



TELEMARK  
FYLKESKOMMUNE

# Knutepunkt i Telemark – standard og hierarki

Kid Telemark II  
10.1.2014



## Forord

Standardmal og hierarki for kollektivknutepunkt og holdeplasser i Telemark er produsert i prosjektet *Kid Telemark II – samordning av buss, bane og ferge* (Kid Telemark II). Kid Telemark II er et samarbeidsprosjekt for bedre kollektivtransport i distriktene (kid), med tilskudd fra statlige kid-midler.

Malen er laget for å strukturere arbeidet med knutepunkt tilknyttet *regional plan for areal og transport i Telemark*, ATP Telemark (2014), hvor tidligere kollektivplan inngår. Kid Telemark II-prosjektet jobber i utgangspunktet med kollektivtilbudet i distriktene, men kollektivknutepunkt i Grenland ble inkludert for å lage en mal og hierarki for hele Telemark. Det kan være aktuelt å revidere disse i forbindelse med det videre arbeidet i Bystrategi Grenland.

Deltakere i Kid Telemark II-prosjektets arbeidsgruppe for knutepunkt inkluderer representanter fra regionrådene i Telemark, Vestviken kollektivtrafikk, NHO transport, Statens vegvesen, Jernbaneverket og ROM eiendom. Kollektivgruppa i Grenland ble også konsultert i arbeidet. Gruppa inkluderer representanter fra kommunene i Grenland, Vestviken kollektivtrafikk og Statens vegvesen.

Prosjektleder, Telemark fylkeskommune

Skien 14.5.2014

## **Innhold**

Bakgrunn .....	4
Formgiving og stedsutvikling.....	5
Nasjonale føringer .....	5
Definisjon av ulike knutepunkt og holdeplasser .....	6
Standardmal .....	7
Knutepunktshierarki.....	8

## Bakgrunn

Knutepunktets funksjon er å binde kollektivnettet effektivt sammen til et nettverk, slik at den reisende kan nå sitt reisemål ved hjelp av tilrettelagt omstigning/bytte, uten unødvendig tidstap, når man ikke kan reise direkte. Begrepet terminal er tidligere benyttet på knutepunkt, men dette ordet betyr opprinnelig endestasjon, eller samlestation, som ikke alltid er betegnende. Mange knutepunkt har imidlertid «terminal» inkludert i navnet på knutepunktet.

I Telemark kan knutepunkt også fungere som bindeledd mellom kollektivtransport og privatbil, som gir behov for parkering. Større knutepunkt, eller viktige holdeplasser med mange passasjerer, bør ha innfartsparkering tilpasset lokalt behov og potensiale, evt. korttidsparkering eller sikre løsninger for at folk skal kunne slippes av ved skyss i bil, «kyss og kjør».

Noen holdeplasser i Telemark blir benyttet til overgang mellom kollektivlinjer. Standard for holdeplasser er derfor inkludert i malen. Slike overganger kan tilrettelegges med lang busslomme for flere busser, og tiltak som sikrer kryssing av vegen der det er nødvendig. God tilgjengelighet for gående og syklende, samt universell utforming, bør sikres ved alle knutepunkt og holdeplasser. Det er registrert ca. 5000 holdeplasser totalt i Telemark. For enkle holdeplasser kan forholdene bedres mye ved alternative stedstilpassa løsninger, som etablering av snarvei, grusing av vegskulder o.l..

Denne standardmalen med hierarki er ment å gi føringer for hvilken standard man bør strekke seg etter på ulike typer knutepunkt og holdeplasser. Prioritering av tiltak vil ikke skje på bakgrunn av hierarki alene, men baseres på hvilke tiltak som er nødvendig for god avvikling av kollektivtrafikken, antall av- og påstigninger, og store avvik fra standardmalen. Godt samarbeid med kommuner og andre aktører er også en forutsetning for tiltak.

De fleste knutepunkt og holdeplasser i Telemark er tilknyttet busstransport, i tillegg til tog og ferge. Utgangspunkt for standard og inndeling i av ulike knutepunkt og holdeplasser, er hentet fra Statens Vegvesens veileder Håndbok 232, *Tilrettelegging for kollektivtransport på veg* (revidert utgave 10.12.2009, se link: <http://www.vegvesen.no/attachment/61485/binary/236271>). I tillegg har Jernbaneverket en håndbok for stasjoner (dokument-ID STY-601160), som beskriver den standard man ønsker å tilby på togstasjoners publikumsområder. Fasiliteter ved fergekaier er beskrevet i Statens Vegvesens veileder Håndbok 004, *Ferjeleiers landområder* (utgitt 1999), denne er planlagt revidert.

