er uheldig i forhold til at folk tenker ulikt, kan defineres tydeligere i forhold til knutepunkt Termineringsbehov på Skøyen - viktig behov? Skal de stoppe lenger ute?
BR: Enig med de andre - noe av problemet er at disse sektorinteressene kommer fra ulike etater - tidsperspektivet er ulikt - ulikt behov.
ÅN: Kanskje det er den som har det travlest som skal gjøre det? Vil det være den beste pådriveren?
BN: En etat som har ansvaret. Når det kommer nye aktører/ nye interesser vil det være andre som setter seg i "førersetet" - hvordan vil det påvirke prosessen? Viktig også at enkeltaktører ikke alltid har ansvar for å planlegge for andre interesser i området.
JEV: Kortsiktig og langsiktig behov. Statlig aktør som tar de lange linjene?
BN: Statlig vilje til å ta tak i overordnede mål må bli tydeligere.
PF: Hvordan sikrer man arealer til ting som kanskje kommer om 20 år?
ÅN: Det må være en egen interesse i å komme til en slutt. Det å planlegge for andre uten å ha en egeninteresse funker ikke. Planer, eierinteresser, penger må henge sammen.
BR: Viktig at planmyndighetene er inne sterkt - rammer og føringer - hva vil man med dette stedet? Samferdssetaten har en viktig rolle.
BN: Hvem holder på de store tankene? Samferdssetaten har holdt på sitt. Knutepunktproblematikken er mer enn bare enkeltprosjekt. Nøkkel ruteplanlegging som avslører sammenhengen.
Carl Berners plass framholdt som godt eksempel.
Er det en felles masterplan der noen har eierskapet som er løsningen?
<b>Konklusjoner:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Knutepunktets rolle i en regional og lokal sammenheng må avklares før man kan drar i gang planprosesser. På Skøyen har det vist seg at rammebetingelsene endret seg over tid og at man antagelig må se på løsningene på nytt. Målpunkt hhv byttepunkt (og for hvem).</li> <li>• Det er viktig at en eier prosessen/prosjektet og at de også har penger og ansvar for gjennomføring. Lederskapet betyr også at andre "deleiere" må involveres og høres. Videre må målsetningene klarlegges for knutepunktet - hvilke primærmålsetninger skal styre valg av løsninger. På Skøyen er dette en stor utfordring.</li> <li>• På Skøyen har SVV som følge av forvaltningsreformen intet direkte ansvar, og JBV har allerede gjennomført de større tiltakene med utvidelse av spor og ombygging av stasjonen. Det kan være vanskelig å få en etat i Oslo kommune eller Akershus FK til å lede arbeidet så lenge tiltaket ikke er identifisert og definert i Oslopakke 3. Ytterligere kompliserende er det hvis man pekte på Plan- og bygningsetaten som skal egenfinansiere områderegeringsplaner. Viktig at en aktør har et overordnet planansvar som tar vare på helheten.</li> <li>• Samordning av finansiering er en kjempeutfordring.</li> </ul>



## Møtereferat

Tilsted  
e: Njål Nore Akershus Fylkeskommune, Grethe Salvesvold og Trygve Johansen Ski kommune, Terje Vegem (fra kl 13) og Stig Hagelid Fjeldstad Jernbaneverket, Lillebill Marshall og Karin Andersen Statens vegvesen, Ola Skar Ruter, Dagfinn Mahle Akershus Kollektiv Terminaler (AKT)

Kopi

Formål: Effektive knutepunkter for transport – case møte om Ski

Sted: Jernbaneverkets lokaler på Byporten, Oslo

Dato: 14 oktober 2010

Tid: Kl 12-14.30

Møtele Ole Falk Frederiksen Civitas

Refere Åsa Nes Jernbaneverket

Programstyret  
Nasjonal  
transportplan  
2014 - 2023

Vegdirektoratet  
Postboks 8142  
Dep.  
0033 OSLO

Telefon: 22 07 35  
00  
Telefaks: 22 64 45  
46

ntp.sekretariat@ve  
gvesen.no

www.ntp.dep.no

### Velkommen til møtet

Prosjektgruppens arbeid ble presentert og begrunnelse for valg av case som metode. Foil-serie vedlagt.

