



Samling for Framtidens byer

Tilstede: Se vedlagte deltagerliste

Forfall:

Kopi til: Deltagere

Formål: Åpne for innspill fra Byområdene som deltar i Framtidens byer

Sted: Helsefyr Hotel

Dato: 26.august

Tid: 10-16

Møteleder: Erik Larsen/Gyda Grendstad

Referent: Cecilie Bjørlykke, Bjørn Sandelien, Sabine Nicolaysen

Sekretariatet for
Nasjonal transportplan
2010 - 2019

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

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

ntp.sekretariat@vegvesen.no
www.ntp.dep.no

NTP 2014 – 2023 BYOMRÅDENE

Oppsummering - samling med Fremtidens byer 26.august

Sammendrag:

Dagen var lagt opp med vekt på ulike former for tilbakemelding fra byområdene til en serie med forberedte innlegg med informasjon fra det pågående NTP-arbeidet. Tilbakemeldingene fra deltakerne i prosjektet Framtidens byer var rettet mot erfaringer med NTP-prosessen, samt konkrete innspill til de pågående utredningsprosjektene. Byområdene, kommuner og fylkeskommuner har også mulighet til å komme med skriftlige innspill til Vegdirektoratet v/Gyda Grendstad innen 15.september.

Det ble gitt innspill direkte til gruppene som arbeider med person- og godsknutepunkt og gruppen som ser på langsiktige kapasitetsutfordringer i Osloområdet. Disse punktene er gjengitt i referatet, og videreformidlet til den enkelte utredningsgruppe.

Noen hovedpunkter som byområdegruppen tar med seg videre er:

- Byfokus er viktig. Utfordringer, ulemper og løsninger er ulike fra by til land. Byområdenes utgangspunkt og problemstillinger er også ulike. Det må vurderes om virkemiddelbruken må differensieres for eksempel etter bystørrelse og utfordringer.
- Byområdene ønsker direkte deltakelse i NTP prosessene på lik linje med det fylkeskommunale nivået, ut over de fire største byområdene.
- Tilrettelegging for økt andel kollektivreiser er et sentralt virkemiddel. Drift og finansiering av et bedre kollektivtilbud må være del av NTP.
- Arealbruken som vedtas lokalt og transportpolitikken som vedtas sentralt må i større og bedre grad samordnes.
- Byområdene savner politisk vilje sentralt til å vedta upopulære virkemidler som for eksempel fordelsbeskatning av arbeidsgiversubsidiert parkering og forskrifter om lavutslippsoner
- Mange tiltak som staten ønsker er avhengige av vedtak lokalt. Derfor er det viktig med god kontakt mellom politisk ledelse nasjonalt og lokalt.

- Staten må gå foran og være forbilde i gjennomføring av tiltak i klimapolitikken.
- NTP-prosessen bør ikke sette så strenge rammer for den lokale planleggingen at tiltak må vente unødig før de kan gjennomføres.
- KVVU-ene må omsettes i omforente bypakker. Det er også viktig å utforme sekvensielle bypakker; pakker hvor noen elementer som kan igangsettes fort, for hurtig å oppnå synlige resultater
- Behov for bedre samordning av statlige transportetater ved utvikling av attraktive personknutepunkter
- En viktig utfordring er formidling av kunnskap ut fra fagmiljøene. Fagkunnskapen om effekten av ulike virkemidler er til stede, og stort sett godt dokumentert. Denne må formidles på en god og tydelig måte både til det politiske nivået og til media.

Velkommen

ved prosjektleder for byområdeutredningen Gyda Grendstad Statens vegvesen

Hovedformålet med konferansen er å få innspill fra byområdene til NTP- prosessen og til de pågående utredningene som gjøres i første fase av NTP. Byområdene er valgt og invitert gjennom prosjektet Fremtidens byer, der byområdene allerede har et etablert samarbeid med staten. Innspillene fra møtet oppsummeres, og følger prosessen og arbeidet med NTP videre.

Hva er NTP og hvordan tenker vi oss at byområdene medvirker?

v/ leder av programstyret i NTP Jan Fredrik Lund Statens vegvesen

Gjennomgang av sammenhengen mellom bytransportutredningen og NTP: En viktig ramme er at gjeldende mål for bytransport videreføres, der en helhetstenkning er innebygget i transportpolitikken.