Denne malen fokuserer på fasiliteter for passasjerer. I de tre nevnte håndbøkene er det mange fellestrekk for passasjerfasiliteter. I tillegg inneholder de tekniske standardkrav innen sitt felt. Disse er i hovedsak utelatt i denne malen.

## Formgivning og stedsutvikling

Attraktive knutepunkt, stasjoner og holdeplasser må både sikre god funksjon for alle brukerne, med effektive overganger, og være et positivt estetisk element i lokalmiljøet. De må også være trygge.

Utformingen av knutepunkt og holdeplasser ved fylkesveger og riksveger bør i utgangspunktet være lik, og det bør utarbeides generelle retningslinjer. Disse bør ikke være for omfattende, men ved å ha noen gjennomgående elementer vil det bidra til å kommunisere helheten i tilbudet. Relativt enkle grep kan være f.eks. felles skilting og informasjon.

Utforming og retningslinjer bør inkludere lokal tilpasning i tettsteder eller ved attraksjoner for å bidra til økt stedsidentitet. Dette bør oppnås i godt samarbeid og gode prosesser med kommunene.

Fortetting av aktiviteter, tjenester, arbeidsplasser og bolig nær knutepunkt, stasjoner og holdeplasser, gir korte avstander og oppmuntrer til økt kollektivbruk. Der det er hensiktsmessig bør knutepunkt og holdeplasser i størst mulig grad forbeholdes busser i trafikk. Dette frigir areal til fortetting og andre aktiviteter i sentrum.

## Nasjonale føringer

I nasjonal transportplan for 2014-2023 uttrykkes et behov for å tydeliggjøre krav til fysisk utforming av knutepunkt. Det påpekes at organisatoriske forhold ofte er en hindring for utvikling av knutepunkt. I planen gis en anbefaling om at de ulike aktørene må samordne planlegging og ressursbruk, og bli enige om mål og ansvarsdeling. Planen sier videre at fylkeskommunen har et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utvikling av knutepunkt og tiliggende områder.

Det påpekes også at fylkeskommunen har ansvar for store deler av kollektivtransporttilbudet, samt spiller en rolle i arealplanleggingen, og at fylkeskommunen derfor har et overordnet ansvar for å peke ut de viktigste stamruter og knutepunktene. Det sies videre at kommunene bør legge til rette for en hensiktsmessig arealutvikling, særlig ved fortetting rundt kollektivknutepunktene.

## Definisjon av ulike knutepunkt og holdeplasser

Ulike knutepunkt og holdeplasser kan defineres som følger:

### Regionalt knutepunkt

Et regionalt knutepunkt er et viktig knutepunkt i en by eller tettsted, med mange passasjerer, som gir de reisende mulighet til å nå sine mål innenfor hele fylket, og til dels utenfor regionen. Et regionalt knutepunkt kjennetegnes ved at flere kollektivlinjer, og evt. ulike typer reisemidler møtes, som f.eks. tog, buss, og ferge. Rene bussknutepunkt har også regional karakter i Telemark.

### Lokalt knutepunkt

Et lokalt knutepunkt er et viktig knutepunkt i et mindre tettsted eller bydel, med flere kollektivlinjer, men færre enn i et regionalt knutepunkt. Et lokalt knutepunkt skal betjene minimum 2 linjer og 3 reiseretninger.

### Viktig holdeplass/stasjon

En viktig holdeplass, stasjon eller byttepunkt skiller seg fra en enkel holdeplass ved å ha enten mange passasjerer, mer frekvent tilbud, eller behov for tilrettelagt bytte mellom linjer. Standard bør være minimumsstandard ved en skole. En viktig holdeplass kan også være et senter i en kommune, som definert i senterstrukturplanen.

### Enkel holdeplass

Holdeplass langs hovedveg med relativt få passasjerer.