### Drøfting og diskusjon om Ski

Njål Nore (AFK) pekte innledningsvis på samordningsproblemer om areal- og transport som kan skyldes at man i lang tid har hatt ensidig fokus på å sikre ny jernbaneinfrastruktur i Follo. De regionale og lokale problemstillingene til hva en slik investering bør bety for areal- og utbyggingsmønsteret kommer for sent på agendaen. Han peker særlig på de helt lokale utfordringene i Ski som med Follobanen blir et enda tydeligere regionsenter, kanskje viktigere enn Moss pga av avstanden til Oslo. Ski vil bli svært attraktivt for både næringsliv og offentlige funksjoner (skole og lignende). Det er viktig å tenke på Ski som regional knutepunkt både i forhold til ny Follobane, eksisterende dobbeltspor og buss.

Grethe Salvesvold (Ski kommune) trakk opp noen sentrale utfordringer og muligheter sett fra kommunens side knyttet til Follobanen og ny Ski stasjon. Ski har lenge vært utpekt som regionsenter og et viktig kollektivknutepunkt, men det er begrenset forståelse i Follo og delvis også i Ski om de mulighetene og det ansvaret som følger med denne rollen. Med ny Follobane, uten stopp mellom Oslo og Ski, blir betydningen av Ski som regionsenter svært tydelig og ikke minst hva banen vil bety i fht vekst, byutvikling og som regional kollektivknutepunkt. Aller helst hadde kommunen ønsket seg at pågående sentrumsplanarbeid hadde være ferdig før Ski stasjon blir bygget. Lokalt i Ski tettsted er kommunen opptatt av hvordan jernbaneløsningene best blir integrert. Hvordan redusere jernbanen som barrieren mellom vestsiden, hvor man forventer ny tung byutvikling, og eksisterende sentrumsbebyggelse på østsiden av tettstedet? Hvordan vil en heving av

Nordbyveien (over sporene) innpasses i bystrukturen? Hvordan designe undergangen under sporene uten at denne blir "Skis undergang"?

Karin Andersen (Svv) spør om kanskje utformingen av selve stasjonen har fått for mye fokus, på bekostning av hvordan knutepunktet skal innpasses i bystrukturen. Hvilke andre tiltak utover stasjonen er nødvendig for å få til gode løsninger for Ski? Statsetaten har som oppgave (og tradisjon) å ivareta de tekniske løsningene, så også Statens vegvesen fht vegnettet. Det har vært og er fortsatt en stor utfordring å samkjøre budsjett for et helhetlig prosjekt. Det er uklart hvilke muligheter som ligger i fylkesvegbudsjettene fremover for å fullføre knutepunktet på Ski. Njål Nore supplerte med at det er behov for større fokus mot tettsteder framfor strekningsvise tiltak i samferdselsplanene i fylket. Klarer man å synliggjøre gode by- og tettstedsprosjekter i planarbeidet, vil det være lettere å vinne frem i budsjettet. Utarbeidelse av vei- og gatenettstrategi for Ski sentrum er nå synliggjort som planoppgave for 2011.

Ola Skar (Ruter) er i tvil om Ski`s rolle som regionalt knutepunkt er tilstrekkelig klarlagt. Ruter er opptatt av å betjene Ski knutepunkt og bistå slik at man får en velfungerende kollektivløsning slik at man får avkastning av den 10 mrd investeringen som skal gjøres i Follobanen. Det er viktig å sikre fremkommelighet i hele reisekjeden, og tilby kvalitet. Ruter deler kommunens bekymring for hvordan det nye knutepunktet integreres i byutviklingen i et langsiktig perspektiv - 50 år.

Dagfinn Mahle (AKT) vil få ansvar for bussterminalen og er fornøyd med å få ta del i planarbeidet. AKT er opptatt av en velfungerende terminal med gode overvåking- og informasjonsystemer. Overgangen mellom buss og tog blir viktig i Ski og slik sett kan det fungere både med gateterminal og bussterminal. Det er imidlertid viktig å sikre fremtidig utvidelser for buss.

