



Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene

Delprosjekt: Planveileder for byområder og knutepunkter



Prosjektbestiller: Plan og Utvikling (P)	Prosjektnr:	Arkivref.:	Prosjektfase: Forprosjekt
Sluttrapport			
Prosjekt: Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene			
Dok. dato: 31. mai 2013	Rev. dato:	Dok.ansv.: Tom Stillesby	

Distribusjonsliste

Navn	Initialer	Prosjektrolle (funksjon)	Org. enhet

Revisjoner

Revisjonsnr.	Endring	Utført	Godkjent

INNHold

1. SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER	4
1.1 SAMMENDRAG	4
1.2 KONKLUSJONER.....	6
2. OPPGAVEN	7
2.1 PROSJEKTBESTILLINGEN	7
2.2 ARBEIDSFORM.....	7
3. IC- STASJONENE SOM UTGANGSPUNKT FOR LOKAL KNUTEPUNKTUTVIKLING	9
3.1 HVA ER ET KNUTEPUNKT?	9
3.2 HVA KJENNETEGNER ET KNUTEPUNKT?.....	9
3.3 HVORFOR SKAL JBV ENGASJERE SEG I KNUTEPUNKTUTVIKLING?	12
3.4 HVORDAN KAN VI TILNÆRME OSS ARBEIDET MED Å UTVIKLE KNUTEPUNKTER?	14
3.5 HVORDAN BIDRAR VI TIL UTVIKLING AV KNUTEPUNKTER?	16
3.6 HVILKE AVTALEFORMER FINNES?	17
3.7 HVA HAR VI ANSVAR FOR Å BYGGE?	20
3.8 HVA LEGGER FØRINGER FOR UTFORMING AV STASJONSPROSJEKTENE?	22
3.9 HVA BØR VEKTLLEGGES VED UTFORMING AV NYE IC-STASJONER?	24
4. ERFARINGER FRA STASJONSPROSJEKTER OG KNUTEPUNKTUTVIKLING	32
4.1 SKI STASJON	32
4.2 HOLMESTRAND STASJON	33
4.3 MOSS STASJON.....	34
5. VIDERE ARBEID MED KNUTEPUNKTER OG BYUTVIKLING I IC-PROSJEKTET	34
5.1 HVOR OG HVORDAN KAN IC-PROSJEKTET SAMARBEIDE MED ROM?.....	36

1. Sammendrag og konklusjoner

1.1 Sammendrag

Rapporten er et svar på prosjektbestilling datert 22.11.2012, og er basert på føringer i NTP 2014-2023 om knutepunktutvikling og samordnet virkemiddelbruk for økt kollektivandel, anbefalingene i KVV IC om sentral stasjonslokalisering og innspill fra ekstern arbeidsgruppe/referansegruppe og ressurspersoner internt i JBV om hvordan IC-prosjektet må innrettes for best å oppfylle de overordnede målsettingene.

Prosjektet legger til grunn at et knutepunkt med en IC-stasjon er et attraktivt målpunkt i byen, kjennetegnet av høy arealutnyttelse, stor andel besøksintensive virksomheter, god framkommelighet for fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk og enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler. Stasjonene i IC-området er ulike, og har følgelig ulike forutsetninger for å utvikles til knutepunkter.

NTP 2014-2023 trekker fram knutepunktutvikling som et verktøy for å gjøre kollektivtransport så attraktivt for de reisende at veksten i persontrafikken på Østlandet tas kollektivt. IC-prosjektet har derfor et ansvar for å samarbeide med andre aktører, slik at IC-satsingen og de nye stasjonsprosjektene får et innhold og en utforming som bidrar til lokal knutepunktutvikling. Erfaringer, både eksternt og internt er at tidlig involvering og avklaring av de ulike aktørenes rolle, ansvar og finansieringsforpliktelser er vesentlig for et konstruktivt og målrettet samarbeid.

Ansvar for å utvikle knutepunkter er ikke plassert hos én aktør, men hos alle statlige, regionale, kommunale og private aktører som har virkemidler innenfor areal- og transportplanlegging. En hensiktsmessig tilnærming kan derfor være å se på knutepunktet som en funksjonell enhet som består av flere lag/soner, hvor ulike aktører har ulikt ansvar og myndighet. Det kan bidra til å plassere ansvar og samtidig synliggjøre behovet for samarbeid på tvers av forvaltningsgrenser. NTP forutsetter at de etablerte forvaltningsgrensene legges til grunn for samarbeidet, og har gitt fylkeskommunen et ansvar for å koordinere aktørene og peke ut den som bør ta ansvar for å dra prosessen. Det kan være situasjoner hvor JBV og IC-prosjektet blir bedt om å ta den rollen.

JBV og IC-prosjektets viktigste bidrag til knutepunktutvikling er en robust, framtidrettet og bærekraftig transportinfrastruktur som kan møte forventet befolkningsvekst på Østlandet. Vi har samtidig et ansvar for at investeringene i infrastruktur bidrar til ønsket samfunnsutvikling; dvs vi er både tiltakshaver for et byggeprosjekt og en statlig premissleverandør med ansvar for å etterspørre et plangrep for omkringliggende bystruktur som bygger opp under IC-satsingen.

Knutepunktutvikling vil kreve forpliktende avtaler mellom de involverte aktørene. For stasjoner omfattet av bymiljøavtale-ordningen vil disse avtalene ligge til grunn for IC-prosjektet. For planarbeidet i knutepunktene er samarbeidsavtaler mellom interessentene det tilgjengelige verktøyet for IC-prosjektet. Når det gjelder gjennomføring av plangrepet er virkemiddelet kommunens utbyggingsavtaler med utbyggere og gjennomføringsavtaler mellom offentlige aktører som JBV, SVRØ og FK og private aktører. Dette er avtaler som bør utformes parallelt med planarbeidet, slik at det er gjensidig mulighet til å påvirke og tilpasse innhold i både plan og avtale.

IC-prosjektet har ansvar for å bygge et stoppested for tog som er tilgjengelig for de reisende, dvs. et stasjonsområde hvor de reisende lett kan bytte fra andre reisemidler til tog. I tillegg til togframføring og drifts- og servicefunksjoner omfatter et stasjonsprosjekt sykkelparkering, busstop, taxiholdeplass, kiss'n ride og parkering for privatbil – i form av HC, korttids og innfartsparkering der hvor det er relevant. Vi har ansvar for å se vårt prosjekt i sammenheng med omkringliggende bystruktur, og bruke det handlingsrommet vi har til å samarbeide med andre aktører om å lage en best mulig løsning. Jernbanetekniske installasjoner, nasjonale forventninger om samordnet areal og transportplanlegging, bærekraftig byutvikling, universell utforming og statens arkitekturpolitikk "arkitektur.nå" legger føringer for utforming av stasjonsområdene. Et knutepunkt er en kompleks størrelse – et landskap heller enn et objekt. Dette landskapet blir til på tre

nivåer; det strukturelle plangrepet, de aktivitetene som finner sted og den fysiske utformingens romdannelser, lysforhold og materialkvalitet.

Planprosessen i knutepunktene bør være preget av tidlig involvering og interesseavklaring. Valg av planform og planprosess gjøres med utgangspunkt i de problemstillingene planarbeidet skal bidra til å avklare. De tilgjengelige verktøyene er som beskrevet i delprosjekt planprosess den "tradisjonelle varianten" hvor JBV er forslagsstiller for kommunedelplan og detaljreguleringsplan. Det er et egnet grep når det foreligger flere trasealternativer og det er behov for å utrede de ulike alternativenes fordeler og ulemper før endelig valg av løsning. Hvis det kun foreligger ett trasealternativ, og hensikten er å sette stasjonsprosjektet inn i en bymessig kontekst, kan områderegulering være et mer hensiktsmessig grep. En områderegulering vil synliggjøre viktige sammenhenger i omkringliggende bystruktur og avklare forhold av betydning for gjennomføring av vårt byggeprosjekt. Områderegulering er i utgangspunktet kommunens planform. En områdereguleringsplanprosess kan imidlertid rigges på ulike måter, og JBV kan ha ulik grad av ansvar. Hva som er mest hensiktsmessig må avklares i dialog med de andre aktørene og nedfelles i samarbeidsavtalen for det konkrete planarbeidet. Målet er imidlertid en mest mulig smidig planprosess, som gir forutsigbarhet både i forhold til finansiering og gjennomføring av IC-utbyggingen.

ROM vil være en viktig samarbeidspart ved ombygging av eksisterende stasjoner, og de kan bruke sin eiendomsportefølje til å sette i gang ønsket utvikling i knutepunktet og omkringliggende bystruktur. Når vi flytter stasjonene til områder hvor ROM ikke har eiendom har de ikke samme mulighet til å bidra. Ansvarsfordelingen mellom ROM og JBV i knutepunktene er nedfelt i St. melding 31 (2012-2013) Verksemda til NSB AS.

1.2 Konklusjoner

IC-prosjektets rolle i knutepunktet er todelt:

1. tiltakshaver for infrastruktur jernbane
2. statlig premissleverandør med ansvar for å bidra til og etterspørre løsninger i omkringliggende bystruktur som bygger opp under IC-satsingen

De ulike rollene krever langt på vei ulik kompetanse, og tosidigheten må være nedfelt i IC-prosjektets mandat og gjenspeilet i prosjektets bemanning, eksempelvis som et eget ansvarsområde i IC-prosjektets tilrettelegger enhet (jfr organisasjonsmodell delprosjekt organisering)

Dersom stasjonsprosjektene skal bidra til lokal knutepunktutvikling, er det viktig at IC-prosjektet har fokus på:

1. Tidlig involvering av alle interessenter i knutepunktet for å få overblikk over både samarbeidsmuligheter, interessemotsetninger og arealkonflikter av betydning for det videre planarbeidet.
2. Samarbeid og involvering ut over plan- og bygningslovens minstekrav for å sikre lokal forankring og eierskap til prosjektet, prosessen og de løsningene som velges.
3. Valg av planprosesser og planformer som gjør at viktige spørsmål blir drøftet og avklart på riktig nivå og til rett tid, og som balanserer behovet for områdeavklaring med kravet om framdrift
4. Ta initiativ til at forutsetningene for samarbeid forankres og nedfelles i forpliktende samarbeidsavtaler om planarbeid i knutepunktene. Samarbeidsavtalene må avklare de ulike aktørenes rolle og virkemidler; dvs hva som skal gjøres og hvem som gjør hva når.
5. Ta initiativ til at plansamarbeid og gjensidige forpliktelser i knutepunktet følges opp ved at kommunen inngår utbyggingsavtaler med utbyggere og at det utarbeides gjennomføringsavtaler parallelt med reguleringsplanen. Samtidig vil være en kvalitetssjekk av planforslagets gjennomføringskraft og avdekke om det er reell vilje til å gjennomføre planen.
6. Utnytte de mulighetene som ligger i dagens "avtalepraksis" heller enn å etablere nye avtaleformer for å gjennomføre IC-utbyggingen og de nye stasjonsprosjektene.
7. Samarbeidet med ROM på de stasjonene hvor de har eiendom og virkemidler til å sette i gang ønsket utvikling tar utgangspunkt rolleavklaring i St. melding nr 31 om NSBs virksomhet. JBVs eiendomsstrategi legges til grunn for samarbeid og avtaler.
8. Videre arbeid med en arkitekturpolicy for å følge opp de forventningene som er formulert i statens arkitekturpolitikk "arkitektur.nå"

2. Oppgaven

2.1 Prosjektbestillingen

I prosjektbestillingen datert 22.11.2012 er delprosjektets mål og hensikt beskrevet som følger:

“Full IC-utbygging omfatter 21 byer og tettsteder. Dette er svært utfordrende og krever et overordnet grep om planlegging, organisering/ansvarsdeling og bygging av kollektivknutepunkter og områdene i tilknytning til kollektivknutepunktene.*

For å etablere gode planprosesser lokalt og regionalt som forener moderne infrastruktur, god tilgjengelighet, effektiv arealutnyttelse og gode bymiljøkvaliteter skal det utarbeides en planveileder med retningslinjer, rammer og organisering/ansvarsdeling for planlegging av og rundt knutepunktene. Dette vil danne en god basis både for videre planlegging og bygging, samt arbeidet med forpliktende utbyggingsavtaler, som er viktig for å få finansiert og realisert helhetlige løsninger i byene.

I dette arbeidet vil Jernbaneverket jobbe tett mot kommuner, fylkeskommuner, Statens vegvesen og andre aktører (bl.a ROM Eiendom som en betydelig eier av stasjonsarealene) slik at man er omforent om ambisjoner, målsettinger og metodikk i ulike faser. Arbeidet kan deles inn i følgende tema (foreløpig liste):

- *Jernbanetekniske installasjoner*
- *Arkitektur/design*
- *Transport i by og rundt knutepunktene*
- *Eiendomsutvikling rundt knutepunktene*
- *Utbyggingsavtaler med juridiske vurderinger*
- *Organisering av videre planlegging og prosjektering.*

Leveransen av dette arbeidet vil være en veileder som beskriver retningslinjer, krav, funksjoner, ønsket metodikk og planprosess (hentet fra delprosjekt planprosess) og et forslag til mal eller modell for forpliktende utbyggingsavtaler.”

** det står 19 i prosjektbestillingen, tallet oppjustert til 21*

På bakgrunn av de temaene prosjektbestillingen trekker opp forstår prosjektet begrepet veileder som policy heller enn oppskrift for gjennomføring, og har lagt dette til grunn for arbeidet.