Nytt fra forrige NTP er et kontaktforum som består av fylkeskommunene og de fire største byene. Fylkeskommunene er også representert i den tverretatlige styringsgruppen. Regionale kontaktutvalg er også opprettet som et treffpunkt ift utfordringer og behov i den enkelte region. Det holdes også politiske møter mellom departementer og fylkeskommuner og mellom Samferdselsdepartementet og næringslivet.

Byområdegruppen en av totalt 14 utredningsgrupper. Utredningsarbeidet går fram til jan/feb 2011. Rapport fra utredningsfasen vil bli sendt på høring. For oversikt over fremdriftsplanen, se presentasjon. Neste fase er arbeidet med planforslaget. Transportetatene vil levere sitt planforslag i februar 2012. Så starter Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet arbeidet med selve stortingsmeldingen.

INNSPILL:

Gruppearbeid: Byområdenes erfaringer med NTP prosessen

- Hva er bra?

- Kobler NTP mot øvrige prosesser; KVVU og Fremtidens byer. Staten ser litt mer sammenheng. Samordnet ATP er en mer tydelig del av NTPs omtale av transportpolitikk for byene
- Bra med byområdefokus, ulemper og løsninger er forskjellige i by og land. Staten har hatt en tendens til å lage for like løsninger
- Det er bra at byområdene og byutvikling har fått eget fokus i plan og prosess – det er der de største utfordringene er.
- Bra at NTP er kunnskapsbasert og forutsigbar der hele 4-årsløpet er programmert med retningslinjer, utredningsarbeid og beslutningsprosess, men dette kan gi tap av fleksibilitet.
- KVVU er et bra produkt, men metodeutfordringene er store
- Fylkeskommunen er mer med i tråd med forvaltningsreformen
- Slike samlinger som dette
- Strekningsvise utredninger, mulighet for å se flere transportformer i sammenheng
- Bra modeller og datagrunnlag
- Prosess med medvirkning

- Utvidet kontakt og dialog med regionalt og lokalt nivå
- Økende grad av bevissthet på transportetatenes samfunnsbygger-rolle
- Bra at byene er involvert
- Gir bykommunene større grunn til engasjement i NTP-prosessen
- Samordnet areal- og transportplanlegging

-Hva må/kan/bør bli bedre?

- Utfordring å få bedre balanse mellom forventningene ved oppstart av prosessen og de resultater som kommer ut av prosessen
- Kobling mellom arealpolitikken som vedtas lokalt og transportpolitikken som vedtas sentralt er for dårlig.
- Drift av kollektivtransport behandles ikke i NTP. Det er en stor svakhet når en legger så mye vekt på å oppgradere kollektivsystemet
- Kollektivtransporten må trekkes sterkere med; driften er en premisse for å få til ønsket utvikling
- De som arbeider lokalt i Statens vegvesen mot kommunene er ofte ukjent med de føringer som gis i NTP.
- Endringene forutsetter politiske snuoperasjoner i bypolitikken. Byområdene som har et formelt samarbeid må få ha direkte kontakt mot staten, og ikke være nødt til å gå via fylkeskommunene. Fylkeskommunene har ofte som mål/oppgave å avstemme behov i regionen. Dvs at prosess og dialog også må inkludere byområdene som har et formelt samarbeid.
- Samordning mellom transportetater
- Sterkere fokus på kollektivtransport
- Statens bidrag på lokalt nivå må følge opp de nasjonale målene
- Hvem er bidragsyterne i forhold til arealspørsmålene i prosessen?
- Savner at også staten tar i bruk upopulære virkemiddel (eks: fordelsbeskatte gratis parkering)
- Ta med flere byområder
- Kobling mellom lokal arealpolitikk og nasjonal transportpolitikk er for dårlig
- Savner bedre koordinering av transportetatene i gjennomføringen
- Innhold ift kollektivtransport; NTP må se hele bildet, også driftssiden
- Fremdeles for mye sektordeling
- Ha reell medvirkning, det som spilles inn må finnes igjen
- Nasjonale rammebetingelser mhp avgiftspolitikkk har stor betydning for miljøvennlig transport
- Samordning på overordnet nivå – eks jernbane og Avinor
- Alle fremtidens byer bør omtales også i stortingsmeldingen (differensiert/tilpassede virkemidler)
- Bedre samordning i staten, dvs mellom ulike departementer.
- Økt fleksibilitet; NTP systemet er stivt og tungrodd. Dersom en bypakke ikke rekker "deadline" så må man muligens vente i flere år før man kan få de nødvendige stortingsvedtak og få i gang tiltakene – som alle parter egentlig vil få gjennomført snarest mulig. Dvs NTP bør derfor gi noen åpninger for at Stortinget kan beslutte om trafikantbetaling i bypakker og med finansiering av disse uavhengig av det 4-årige NTP-løpet
- KVVU for bypakker er i prinsippet veldig bra. Men, metodeutfordringene ser ut til å være enormt store. Vår gruppe har en hypotese om at når du skal tre en KVVU ned over et byområde, så vil svaret bli, pga metodikken og transportmodellene bli, at du må bygge en hel del veger for å få nok kapasitet i fremtiden. Modellene vil fortelle at det ikke vil være tilstrekkelig med bilrestriktive tiltak, kollektivsatsing og arealbruk. Du må antakeligvis også bygge flere veger. Mao trendbrudd er vanskelig å få til. KVVU-konklusjonen kan da bli svært defensiv i forhold til den politiske vilje som finnes i Framtidens byer nå for å ta tak i utfordringene og gjennomføre restriktive tiltak.
- KVVU for bypakker kan bli en pliktøvelse i byområder . Sannsynligvis vil konklusjonen av KVVU hver eneste gang bli at konseptet som inneholder bilrestriktive tiltak, kollektivsatsing og knutepunktsutvikling som arealbruksstrategi vinner (og + en god del veger – litt avhengig av hvilken by som er gjenstand for KVVU - for å gi tilstrekkelig framkommelighet for næringslivet). Men det er altså kun sistnevnte faktor – vegsystemet, KVVUen vil si noe nytt om.