Terje Vegem (JBV) fortalte at prosjektet består av nytt dobbeltspor som gir en kraftig kapasitetsøkning i sør, og 6 spor til plattform på Ski stasjon. Reisetiden til Oslo vil bli 11 minutter fra Ski og dette vil være førende for byutviklingen. JBV satser på høy kvalitet i prosjektet. Reguleringsplanen for stasjonene er fra 2002 og det er bekymringer for at nye store diskusjoner om løsninger kan forsinke stasjonsprosjektet. Alle ønsker et godt knutepunkt, men JBV savner Ruter/AKT som mer tydelige og offensive i fht hvilke bussløsninger som bør velges, og at kommunen deltar aktivt som aktør i fht byutvikling og som planmyndighet. JBV finansierer stillinger i de berørte kommuner for å håndtere regulering/byggesaksbehandling.

Det forholdet at reguleringsplanen er fra 2002 ble drøftet. Reguleringsplaner er ofte ferskvare og enkelt forhold i den foreliggende planen er ikke avklart. Men på den andre side vil det alltid være noen forhold som er under utvikling. Enkelte deler av stasjonsprosjektet haster med å få gjennomført av hensyn både til totaliteten i prosjektet men også i fht ny grunnrute (tidligere ruteplan 2012). Andre deler av prosjektet er det åpninger for justeringer. Videre ble det stilt spørsmålsteget om vekst-/befolkningsprognosene for Ski er underdrevet hvis man tar hensyn til ny Follobane? Hva kan dette bety for både pågående sentrumsplanprosess og for å finne robuste løsninger som tåler vekst i knutepunktet både i terminal og på vegnettet i fht buss?

Grethe Salvesvold/Trygve Johansen (Ski kommune) påpekt noen viktige omstendigheter knyttet til prosjektet. Den gangen reguleringsplanen ble utarbeidet var det lite diskusjon om hva ny Follobane og Ski stasjon vil bety. Kommunen valgte å regulere den løsning transportetatene mente var best. Gode ideer som ikke fikk gjennomslag/ble ordentlig behandlet den gang popper nå opp igjen, bl.a. under BOTSFOR-seminaret i april 2010. Et så stort milliardprosjekt, i en liten kommune som Ski som ikke har tidligere erfaring med så store plan- og investeringer er en kjempeutfordring. Dette er for Ski "once in a lifetime" som kommune. Det kommunen trenger er et godt beslutningsgrunnlag, ikke enda en

planleggingsinstans. Hvordan sette berørte kommuner i stand til å være en offensiv medspiller og kompetent aktør i slike prosjekter? Uklarheter om ansvar og roller forsterkes av forvaltningsreformen i 2010 (ny rollefordeling mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen) og organiseringen av Oslopakke 3.

Njål Nore (AFK) mener staten burde sørge for at så store statlige investeringer blir fulgt opp med oppfølgende prosesser. Hvordan sikre at man får avkastning på så store investeringer. Tilsvarende case finnes andre steder i hovedstadsområdet. Store investeringer gjøres i bane uten at aktuell kommune justerer arealbruken i tilknytning til investeringen. Fylkeskommunen har fått et større ansvar for å sikre regional utvikling, og "binde sammen" areal- og transport på regionalt nivå. Fylkeskommunen trenger å bli utfordret på hvordan dette best gjøres, og hvilken rolle fylkeskommunen skal ha.

Roller og ansvar i slike prosjekter ble drøftet. Har man felles målformuleringer for Ski kollektivknutepunkt/stasjon og tettsted? Hvem bør være regissør av en slik samfunnsplan? Bør "hovedaktøren", i dette tilfelle JBV ta et større ansvar for å sikre helhetlige løsninger for Ski tettsted? Eller er en statsetats ansvar begrenset kun til infrastrukturen? Hva betyr det at transportetatene skal være troverdige som samfunnsaktører? Og hva vil en liten kommune kunne ta ansvar for? Hva med de andre regionale aktørene som fylkeskommunen, Ruter og Statens vegvesen som fra tidligere har erfaring med slike oppgaver? Er etatene for sektorstyrt og hadde en planetat i tettbygd strøk vært en løsning? Kunne et uavhengig "krise-team"/gode hjelpere/tilføring av kompetanse og ressurser "rykke ut" til partene til slike prosjekter for å bistå partene? Gjennomført BOTSFOR (by-og tettsteds forum)-seminar var nyttig men kom for sent.