Rapporten fokuserer derfor på hvordan prosjektet forstår begrepet knutepunkt, hva som må til for at stasjonene på IC-strekningene skal bli knutepunkter - ikke kun stoppesteder for tog - og hvilke aktører JBV må samarbeide med for å få det til. IC-prosjektet vil være avhengig av smidige og løsningsorienterte plan- og gjennomføringsprosesser, hvor de involverte partene har en felles forståelse av mål og avklarte forventninger til bidrag, for å kunne gjennomføres innenfor de skisserte tidsrammene. Rapporten legger derfor vekt på JBVs rolle og ansvar i ulike faser og på ulike plannivå, og hvilke forventninger vi kan ha til andre aktører. Hensikten er å tydeliggjøre vår rolle og vårt ambisjonsnivå, slik at IC-prosjektet kan være forutsigbart og tydelig i møte med eksterne aktører.

2.2 Arbeidsform

Rapporten er ført i pennen av delprosjektleder Marianne Hermansen, og anbefalingene er basert på innspill fra eksterne samarbeidsaktører samt ressurspersoner internt i JBV.

Eksterne innspill er hentet inn gjennom møter med en arbeidsgruppe bestående av fagpersoner fra kommune, fylkeskommune og fylkesmann. Disse møtene har vært felles for delprosjekt planprosess og knutepunkt, og har hatt fokus på gode planprosesser for å håndtere utfordringene i komplekse bysituasjoner.

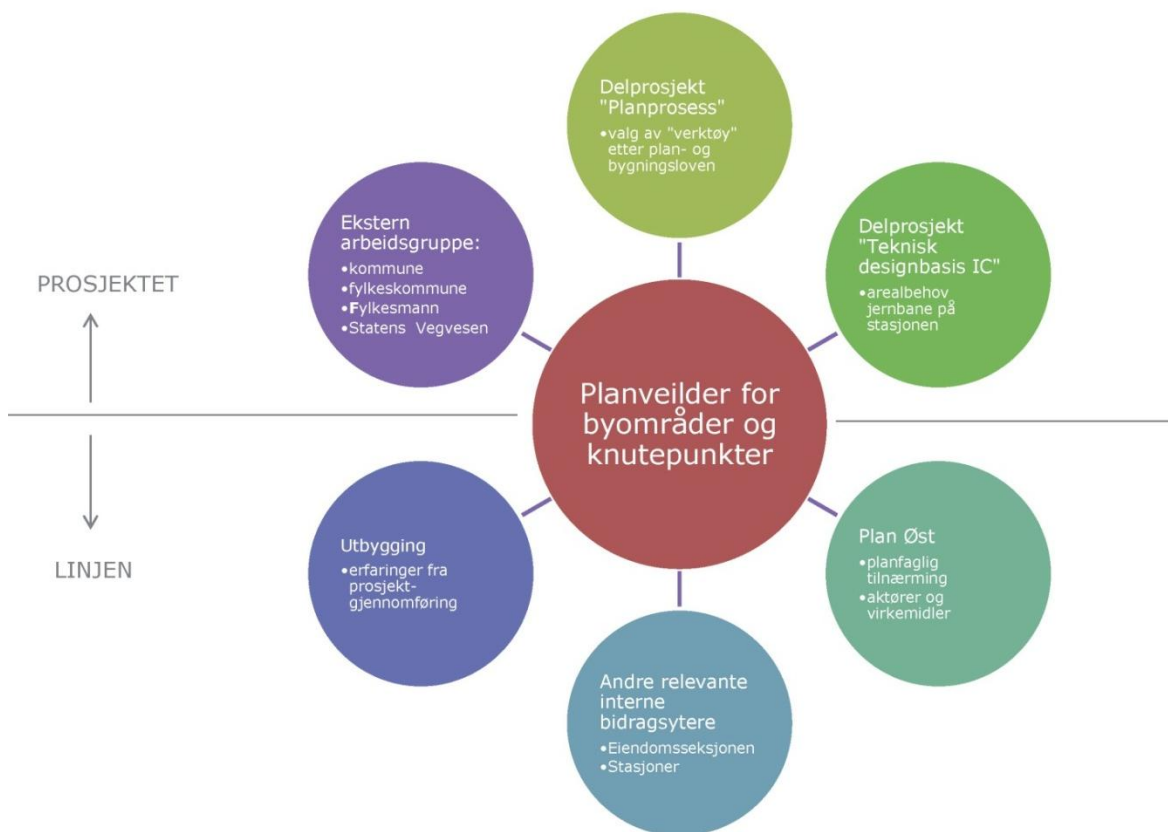
Østlandssamarbeidet og Jernbaneverket arrangerte en plankonferanse i november 2012 om planleggingsutfordringene for IC-strekningene, og innspillene om samarbeid og knutepunktutvikling er tatt med videre i gjennomføringsprosjektet.

Prosjektet har i tillegg hatt møter med ROM.

Interne innspill er hentet inn gjennom møter mellom delprosjektleder og ressurspersoner i JBV.

Delprosjekt Planprosess har gitt innspill til planjuridiske virkemidler i knutepunktene, og delprosjekt Teknisk Designbasis trekker opp de jernbanetekniske føringer for stasjonsområdene; dvs utgangspunktet for vårt arealbehov i knutepunktene.

Se figur innspill



3. IC- stasjonene som utgangspunkt for lokal knutepunktutvikling

3.1 Hva er et knutepunkt?

Knutepunkt er et begrep som brukes i mange sammenhenger og ulike fagmiljøer fyller det med ulikt innhold. Prosjektet har valgt en bred tilnærming, og legger til grunn at et knutepunkt med en IC-stasjon er et attraktivt målpunkt i byen.

Med det mener vi at det er mer enn et byttepunkt mellom ulike reisemidler. Knutepunktet er et mål i seg selv; det skal være et sted du reiser til, ikke kun fra.

3.2 Hva kjennetegner et knutepunkt?

For at knutepunktet skal bli et attraktivt målpunkt er det visse forutsetninger som må være oppfylt; dvs omkringliggende bystruktur må tilby kvaliteter som oppleves som interessante ut over det å reise/bytte reisemiddel. Et knutepunkt med en IC-stasjonen bør derfor være kjennetegnet av:

- Høy arealutnyttelse
- Stor andel besøksintensive virksomheter
- God tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk
- Enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler

IC-utbyggingen vil medføre tiltak på 21 stasjoner. Stasjonene er av svært ulik karakter, og arbeidet med å utvikle stasjonsområdene til knutepunkter i tråd med definisjonen ovenfor har svært ulikt utgangspunkt. Illustrasjonene på de neste sidene viser hvilke stasjoner IC-prosjektet omfatter, hvilke stasjoner som kan defineres som bystasjoner basert på kontekst og passasjertall og hvilke stasjoner som får ny lokalisering.

GJENNOMFØRINGSPLAN IC - DELPROSJEKT KNOTEPUNKTER OG BYUTVIKLING



GJENNOMFØRINGSPLAN IC - DELPROSJEKT KNUTEPUNKTER OG BYUTVIKLING



Bystasjonene har gode forutsetninger for å utvikles til attraktive knutepunkter. Å etablere nye, moderne stasjoner i eksisterende bystruktur er imidlertid en kompleks og mangefasettert oppgave, og det er derfor å forvente at det er i bysituasjonene IC-prosjektet vil møte de største planfaglige utfordringene. Her er konfliktpotensialet stort, og det vil være spesielt viktig å koordinere innsatsen med andre aktører. Det vil kreve samarbeid og bred involvering å utvikle et plangrep som ivaretar allmenhetens interesser, legger til rette for privat initiativ og utvikling og sikrer en robust og framtidsrettet jernbaneinfrastruktur.

På de mindre stedene vil IC-utbyggingen og den nye stasjonen være et stort og strukturerende prosjekt, som kan bidra til å endre utbyggingsmønsteret fra spredt og bilbasert til tett og kollektivbasert. Det er forventninger til kommunene om at de følger opp IC-satsingen, og at de lager arealplaner som utnytter de utviklingsmulighetene som et forbedret togtilbud åpner for. De ulike situasjonene krever ulik tilnærming og ulike prosesser – og langt på vei ulik kompetanse i IC-prosjektet.

3.3 Hvorfor skal JBV engasjere seg i knutepunktutvikling?

Jernbaneverket og IC-prosjektet bør engasjere seg i knutepunktutvikling av flere grunner. I første rekke fordi KVVU IC konkluderer med at sentral stasjonslokalisering er et suksesskriterie dersom vi skal få ønsket samfunnsøkonomisk effekt av IC-utbyggingen; knutepunktutvikling rundt stasjonen gjør at flere velger toget, noe som bygger opp under IC-satsingen.

Videre trekker NTP 2014-2023 fram knutepunktutvikling som “nøkkelen til” samordnet areal- og transportplanlegging, bærekraftig byutvikling og sømløse kollektivreiser som gjør at veksten i persontrafikken tas kollektivt. NTP -dokumentet omtaler knutepunktutvikling på flere nivåer, og de mest sentrale føringene for IC-prosjektet er gjengitt nedenfor:

Kapittel 4 Enklere, raskere, sikrere – et framtidsrettet transportsystem

4.3 Langsiktig strategi for togtilbudet

”Videre må andre virkemidler brukes for å støtte opp om jernbanetilbudet og til gode overganger mellom transportformene. Dette skal bl.a. skje ved at det utvikles gode knutepunkt og terminaler, at andre transportformer mater til toget og at det føres en bevisst transportpolitikk. Regjeringen har som ambisjon å utvikle jernbanen slik at:

- *..... Jernbanen styrkes gjennom at arbeidsplasser og boliger i større grad etableres i nærheten av stasjonene, slik at knutepunkt og tilbringertilbudet utvikles slik at det støtter opp under togtilbudet.”*

4.3.2 Strategi for utvikling av togtilbudet på IC-strekningene

Videre utvikling av InterCity

.....”For å oppnå høyest mulig nytte av den sterke prioriteringen av IC-strekningene må jernbaneinvesteringene følges opp gjennom at arbeidsplasser og boliger i større grad etableres rundt stasjonens, og at knutepunkt og tilbringertilbud utvikles slik at det støtter opp under togtilbudet. Det er derfor viktig at lokale myndigheter støtter opp under IC-satsingen.”

Kapittel 9 Byområdene – styrket innsats for kollektivtransport, syklist og fotgjengere

“Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Satsingen i byområdene innebærer en rekke tiltak:

- Innføre helhetlige bymiljøavtaler for utviklingen av transportinfrastrukturen og transporttilbudet i byområdene. Avtalen skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordnede arealføringer som bygger opp under miljøvennlig transport.
- Styrke utviklingen av kollektivknutepunkt og stamruter for kollektivtrafikken
- Øke sikkerheten og framkommeligheten for forgjengere langs veinettet og i knutepunkt”

9.4 Flere skal reise kollektivt, sykle og gå

“Arealutviklingen i byene må legge til rette for fortetting rundt og enkel adkomst til kollektivknutepunktene.”

9.5 Helhetlig bytransportpolitikk

– mer målrettet samarbeid i byområdene gjennom helhetlige bymiljøavtaler og strategi for kollektivtransport

Arealbruk som bygger opp under et effektivt og miljøvennlig transportsystem

“Arealbruk er et viktig premiss for utviklingen i transportetterspørselen. I en samordnet areal- og transportplanlegging må det tas hensyn til at de største byområdene strekker seg over mange kommuner, og for enkelte byområders vedkommende flere fylker. Fylkeskommunene og staten har derfor viktige roller. Hovedansvaret ligger likevel hos kommunene som skal ivareta mange hensyn i sin arealplanlegging. For å styrke kommunenes incentiver for å tilrettelegge for en arealbruk som bygger opp under effektive og miljøvennlige transportsystemer i byområdene, må arealplanlegging innlemmes i de helhetlige bymiljøavtalene. Fylkeskommunenes og kommunenes forpliktelser for arealbruk i slike avtaler bør nedfelles i regionale eller interkommunale og kommunale arealplaner.”

9.5.5 Utvikling av knutepunkt

“Gode knutepunkt er en vesentlig del av et godt kollektivtransportsystem og viktige element i reisekjeden. Knutepunktets viktigste funksjon er å gi tilgang til et sammenhengende kollektivnett med mulighet for sømløse og trygge reiser for kundene. Gjennom riktig utforming og god korrespondanse kortes den samlede reisetiden ned samtidig med at antall reiseforbindelser øker. Knutepunktene skal ivareta sikker og effektiv overgang mellom transportmidlene. Ved utformingen av knutepunktene skal universell utforming legges til grunn. Det skal være attraktivt å sykle og gå til knutepunktene. Videre bør det vurderes å legge til rette for innfartsparkering, særlig ved knutepunkt og jernbanestasjoner som ligger utenfor by- og tettstedsentra og hvor det ikke er god kollektiv tilbringertransport. Innfartsparkering er særlig godt egnet ved stasjoner og holdeplasser som ligger i nærheten av hovedveger med god framkommelighet og utenfor tettsteder. Arealene i nærheten av store stasjoner og kollektivknutepunkt i byene og tettbygde områder bør først og fremst benyttes til bolig- og næringsformål med høy utnyttelsesgrad, slik at det samlede transportbehovet blir minst mulig. Dette medfører samtidig reduserte negative miljøvirkninger for samfunnet.”

