

## Sluttrapportering – H1 Knutepunktprosjekt

<b>Bakgrunn - kort om prosjektet</b>	<p>I forbindelse med oppfølging av regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus ble det søkt om kr 1 500 000 i tilskudd til et prosjekt som skulle se på hvordan det kan legges til rette for å nå målene om bymessig utvikling og fortetting av knutepunkt samtidig som kollektivtrafikken sikres fremkommelighet inn mot knutepunktene. KMD ga tilsagn om støtte på inntil kr 1 500 000 til prosjektet i 2019.</p> <p>Hovedmålet med prosjektet har vært å komme seg videre fra generelle anbefalinger til helt konkrete grep for hvordan vi kan løse oppgaven med å forene fortetting og bymessig utvikling med god fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikken i sentrale kollektivknutepunkt, og på den måten tilføre areal- og transportmyndigheter et felles kunnskapsgrunnlag for å lykkes bedre med å nå målene i den regionale planen. Det har vært et delmål at både sluttleveranse og prosess med konsulent skal gi nyttige erfaringer og anbefalinger, og være til inspirasjon i arbeidet med utvikling av knutepunktene.</p>
<b>Nærmere om prosjektet</b>	<p>Prosjektet ble igangsatt høsten 2019 etter at prosjektfinansieringen var avklart. Samme høst ble det opprettet en egen prosjektgruppe bestående av representanter fra Viken fylkeskommune, Statens vegvesen, Ruter, Bane NOR Eiendom, Asker, Bærum, Nordre Follo, Lillestrøm og Ullensaker kommuner, i tillegg til Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten i Oslo kommune. Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet har fungert som referansegruppe til prosjektet, og ledergruppen for bybåndssamarbeidet har fått halvårslige orienteringer om prosjektet.</p> <p>Det ble gjennomført en anbudskonkurranse for konsulentoppdrag i mai 2020, med tilbudsfrist 17. juni. I august 2020 ble det inngått kontrakt med et konsulentteam bestående av Bjørbekk &amp; Lindheim i samarbeid med Vista Utredning AS.</p> <p>Det har vært et mål at kunnskapsgrunnlaget skal fungere som en operativ verktøykasse som inneholder en rekke verktøy og virkemidler som kan brukes på ulike måter:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) som bakgrunn for å vurdere enkle fysiske tiltak i knutepunkt</li><li>2) som grunnlag for mer omfattende planlegging og prosjektering</li><li>3) som utgangspunkt for å gi føringer i planprosesser og byggesaker.</li></ol> <p>Konsulenten delte oppdraget inn i deloppgaver, som igjen ble strukturert innunder prosjektets 3 hovedfaser: (1) startfase, (2) mellomfase og (3)</p>

	<p>sluttfase. Til hver av fasene ble det arrangert et involverende seminar som var åpent for alle aktører.</p> <p>I fase 1 av prosjektet (august-november) ble det jobbet med å kartlegge behovene til gående, syklende og kollektivtrafikken i knutepunkt i tillegg til å kartlegge alle involverte aktører, deres roller, behov og ansvarsområder. Det ble også diskutert hvilke kvaliteter og mål som bør gjelde for knutepunkt. Dette var også tema på oppstartsseminaret i oktober.</p> <p>I fase 2 (desember-april) fortsatte arbeidet med å utarbeide en metodikk for å vurdere ulike kvaliteter i knutepunkt og identifisere prinsipper for design og utforming av knutepunkter. Foreløpig arbeid med kvaliteter, metodikk, eksempler og forslag til helhetlige grep som forener bymessige kvaliteter og kvaliteter for mobilitet/fremkommelighet ble presentert og drøftet i midtveisseminaret i mars.</p> <p>I fase 3 (april-september) ble metodikken testet ut i arbeidet med tre knutepunkt i regionen: Jessheim, Sandvika og Ski. Opprinnelig bestod også en av deloppgavene av å innhente eksempler på konkrete grep og tiltak der kvaliteter for bymessighet og fremkommelighet er ivaretatt. Dette arbeidet ble likevel for tidkrevende og vanskelig å gjennomføre, dels grunnet restriksjoner for reise og dels grunnet prosjektets ressursramme. Det ble besluttet å finne noen eksempler på helhetlige grep som forener bymessighet og fremkommelighet. I midten av juni ble det arrangert et halvdags sluttseminar hvor også ledergruppen var invitert. Her ble foreløpige resultater og metode for vurdering av knutepunkt presentert og diskutert, og det ble tatt i bruk Mentimeter for å få tilbakemelding fra deltakerne på presentert innhold underveis.</p> <p>Siden august 2020 er det gjennomført ett kontraktsmøte mellom oppdragsgiver (PBE) og konsulent, og syv møter med prosjektgruppen. I tillegg er det gjennomført tre seminarer og flere møter og befaringer knyttet til arbeid de tre case-knutepunktene; Sandvika, Jessheim og Ski, samt ett møte mellom konsulent, oppdragsgiver og Ruter. Grunnet smittevernstiltak er alle møter i forbindelse med prosjektet, med unntak av befaringer, avholdt digitalt.</p> <p>Viktige delmål for prosjektet har vært å ha en involverende prosess med konsulent. Gjennom hele prosjektet har det vært tett dialog mellom oppdragsgiver, konsulent og prosjektgruppen. Det har blitt lagt opp til bred involvering, og flere runder hvor konsulent har sendt ut og fått tilbakemelding på forslag til beskrivelser, metoder og prosess fra representanter i prosjektgruppen og oppdragsgiver.</p>
<b>Resultater</b>	<p>Kunnskapsgrunnlaget skal fungere både som en verktøykasse med ulike frittstående verktøy, og som en helhetlig metode som kan benyttes i knutepunktutvikling. Under arbeidet er det svært tydelig at samarbeid mellom</p>