Mer spesifiserte kriterier for ulike typer knutepunkt, stasjoner og holdeplasser vises nedenfor:

	Regionalt knutepunkt	Lokalt knutepunkt	Viktig holdeplass/stasjon	Enkel holdeplass
Kobling lokale og regionale eller nasjonale rutenett	X			
Avgangsfrekvens > 50 per døgn	X			
Påstigende passasjertall > 20 000/år	X			
Plassering i sentrum/tettsted	X	X		
To linjer med minst tre reiseretninger	X	X		
Tilrettelagt for korrespondanse	X	X		
Avgangsfrekvens > 30 per døgn		X		
Påstigende passasjertall > 10 000/år		X		
Definert som senter i senterstrukturplanen	X	X	X	
Areal- og passasjer-potensiale for kobling mellom bilparkering og kollektivreisemidler	X	X	X	
Fungere for av- og påstigning av kollektivreisemidler	X	X	X	X

Noen av disse kriteriene er absolutte, men geografi og lokale forhold er også tatt i betraktning i utforminga av knutepunktshierarkiet i Telemark.

## Standardmal

Basisstandard – x – bør oppfylles som et minstekrav. Ønskelig standard – (x) – bør legges til rette for der det er mulig, eller der det anses nødvendig for god funksjon på den enkelte lokalitet.

Bussankomst/avgang	Regionalt knutepunkt	Lokalt knutepunkt	Viktig holdeplass/stasjon	Enkel holdeplass
Minst to stoppunkter			x	(x)
Busslomme til 15 m buss			x	(x)
Lang busslomme, min. to busser			(x)	
Bussoppstillingsplasser etter behov	x	x	(x)	
Tilknytning til lokalbuss	x	x	(x)	
Snumulighet	x	x	(x)	
Stigning under 4 %	x	x	x	x
Av-/påkjøringsfelt (> 80 km/t)			x	x
Synlighet fra bussen			x	x
Atkomst for passasjerer				
Gangadkomst	x	x	(x)	(x)
Sykkelparkering, helst med tak	x	x	(x)	
Taxi-holdeplass (oppstilling)	x	x		
Korttidsparkering	x	x	(x)	
Langtidsparkering – med HC	x	x	(x)	(x)
Av- og påstigning for bil/taxi	x	x	x	
Opphold for passasjerer				
Plattform/repos	x	x	x	(x)
Lehus /plattformtak	x	x	x	(x)
Benk	x	x	x	(x)
Søppelkurv	x	x	x	(x)
Belysning, veglys	x	x	x	
Belysning, informasjon	x	x	(x)	
*Oppvarmet venterom	x	(x)	(x)	
Informasjon/skilting				
512-skilt ved busstopp	(x)	(x)	x	x
Adkomstskilting/ navn	x	x	x	x
Ruteinformasjon	x	x	x	(x)
Overgangsinformasjon	x	x	(x)	
Sanntidsinformasjon	x	x	(x)	
Stedsinformasjon/ kart – språk	x	x		
Høytaler for sanntid	x	x		
Klokke	x	x		
Service og bemanning				
Billettautomat (tog)	x	(x)		
*Billettsalg	x	(x)		
*Toalett	x	(x)		
*Kiosk/kafé	(x)	(x)		
*Butikk	(x)	(x)		
Vedlikehold				
Vintervedlikehold	x	x	x	x
Vanlig vedlikehold	x	x	x	x
Universell utforming				
Adkomst	x	x	x	(x)
Opphold	x	x	x	(x)
Informasjon	x	x	x	(x)

\*) Er avhengig av samarbeid med andre aktører for drift.



## Knutepunktshierarki

Noen knutepunkt eller holdeplasser har i dag en bestemt lokalitet, andre steder er ikke dette like definert, eller flere holdeplasser er viktige. Stedsangivelsen har derfor noe ulik nøyaktighetsgrad i oversikten nedenfor.

Lokalitet	Hierarki	
Bø stasjon	Regionale knutepunkt	
Notodden terminal		
Porsgrunn terminal, Kammerherreløkka		
Seljord		
Skien stasjon		
Skien terminal, Landmannstorvet		
Skjelsvik terminal		
Tangen i Sannidal		
Down Town		Lokale knutepunkt
Drangedal stasjon		
Gvarv stasjon		
Kragerø rutebilstasjon og fergekai		
Langesund torg		
Lunde stasjon		
Neslandsvatn stasjon		
Nordagutu stasjon		
Rjukan rutebilstasjon		
Stathelle		
Ulefoss		
Åmot		
Austbygde	Viktige holdeplasser	
Brevik		
Dalen		
Fyresdal, Folkestad		
Gimsøy		
Gransherad		
Haukeli		
Krossen i Rauland		
Kviteseid sentrum		
Rjukan, Mæl rasteplass		
Rugtvedt		
Sauland		
Siljan		
Treungen		
Vrådal		
Ørvella		