“Organisatoriske forhold er ofte en hindring i utvikling av knutepunkt. De ulike aktørene må samordne planlegging og ressursbruk, og bli enige om mål og ansvarsdeling. Det er behov for å tydeliggjøre prosessansvar og roller, finansieringsansvar og krav til fysisk utforming av knutepunkt gjennom et rammeverk for knutepunktutvikling. I arbeidet med kollektivhandlingsplanen vil Samferdselsdepartementet vurdere å utarbeide et videre opplegg for samordnet utvikling og utforming av knutepunkt for bl.a. å sørge for at utbygging og drift gjøres mer helhetlig og forutsigbart for de reisende, transportørene og omgivelsene.

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 tiliggende områder. I finansiering og utvikling av det enkelte knutepunkt vil den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene ligge til grunn.”

Vi oppfatter derfor at det er klare forventninger om at Jernbaneverket skal bruke IC-satsingen og stasjonsprosjektene aktivt for å bidra til lokal knutepunktutvikling og bærekraftig byutvikling. NTP er også tydelig på at vi kan forvente at kommuner og fylkeskommuner følger opp IC-satsingen innenfor sine ansvarsområder; dvs når det gjelder byutvikling, arealplanlegging og investering i lokal infrastruktur for kollektivtransport, sykkel og gange.

3.4 Hvordan kan vi tilnærme oss arbeidet med å utvikle knutepunkter?

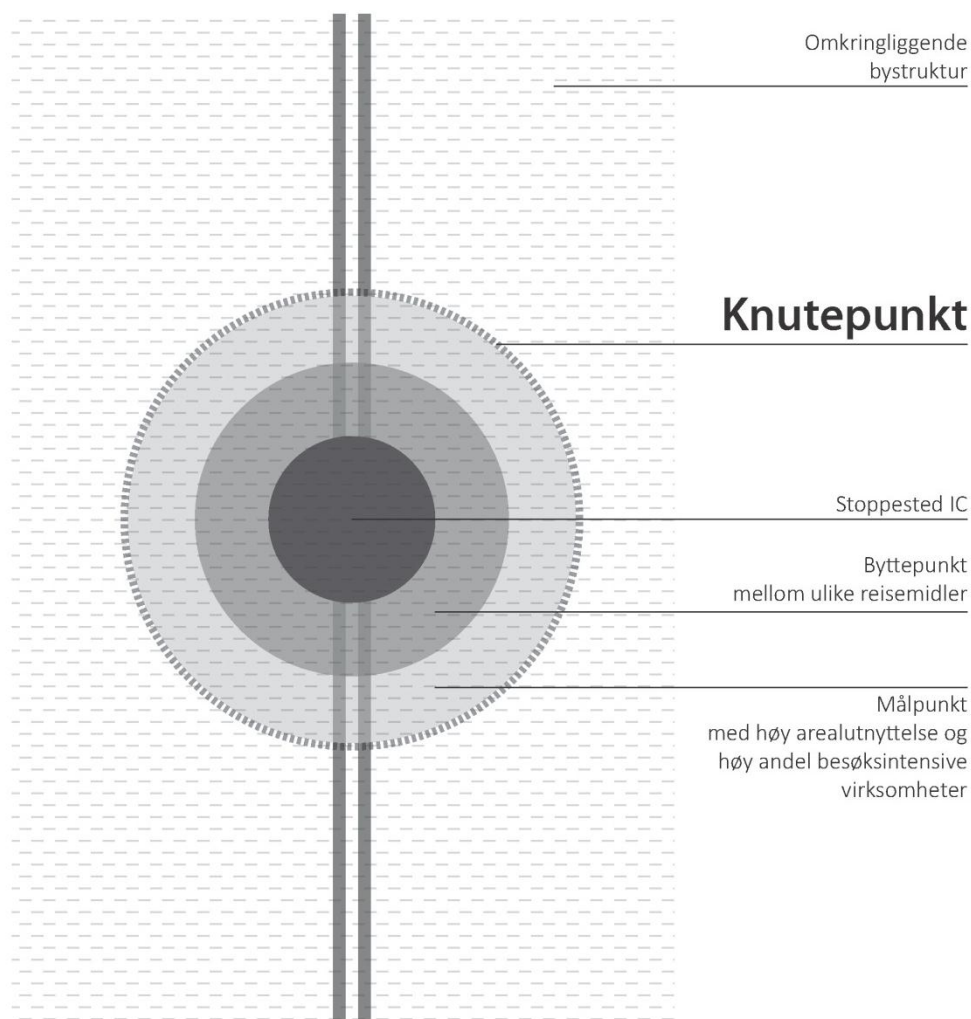
Ansvar for å utvikle knutepunkter som bidrar til samordnet areal- og transportplanlegging, bærekraftig byutvikling og sømløse kollektivreiser er ikke plassert hos én aktør. Det er som beskrevet i NTP et fellesprosjekt som involverer alle statlige, regionale, kommunale og private aktører som har virkemidler innenfor areal- og transportplanlegging. Knutepunktutvikling forutsetter derfor utstrakt samarbeid, involvering og koordinering av prosjekter som ikke er sammenfallende i tid, og arbeidet strekker seg over flere planfaser og forvaltningsnivåer. Dette utfordrer både etablerte forvaltningsgrenser og dagens arbeidspraksis, hvor fokuset langt på vei er rettet mot å løse egne arbeidsoppgaver. NTP gir imidlertid fylkeskommunen det overordnede ansvaret for rolleavklaring; dvs for å avklare hvem som gjør hva i og rundt knutepunktet. Det betyr imidlertid ikke at det er fylkeskommunen som har ansvaret for å gjennomføre nødvendige planprosesser. Rapporten "Effektive knutepunkter – persontrafikk" som er en underlagsrapport til NTP, har gått i dybden på samarbeid og de utfordringene det representerer. Anbefalingen er at en part tar hovedansvaret for å utarbeide en felles plan for knutepunktet, selv om det går ut over eget ansvarsområde. Hvem det er vil variere fra sted til sted, og det er Fylkeskommunens oppgave å avklare det. Rapporten anbefaler imidlertid at den aktøren som har hovedansvaret for knutepunktet eller den aktøren som har størst behov for å få avklart sine behov tar ansvar for prosessen. Hvis denne anbefalingen legges til grunn i IC-sammenheng, kan det være situasjoner hvor Fylkeskommunen finner det hensiktsmessig å peke på JBV.

For å få til et konstruktivt samarbeid bør knutepunktet betraktes som en funksjonell enhet som består av flere "lag", hvor ulike aktører har ulikt ansvar og ulike virkemidler på ulike plannivå og i ulike faser av prosessen. En slik tilnærming er etter prosjektets oppfatning hensiktsmessig fordi den både plasserer ansvar og synliggjør behovet for samarbeid på tvers av forvaltningsgrenser. Plattform Vestfold legger en tilsvarende tilnærming til grunn for sin "Ambisjonserklæring".

De involverte aktørene har med en slik tilnærming et felles ansvar for å jobbe ut et grovmasket plangrep for knutepunktet. Om det er KDP eller områderegulering vil variere avhengig av planstatus og kompleksitet. Hensikten er imidlertid å avdekke avhengigheter og se ulike prosjekter i sammenheng, og gjennom det gi tilstrekkelige føringer for videre arbeid med de ulike delprosjektene knutepunktet består av. For IC-prosjektets del er det viktig at dette planarbeidet ikke blir for omfattende, men at det fokuserer på viktige strukturer i området og bidrar til å løfte opp, drøfte og avklare forhold som er avgjørende for både kvaliteten og framdriften i vårt prosjekt. Se mer om hensiktsmessige planformer i knutepunktene i delprosjekt "Planprosess".

Vår tilnærming til knutepunktet

- en funksjonell enhet som består av flere lag/soner



3.5 Hvordan bidrar vi til utvikling av knutepunkter?

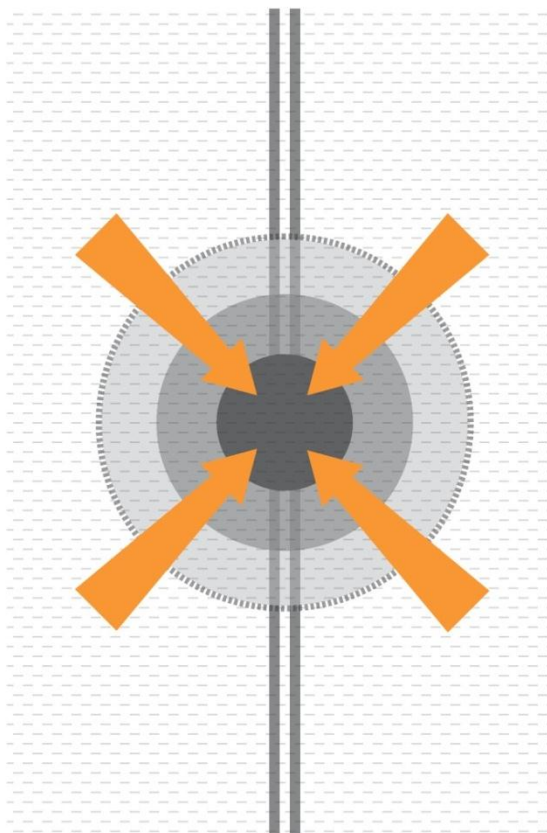
Det enkle svaret er at JBV bidrar til knutepunktutvikling ved å bygge ut IC og utvikle en robust, framtidrettet og bærekraftig transportinfrastruktur som kan møte forventet befolkningsvekst og økt transportbehov på Østlandet. Suksesskriteriene våre er imidlertid sammensatte, og det er en forventning om at IC-utbyggingen skal gi positive ringvirkninger i lokalmiljøet ut over redusert reisetid og økt frekvens. Det gjør at JBV har to ulike roller, en som tiltakshaver for byggeprosjekt IC og en som statlig forvalter med ansvar for at investeringer i infrastruktur bidrar til ønsket samfunnsutvikling.

For at IC-prosjektet skal fylle begge disse rollene og bidra til at IC-stasjonene blir mer enn stoppesteder for tog, må prosjektet ha ressurser til å se ut over "sitt byggeoppdrag" og være en aktiv medspiller for kommunene. Da kan vi sette stasjonen inn i en bymessig kontekst, formidle våre behov og våre føringer og gjennom det bidra til at det kan utvikles et plangrep for omkringliggende bystruktur som gjør stasjonen tilgjengelig for de reisende, legger til rette for effektive bytter mellom ulike reisemidler og sikrer høy arealutnyttelse og besøksintensive virksomheter i stasjonens umiddelbare nærhet.

Se figurer om hva det er viktig at blir ivaretatt ved utvikling av et overordnet plangrep for knutepunktet.

