

Analyseverktøy for knutepunkt



Et knutepunkt skal binde ulike deler av kollektivsystemet sammen, men det skal også kobles til de øvrige omgivelsene og gjøre det attraktivt å bo og arbeide nært knutepunktet.

[Analyseverktøyet](#) gir grunnlag for å definere fysiske grep og tiltak som kan forene god by- og tettstedsutvikling med god fremkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. Verktøyet er et godt supplement til andre relevante tiltak i tiltakskatalogen.

1 Problem og formål

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. En strategi for å få til dette er å konsentrere boliger og arbeidsplasser nær sentrale knutepunkter for kollektivtransport. Det bidrar til flere kollektivreiser, mindre bilkjøring, og gjør det mulig å samle flere service- og tjenestetilbud, funksjoner og målpunkter på steder der flere kan dra nytte av dem. Redusert bilbruk og behov for transport bidrar også til mindre luft- og støyforurensning, lavere klimagassutslipp og bedre fremkommelighet for gående, syklende og kollektiv-trafikanter.

Byform

8. Er byplanen for knutepunktet godt strukturert med lesbar sammenheng og hierarki mellom torg, plasser, gågater, gater, veier og større infrastruktur?
 Utdyp ▼
 Legg til kommentar ▼

9. Har knutepunktet en effektiv arealbruk?
 Utdyp ▼
 Legg til kommentar ▼

10. Fremstår knutepunktet og byutviklingsområdet rundt som åpent og bestående av romslige byrom og gater?
 Utdyp ▼
 Legg til kommentar ▼

Liten grad Middels Høy Svært høy Ikke aktuelt

1 2 3 4 5

Tilbake Neste

Figur 1: Skjermdump fra

analyseverktøyet. Verktøyet gir mulighet til å belyse knutepunktets eksisterende og mulige kvaliteter, og består av 33 spørsmål innenfor tre tema relevante for god knutepunktutvikling: byfunksjoner, byform og mobilitet.

Sentrale knutepunkter bør være integrert i byroms- og senterstrukturen, og være en attraktiv møteplass med et variert tilbud av funksjoner og servicetilbud store deler av døgnet.

Samtidig er det viktig at knutepunktet er utformet på en måte som gjør det attraktivt å gå, sykle eller velge kollektivtransport. For eksempel kan god tilrettelegging av bytter mellom ulike transportmidler bidra til at flere velger å reise kollektivt.

Verktøyet bidrar til at aktører involvert i knutepunktutvikling tar hensyn til både omgivelser og mobilitetsbehov. Verktøyet er resultat av et prosjektarbeid om knutepunktutvikling i Oslo og tidligere Akershus. Både transportaktører, fylkeskommune og kommuner har deltatt i prosjektet. Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune har vært prosjekteier. Konsulent Bjørbekk og Lindheim og Vista utredning AS har bistått i arbeidet. Asplan Viak har utarbeidet analyseverktøyet.

2 Beskrivelse av verktøyet

[Verktøyet](#) er utviklet med tanke på sentrale knutepunkter i byer og tettsteder der det foregår bytte mellom ulike transportformer, og hvor utviklingen av knutepunktet må ivareta flere behov:

- behov for *mobilitet*, det vil si forflytning av varer og mennesker i et transportsystem
- behov for *byformer* og *byfunksjoner*, som til sammen utgjør bymessighet. Bymessighet i en by eller et tettsted gir grunnlag for et godt liv for byens innbyggere, næringsliv og besøkende

Ved å se på hele knutepunktet ut fra et felles sett med kvalitetsfaktorer knyttet til byform, byfunksjon og mobilitet får mobilitets- og arealaktører identifisert knutepunktets gode og manglende kvaliteter.

Resultatet av vurderingene gir et godt utgangspunkt for aktørene til å drøfte og enes om

knutepunktets utviklingsbehov. I tillegg gir verktøyet mulighet for å vurdere både mobilitetsfremmende og bymessige tiltak enkeltvis og opp mot hverandre.