- Koblingen mellom arealpolitikk lokalt og nasjonal NTP er for dårlig, KVVU kan bedre på dette.
- Drift av kollektivtransport er ikke med i NTP, men det burde vært sterkere fokusert.
- Mye av det som staten ønsker å få til er avhengig av politiske vedtak lokalt. Derfor er det viktig med arenaer for kontakt mot politisk ledelse nasjonalt
- Politiske snuoperasjoner lokalt krever dialog med politikere nasjonalt, derfor burde ikke bare de fire store byene delta i dialog med nasjonale myndigheter, men også de fylkeskommuner som må avveie hensyn til byområder og distrikter i sine hjemfylker, f eks Buskerud
- Involvere bykommunene direkte i NTP – prosessen. Her kan bykommunene også være mer aktive

Norske byer i 2060 – og veivalg i NTP

v/ prosjektleder for perspektivanalysen Tor Nicolaisen Jernbaneverket

Innledende gjennomgang av tilnæringsmåte til drivkrefter og årsak - virkningssammenhenger.

Gjennomgang av studerte drivkrefter:

- **Befolkning** 20-40 % vekst fram til 2040, og andelen som bor i byregionene vil vokse kraftigst.
- **Innteksturvikling.** Disponibel realinntekt vokser også relativt kraftig. Andelen som brukes til transport øker (inntektselastisitet over 1)
- **Næringsutvikling** sett i et internasjonalt perspektiv angir at mye av godstransporten vil skje gjennom det sentrale østlandsområdet
- **Klimautfordringen** setter krav til at transportsektoren må innrettes slik at den kan ta sin del av reduksjonen
- **Ny teknologi** bidrar til reduserte utslipp, men har ingen effekt for trengselen i byene

For byområdene gir drivkreftene behov for klare veivalg for å styre arealbruk, transportsystem/infrastrukturutvikling og transporttetterpørsel.

Er KVVU-ene nyttige for byene?

v/ prosjektleder Gyda Grendstad Statens vegvesen

Byområdegruppen er bedt om å se på KVVU spesielt, og virkemidler generelt. KVVU for 5 byområder er behandlet, og kunnskapsbasen vil bli utvidet med de byKVVUene som er klare i løpet av høsten.