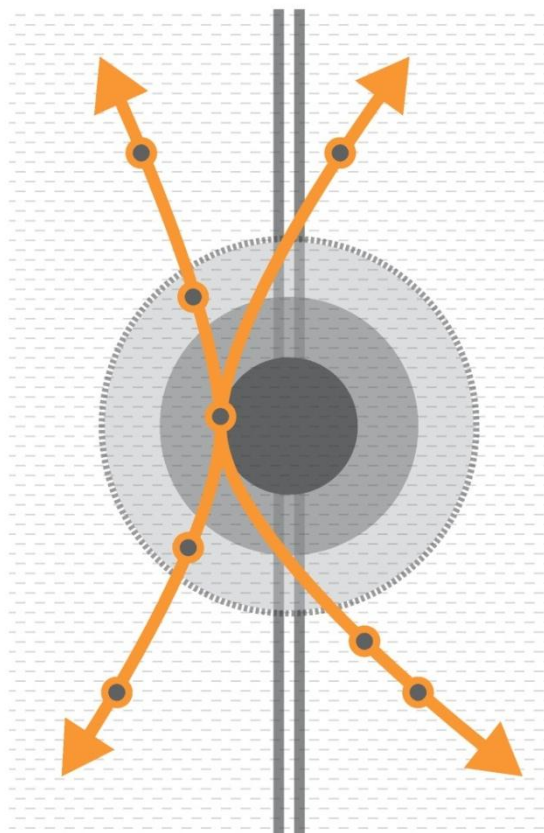
Forbindelser mellom by og stasjon

- gjør stasjonen tilgjengelig for de reisende



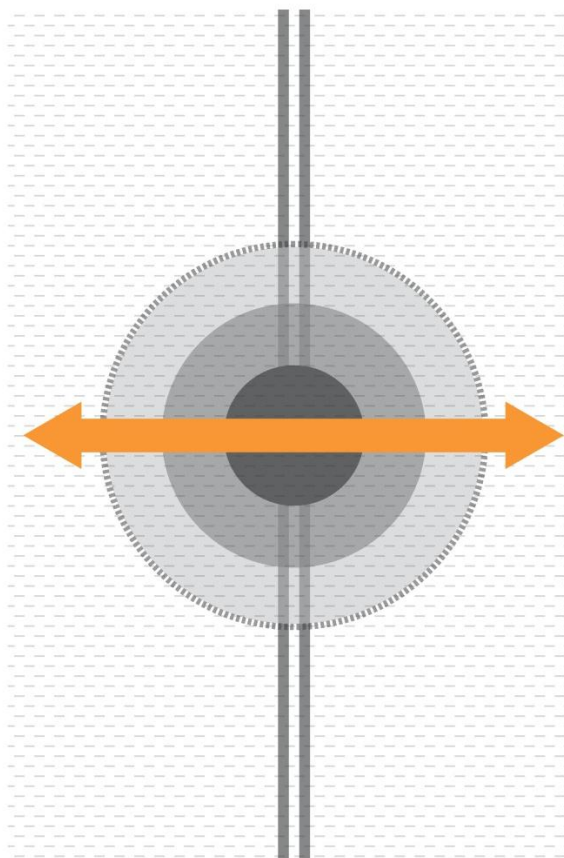
Kobling mellom IC-tog og lokalbuss

- gjør stasjonen tilgjengelig for de reisende



Forbindelser over og under sporene

- reduserer barrierevirkning og knytter byen sammen



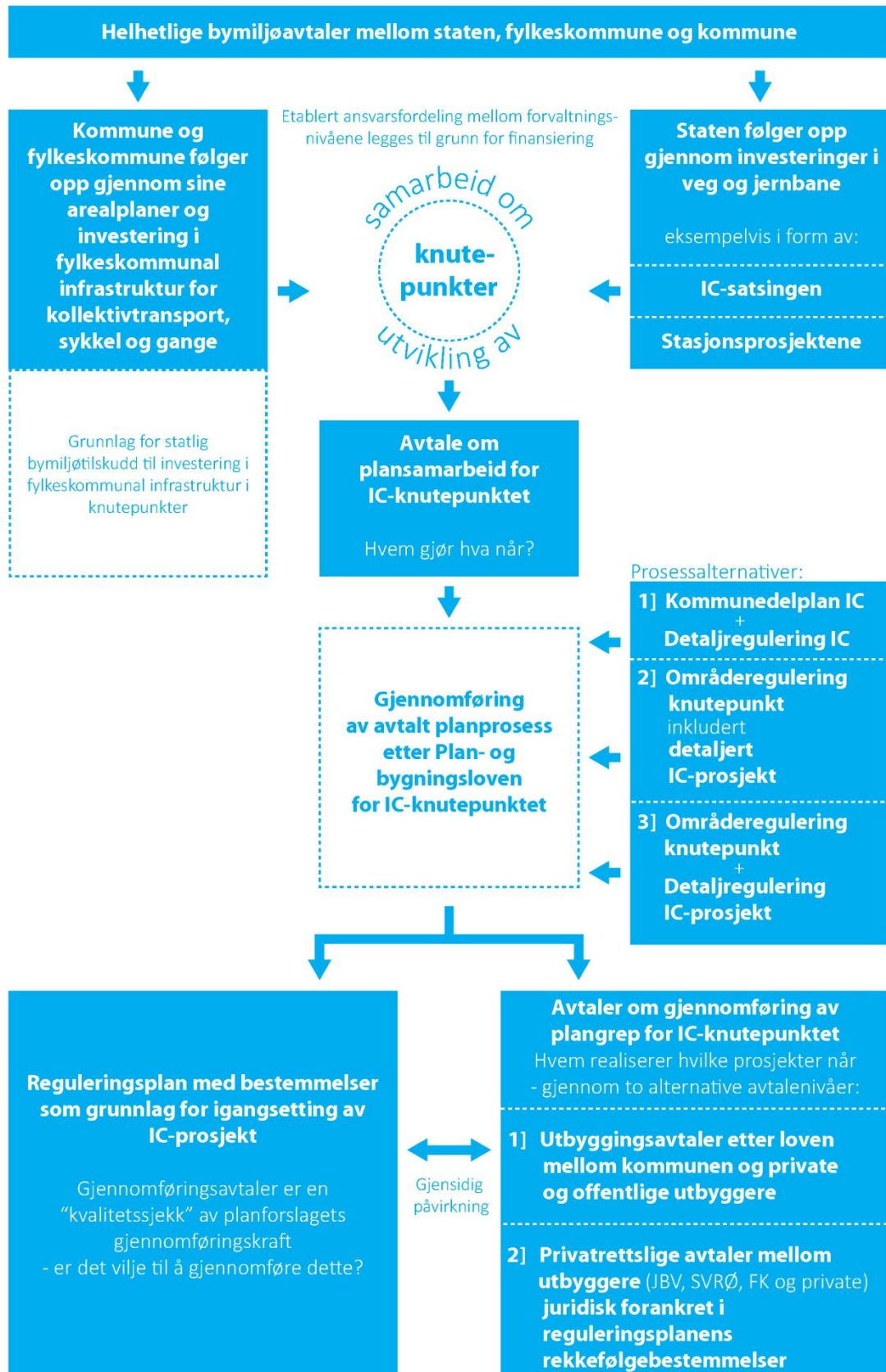
Like viktig som samarbeid om plangrepet; dvs arealplanen for knutepunktet er det å sikre at de aktørene som har ansvar og virkemidler følger opp de planfaglige intensjonene og gjennomfører "sin" del, både når det gjelder investering og videre drift og vedlikehold. Et godt plangrep er et godt utgangspunkt, men IC-stasjonene blir ikke tyngdepunktet i et attraktivt knutepunkt hvis bussen ikke stopper på stasjonen eller hvis tog- og busstider ikke er samkjørt, hvis ingen vil bygge den bymessige bebyggelsen planen åpner for eller hvis ingen vedlikeholder de offentlige byrommene. Det betyr ikke at det er JBVs ansvar at alt dette kommer på plass, men det betyr at vi har et ansvar for å etterspørre og ta initiativ til at det utarbeides forpliktende gjennomføringsavtaler som sikrer at intensjonene for knutepunktet omsettes i praksis.

3.6 Hvilke avtaleformer finnes?

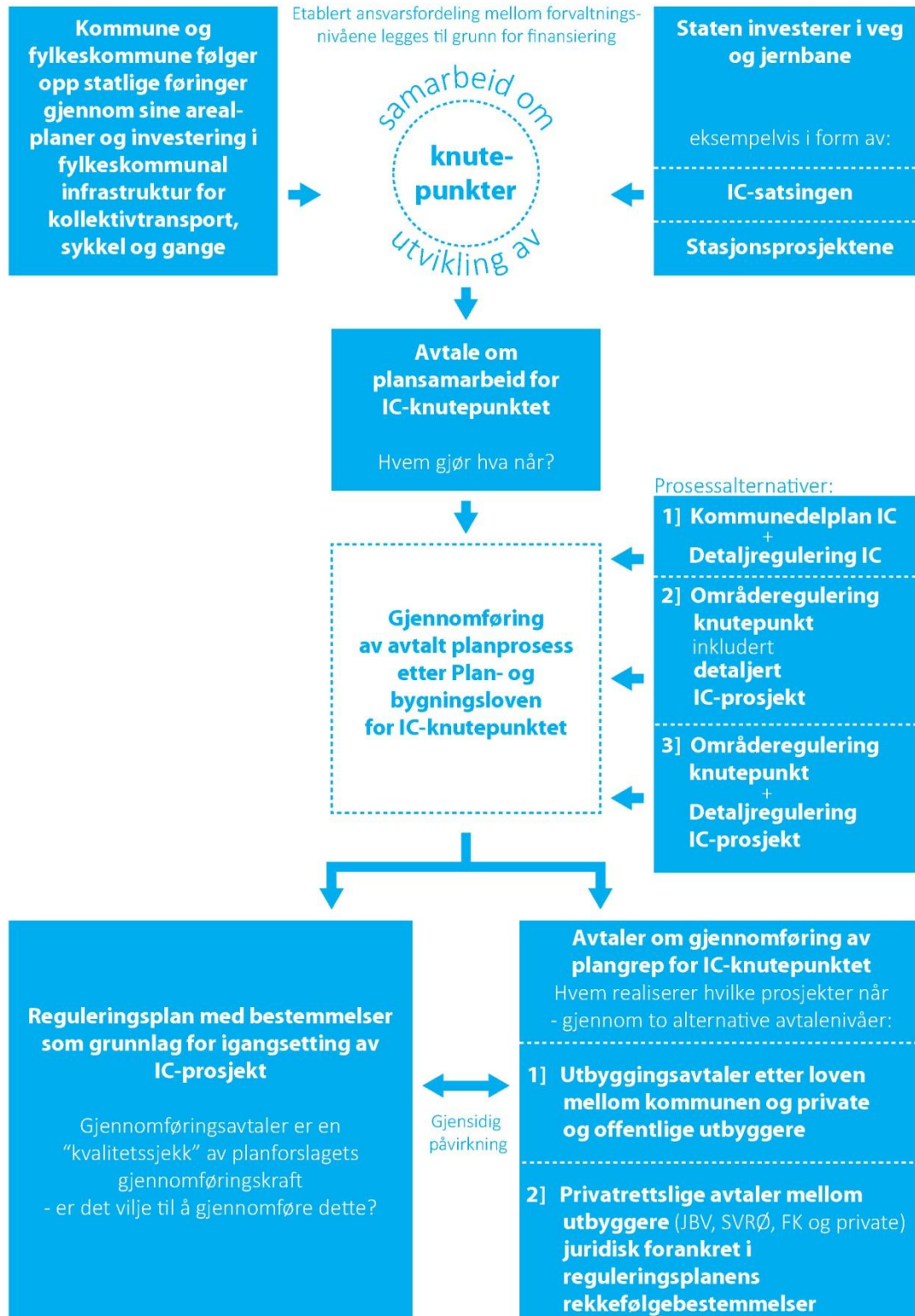
For å gjøre aktørene og de ulike forvaltningsnivåene bedre i stand til å samarbeide om knutepunktutvikling, lanserer NTP bymiljøavtaler for samordnet virkemiddelbruk i de ni byområdene som inngår i Framtidens byer. Det er Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. Bymiljøavtaalene vil være grunnlag for statlig investeringsstøtte til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur. Innenfor IC-området er det både stasjoner som er omfattet av ordningen og stasjoner som ikke er omfattet av ordningen. Forenklet sagt betyr det at de ulike kommunene/fylkeskommunene vil ha ulike økonomiske muligheter til å følge opp IC-satsingen og investere i fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport, sykkel og gange i kollektivknutepunktene.

Avtalehierarki

IC-knutepunkt som er omfattet av bymiljøavtaler



Avtalehierarki IC-knutepunkt som ikke er omfattet av bymiljøavtaler



Prosjektet oppfatter at bymiljøavtalene ligger utenfor IC-prosjektets ansvarsområde. For planarbeidet i knutepunktene er samarbeidsavtaler mellom interessentene det "tilgjengelige" verktøyet. IC-prosjektet kan ta initiativ til at det utarbeides slike avtaler. Avtalene vil avklare hva som skal gjøres, hvem som gjør hva, hvordan arbeidet skal koordineres, finansieres og hvilken framdrift som skal legges til grunn. Avtalen kan imidlertid ikke omfatte noe om gjennomføring av de fysiske tiltakene planen omhandler.

Gjennomføring av fysiske tiltak kan nedfelles i gjennomføringsavtaler og utbyggingsavtaler.

Utbyggingsavtaler er forankret i plan- og bygningsloven og er kommunen virkemiddel for å få bidrag fra offentlige og private utbyggere for å realisere reguleringsplanen. For samfinansierte offentlige tiltak hvor kommunen ikke er en aktør er det imidlertid kun avtale som gjelder; dvs det er ikke lovregulert. Avtalene bør utarbeides parallelt med reguleringsplanen og vedtas samtidig. Da er det gjensidig påvirkningsmulighet på innholdet i både plan og avtale; dvs forhold i avtalen kan påvirke løsninger i planen og løsninger i planen kan påvirke ordlyden i avtalen. Avtalene blir da en form for kvalitetssjekk; er det vilje til å gjennomføre planen? Prosjektet oppfatter at de etablerte avtaleformene er tilstrekkelige, og at IC-prosjektet bør fokusere på hvordan dagens system kan brukes på best mulig måte heller enn å etablere nye avtaleformer.