aktørene er helt sentralt for å komme fram til balanserte løsninger.

Under prosjektet er det blitt utarbeidet et kunnskapsgrunnlag bestående av et sett med ulike verktøy som kan anvendes av aktører involvert i knutepunktutvikling, samt et forslag til arbeidsprosess for knutepunktutvikling. Kunnskapsgrunnlagets verktøykasse erstatter ikke andre planprosesser eller prosjektutvikling, men vil være en støtte for aktørene inn i ulike faser av knutepunktutvikling.

Kunnskapsgrunnlaget presenterer en helhetlig metodikk som samler både areal- og transportaktørene rundt et felles verktøy for å vurdere kvalitetsfaktorer i knutepunktene samlet og uavhengig av sektor. Hensikten er å etablere et mest mulig omforent faktagrunnlag som beskriver knutepunktets forutsetninger og ser på hvilke utfordringer og muligheter som finnes. Dette felles faktagrunnlaget blir et utgangspunkt for videre arbeid, og benyttes som et bakgrunnstappe og et diskusjonsgrunnlag for å vurdere tiltak og grep for knutepunktutvikling som forener bymessige kvaliteter og mobilitetskvaliteter.

Kunnskapsgrunnlaget, eller verktøykassen for knutepunkt, som er laget, består av følgende elementer:

- Bakgrunnsinformasjon som støtte til vurderinger og forslag til tiltak - i form av liste over aktuelle aktører og deres behov, samt en liste over relevant litteratur
- Definerte bymessige og trafikale kvalitetsfaktorer fordelt på 3 hovedkategorier
- Metode for vurdering av kvaliteter og visuelle sammenstilling av data
- Eksempler på helhetlige grep som kan bidra til å forene trafikale og bymessige kvaliteter
- Et forslag til arbeidsprosess med en rapport-mal for presentasjon av knutepunkt – basert på metodikken i kunnskapsgrunnlaget
- Case-rapporter for tre ulike knutepunkt der metodikken er blitt anvendt og testet ut

Verktøyet vil kunne ha ulike bruksområder:

1. Begrunnelse for å gi føringer i planprosesser og byggesak
2. Bakgrunn for å iverksette enkle tiltak
3. Grunnlag for mer omfattende planlegging og prosjektering
4. Verktøy for å vurdere hvordan ulike tiltak påvirker kvaliteter for bymessighet og mobilitet

Ved å anvende metodikken skal det kunne lages en «diagnose» for hvordan knutepunktet skårer på ulike kvaliteter for mobilitet og bymessig utforming. Å se disse kvalitetene i sammenheng, basert på et felles kunnskapsgrunnlag, vil danne et solid grunnlag for å foreta felles vurdering rundt