Oppsummering av arbeidet så langt har gitt følgende:

- Det er vanskelig å gjøre vurderinger på tvers mellom så forskjellige KVVUer
- Byområdene har mange felles utfordringer; befolkningsvekst, redusert trafikkavviklingskvalitet, trafiksikkerhetsutfordringer, klimautfordringer, helseutfordringer og økt konkurranse om arealer.
- Det er etterspurt om det er mulig å se sammenhenger mellom innholdet i KVVUene, byenes deltakelse i fremtidens byer og gjeldende belønningsordning. Her er det ikke funnet noen klare sammenhenger ennå. KVVU-ene som er studert ble startet før Framtidens byer var i gang, og belønningsordningen utvidet og innrettet mer mot redusert bilbruk.
- Prosjektet henter data både direkte og indirekte via transportmodeller. Dagens transportmodeller kan ikke brukes til å se på virkninger av alle aktuelle tiltak i komplekse byområder.
- Balansen mellom å kartlegge hele mulighetsrommet og å finne et kostnadsnivå som er realistisk ut fra forventet budsjetttramme er skjev, men åpner for mer visjonære løsninger.
- Innenfor mulighetsrommet er kollektivtiltak kombinert med ulike varianter av vegtiltak er best utredet. Gang-og sykkeltiltak og ulike scenarier for arealbruk er i mindre grad belyst.

Utfordringen er å komme videre fra KVVU til bypakke som man er enig om vertikalt og horisontalt. Virkemiddelbruk bør trolig differensieres etter byenes størrelse.

I tillegg til gjennomgang av byKVVUer gjøres en virkemiddelanalyse ved hjelp av modellkjøring som bygger på Klimakur 2020 (uttak av data om Framtidens byer) og vurdering av andre virkemidler ved hjelp av litteraturstudier (nb: vil ikke skrive lærebok).

Kommentarer fra diskusjonen i etterkant:

- Ulike generasjoner av bypolitikk gir ulik modenhet i forhold bruk av restriktive virkemidler.
- Det er viktig å kartlegge og beskrive hvor byene står i forhold til hverandre: eks. reisevaner og hva har de enkelte byene av vegnett og kollektivtilbud
- Hvor står byene i forhold til konkurranseflater ift andre byområder.

INNSPILL:

**Hvor god er kunnskapen om ulike virkemidler for å endre transportmiddelfordelingen?
Hvor høy er den politiske viljen til å bruke virkemidlene?**

Øvelse på gulvet, innledning til gruppearbeid:

Problemstilling 1: Ambisjonene til lokalpolitikere er høye, men begrenses av statlige myndigheter.

Eksempel fra Bergen i vinter der lokalklimaet var svært dårlig: Lokalpolitikere ville innføre sambruksfelt på innfartsårene, men politi og vegvesen var negative. Bergen vil også innføre lavutslippssoner, men her mangler forskrifter fra sentrale myndigheter.

Det er høy kunnskap i byene. Men hvor god kunnskap har staten om byene? Byene har ulike utfordringer. Statlige direktiver er nivellert etter en situasjon. Disse må differensieres.

I Fredrikstad ble en bypakke vedtatt med tilrettelegging for sykkel og kollektiv. KS1 og KVVU forsinker dette til 2017.

Staten må forstå at i små byer betyr avstandene mye.

Problemstilling 2: Ikke alltid vilje til å se virkemidler i sammenheng.

God kunnskap om sammenhengene, men dårlig planberedskap samt en dokumentasjonsutfordring.

Det er politisk vilje i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging. Viljen til å satse på kollektivtransport er også høy. Men andre virkemidler er mindre populære og har dermed mindre politisk vilje.

Problemstilling 3: Kunnskapen er høy men det er en utfordring å formidle denne ut fra fagmiljøene

Kunnskapen om ulike virkemidler ville gitt høyere vilje til innføring av dem, hvis vi var flinkere til å formidle kunnskap om sammenhenger og effekter. Politikerne har stor kunnskap om situasjonen, men ikke så stor grad om virkemidlene.

Gruppearbeid:

1) Hva er de viktigste utfordringene?

- Areal og transportplanlegging; få til samspill mellom arealmyndighetene og de som har ansvar for transporten. Sikre forutsigbar finansiering av de store investeringene, og sikre kvalitet og samspill mellom mål og virkemiddel på ulike nivå. Politisk vilje til langsiktige tiltak som styrer utviklingen, ikke bare bøter på skadene
- Oppnå overordna mål, redusere bilbruk, mangel på gode metoder
- Prosessene tar så lang tid, årelange prosesser gjør at en mister tålmodigheten
- Formidling av kunnskap og konsekvenser av ulike valg
- Økt privat velstand gjør det vanskelig å få til kollektive løsninger
- Anerkjennelse av at ATP som virkemiddel legger premisser
- Forpliktende samarbeid
- Kommunikasjon og media, behandle media på forskudd i formidlingen av komplekse saker
- Omkampkultur.... heller ikke vi innretter oss etter vedtak
- Helhetlig virkemiddelbruk: NTP må beskrive samlede virkemidler. Sammenstille rammer og balansere ulike formål – har man de riktige målene?