Som svar på flere av spørsmålene ovenfor var det stor enighet om alle parter ønsker best mulig løsninger og at en part neppe alene kan finne disse. En utfordring er at prosessene i de aktuelle etater skjer for lenge, hver for seg. Det kan gjøre det vanskelig å forene løsningene til slutt. En løsning på dette kan være å sterkere formalisere planprosessene av denne type prosjekter. Kan departementene initiere oppfølgende lokale/regional prosesser i forbindelse med store statlige investeringer? En annen utfordring er at samtlige deltakende parter må ha planressurser tilgjengelig på samme tid.



## Møtereferat

Tilsted  
e: Steinar Simonsen Statens vegvesen Region midt, Håvard  
Pinna Sør-Trøndelag fylkeskommune, Klas Kolden Stjørdal  
kommune, Joar Nordtug Nord-Trøndelag fylkeskommune,  
Lasse Bardal Avinor, Nina Julianne Jensen Avinor, Anne  
Skolmli Jernbaneverket

Fra prosjektgruppen: Åsa Nes og Heidi Meyer Midtun  
Jernbaneverket, Roy Ødegaard Avinor, Per Frøyland Statens

Kopi

Formål: **Effektive knutepunkter for transport – case møte om Værnes**

Sted: Avinors lokaler på Værnes, Trondheim

Dato: 05 oktober 2010

Tid: Kl 12-14.30

Møtele: Åsa Nes Jernbaneverket

Refere: Per Frøyland Statens vegvesen

Programstyret  
Nasjonal  
transportplan  
2014 - 2023

Vegdirektoratet  
Postboks 8142  
Dep.  
0033 OSLO

Telefon: 22 07 35  
00

Telefaks: 22 64 45  
46

ntp.sekretariat@ve  
gvesen.no

www.ntp.dep.no

### 01. Velkommen til møtet

Prosjektgruppens arbeid ble presentert og begrunnelse for valg av case som metode. Foilserie vedlagt.

### 02. Drøfting og diskusjon om Værnes

Lasse Bardal (Avinor) pekte innledningsvis på Værnes rolle som et kollektivknutepunkt for sjø, vei, jernbane og fly. Flyplassen har 3,5 mill. passasjerer per år, buss hvert 5. minutt og to avganger i hver retning i timen i rushtiden. Ellers en avgang per time. Samarbeidet med fylkeskommunene i Trøndelag, de øvrige transportetatene og transportnæringen ble betegnet som konstruktivt og godt. Planleggingen av transport har i dør til dør perspektiv og et sterkt miljøfokus. 55 % av de reisende til og fra flyplassen reiser med offentlig transport (inkl flytaxi).

Bardal pekte på følgende oppgaver og utfordringer for Værnes:

- Den frie konkurransen i tilbringertjenesten med buss.

I dag tre bussaktører i konkurranse om å kjøre i "peakperioder, mens ingen vil kjøre utenom "peak" (ekstra kostnader). I dagens situasjon kan Avinor ikke pålegge selskapene å kjøre samtidig som fylkeskommunen heller ikke styrer dette.

- Lav frekvens på tog:

ønsker 3 avganger per time, utvidelse av nettet til befolkningsområdene syd for Trondheim, dobbeltspor (krav). Tog er konkurransedyktig med veg til Trondheim i tid.

- Økende cruisetrafikk

må ha tilstrekkelig kapasitet til å ta med 1500 reisende som ankommer og skal på cruise skip samtidig.

- Internasjonal tog- og busstrafikk

Meråkerbanen fra Østersund blir stadig mer viktig. Reisende til og fra

Østersund framfor svenske flyplasser øker. Avinor er, sammen med flere aktører, med på å finansiere en bussforbindelse mellom Værnes og vintersportstedene i Åre/Østersund. Det samarbeides med SJ, Jämtland og SKISTAR om å få Værnes til å fungere maksimalt som knutepunkt.

- Regionalt knutepunkt

Alle transportmidler mellom Trondheim og Stjørdal møtes på Værnes, også den regionale og lokale busstransporten.

- Havn:

Det pågår drøftinger om varelogistikk og utflyving fra Værnes.