1. Hvilke kvaliteter det bør iverksettes tiltak på.

	<p>2. Hvordan et definert tiltak vil kunne påvirke enkeltkvaliteter og helhetlig kvalitetsbilde i knutepunktet.</p> <p>Vurderingene vil danne grunnlag for å komme frem til felles strategisk grep eller konkrete tiltak.</p> <p>I tillegg er det lagt inn flere anbefalinger og forutsetninger for samarbeid som anses nødvendig for at utviklingsarbeid i knutepunkt skal lykkes. Det er også foreslått en arbeidsprosess. Dette har av medvirkende aktører blitt fremhevet som et nødvendig og strukturert rammeverk for samarbeid.</p> <p>Målgruppen for prosjektet har vært areal- og transportaktører, og har dermed ikke vært begrenset for aktører innenfor det geografiske virkeområde til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Prosjektets overordnede problemstilling for knutepunkt er relevant for flere typer knutepunkt. Det ble derfor avklart midtveis i prosjektet at hensiktsmessig format på et sluttprodukt for prosjektet er en nettside. På den måten vil alle aktører få nytte av utviklede metoder og verktøy for bedre å balansere ulike hensyn i knutepunktutvikling. Vi tror alle aktører involvert i knutepunktutvikling vil kunne ha nytte av verktøyet for å få frem viktige diskusjoner om kvaliteter og mål for knutepunktet.</p> <p>Det viste seg vanskelig å komme frem til helhetlige konkrete og fysiske tiltak og grep som forener, ettersom forutsetningene for hvert knutepunkt er særegne, og at utvikling i knutepunktet må ses i lys av overordnede forutsetninger for transport og arealbruk. Det har likevel vært svært nyttig å ha en prosess med transport- og arealaktører med det formål å forene bymessig utforming med fremkommelighet og gode trafikale løsninger som sammen skal resultere i attraktive, effektive og klimavennlige knutepunkt. Det har også vært interessant funn at gode eksempler på gjennomførbare helhetlige fysiske tiltak har vært vanskelig å finne.</p> <p>I samsvar med tilbudsinnbydelsen til prosjektet skal sluttproduktet skilles ut som en egen anskaffelse. PBE har her gjort seg en viktig erfaring. Det å ferdigstille et prosjektmateriale i en annen form enn hva som er endelig anses uheldig, både med tanke på ressursbruk, kommunikasjon og faglig innhold.</p>
<p><b>Formidling og samarbeid</b></p>	<p>Metoden og verktøyene som er utarbeidet anses relevant for areal- og transportaktører også utenfor hovedstadsområdet. Slik kunnskapsgrunnlaget foreligger nå anses det av prosjektgruppen å være omfattende og lite tilgjengelig for leseren. I samsvar med tilbudsinnbydelsen til prosjektet skal sluttproduktet skilles ut som en egen anskaffelse. Midtveis i prosjektet (mars 2021) ble det enighet om at egnet format på endelig sluttprodukt ville være tilgjengeliggjøring av kunnskapsgrunnlaget digitalt. Gjennom tilgjengeliggjøring på en nettside vil aktører som er involvert i knutepunktutvikling landet over ha tilgang til verktøykassen og kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet. Noe av hensikten med å presentere verktøykassen digitalt er også med det formål å</p>

	<p>kunne tilføye og supplere verktøykassen etter hvert, spesielt med tanke på eksempler på helhetlige grep, men også for enkelte kvalitetsfaktorer.</p> <p>Prosjektet har siden beslutningen om nettside som sluttprodukt i mars 2021 arbeidet med en nettside i tankene. Det er ønskelig å formidle kunnskapsgrunnlaget på en oversiktlig og lettleselig måte. Det har også vært et mål at vurderingsdelen av kunnskapsgrunnlaget (verdisetting av de ulike kvalitetsfaktorene i kapittel 4) skal gjøres lett tilgjengelig digitalt ved at brukeren av nettsiden kan angi verdi for hver enkelt kvalitetsfaktor og automatisk kunne få generert en kvalitetsrose for sitt knutepunkt.</p> <p>PBE har startet opp et eget prosjektarbeid for sluttproduktet. Det er igangsatt dialog med redaksjonskomiteen for tiltakskatalogen for transport og miljø (<a href="http://tiltak.no">tiltak.no</a>) for formidling av kunnskapsgrunnlaget. Innholdet vil følge <a href="http://tiltak.no">tiltak.no</a> sin mal for nettsaker. I tillegg er det startet opp et arbeid med en anskaffelse for nettsideløsningen. Anskaffelsens hovedmål vil være å utvikle en plug-in løsning for vurderingsdelen i kunnskapsgrunnlaget. Plug-in løsningen skal være tilgjengelig i prosjektets nettside tilhørende <a href="http://tiltak.no">tiltak.no</a>. Målet er at brukeren av metoden enkelt kan foreta en vurdering av knutepunktet digitalt ved å fylle ut et skjema og få ut en kvalitetsrose for knutepunktet som resultat. I forbindelse med lansering av nettsiden planlegges det å arrangere et frokostseminar.</p> <p>Prosjektgruppen som er nedsatt i forbindelse med knutepunktprosjektet er planlagt videreført i arbeidet med beskrevet anskaffelse og utarbeidelse av sluttprodukt. Representantene i prosjektgruppen vil involveres i arbeidet med utforming av nettsiden.</p> <p>Det er planlagt å lage en enkel presentasjon og legge opp til at deltakere i prosjektgruppen og referansegruppen for prosjektet viderefremidler informasjon om kunnskapsgrunnlaget og internettsiden i egen organisasjon. Det er videre et mål å arbeide kontinuerlig med å supplere utarbeidet materiale med flere eksempler på tiltak som styrker enkelt kvalitetsfaktorer, og eksempler på helhetlige grep som forener bymessig utforming og fremkommelighet og gode trafikale løsninger i knutepunkt.</p> <p>Informasjon om sluttleveransen med lenke til prosjektsiden på <a href="http://tiltak.no">tiltak.no</a> vil også formidles på <a href="http://plansamarbeidet.no">plansamarbeidet.no</a>.</p>								
<b>Økonomi</b>	<p>Total ramme for prosjektet er uendret siden opprinnelig prosjektsøknad:</p> <p><b>Budsjett</b></p> <table border="1" data-bbox="359 1713 1257 1957"> <tr> <td><b>Totalkostnad:</b></td> <td><b>3 500 000 kr</b></td> </tr> <tr> <td>Egeninnsats Oslo kommune og Akershus (nå Viken) fylkeskommune:</td> <td>1 000 000 kr</td> </tr> <tr> <td>Egeninnsats aktuelle kommuner/transportaktører:</td> <td>500 000 kr</td> </tr> <tr> <td>Konsulenttjenester:</td> <td>1 500 000 kr</td> </tr> </table>	<b>Totalkostnad:</b>	<b>3 500 000 kr</b>	Egeninnsats Oslo kommune og Akershus (nå Viken) fylkeskommune:	1 000 000 kr	Egeninnsats aktuelle kommuner/transportaktører:	500 000 kr	Konsulenttjenester:	1 500 000 kr
<b>Totalkostnad:</b>	<b>3 500 000 kr</b>								
Egeninnsats Oslo kommune og Akershus (nå Viken) fylkeskommune:	1 000 000 kr								
Egeninnsats aktuelle kommuner/transportaktører:	500 000 kr								
Konsulenttjenester:	1 500 000 kr								