3.7 Hva har vi ansvar for å bygge?

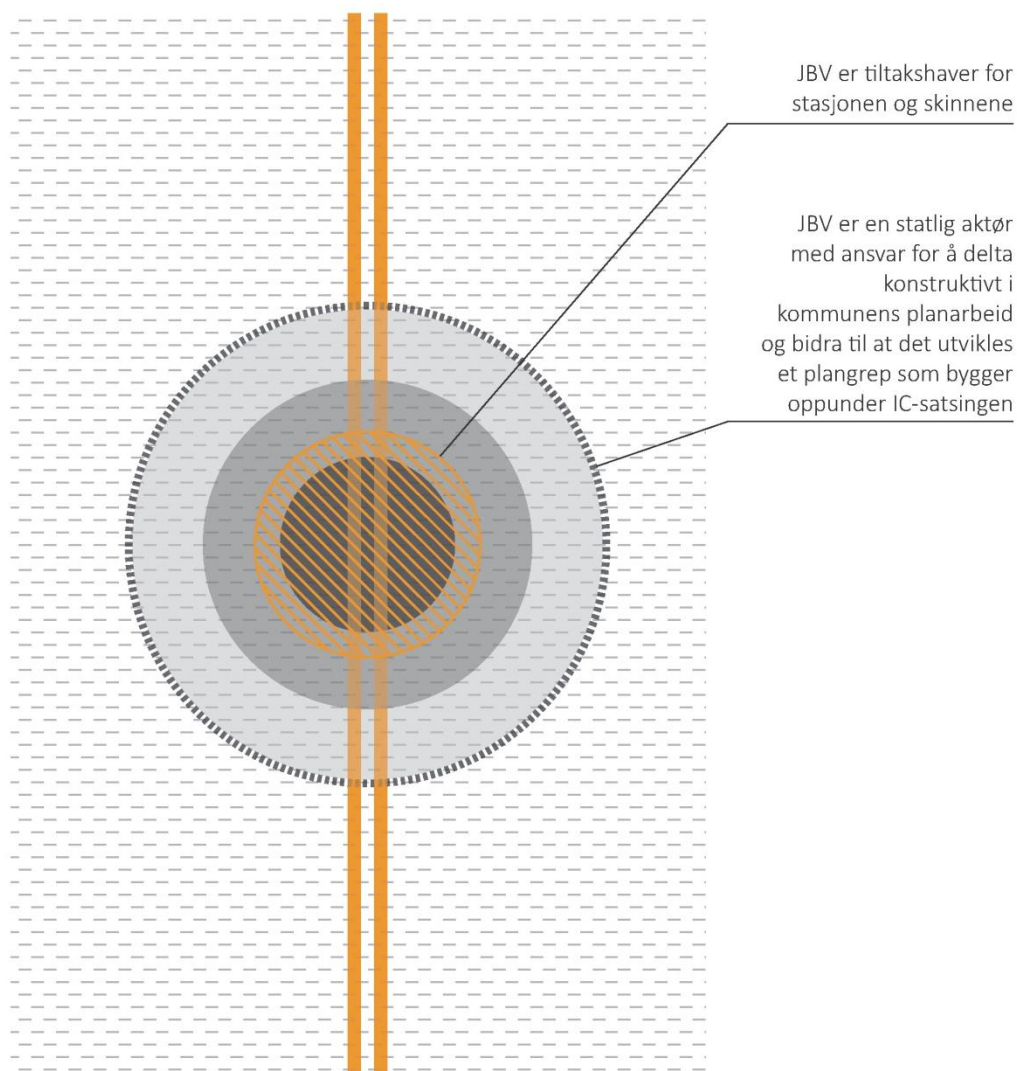
Som presisert i NTP legges den etablerte delingen mellom forvaltningsnivåene til grunn for finansiering og utvikling av det enkelte knutepunkt. Samarbeidsavtalene og de påfølgende gjennomføringsavtalene har det som utgangspunkt. JBV har ansvar for å bygge et stoppested for tog og for å gjøre stoppestedet 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, busstop, 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.

Plattformlengder, antall spor, stigning, kurvatur og sikkerhetsavstander er langt på vei "faste størrelser" som ikke kan være gjenstand for drøfting i hvert enkelt prosjekt. Valg av midtplattform eller sideplattform, utforming av over- og underganger, sykkelparkering, busslommer, taxiholdeplass, kiss 'n ride og parkeringskapasitet er imidlertid kontekstavhengige størrelser som kan tilpasses lokale behov.

Se figur på neste side som viser IC-prosjektets ulike roller og IC-stasjonen som del av knutepunktet.

Jernbaneverkets bidrag i knutepunktet

- ulike roller og virkemidler i ulike lag/soner



INNFARTSPARKERING

Når det gjelder innfartsparkering gir NTP som gjengitt på side 14 klare føringer om hvor; dvs i hvilken kontekst det er et virkemiddel. Det er ikke et virkemiddel i bysentra, hvor areal er et knapphetsgode, kapasiteten på veinettet er begrenset, framkommelighet for kollektivtransport, syklist og fotgjengere skal prioriteres og lokal kollektivtransport har god flatedekning. Det betyr at innfartsparkering ikke er et virkemiddel i knutepunktene, gitt den definisjonen prosjektet legger til grunn, og at stasjonsprosjektene ikke skal omfatte store flateparkeringsanlegg eller parkeringshus for å dekke eventuell økt etterspørsel etter innfartsparkering når togtilbudet forbedres. Innfartsparkering er et virkemiddel utenfor bykjernen, og har til hensikt å fange opp reisende fra spredtbygde områder - hvor sykkel og gange ikke er et alternativ og hvor den lokale kollektivtransporten har dårlig flatedekning.

3.8 Hva legger føringer for utforming av stasjonsprosjektene?

Følgende legger føringer for IC-prosjektet og utformingen av stasjonsområdene:

- jernbanetekniske installasjoner
- nasjonale forventninger om samordnet areal- og transportplanlegging
- nasjonale forventninger om bærekraftig byutvikling
- nasjonale forventninger om universell utforming
- nasjonale forventninger om arkitektonisk kvalitet

Når det gjelder jernbanetekniske installasjoner må stasjonsprosjektene ivareta:

- Togframføring
- Drifts- og servicefunksjoner
- Publikumsfasiliteter

De jernbanetekniske installasjonene er utgangspunkt for det arealbehovet JBV har på stasjonene og som planprosessene for knutepunktet må sikre. De ulike temaene, hvilke elementer de inneholder og hvilket handlingsrom vi har når det gjelder lokal tilpasning er nærmere beskrevet i delprosjekt Teknisk designbasis.

Når det gjelder forventninger om samordnet areal- og transportplanlegging og bærekraftig byutvikling er det forankret i NTP 2014-2023 og de føringene om knutepunktutvikling og samordnet virkemiddelbruk som er omtalt innledningsvis. IC-stasjonene skal lokaliseres og utformes slik at det legges til rette for et bærekraftig utbyggingsmønster med høy tetthet konsentrert om kollektivsystemet – i motsetning til et spredt og bilbasert utbyggingsmønster. Målet er at miljøvennlig transport blir attraktiv og foretrekkes framfor bil, og at veksten i persontrafikken tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Når det gjelder forventninger om universell utforming er det forankret i “Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne” (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven), og pålegger både offentlig og privat virksomhet å ha universell utforming av virksomhetens “alminnelige funksjon”. Lovens § 10 handler om arkitektur og omgivelser og er bindeleddet mot planarbeid etter plan- og bygningsloven.

Dette er føringer som etter prosjektets oppfatning tilsier at stasjonsområdet, i tillegg til å ivareta jernbanetekniske krav må være barrierefritt og kompakt, utformet med tanke på god trafikkflyt for fotgjengere og kort byttetid mellom ulike reisemidler - hvor byttet mellom sykkel eller buss og tog har prioritet framfor byttet mellom privatbil og tog. IC-prosjektet bør definere mål for byttetid som er betraktelig lavere for sykkel og buss til tog enn for bil til tog, og gjennom det påvirke stasjonsutformingen og hvilke funksjoner som lokaliseres hvor.

I stasjonsprosjektene må IC-prosjektet håndtere et bredt spekter av problemstillinger, og arkitektur er “verktøyet” for å gi et hensiktsmessig fysisk svar på denne komplekse oppgaven. Arkitektur og arkitektonisk kvalitet og hvordan det bør forstås og implementeres i IC-prosjektet omtales derfor nærmere nedenfor.

ARKITEKTUR OG DESIGN

Regjeringen la i 2009 fram dokumentet **arkitektur.nå - Norsk arkitekturpolitikk**, som legger til grunn at arkitektur omfatter alle menneskeskaptede omgivelser – både bygninger, anlegg, uterom og landskap. Det betyr at jernbaneanlegg er arkitektur, og at JBV skal bruke sine byggeprosjekter til å realisere regjeringens overordnede målsettinger på arkitekturfeltet. NTP sier følgende om “arkitektur.nå” og JBVs rolle i arbeidet med å fremme god arkitektur:

12.9 Arkitektur

“Funksjonelle og attraktive omgivelser, hvor helhet og detaljer i utformingen er godt ivarettatt, krever en bevisst holdning til arkitektur og landskap. For å følge opp regjeringens arkitekturpolitikk «arkitektur.nå» vil transportetatene bruke god arkitektur som virkemiddel for å skape omgivelser som oppleves som attraktive, stedstilpassede og bærekraftige. For å sikre god arkitektonisk kvalitet og bærekraftige løsninger, særlig i møte med økt vekst i byer og tettsteder og klimaendringer, utvikler transportetatene strategier for arkitektonisk kvalitet. Her legges det vekt på miljøhensyn, livsløpstenking og tilpasning til eksisterende natur- og kulturmiljøer.”

De seks hovedinnsatsområdene for norsk arkitekturpolitikk er i følge “arkitektur.nå” at:

1. Miljø- og energivennlige løsninger skal prege arkitekturen
2. Byer og tettsteder skal utvikles med arkitektur av god kvalitet
3. Staten skal ivareta kulturmiljø og bygningsarv
4. Kunnskap, kompetanse og formidling skal løfte arkitekturen
5. Staten skal være et forbilde
6. Norsk arkitektur skal være synlig internasjonalt

“arkitektur.nå” trekker fram jernbanen og stasjonsbygningene som gode eksempler på at staten som byggherre er et forbilde og bidrar til å fremme god arkitektur. *“Det er tradisjon for at staten benytter fremragende arkitekter for å løse viktige byggeoppgaver. Det gjaldt for eksempel NSBs jernbanebygninger allerede på slutten av 1800-tallet”. Når det gjelder nye infrastrukturtiltak og statens ambisjoner som byggherre står det følgende: “Flere departementer arbeider med saker av betydning for utforming og bruk av våre omgivelser. Her kan særlig nevnes infrastrukturtiltak som anlegg for vei og jernbane med tilhørende broer og tunneler. Dette er tiltak som ofte innebærer store inngrep både i naturområder og i bebygde omgivelser, og med sterke kryssende interesser. Spørsmålet om utforming av disse anleggene står ofte sentralt i debatten. Samferdselssektoren har som ambisjon å utforme nye anlegg med god arkitektonisk kvalitet og med god tilpasning til by og landskap. Negative landskapsinngrep søkes minimalisert, og avbøtende og reparerende tiltak gjennomføres. Samferdselssektoren vil videreutvikle policy for god arkitektonisk kvalitet. Samferdselsdepartementet vil stimulere til at underliggende etater og selskaper utvikler en intern policy for arkitektonisk kvalitet, både med hensyn til å vurdere behov for landskapsarkitekt-/arkitektfaglig kompetanse i prosjekter, ved innkjøp av tjenester samt når det bør arrangeres arkitektkonkurranser.”*

Jernbaneverket har satt i gang et arbeid med å utvikle en arkitekturstrategi. Dette arbeidet er imidlertid ikke ferdigstilt, og kan ikke legges til grunn for gjennomføringsplanen og eventuelle føringer for arkitektur på IC-strekningene.

“arkitektur.nå” og føringene i NTP tilsier imidlertid at arkitektur og arkitektonisk kvalitet er et tema innenfor følgende områder:

- Linjeføring; landskapstilpasning
- Stasjonsområdene; plangrep samt utforming av bygninger, konstruksjoner og publikumsarealer
- Konstruksjoner og tekniske installasjoner; utforming av bruer, tunnelåpninger osv
- Møblering; designmanual/produktkatalog for stolper, master, benker, infotavler osv

Det tilsier at arkitektur vil være et tema i alle faser av IC-prosjektet – fra arealplanen hvor traseen og plangrepet for stasjonsområdet velges til byggeplan hvor detaljer utformes og materialkvalitet velges. Det å gjøre “riktige valg” i tidligfase er avgjørende, og legger grunnlaget for at sluttresultatet blir arkitektur som oppfyller de målsettingene som er formulert i “arkitektur.nå”. Høy materialkvalitet og gjennomarbeidede detaljer kan aldri veie opp for at plangrepet for stasjonen ikke fungerer. Samspillet mellom de ulike planfasene er derfor viktig, og det må være kompetanse i IC-prosjektet til å utvikle kvalitativt gode løsninger på alle nivå.

Det er vanlig praksis, også i JBV å utarbeide formingsveiledere for store prosjekter. Om det er hensiktsmessig med en felles veileder for alle IC-strekningene bør være gjenstand for en grundig diskusjon. Sentrale spørsmål er: hva oppnås ved å definere en felles standard for alle strekningene, hva oppnås ved å definere ulike standarder for de ulike strekningene, hva oppnås ved kun å formulere en ambisjon og hvilke kriterier skal legges til grunn for valg av løsning? Å gi fullgode svar på dette går langt ut over gjennomføringsplanens tidsrammer. Prosjektet anbefaler derfor at det jobbes videre med arkitektur når IC-prosjektet starter opp og at følgende ambisjonsnivå legges til grunn for arbeidet:

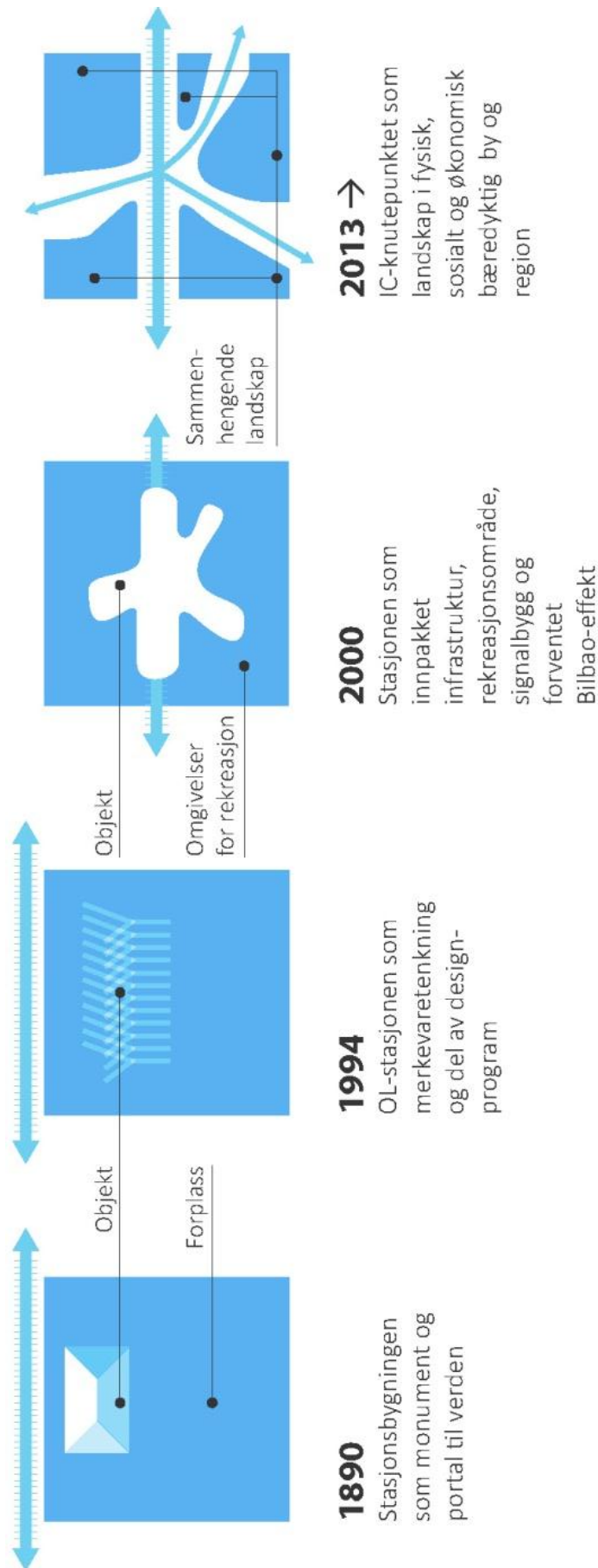
- IC-utbyggingen skal bidra til å realisere ambisjonene i “arkitektur.nå” og innfri de forventningene som hviler på JBV som byggherre
- IC-utbyggingen skal kjennetegnes av arkitektfaglig kompetanse i alle faser av prosjektet og løsninger som oppfyller både funksjonelle og arkitektoniske krav
- IC-utbyggingen skal ha formingsveiledere som balanserer gjenkjennelighet og signaleffekt med stedstilpasning og lokal identitet, og som gir gode føringer for både landskapstilpasning av linje, utforming av stasjonsområdene, utforming av konstruksjoner og tekniske installasjoner og valg av møbler/utstyr

3.9 Hva bør vektlegges ved utforming av nye IC-stasjoner?

Stasjonsbygningene og stasjonsområdene har som statens arkitekturpolitikk presiserer vært en viktig og prioritert byggeoppgave i Norge. De utfordringene vi står overfor i dag tilsier imidlertid at IC-prosjektet må ha en annen tilnærming enn tidligere for å “produsere” god arkitektur.

Hvorfor?

I et historisk tilbakeblikk har stasjonen utviklet seg fra å være et monument med en formell forplass, via Lillehammer-OLs designprogram for gjenkjennbare limtrekonstruksjoner og søppelkasser til dagens rekreasjonsområder, signalbygg og forventninger om “Bilbaoeffekt”. Felles for alle “epokene” er at stasjonen er betraktet som et objekt, og arkitektur har handlet om å gi form til dette objektet. Se illustrasjon neste side.



Dersom IC-utbyggingen skal bidra til en fysisk, økonomisk og sosialt bæredyktig utvikling av byene fordrer det etter prosjektets oppfatning en mer kompleks tilnærming, der arkitektur som virkemiddel må forstås som en totalpakke av strukturerende plangrep, tilrettelegging for bestemte typer av aktiviteter - og den fysiske utforming.

Hvordan?

Hvilken tilnærming er tilstrekkelig kompleks? En mulighet er å betrakte IC-knutepunktet som et landskap der maksimal bevegelse er gitt prioritet - og der rekreasjon, signalbyggeri og designprogram er underordnet.

I en tid da det tradisjonelle bylandskapet med plassdannelser for politiske ytringer har blitt erstattet av nytelsesbaserte rekreasjonsområder, innebærer trafikkflyt og mennesker i bevegelse et potensiale som kan gi liv og gjøre stasjonen til et sentralt punkt i den lokale konteksten. For de reisende og for Jernbaneverket er det av kapasitets- og sikkerhetshensyn viktig at stasjonsområdet formes med utgangspunkt i flyt og bevegelse, ikke omvendt.

Stasjonen og knutepunktlandskapet blir til på tre nivåer: Det strukturelle grepet som ivaretar framtidig passasjergrunnlag og jernbanens endringsmuligheter gjennom sammenheng, tilgjengelighet, framkommelighet, kompakthet og synlig, ikke innpakket, infrastruktur. Langsiktigheten styrkes ytterligere av aktiviteter kjennetegnet av kollektivfunksjoner, offentlighet, produksjon og intensitet. Endelig sikres varighet gjennom en fysisk utforming med et bevisst forhold til materialbruk, lys og romdannelser.

Fysisk utforming

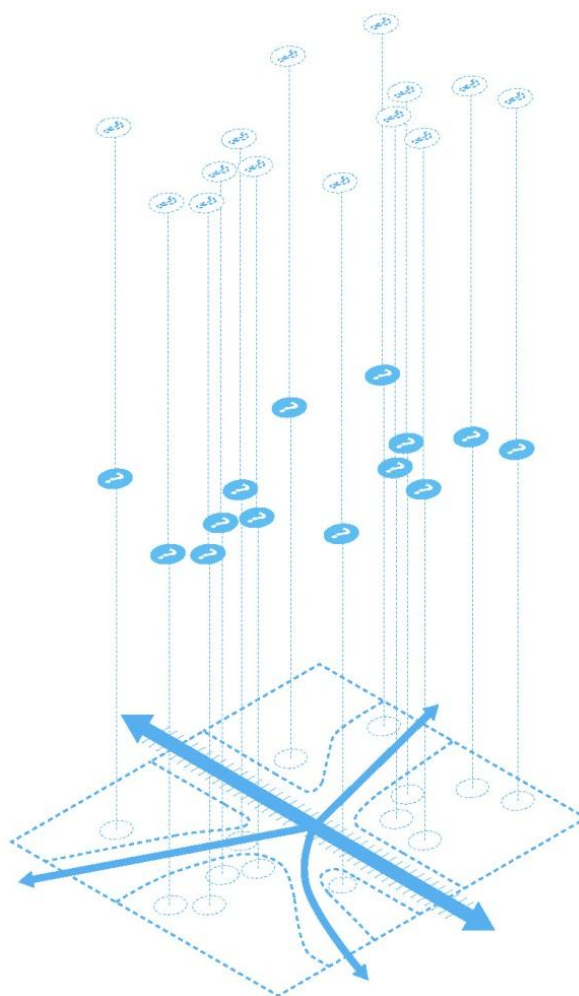
Romdannelser
Materialbruk
Lys

Aktiviteter

Kollektivfunksjoner
Offentlighet
Intensitet
Variasjon
Produksjon
Maksimering arealbruk

Strukturelt grep

Sammenheng
Tilgjengelighet
Framkommelighet
Kompakthet
Synlig infrastruktur

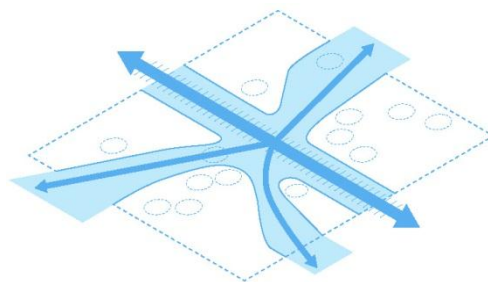


STRUKTURELT GREP

Et strukturelt grep som sikrer flyt og bevegelse avhenger av at det tilrettelegges for og etterspørres:

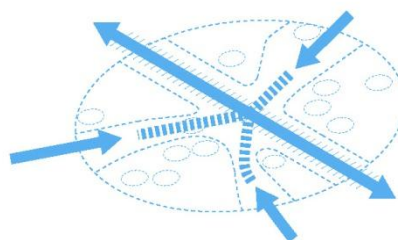
SAMMENHENG

Knutepunktet bør utvikles som en forlengelse og integrert del av det lokale bylandskapet. Som alternativ til det tradisjonelle grepet med stasjonsbygning og forplass, kan knutepunktet struktureres omkring et sammenhengende byrom på tvers av jernbanen og langs viktige bevegelseslinjer i området.



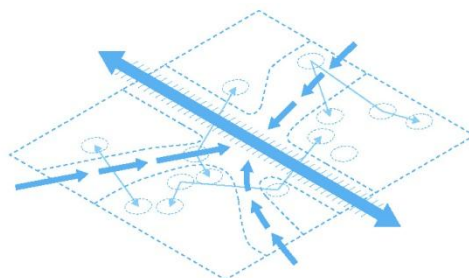
TILGJENGELIGHET

I tillegg til universell utforming, er det viktig at adkomster gjøres synlige og enkle for å underbygge bevegelsene *til* knutepunktet. Litt avhengig av den lokale konteksten, bør knutepunktet utvikles som et 360-graders landskap uten for- og bakside.



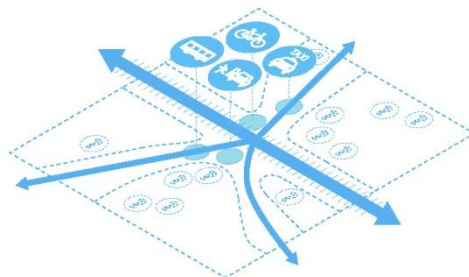
FRAMKOMMELIGHET

Knutepunktet kjennetegnes av personstrømmer med svært ulike typer av hastigheter og formål. Det må tilrettelegges for alle, men settes av tydelige soner for effektiv bevegelse *i og gjennom* knutepunktet.



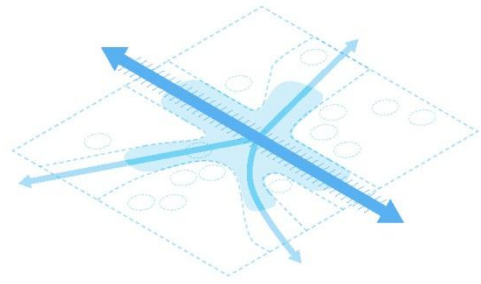
KOMPAKTHET

Knutepunktet bør utformes på en måte som sikrer kortest mulige avstander til og mellom kollektivmidlene. Gående og syklistene bør i en slik sammenheng gis førsteprioritet. Det presiseres at en slik prioritering ikke må bety en konsentrisk modell med soner og stor flateutstrekning, men at et kompakt knutepunkt like mye kan handle om effektive vertikale koblinger. (Uten at det nødvendigvis må handle om bygging over sporområdene.)



SYNLIG INFRASTRUKTUR

Knutepunktet kan betraktes som et transportsystem i miniatyrform. Å pakke inn eller overbygge denne infrastrukturen representerer langt på vei en fremmedgjøring av et system som det like fullt stilles strenge krav til i form av oppetider, punktlighet og framkommelighet. Som alternativ kan derfor både synlig- og tilgjengeliggjøring av dette store, dynamiske maskineriet bidra til å skape forståelse for den stivheten og kompleksiteten som er en forutsetning for et velfungerende togtilbud.



AKTIVITETER

Knutepunktet må utvikles med kollektivfunksjoner, inkludert relevant servicetilbud, som sin viktigste aktivitet. Jernbaneverket er i denne sammenheng tiltakshaver for selve IC-stoppestedet og bidrar normalt inn i tilrettelegging for sykkelparkering, busstopp, taxiholdeplass, kiss'n ride og parkering for privatbil der hvor det er aktuelt. Som nevnt er det i tillegg i JBV's interesse at det samarbeides om en utvikling der øvrige aktiviteter styrker knutepunktet som landskap for maksimal flyt og bevegelse.

Fiks ferdige omgivelser vil imidlertid neppe falle på plass samtidig som stoppestedprosjektet. I tillegg er det opplagt at knutepunktet skal betjene et samfunn som vi per nå i stor grad bare kjenner konturene av. Det vil derfor være lite hensiktsmessig å fastsette nøyaktig typer av aktiviteter nå, men det er mulig å si noe om hvilke prinsipper som bør legges til grunn for de aktivitetene som etableres i knutepunktet:



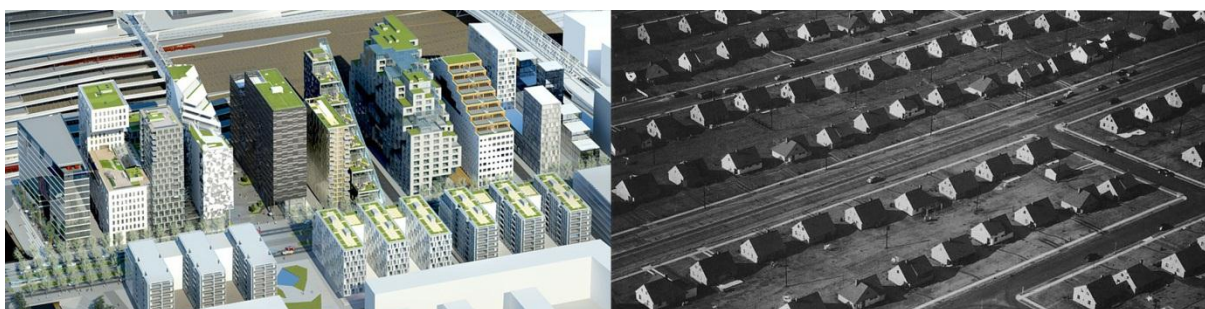
OFFENTLIGHET

Aktiviteter som etableres med nærhet til kollektivtilbudet bør være kjennetegnet av offentlighet, og det bør være fri adgang på bakkeplan og færrest mulig adgangsregulerte dører.