- Oppfølging/investeringer

Når det gjelder utbyggingsplaner påpekte Bardal nødvendigheten av riktig "timing" - samtidighet i utbygging er en betydelig utfordring, Jernbanetunnelen gjennom Gjenvingåsen ble betraktet som et godt eksempel der to parter skal investere samtidig (JBV/Avinor).

Det pågår et arbeid med å skape en felles kultur og felles mål. Dette vurderes av Bardal som viktig rundt tenking og utvikling av knutepunkter.

Bardal presenterte **Masterplan 2050** som grunnlag for den videre utviklingen av Værnes som flyplass og knutepunkt. Knutepunktstankegangen tenkes gjennomgående i samarbeid med andre brukere og partnere. Dette planarbeidet som er behandlet i fylkestingene i Nord- og Sør- Trøndelag regnes som et nødvendig virkemiddel for å få planlagt og gjennomført de gode løsningene.

Roy Ødegaard, Avinor, trakk linjene om betydningen av en overordnet plan/eierskap til arbeidsgruppens erfaringer fra vellykkede prosjekter som ble presentert under prosjektgruppens studietur til Göteborg og Malmö. Ba om at Bardal kommenterte suksesskriteriene i arbeidet med Masterplanen nærmere, spesielt med tanke på organisering og involvering.

Bardal presenterte innholdet nærmere og presiserte at en oppgave med å bygge et stort knutepunkt krever bred involvering fra alle aktører, statlige, private, næringsliv og distrikt. Det er viktig å bygge en kultur der man samarbeider og ikke tenker egen sektor alene. Masterplanen der Avinor fremstår som "eier", inkluderer andres planer. De tre statsetatene er likestilt i arbeidet, men Avinor er hovedeier av planen.

God samordnet planlegging ble fremstilt som kulturbygging.

Masterplanen er en kortsiktig og konkret investeringsplan som også inneholder mer langsiktige visjoner (40-50 år) . Enighet visjonen var viktig for å skape legitimitet ved behandling i fylkeskommunen. Både Nord- og Sør- Trøndelag har sluttet seg til masterplanen.

På spørsmål fra Åsa Nes (JBV) om inntektene fra parkering skaper problemer for å planlegge offentlig transport, svarte Bardal at dette kan oppleves som et dilemma, men at buss prioriteres framfor bil ved konflikt. Det arbeides med en målsetting om 60 % kollektivandel.

Joar Nordtug (Nord-Trøndelag fk) pekte på at fylkeskommunen deler målene i Masterplanen. Sammen med Luftfartsforum anses disse som de to viktigste samarbeidsorganene for transport i Midt Norge. Han nevnte videre Strategisk næringsplan for 11 kommuner i regionen som et viktig samarbeidsorgan

Håvard Pinna (Sør Trøndelag fk) beskrev samarbeidet rundt Masterplanen som en "Ny Giv".

Anne Skolmli (Jernbaneverket) pekte på at Samferdselsdepartementet burde stille krav om samordning av tilbringertransport med buss/tog og ikke overlate transporten til et så viktig knutepunkt til privat konkurranse. Det ble vist til flytog/Gardermoen-utbyggingen der drift av tilbringertjenesten ble koplet til utbyggingen. Utbygging på flyplasser og Jernbane (årlig bevilgning) oppfattes som to forskjellige verdener.

Investeringer i Norge viser en sektorisert stat, der Sverige synes nå å fremstå som et alternativ (Trafikvrådet 2010).

Statsbudsjettet gir i dag penger til planlegging på jernbanestrekningene i området. Masterplanen som beskriver fremtiden er en viktig forutsetning for prioriteringen i jernbanen.

Joar Nordtug deler Bardals syn. Må tenke langsiktig. Peker spesielt på togets rolle - mener det bør satses sterkere (Stasjon/dobbeltspor)

Åsa Nes: Oppfatter fremstillingen som at samarbeid og felles målsettinger er grunnlaget for suksess - Ba om runde rundt bordet om dette.

Bardal: Må ha et felles mål bilde og sende inn utbyggingsbehov samlet på tvers av virksomhetsgrenser.

