



Bybåndssamarbeid

Arbeidsgruppemøte
22. oktober 2020



Dagsorden

1. Godkjenning av dagsorden
2. Godkjenning av referat fra forrige møte, 24. september 2020
3. Status for prosjekter i bybåndet
 - i. Knutepunktprosjektet
 - ii. Parkeringsprosjektet
4. Presentasjon – H2-rapporten «Indikatorer for areal og transport i Oslo og Akershus» v/ Marie Aaberge, PBE, Oslo kommune
5. Samferdselsinfrastruktur og byutvikling
 - i. Presentasjon - «Detaljhandelens rolle i bærekraftig byutvikling» v/ Ida Søgner Tveit, PBE, Oslo kommune
 - ii. Diskusjon
6. Eventuelt



Oslo



3. Status for prosjekter i bybåndet



3.1 Knutepunktprosjektet



Oppstartsseminaret

Utfordringsbildet

- Aktører, gjennomføring, samtidighet, finansiering, fleksibilitet, bystruktur, arealknapphet, sikkerhet og jernbanetekniske krav, veikrav+

Notat 16.09.2020/PS

Knutepunkter og byutvikling

Deloppgave 1: Aktører, brukere, roller, ansvar, behov og interessekonflikter

Aktører	Rolle	Ansvar	Behov (spesifikk for den enkelte aktør)	Mulige interessekonflikter (ved byutvikling)
Myndigheter	Staten	Nasjonens øverste myndighet	Nasjonale mål, samt Plan- og bygningsloven	Stadige retningslinjer og lover skal følges
	Fylkene	Regionale planmyndighet	Regionale mål og planer	Regionale planer skal følges
	Kommunene	Arealplanmyndighet	Kommunale mål og planer	Kommunale planer skal følges
Planleggere	Statens vegvesen	Bygge ut og forvalte nasjonalt vegnett	Best mulig tilretteleggelse av utvalgte vegnettsdel	* Felles forståelse av knutepunktets rolle i kollektivnettet, og hva slags byutvikling som ønskes, i og rundt knutepunktet
	Bane Nor	Bygge ut og forvalte nasjonalt jernbanenett	Stimulere økt overgang fra buss, bil og sykkel til bane	* Økt overgang til banesystemet er et slett felles mål, som grunnlag for planlegging av mange knutepunkter
	Fylkeskommuner	Samordning av kommunale planer, med ivaretagelse av nasjonale føringer	Ansvar for administrasjonsselskaper som planlegger og utvikler lokalt kollektivtilbud	* Planprosess som er ryddig og som sikrer en rimelig fremdrift
	Kommuner	Myndighet for kommunale reguleringsplaner	Uformning av knutepunkter	* Kompromissvilje om egne krav og normer
	Transportelskaper	Planlegge for egen transporttjeneste	Gi innspill ved utforming	* Enighet om utbyggingsavtaler
	Private konsulanter	Utføre oppdrag for aktørene	Følge lover og forskrifter	* Enighet om finansiering og driftsansvar
	Offentlige	Grunneiere	Forvaltning og utvikling av eiendommen	
Eiendomsutviklere	Private	Grunneiere	Planlegging, utbygging og salg av bolig- og næringsbygg	
			Behov (spesifikk for den enkelte bruker)	Mulige interessekonflikter (ved byutvikling)
Reisende	Til og fra		Raskest mulig gangforbindelse inn og ut av knutepunktet	* Arealkonflikt ved at alle reisende ønsker at sitt transportmiddel inn til knutepunktet (ganger, sykkel, buss, taxi, kiosk/ride...) skal ha raskest mulig inngang og tettest mulig lokalisering til holdeplasser
	Overganger		Raskest mulig gangforbindelse mellom holdeplasser	* Arealkonflikt ved at tett byutvikling kan gienger
	Opphold		Variert tilbud av handel og servering, og/eller plass for avslapning og ro	* Avstand til eksempelvis sykkelparkering, busterminal, taxi...
	Funksjonshemmede		Universell utforming av hele knutepunktet	* Hverdagsreisende kan oppleve handel, servering og sitteplasser som hindere for rask bevegelse gjennom knutepunktet
	Turister		Info, skiltning og god oversikt	* Universell utforming kan være arealkrevende
	Syklist		Sykkelparkering tettest til holdeplass	* Trafikksikkerhet for myke trafikanter spesielt kan være i konflikt med behovet for rask framkommelighet for de øvrige transportformene
Transportører	Følgere		Raskest mulig gangforbindelse	
	Jernbane		Høyest mulig kapasitet og kvalitet på holdeplass og knutepunkt	* Høy kapasitet for av- og påstigning, og for venting, kan være arealkrevende
	T-bane		Infrastruktur for midlertidige løsninger som "Buss for tog"	* Alle tilhengere kan ikke være nærmest banestasjonen
	Bybane/trikk		Høyest mulig kapasitet og kvalitet på holdeplass og knutepunkt	* Busterminaler, taxi-plasser og sykkelparkering er arealkrevende
	Buss		Tettest lokalisering til jern- eller T-bane. Egen trase inn til knutepunktet	* Tett byutvikling kan bli et hinder for rask framkommelighet for alle transportører
	Taxi		Tettest lokalisering til jern- eller T-bane	* Konkurransen og utfordringer mot nye transportmuligheter (bildeing, private reiseapper, uber osv)
Beboere	Privatbil		Plass til kiosk/ride, infoparkering	
			* Ulik grad av sjenansert offentlige arealer	* Transport og støy kan være sjenansert for beboere
Servicetilbydere og handel	Kommersielle		Synlighet og god lokalisering	* I et tett knutepunkt kan det være vanskelig å innpasse private eller halvprivate oppholdsarealer
	Offentlige		Mulighet for varetransport	