Hva er de viktigste overordnede veivalgene/tiltakene/grepene?

- Gi en ærlig framstilling av den virkningen planen kan ha

- Sette av økte rammer til belønningsordninger. Overføringene til fylkene som skal gå til kollektivtransport må følge kostnadene; det gjør de ikke i dag. Belønningsordningen er et piss i havet i forhold til det kommunene og fylkeskommunene bruker til transport
- Satse lokalt på skinnegående transport
- Forutsigbarhet i forhold til finansiering. NTP er mer enn en statlig plan. Den må inneholde mer enn infrastruktur, dvs den må ta opp i seg andre sektors interesser som klima og inneholde en avgiftspolitik som bygger opp under denne samt forutsigbar finansiering av tiltak

Hvordan kan samspillet mellom arealplanlegging og transportutvikling fanges bedre opp i neste nasjonale transportplan? Hva kan staten bidra med?

- Prosessene tar så lang tid. KVV oppleves som demotiverende
- Kommunene og fylkeskommunene skal lage planstrategi. Kan disse være innspill til NTP?
- Finne nye samarbeidsformer som fanger opp de nye utfordringene, bypakker med forpliktende vedtak som det følger finansiering med.
- Forpliktende finansiering er nest viktigst. Det viktigste er sekvensielle bypakker der en ser resultater fort
- Savner staten som klimaforbilde i handling for byområdene
- ATP er en av de viktigste tiltakene for å møte utfordringene. Det er behov for bedre støtteordninger for kollektivtransport
- Koordinering mellom ulike statlige etater

Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området

v/ prosjektleder Arne Stølan Jernbaneverket

Gjennom utredningen skal det sees på utfordringer fram mot 2060 i Osloområdet – IC området; utfordringer generelt for hele transportsystemet, og for jernbanen spesielt. Arbeidet skjer i kontekst av en rekke andre arbeider, også Ruter sitt arbeid med K2012.

Hvordan behandle 2060 som tidshorisont? Gjennom arbeidet diskuteres det hvordan fremtiden kan bli, i motsetning til **skal** bli. Kunnskapsgrunnlaget hentes fra en serie med ekspertseminar. Noen foreløpige hovedpunkt i etterkant av siste ekspertseminar er:

- Klima og bærekraft **må** håndteres, men vanskelig å si eksakt hva dette innebærer for 2060
- Gir inntektsveksten mer høykvalitets forbruk, eller oppstår stadig nye avarter av forbruk og sløsing?
- Jernbane kommer til å utføre en større jobb i IC-området enn i dag (sammenknytning av byene)
- Ingen skisser til 6-felts vegstrategi i 2060
- Lite tenkelig at all vekst legges til Oslo. Byene i IC-området må gjøre sin del av jobben både mhp arealbruk, kollektivsystem, og annet
- Kollektivtransport må tenkes som nettverk (som vegnettet) og ikke som mange charterturer
- Høring/formidling i oktober

INNSPILL: Skriftlige tilbakemeldinger:

- Økt kommunikasjon mellom byene krever fortgang i IC- utbyggingen. Høyhastighetsutredningen må ikke bli en avsporing fra dette. Et enstemmig Østfold krever dobbeltsporet jernbane gjennom Østfoldbyene til Halden innen 2023
- Ønske om erfaringsoverføring til andre byområder (Ønske fra Stavangerregionen)
- Vi har en ATP i Nedre Glomma som er svært førende for arealpolitikken i regionen. Vi må være med i forankringsrunden av utredningen. Hvor godt kjenner prosjektet innholdet i arbeidet med Framtidens byer om klimatilpassning? Her bør det være et samarbeid
- Behov for å peke på betydningen av IC-triangelens betydning for jobbmuligheter mm i byene i dette triangelet. Det gir større pendlingspotensiale med jobb i Oslo og bolig i Skien/Fredrikstad/Lillehammer. Dette vil løfte en hel region i konkurranse med byregioner i inn/utland.
- Ser ut som et spennende utredningsarbeid, med utfordring i å formidle kunnskapen som arbeidet fører til. Formidlingen må skje på både politisk og administrativt nivå
- Antar at koblingen til plansamarbeidet Oslo/Akershus er på plass