Bruk av analyseverktøyet er et supplement til ordinær planprosess, og kan tas i bruk både før, i løpet av og etter en planprosess. Analyseverktøyet kan brukes på ulike måter. Det kan for eksempel brukes for å:

- vurdere knutepunktets gjeldende kvaliteter
- vurdere hvordan nye fysiske tiltak eller planer vil påvirke ulike kvaliteter i knutepunktet
- få et kunnskapsgrunnlag for mer omfattende planlegging og prosjektering
- gi føringer i planprosesser og byggesaker

Verktøyet er best egnet til å gjøre vurderinger og sammenligning av alternativer for ett bestemt knutepunkt. Etter å ha gjort en felles vurdering av dagens situasjon kan analysen gjennomføres på nytt med utgangspunkt i for eksempel enkelttiltak eller planalternativer for å se hvordan ulike kvaliteter påvirkes.



Figur 2: Illustrasjon av resultatsiden i analyseverktøyet. En oversikt over knutepunktets kvaliteter vil forhåpentligvis få i gang en god diskusjon mellom aktørene om hvilke tiltak som bør gjennomføres.

3 Hva bør gjøres før verktøyet tas i bruk?

Samarbeid

Det er som regel flere aktører med ulik ansvarsfordeling som er involvert i prosjekter som berører knutepunktutvikling. Ved oppstart av arbeid med knutepunktutvikling er det derfor vesentlig å etablere et samarbeid mellom alle involverte aktører, både for arealbruk og mobilitetsløsninger. For større prosjekter og planarbeid bør samarbeidet være forpliktende for involverte parter, gjerne formalisert gjennom en samarbeidsavtale. Avtalen bør regulere ressursbruk hos involverte aktører. Partene bør tidlig avklare mål, rammer, organisering og muligheter for knutepunktutvikling.

Felles kunnskapsgrunnlag

I analyseverktøyet blir aktørene bedt om å vurdere ulike kvaliteter i knutepunktet knyttet til både byform, byfunksjoner og mobilitet. Før analyseverktøyet tas i bruk, er det derfor viktig at aktørene har en felles forståelse av:

- hvilke forutsetninger som gjelder for knutepunktet
- hvilke fakta, kart og data som skal legges til grunn i vurderingen av knutepunktets eksisterende kvaliteter
- hvilket ansvar eller rolle de ulike aktørene har

Når aktørene besvarer spørsmålene i analyseverktøyet, bør de være enige om begrunnelsen for vurderingen.

Avklare finansiering

I arbeid med knutepunktutvikling må finansiering av tiltak være avklart. Dersom det planlagte prosjektet ikke inngår i statlige medfinansierte avtaler, som for eksempel regionvekstavtaler, byvekstavtaler, bypakker eller tettstedspakker, må mulig og tilgjengelig finansiering være veiledende for hvilke tiltak og løsninger som blir valgt. I større prosjekter bør det gjøres en kostnadsvurdering i flere omganger.

For å komme til analyseverktøyet, benytt linken under:

[Analyseverktøy knutepunkt](#)

Tiltakskatalogen for transport og miljø inneholder flere sider som er relevante for knutepunktutvikling:

- [Knutepunkt for effektiv kollektivtransport](#)
- [Avtaler mellom stat-fylkeskommune og kommune](#)
- [Betydningen av sosiale nettverk for å gjennomføre tiltak](#)
- [Styring ved hjelp av miljøindikatorer](#)
- [Bruk av modellverktøy til transportanalyse](#)
- [Overordnet grønnstrukturplanlegging](#)
- [Samordnet klimaplanlegging i de nordiske hovedstedene](#)
- [Lokalisering av arbeidsplasser og boliger](#)
- [Rett kollektivtilbud på rett sted](#)
- [Utvikling av rutetilbud](#)
- [Drift og vedlikehold av sykkelanlegg](#)
- [Bysykkelordninger](#)
- [Fartsgrenser og vegstandard](#)
- [Innfartsparkering for biler](#)