INTENSITET

Aktiviteter som genererer besøk store deler av døgnet - og derigjennom sosial trygghet og et selvforsterkende markedsgrunnlag - bør prioriteres.



VARIASJON

Sammensetningen av arbeidsplasser, servicetilbud og boligmuligheter må være variert og forhindre utviklingen av monofunksjonelle byområder. Mangfold blir til på et funksjonelt nivå, og en bred fasadepalett er ingen garanti for variasjon.



PRODUKSJON

Knutepunktet bør utnyttes til aktiviteter som styrker byens iboende potensiale til å skape og dele vekst og muligheter. Knutepunktet bør derfor tilby mer enn rekreasjon. Det betyr ikke at rekreasjon ikke hører hjemme i framtidens knutepunkt, men at innholdet må utfordres. Eksempelvis og som en positiv effekt av prinsippet om synlig infrastruktur, kan knutepunktet tilby en annen type bylandskap der kunnskap om hvordan omgivelsene faktisk fungerer er en integrert og verdsatt opplevelse.



MAKSIMERING AV AREALBRUK

Presset på knutepunktets lukrative arealer samt tilgjengelig teknologi i stadig utvikling, åpner for aktiviteter som i større grad maksimerer og deler på arealbruken. Et opplagt alternativ kunne være bysykler eller bildeling framfor parkering. Andre - og hittil kjente - eksempler på slik maksimering av tilgjengelige ressurser og arealer, kan være dagleie av kontorplasser og møterom, øvingshoteller eller QR-baserte shoppingvegger.

FYSISK UTFORMING

Endelig er en langsiktig og varig utvikling avhengig av at knutepunktet gis en fysisk utforming hva angår romdannelser, sammenhenger, lys og materialbruk, som forholder seg bevisst til konteksten, som følger opp arkitekturpolitikens føringer for miljøriktige og forbilledlige løsninger og som er med på å underbygge knutepunktet som landskap for maksimal flyt og bevegelse.

Det er verken mulig eller ønskelig å gi nøyaktige føringer for det faktiske formsvaret i denne gjennomføringsplanen. Den fysiske utformingen av stoppestedet og andre JBV-tiltak, avhenger derimot av en rekke beslutninger som det framtidige IC-prosjektet må ta stilling til, jfr det som står under punktet om føringer for utforming og videre arbeid med en arkitekturpolicy. Figuren på neste side viser IC-stasjonen som del av et velfungerende knutepunkt.

MAKSIMERING AREALBRUK

PRODUKSJON

VARIASJON

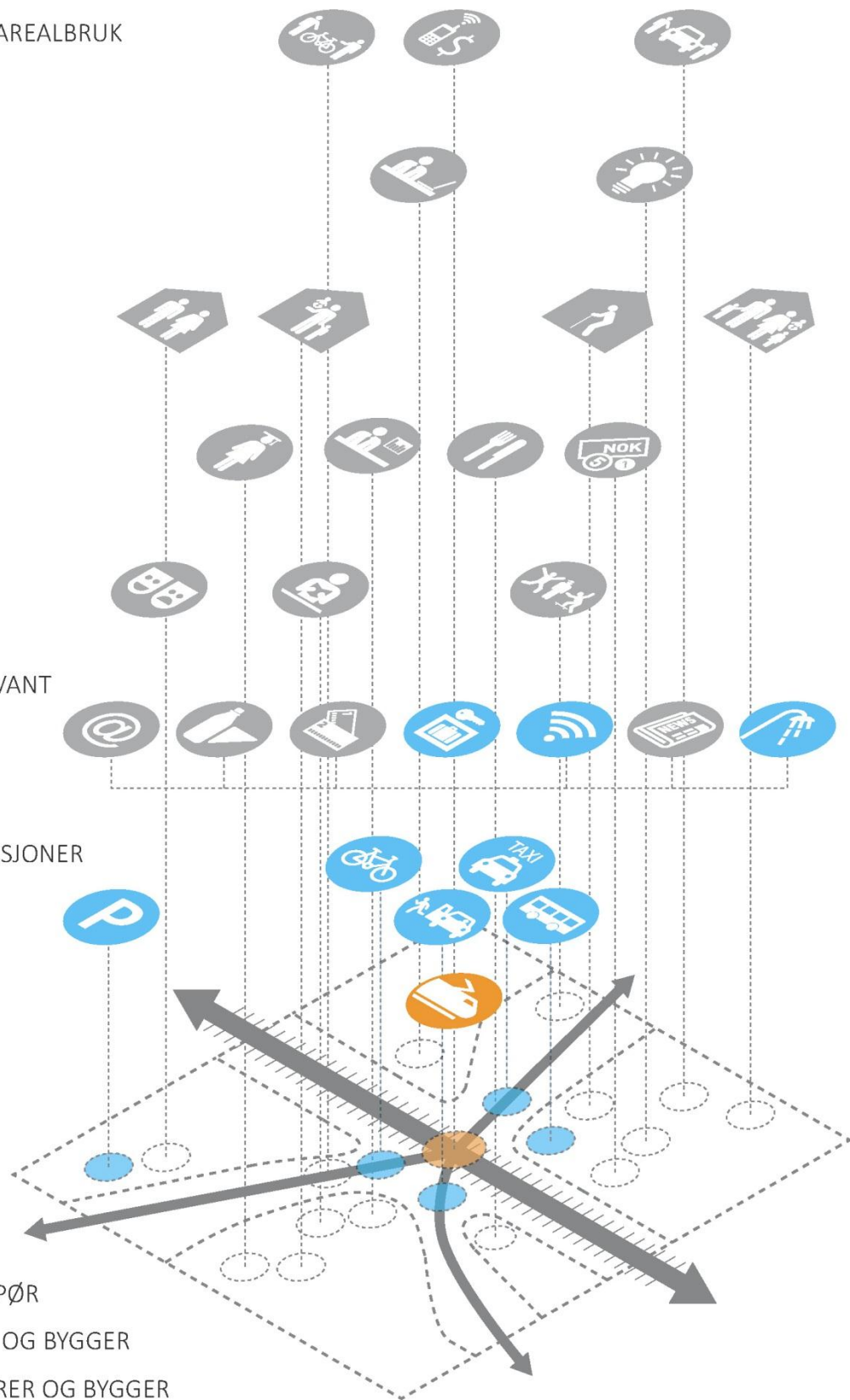
INTENSITET

OFFENTLIGHET

KOLLEKTIVRELEVANT
SERVICE

KOLLEKTIVFUNKSJONER

-  JBV ETTERSØR
-  JBV BIDRAR OG BYGGER
-  JBV DEFINERER OG BYGGER



4. Erfaringer fra stasjonsprosjekter og knutepunktutvikling

Jernbaneverket har begrenset erfaring med knutepunktutvikling i IC-satsingens størrelsesorden og ambisjonsnivå. Vi har vi imidlertid tre svært relevante prosjekter å trekke vekslers på; nye Ski stasjon, nye Holmestrand stasjon og nye Moss stasjon, som alle er IC-stasjoner. Prosjektene er i ulike faser, og erfaringene fra planprosess, prosjektering og bygging har relevans på mange nivåer og overføringsverdien er stor. For gjennomføringsplanen og dette delprosjektet er det særlig forhold knyttet til planprosess og hvordan vi bør organisere framtidige planprosesser for å etablere et konstruktivt og forpliktende samarbeid både i plan- og gjennomføringsfasen som er av interesse. For at IC-prosjektet skal ferdigstilles innenfor de tidsrammene som er trukket opp er det en forutsetning at planprosessene er forutsigbare og bidrar til nødvendig progresjon; dvs at de løfter opp og avklarer spørsmål av betydning for den infrastrukturen vi skal bygge.

4.1 Ski stasjon

Nye Ski stasjon har en lang historie, og prosessen er derfor ikke representativ for forventet tidsbruk i tilsvarende prosjekter. Kort oppsummert forelå det allerede i 2001/2002 en vedtatt reguleringsplan for ny stasjon. Arbeidet ble imidlertid stoppet, og ferdigstilling av byggeplan ble ikke tatt opp igjen før i 2006. Arbeidet med byggeplanen resulterte i reguleringsendringer i 2006/2007. I 2009/2010 ble arbeidet tatt opp igjen, og det var forutsatt gjennomføring innenfor gjeldende regulering. Kommunen ønsket imidlertid ny reguleringsplan, som tok opp i seg nye tanker om byutvikling. JBV ønsket ikke ny reguleringsplanprosess. Erfaringene fra Asker stasjon tilsa imidlertid at den opprinnelige sporplanen burde endres av hensyn til kapasitet. Dette var endringer som ikke lot seg gjennomføre innenfor gjeldende regulering, og JBV gikk derfor inn i en ny reguleringsplanprosess. Ny reguleringsplanen ble vedtatt 05.12.2012 med innsigelser.

Det er erfaringer fra den siste planprosessen som er referert nedenfor, og kort oppsummert er prosjektleders erfaringer/innspill til IC-prosjektet som følger:

- Hvis stasjonsprosjektet er en del av et større samarbeidsprosjekt, eksempelvis knutepunktutvikling rundt stasjonen er det viktig at styringsgruppens mandat er tydelig – hvem kan forplikte seg til hva?
- Tidlig forventningsavklaring; dvs å avklare de ulike aktørenes rolle, ansvar og finansieringsforpliktelser er viktig for smidig prosjektgjennomføring
- Forventningsavklaring forutsetter at vi formidler tydelig hva vi kan bidra med og hva som er vårt handlingsrom. Hvis det er ønske om ytterligere “effekt” må vi tidlig være tydelige på at det betinger samarbeid og at andre aktører bidrar økonomisk i plan- og byggeprosessen for å gi prosjektet ønsket “merverdi”. Utvidelse av gangkulverten for å skape bedre forbindelse på tvers av sporene, ny/retablert kjørevei og flytting av eksisterende buss-terminal kunne med fordel vært løftet opp og avklart tidligere i prosessen.
- Hvis framdrift er viktig for oss, må vi kunne styre/påvirke prosessen. Dersom stasjonsprosjektet skal inngå som en del av en områdeplanprosess ledet av kommunen, må vi ha en rolle som gjør at vi ikke mister kontrollen på vår egen framdrift.
- Adkomst til stasjonen er viktig, og vi må være tydelige på at lesbarhet er det viktigste for oss. Med dagens krav til universell utforming er flere adkomstpunkter kostnadskrevende, og vi må derfor være bevisst på det tidlig i prosessen.

Det var to innsigelser til planen, en fra NVE og en fra Østfold Fylkeskommune og 8 kommuner i Indre Østfold. Innsigelsen fra NVE omhandlet forhold som ikke var tilstrekkelig utredet og dokumentert i planforslaget. Dette ble håndtert av prosjektet gjennom avtale om utarbeidelse av tilstrekkelig dokumentasjon, og

innsigelsen ble trukket i mai 2013. Innsigelsen fra Østfold Fylkeskommune var basert på manglende medvirkning og omhandlet endringer i forhold til løsninger presentert i KU. Dette er løst gjennom meglingsprosesser og innsigelsen ble trukket i mars 2013. Meglingsprosesser er ressurskrevende, og Plan Øst har bistått prosjektet i dette arbeidet. I tillegg til innsigelsene foreligger det klager på vedtaket fra berørte parter. Disse skal opp til politisk behandling i Ski kommune juni 2013. Planen er ikke rettskraftig før klagebehandling er avsluttet. KS 2 forutsetter rettskraftig plan. Bevilgninger og igangsettingstillatelse forutsetter godkjent KS2; dvs en rettskraftig plan er en forutsetning for å kunne bygge.

4.2 Holmestrand stasjon

Nye Holmestrand stasjon er under bygging. Prosjektet er nærmere ferdigstillelse enn Ski stasjon. Kort oppsummert er prosjekteringsleders erfaringer som følger:

- Har ikke savnet designmanualer eller andre "oppskrifter" på utforming av knutepunkter. Stasjons håndboka, andre håndbøker og NS er langt på vei tilstrekkelig.
- Har savnet en klar policy. Hvor stopper vårt ansvar og når må andre aktører overta?
- For å ha et konstruktivt samarbeid med ROM om utvikling rundt stasjonen, er det viktig å være tydelig på roller og ansvar tidlig i prosessen. ROM er eiendomsutvikler og må følgelig handle deretter. Hvem som skal eie hva og hvem som skal realisere hvilke tiltak må derfor avklares tidlig i planprosessen.
- JBV's stasjonsprosjekt inkluderer finansiering av ny bussterminal. Det ble avtalt tidlig i prosessen, og ligger inne i både hovedplanen av 2002 og KS2-rapporten av 2009. Finansiering og ansvarsdeling har derfor ikke vært oppe til drøfting i gjennomføringsfasen.
- JBV's stasjonsprosjekt inkluderer ny stasjonsinngang med heis. Heisen kom inn sent i prosessen. Finansieringen av investering er et spleiselag mellom JBV og Vestfold fylkeskommune mens kommunen vil være ansvarlig for framtidig drift.
- Det er viktig å avklare tidlig i prosessen hvem som har ansvar for å realisere/finansiere de ulike delene knutepunktet består av, og det er viktig å utvikle en god helhetsløsning for tiltak som skal finansieres over ulike budsjett. Hvis det er ønskelig at kollektivterminalen skal ligge som en integrert del av jernbanestasjonen, er det en fordel at dette planlegges, prosjekteres og bygges som en helhet slik som i Holmestrand. Dersom bevilgninger skal gå over ulike budsjett, må de enten komme samtidig eller det må på andre måter sikres en helhetlig og innbyrdes fornuftig planlegging, prosjektering og bygging av de ulike tiltakene.
- I Holmestrand ble ikke utbyggingsavtaler/gjennomføringsavtaler utarbeidet samtidig med reguleringsplanen, og det ble derfor diskusjoner i byggefasen om finansiering av blant annet veitiltak som ligger inne i vedtatt plan. For å sikre en smidig prosess, kan det derfor være en fordel å utarbeide utbyggingsavtaler/gjennomføringsavtaler sammen med reguleringsplanen. Dette vil kunne gi en tydelig ansvars- og rolleavklaring som nevnt i punktet over.