Oppstartsseminaret

❖ Ønsker for prosjektet

- Metode- og analysegrunnlag
- Sammenstilling av informasjon og forskning som er relevant for knutepunktutvikling
- Finansiering – grunneierbidrag, utbyggingsavtaler+
- Prosess/samordning
- Gjennomføring
- Fysisk utforming
- Fleksibilitet og sambruk (fremtidens mobilitet)
- Hjelp til å prioritere (kvaliteter, brukergrupper, transportmidler)
- Brukervennlig sluttprodukt

Oppstartsseminaret

- Diskusjon rundt forslag til «kvaliteter i knutepunkter»
- Knutepunkttypologi
- Sikre variasjon av knutepunkt
- Forslag til eksempler og forslag til knutepunkt i vår region som skal undersøkes

Tabell - kvaliteter i knutepunktet

Tema	Kvaliteter	Kommentarer/stikkord
Areal-disponering Fortetting	Arealdisponering	Hvilke funksjoner er plassert hvor. Er fordelingen hensiktsmessig i forhold til knutepunktsfunksjonen og etter føringen i regional plan?
	Tetthet	Er det tett nok, og er tettheten økende inn mot knutepunktet?
	Barrierer	Barrierer på grunn av arealbruk eller samferdselsanlegg som hindrer best mulig bruk av arealene?
	Mer?	Andre forhold knyttet til overordnede arealbruk?

Veien videre

- ▶ Avgrensning av prosjektet
- ▶ Valg av knutepunkter og eksempler
- ▶ Undersøkelse av utvalgte knutepunkt

«Verktøykassa skal inneholde en serie verktøy og virkemidler som kan brukes på ulike måter:
1) som bakgrunn for å iverksette enkle tiltak, 2) som grunnlag for mer omfattende prosjektering eller (3) som utgangspunkt for å gi føringer i planprosesser og byggesaker.»



Foto: Elfa Distrelec Norge

Veien videre

‣ Arbeid med deloppgavene

- **Deloppgave 1:** Kartlegge **aktører**, konkretisere deres **behov** og eventuelle **interessekonflikter**
- **Deloppgave 2:** Konkretisere overordnende føringer > **definere kvaliteter** – både for bymessig utforming og framkommelighet
- **Deloppgave 3:** Definere **metoder** for vurdering av kvaliteter (knyttet til deloppgave 2)
- **Deloppgave 4:** Utarbeide **prinsipper for utforming** av knutepunkter – som forener bymessighet med gode transportløsninger
- **Deloppgave 5:** **Prosjektark** – utvikle en felles mal som kan benyttes for presentasjon og kvalitetsvurdering
- **Deloppgave 6:** **Eksempler** på gode løsninger fra inn og utland (mal for prosjektark benyttes)
- **Deloppgave 7:** **Analyser og tiltak** for utvalgte knutepunkter (mal for prosjektark benyttes)

‣ Midtveisseminar i februar

- Presentasjon av foreløpige funn, diskusjon og innspill

3.2 Parkeringsprosjektet



4. H2-rapporten «Indikatorer for areal og transport i Oslo og Akershus»

v/ Marie Aaberge, PBE, Oslo kommune



Illustrasjon: Infokraft AS

5. Samferdsel og byutvikling

Handel, næring og flerfunksjonalitet





Oslo

Presentasjon - «Detaljhandelens rolle i bærekraftig byutvikling» v/ Ida Søgne Tveit, PBE, Oslo kommune



Løren torg – Handel og møteplass. Den lave delen slipper morgen solen inn på torget og ettermiddagssol inn i de private gårdsrommet bakenfor

6. Eventuelt



Oslo