Steinar Simonsen, Statens vegvesen, meddelte at SVV har vedtatt at det ikke skal anlegges holdeplasser på E6. Han opplyste samtidig at saken kan tas opp igjen. Han påpekte at kollektivtilbudet til Værnes må sees i en helhet der begge ender av rutene er viktige, herunder tilstrekkelig med stoppesteder/byttesteder/knutepunkter under veis. SVVs utbygging av Ranheim ble vist til som et nytt knutepunkt der det nå er overgang mellom lokale bussruter og flybussen. Tidligere måtte man reise inn til Trondheim først, bruke egen bil eller drosje. Resultatet er bedre tilgjengelighet og reduserte kostnader for de reisende. SVV har ingen rolle på Værnes, men en betydelig rolle i tilrettelegging for tilbringertransport..

Bardal gjorde oppmerksom på at Avinor ønsker å bedre knutepunktsforholdene på ekspressbuss fra Orkanger. Fylkekommunen subsidierer Timeekspressen som flybuss derfra. Opplever at fk. henger etter og har kommet for sent inn i dette arbeidet.

Joar Nortug kommenterte at ekspressbussen ikke ønsker å kjøre av E6 - oppfattes som forsinkende omveg.

Klas Kolden, Stjørdal kommune, overleverte et notat som beskriver kommunens rolle. Notatet er vedlagt. Kommunen er ikke noen stor aktør på dette nivået, men Stjørdal stasjon og Værnes anses som ha viktige funksjoner ut fra sin egenart. Det ene må ikke gå på bekostning av det andre.

#### **OPPSUMMERING - gode råd til den videre NTP-prosessen**

Åsa Nes: Vi ønsker avslutningsvis generelle råd til det videre arbeidet med Nasjonal transportplan:

- Hvilke problemer som bunner i organisatoriske forhold har dere møtt i arbeidet?
- Ser dere et behov for et **nasjonalt** nett for knutepunkter?
- Masterplan med en eier virker som en suksess - er det riktig oppfattet?

#### En runde rundt bordet ga følgende samstemte råd:

- Ikke organisatoriske, men finansielle spørsmål oftest problemet
- Ulike parter, viktig å finne grensesnitt for samarbeidet
- Ubalanse i budsjettering mellom statsetatene vanskeliggjør felles utbygging
- Det finnes gode eksempler i samarbeidet mellom jernbane og veivesenet på at man finner løsning på kort tid hvis det budsjetteres samtidig, mens det uteblir hvis man ikke klarer det. Felles finansieringstidspunkt er sentralt
- Samordning i Statsbudsjettet er vanskeligere å få til enn samordning av prosjekter på lokalt/regionalt nivå. Mye av dette ansvaret ligger hos staten.
- Pengene burde ligge nærmere der utfordringen ligger, ikke sentralt
- Jernbaneverkets finansiering er vanskelig, man klarer mange av de små prosjektene, men ikke de store der det er betydelige

- etterslep, spesielt på Østlandet.
- Vegvesenet og Avinor har en klar fordel med egne inntekter (bom/avgift) ved siden av bevilgning over statsbudsjettet. JBV har kun bevilgning, klarer ikke å henge med. Jernbanen savner helt klart mer overordnede planer som man er enige om før man budsjetterer Masterplanen er et eksempel. JBV kommer nå ofte ikke inn på rette måten pga. manglende helhet
  - Et nasjonalt knutepunktnett anses som uinteressant. Ser heller ikke hensikten og hva vil eventuelt virkemidlene være? En nasjonal knutepunktsplan må følges av virkemidler. Før det kan tas standpunkt til må det foreligge en "tegning" som viser hva man tar standpunkt til. En nasjonal plan kan virke ødeleggende for samarbeid om viktige knutepunkter som ikke kommer inn i et slikt nett. Har mer tro på stedlig samarbeid
  - Felles målbilde/visjon er særdeles viktig. Alle parter må være dyktige i å vise hva vi felles kan skape. Litt for mye fokus på hver enkelts plan nå
  - Felles mål er viktig, men erfaringen tilsier at det alltid er finansiering resultatet blir hengende på. Stikkordet er *samtidighet*.



© Rådgivergruppen AS Civitas 2010

Ole Falk Frederiksen

05.11.2010

Civitas

Grubbegata 14

0179 Oslo