- Fint hvis byene i IC triangel-bli invitert til å gi kommentarer til rapportutkastet spesielt hva byene/regionene selv vil gjøre for å bygge opp under strategien. Møte/konferanse og skikkelig høring/høringsfrist mm
- Se på all skinnegående transport samlet
- Spennende med Eksperter!
- Buskerudbyen ønsker å bli med/høres i oktober. Buskerudbyen er et forpliktende areal- og transportsamarbeid i byområdet Lier – Drammen – Eiker – Kongsberg, med 150.000 innbyggere og er en del av Oslo-regionen. Vi ønsker å være en del av det området som vurderes – hvis utredningen i dag ikke alt har tatt hensyn til dette
- Ønsker gruppens/utredningens innspill til problemstillinger m.v. som vår felles areal- og transportplan bør inneholde. Planprogram er under utarbeidelse nå.
- Oslo kommune vil gjerne bli invitert i forankringsseminar. Samarbeid med Ruter = veldig viktig. Bra at det er et godt samarbeid
Utfordringer knyttet til dilemma mellom høyhastighet på bane vs. stasjonsstruktur (stasjon i sentrum). Må all trafikk (tog/vei osv) gjennom Oslo?
- Telemark fylkeskommune ønsker å bli involvert i oktober
- Kan basere seg på en betydelig positiv utvikling av SATP i Grenland. Utviklingen går i riktig retning mht:
 - Unngå byspredning
 - Satsing på sentrumsutvikling og knutepunkter
 - Transformasjon med økt arealeffektivitet
 - Restriktive tiltak retta mot privatbil
 - Fokus på universell utforming og kvalitet i byområdene

Personknutepunkter

v/ prosjektleder Åsa Nes Jernbaneverket

Stor enighet om satsing på knutepunkt. "Alle" er enige om hva man ønsker å oppnå på overordnet nivå. Utfordringen er utvikling av knutepunkt som del av en arealstrategi. Utviklingen skal gjøres av mange aktører som har ulike mål og finansieringskildene kommer fra ulike instanser. Vellykkethet ligger i hvordan knutepunktet integrerer ulike kollektive transportformer.

Utredningen baserer seg på casestudier Case-studier som skal søke å avdekke organisatoriske hindringer for vellykket knutepunksutvikling, og danne grunnlag for videreutvikling av rolleforståelse og ansvar i fht knutepunkter. Knutepunktene som undersøkes er Skøyen, Ski og Sandvika. Formen er intervju med nøkkeltema og nøkkelinformanter.

INNSPILL: Skriftlige tilbakemeldinger:

- Knutepunksutvikling må inngå i byutviklingsstrategien. I kommuneplan og kommunedelplan må arealer sikres. Byene kan ikke utvikle disse alene. Trenger samtidighet i tid mht realisering. I Fredrikstad innebærer en knutepunksutvikling både omlegging av jernbanetrase, ny stasjon, omlegging av riksveg, etablering av ny bussterminal og byutvikling i et større område. Vi frykter at høyhastighetsutredning vil forstyrre og utsette knutepunksutviklingen som for oss er et helt sentralt grep i byutviklingen. Det er behov for statlig koordinering mellom statsetatene
- Forpliktende samarbeid og forpliktende tidspunkt for realisering. Forutsigbarhet er viktig slik at man ikke begynner å vingle lokalpolitisk. Finansieringsform må vurderes.
- Fredrikstad ønsker å være med i referansegruppe.
- Blir Ruter trukket med? Ruter mener Skøyen ikke er ferdig!
- Dårlig samordning av statlige transportetater er en stor hindring for utvikling av personknutepunkt. Jernbaneverket er det største hinderet i Kristiansand. Samferdselsdepartementet bør ta ansvar for samordning av transportetatene for å få til gode personknutepunkt. ROM eiendom må prioritere terminalutvikling slik de gjør i Kristiansand.
- I tillegg til større knutepunkt hadde det vært interessant også å se på andre viktige knutepunkt i transportsystemet. Overgang mellom ulike reisemidler og stedsutvikling. Hva bør et knutepunkt inneholde for å fungere? Hvilke funksjoner gjør det attraktivt å oppholde seg på knutepunktet?