Egenfinansiering av andre utgifter:	500 000 kr
<b>Søknadsbeløp:</b>	<b>1 500 000 kr</b>

Tilskudd fra KMD var tiltenkt kjøp av konsulenttenester. Per 26. september 2021 er det fakturert utgifter for totalt kr. 1 483 351 eksklusiv merverdiavgift.

Konsulentens timesbudsjett var 1348,5 timer per 26.09.2021. Dette er noe høyere enn anslaget i timesbudsjettet i prosjektsøknaden:

Timebudsjett for konsulent (basert på erfaringer i tilsvarende prosjekt)	timer
Oppstart og prosjektledelse	50
Forslag og dialog (møter med prosjektgruppen)	200
Forslag til førsteutkast	400
Dialog, etterarbeid og ferdigstilling	300
Dialog underveis utenfor møter	100
Presentasjon av rapport og deltagelse på seminar eller i nettverk	50
Uforutsette hendelser	100
<b>Sum timer totalt</b>	<b>1200</b>

Fordelingen av timer har blitt noe annerledes enn opprinnelig inndeling:

Prosjektledelse	32
Møtedeltakelse (ekstern og intern) og befaringer, inkludert forarbeid og etterarbeid ifm møter.	624,5
Analysearbeid	367
Rapport- og notatskriving	316,5
Diverse	8,5
<b>Sum timer totalt</b>	<b>1337,8</b>

<b>Regnskap og budsjett for konsulentbistand</b>	
<b>Midler</b>	<b>H1 Bybåndet - knutepunktprosjektet</b>
<i>Tildelingsår 2019</i>	1 500 000
<b>SUM MIDLER</b>	1 500 000
<b>BUDSJETT</b>	
Konsulentutgifter	1 500 000
<b>REGNSKAP per 2. tertial 2021</b>	
Konsulentutgifter 1. tertial 2020	0
Konsulentutgifter 2. tertial 2020	0
Konsulentutgifter 3. tertial 2020	556 050
<i>SUM regnskapsåret 2020</i>	556 050
Konsulentutgifter 1. tertial 2021	351 726
Konsulentutgifter 2. tertial 2021	564 025
Konsulentutgifter 3. tertial 2021 (26.09.2021)	11 550
<i>SUM regnskap per 3. tertial 2021 (26.09.2021)</i>	927 301
<b>Sum regnskap totalt</b>	1 483 351
<i>Gjenstående midler per 26.09.2021</i>	16 649

**Vedlegg:**

1.1 Knutepunktprosjekt - Sluttleveranse