Det er viktig at JBV har et avklart forhold til eksterne samarbeidsaktører, og at dette er tydelig også i overgangen mellom ulike faser i et prosjekt. Dersom Jernbaneverket ikke skal bekoste tiltak utenfor vår eiendomsgrense, må vi allikevel heve blikket og ha bevissthet rundt hvordan togpassasjerene kommer seg til toget. Det gjør vi i samarbeid med Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunene. Det stilles spørsmål ved at JBV ikke bygger parkeringshus. Bakgrunnen for dette kan gjerne komme enda tydeligere frem. Uavklarte og ukjente utfordringer knyttet til grunnforhold kan være kostnadsdrivende og endre fremdrift og løsninger i gjennomføringsfasen.

4.3 Moss stasjon

Nye Moss stasjon er i oppstarten av reguleringsplanarbeid etter plan- og bygningsloven. Plan Øst ønsker å ha en åpen prosess som sikrer bred involvering og tidlig forventningsavklaring. Stasjonen skal flyttes, problemstillingene er komplekse og planarbeidet vil involvere mange aktører.

Det er nedsatt en adhoc-gruppe med representanter fra Moss kommune, Østfold Fylkeskommune, Moss havn og Statens vegvesen for å fastsette planform og organisering. Det er enighet om å inngå en samarbeidsavtale om planarbeid for knutepunktutvikling. Det er også så langt enighet om at det skal utarbeides et planprogram for å avklare videre planprosess. Basert på erfaringene fra Ski de relativt tidkrevende meglings- og forhandlingsprosessene i etterkant av vedtatt plan, ønsker JBV en bred tilnærming, hvor stasjonsprosjektet tidlig blir forankret i omkringliggende bystruktur. Områderegulering med detaljregulering av jernbanestasjonen og traseen er derfor foreløpig vurdert som det mest hensiktsmessige verktøyet, gitt kompleksiteten i området. Det nye stasjonsprosjektet vil påvirke omkringliggende strukturer og sammenhenger, og tiltak i omkringliggende bystruktur vil påvirke stasjonsprosjektets "suksesskriterier".

En områdereguleringsplanprosess kan som omtalt i delprosjekt "Planprosess" innrettes på ulike måter. Det er enighet om at det mest hensiktsmessige vil være at jernbanedelen detaljreguleres og inngår i områdereguleringen for knutepunktet. Planavgrensningen for områdereguleringen er ennå ikke avklart. JBV er innstilt på å ta en aktiv rolle og samarbeide med kommunen i arbeidet med områdereguleringen. Så langt er inntrykket at gjennomføringsplanen og det arbeidet som er lagt ned når det gjelder involvering har vært vellykket. Plan Øst er av den oppfatning at de involverte aktørene i Moss har en felles forståelse av oppgaven, og at dialogen er preget av en løsningsorientert og konstruktiv holdning.

5. Videre arbeid med knutepunkter og byutvikling i IC-prosjektet

For å etablere gode planprosesser som gjør at IC-satsingen kan bidra til lokal knutepunktutvikling, bør IC-prosjektet ta utgangspunkt i og bygge videre på det gode samarbeidet som er etablert mellom JBV og kommuner, fylkeskommuner, fylkesmenn og Statens Vegvesen i forbindelse med arbeidet med gjennomføringsplanen. Prosjektet opplever at det er etablert en felles forståelse av den forestående IC-oppgaven og at det er både ønske og vilje lokalt til å bidra til gjennomføring og måloppnåelse. Det er derfor grunnlag for å si at JBV gjennom KVU IC og gjennomføringsplanen har lagt de innledende rundene bak seg, og at IC-prosjektet har et godt utgangspunkt for å innlede dialog med involverte aktører om rammene for planarbeid på de enkelte stasjonene. Knutepunktutvikling vil imidlertid være en faglig krevende oppgave, og for å sikre at IC-prosjektet er oppdatert og involvert i faglige diskusjoner om temaet og for å sikre erfaringsoverføring fra delstrekning til delstrekning bør knutepunktutvikling etter prosjektets oppfatning være et eget ansvarsområde i tilretteleggerenheten (jfr delprosjekt organisering og foreslått organisasjonsmodell IC-prosjektet).

Tidlig involvering og gjensidig forventningsavklaring er et gjennomgående tema, både internt og eksternt, og IC-prosjektet bør derfor legge opp til dialog og involvering ut over plan- og bygningslovens minstekrav. Dialog og involvering er ingen garanti mot interessekonflikter, arealbrukskonflikter og i siste instans innsigelser. Tidlig involvering bidrar imidlertid til at dette kan avdekkes tidlig i prosessen, at det kan håndteres på et prinsipielt nivå og legge klare føringer for detaljplanfasen. Det gir større forutsigbarhet i gjennomføringsfasen. Omfattende endringer når detaljplanarbeidet er godt i gang er både tidkrevende og kostnads-krevende, og det vil påvirke både framdrift og kostnader.

Prosjektet anbefaler derfor en prosess med følgende trinn:

1. Avklare rammene for et eventuelt samarbeid om knutepunktutvikling
IC-prosjektet kontakter kommune og fylkeskommune for dialog og ber om at FK samler alle relevante aktører (SVRØ, ROM, private grunneiere og transportselskapene). Hensikten er å avklare

om det er grunnlag for plansamarbeid og på hvilket grunnlag de ulike aktørene kan delta basert på mandat og virkemidler

2. Avklare planform og prosess

Valg av planform og prosess avhenger av lokale forhold, planoppgavens kompleksitet og de problemstillingene som planarbeidet skal bidra til å belyse. Delprosjekt "Planprosess" trekker fram tre alternativer; KDP + detaljregulering, områderegulering som inkluderer detaljert IC-prosjekt og områderegulering hvor detaljert jernbaneprojekt trekkes ut i slutfasen og fremmes som egen plan. Dersom det foreligger flere lokaliseringalternativer er den første modellen hvor vi er forslagsstiller for KDP + detaljregulering et egnet grep. Da kan de ulike alternativene vurderes på et prinsipielt nivå før endelig valg av løsning. Hvis det kun foreligger ett lokaliseringalternativ og hensikten er å sette stasjonsprosjektet inn i en bymessig kontekst kan områderegulering være et mer hensiktsmessig grep. Områdeplanen har til hensikt å avklare hovedstrukturen i et område, og avdekke hvilke forbindelser og sammenhenger som må være etablert før enkeltprosjekter kan igangsettes. En områdeplan vil derfor løfte opp og avklare forhold av betydning for gjennomføring av vårt byggeprosjekt, samtidig som vi får mulighet til å påvirke viktige sammenhenger i omkringliggende bystruktur. Områderegulering er i utgangspunktet kommunens planform. Prosessen kan imidlertid rigges på ulike måter, og vi kan ha ulik grad av prosessansvar avhengig av planarbeidets kompleksitet og omfang. Det er mange hensyn som må avveies og som vil påvirke om det er mest hensiktsmessig å la jernbaneprojektet være en del av områdeplanen eller om det trekkes ut og fremmes som en egen plan samtidig med områdereguleringen. Den siste varianten kan være gunstig i forhold til å beholde kontrollen på egen framdrift, spesielt hvis det er forhold i områdeplanen som ikke direkte påvirker stasjonsprosjektet, men som er kontroversielle og som kan gjøre at planen ikke blir vedtatt/rettskraftig.

3. Utforme forpliktende samarbeidsavtale om planarbeid i knutepunktet

Konklusjonene fra pkt 1 og 2 må nedfelles i en forpliktende samarbeidsavtale. Avtalen må omhandle hva som skal gjøres, hvem som gjør hva, hvordan arbeidet skal koordineres, finansieres og hvilken framdrift som skal legges til grunn. Avtalen bør forankres både administrativt og politisk for å sikre eierskap og forutsigbarhet.

4. Ta initiativ til gjennomføringsavtaler og utbyggingsavtaler

De planfaglige intensjonene nedfelles i gjennomføringsavtaler og utbyggingsavtaler som utarbeides parallelt med reguleringsplanen og vedtas samtidig. Da er det gjensidig påvirkningsmulighet på innholdet i både plan og avtale; dvs forhold i avtalen kan påvirke løsninger i planen og løsninger i planen kan påvirke ordlyden i avtalen. Avtalene blir da en form for kvalitetssjekk; er det vilje til å gjennomføre planen?

5. Bruke mulighetsstudier og andre "kreative planformer" i tidlig fase for å sette stasjonsprosjektet inn i en bymessig kontekst og utnytte det handlingsrommet vi har til å utvikle gode løsninger i fellesskap med andre knutepunktaktører

5.1 Hvor og hvordan kan IC-prosjektet samarbeide med ROM?

I arbeidet med å utvikle knutepunkter og gjøre stasjonen til mer enn stoppesteder for tog er ROM en viktig samarbeidspartner for IC-prosjektet. Som grunneier og eiendomsutvikler har ROM muligheter og virkemidler ut over det JBV disponerer, og de kan bruke sin eiendomsportefølje til å sette i gang ønsket byutvikling innenfor de rammene som en eventuell områderegulering trekker opp. Et konstruktivt samarbeid, som utnytter forskjellene mellom JBV og ROM bør derfor kunne åpne for gode og bærekraftige løsninger som bygger opp under IC-satsingen. Et godt samarbeid forutsetter imidlertid tidlig og gjensidig forventningsavklaring; dvs et avklart forhold til roller og virkemidler og et avklart forhold til hvem som eier hva og hvem som finansierer hva. Jernbaneverkets har under utarbeidelse en egen eiendomsstrategi. Denne må legges til grunn for IC-prosjektets samarbeid med ROM. Forholdet mellom JBV og ROM er omtalt i Stortingsmelding nr 31 (2012-2013) "Verksemnda til NSB AS" – se tekstboks under.

6.5 Eigedom

NSB sitt dotterselskap Rom Eiendom AS eig areal og bygningar i tilknytning til stasjonar og godsterminalar. Tynngdepunktet av eigedomsverksemda er knytt til dei største byane i Sør-Noreg. Strategiske eigedommar ønskjer ein å behalde til bruk for konsernet og til utleige til formål som støttar opp om transportverksemda til konsernet og annan kollektivtrafikk. 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 løysar samfunnsoppdraget sitt, som er å sørge for effektiv, tilgjengeleg, sikker og miljøvennleg transport. Ei god sentrumsutvikling omkring stasjonane vil gi eit meir berekraftig samfunn fordi det reduserer det samla transportbehovet. Satsinga på miljøbygg trekkjer i same retninga. Gode knutepunkt er nødvendig for å gjere toget til eit attraktivt transportmiddel og er ein naturleg del av reisekjeda. At eigedomsverksemda gir NSB-konsernet ei tryggare økonomisk plattform, er viktig for staten som eigar. Det er heilt nødvendig å tilpasse eigedomsverksemda til dei eksisterande og framtidige behova til jernbanedrifta. Det krev eit nært og konstruktivt samarbeid med Jernbaneverket. Regjeringa føreset at planar og tiltak skal avklarast mellom Rom Eiendom og Jernbaneverket før dei blir lagde fram for andre. Areal må utnyttast på ein måte som er til beste for passasjerane og godskundane. Så lenge det ikkje er aktuelt med fri konkurranse om innanlands persontrafikk, meiner regjeringa at det gir størst nytte å ha Rom Eiendom som eit dotterselskap i NSB-konsernet.

Samferdselsdepartementet har definert Lillehammer skyss-stasjon som et forbilde-prosjekt, og mener "Lillehammer-modellens" organisering og fokus på universell utforming, lokal tilpassing til by- og tettstedsutvikling, arkitektur og materialbruk vil være en hensiktsmessig tilnærming ved utforming av andre tilsvarende knutepunktprosjekter. Etter ROMs oppfatning ble resultatet bra fordi prosessen var god. Viktige stikkord fra prosessen er: tidlig involvering av berørte aktører (kommunen, fylkeskommunen, JBV, Statens Vegvesen og ROM), utarbeidelse av forpliktende samarbeidsavtale tidlig i prosessen (forankret både politisk og administrativt i kommunen), kostnadene i planfasen ble delt likt mellom partene (sikret eierskap til løsningen).

ROM vil være en viktig samarbeidspart ved ombygging av eksisterende stasjoner. Når vi flytter stasjonene til områder hvor ROM ikke har eiendom har de ikke samme mulighet til å bidra. Kartet på neste side viser hvor ROM har eiendom og planer, hvor de har eiendom, men ikke planer og hvor de ikke har eiendom.