- Suppler casene med mindre knutepunkter spesielt knyttet til jernbanestasjoner med bussmating hvor ROM Eiendom kan være en bremse for utvikling av knutepunkt.
- For å lykkes: Felles mål og betydning for personknutepunkt/ fokus på de kvalitative sidene og at de myke trafikantene ikke blir de svake/tapende part. F. eks selv om det er tillatt å kjøre i 80 km/t på E6 gjennom et urbant område vil stedstilpassing kreve 50km/t. Fokus på stedsanalyse fleksibilitet og dialog
- Kvalitet og stedstilpassing: ethvert område er unikt og må derfor gis en unik løsning det er en tidkrevende og møysommelig prosess men som er avgjørende for at knutepunktet skal vare.
- Veldig bra med strategisk overordna tenking rundt knutepunktsutvikling. Synes dog eksemplene dere tar tak i er snevre i forhold til den totale problemstillingen, og vil dermed ha begrenset erfaringsverdi. Statens forretningsenheter setter dessuten "businessmål" foran de samfunnsmessige
- Mer fokus på knutepunkt knyttet til persontransport på båt
- Viktig perspektiv, men må ende opp i en strategi for prioritering og gjennomføring. Mange byer har problem med knutepunkt eks: Fredrikstad, Skien, Stavanger der JBV ikke er særlig proaktive i forhold til behov og muligheter for byutvikling
- Viktig å få frem betydningen av kvalitets- og effektivitetsheving rundt knutepunkt/stasjoner for kollektivtransportbruken (jf. ny stasjon i fjellet ved Landmannstorget i Skien)
- Parkeringsplasser for biler bør ikke oppta all plass nær kollektivknutepunkter, for eksempel i Ski der det legges opp til svære parkeringsarealer
- Bør omhandle hvordan personknutepunkter kan bli mest mulig attraktive for kunden slik at "kostnaden" ved å bytte transport reduseres.
- Drammen stasjon. Erfaringer: kommune, ROM og JBV
- Se på flere typer knutepunkt. Buss/båt er viktige for kystbyene. Overgang mellom buss og bane – eksempel Nesttun, tog/båt/ buss, eksempel Bodø
- Hvorfor er ikke Fylkeskommunene med i prosjektgruppen?
- Se på knutepunkt/terminaler og ROS
- Utvalg av case som gir et mer representativt bilde, med en annen skala i befolkningsgrunnlaget kan utfordringene være helt andre.
- Ta også med perspektivene fortetting med kvaliteter, møteplassfasiliteter/hotell for å minimere folks reisebehov.

Godsknutepunkter

v/ prosjektsekretær og medlem i godsknutepunktgruppen Sabine Nicolaisen

Hva hindrer en effektiv utvikling av godsknutepunktene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Tromsø? Kombinasjon av litteraturstudier og casestudier av brukerbehov samt bruk av nasjonal godstransportmodell for 4 ulike scenarier som grunnlag:

Case 1: Redusere importerte godsmengder via Oslo som skal til resten av landet

Case 2: Nye togtilbud fra Gøteborg og Rotterdam havn

Case 3: Forhold "hub og sentral terminal" (effekter av avstand)

Case 4: Cluster av terminaler

INNSPILL: Skriftlige kommentarer:

- Staten bør i større grad opptre som konstruktiv drivkraft for mer bærekraftig utvikling av godstransport ved å ta større ansvar for at knutepunktene i byområdene støtte opp under byenes arealpolitikk og transport politikk og overordnet klima/miljømål
- Viktig med tilskrekkelig areal rundt samordnet utbygging av tilførsel til/fra knutepunktene. Dette må være samordnet med regionenes areal og transportplanlegging
- Prioritere mellom godsknutepunkter, hvilken bør en satse på å bygge ut til effektive intermodale knutepunkter
- Eksisterende godshavner/terminaler i byene er vanskelig å videreutvikle pga arealknapphet og konkurranser om arealer. I analysen burde det utredes hvordan disse terminalene kan begrenses og flyttes ut av de mest sentrale områder og til de terminaler som ligger utenfor. Terminalene bør utredes med fokus på arealeffektivitet

- Kristiansand havn kan avlaste import/eksport til/fra Oslo dersom Vestfoldsbanen og Sørlandsbanen knyttes sammen.