

Rapport fra workshop

Utredningen Kongsberg-Hokksund Desember/2015




DELRAPPORT

RAPPORT FRA WORKSHOP 24.11.15

SØRLANDSBANEN

UTREDNING KONGSBERG – HOKKSUND

Rev.	Revisjonen gjelder	Dato 12.2015	Utarb. av	Kontr. Av	Godkj. av	
Rapport fra workshop 24.11.15 Sørlandsbanen Utredning Kongsberg - Hokksund		Ant. sider 27	Fritekst 1d			
			Fritekst 2d			
			Fritekst 3d			
		Produsent	Jernbaneverket			
		Prod. dok. nr.				
		Erstatning for				
Erstattet av						
Utredning Kongsberg-Hokksund (Hokksund) – (Kongsberg) Kongsberg-Nordagutu		Dokument nr. POU-00-A-00185		Rev. 00A		
 Jernbaneverket		Dokument nr.		Rev.		

Svaret er dobbeltspor!

For deltakerne på workshopen i Kongsberg 24. november 2015 var det ikke spørsmål om dobbeltspor til Kongsberg eller ikke. Svaret var dobbeltspor, spørsmålet var når...



Workshopen var viet innspill og diskusjon om hvordan jernbanen kan møte samfunnets behov i nær og fjern fremtid. Vi inviterte deltakerne til å utforske usikkerhetene gjennom å prøve ut en fremsynsmetode hvor vi benyttet fremtidsbilder (scenarier). Deltakerne tok utfordringen og ble med på reisen!

Mye av tiden gikk med til å diskutere de ulike fremtidsbildene for Kongsberg- og Hokksund området. Vil behovet for dobbeltspor, ny trasé, nye stasjoner, hyppigere avganger eller raskere tog være likt uansett hvordan resten av samfunnet utvikler seg? Hvilke lokale, nasjonale og internasjonale drivkrefter og trender vil påvirke den lokale og regionale utviklingen?

I rapporten kan du lese om de tre scenarioene og innspillene vi fikk knyttet til arealutvikling, transportbehov og behov for jernbane kombinert med annen transport. For Jernbaneverket er det nødvendig å skissere mulighetsrommet og adressere spennet i usikkerheten når vi planlegger for fremtiden. Slik kan vi fremme forslag til løsninger som er bærekraftige uansett hvilken retning utviklingen tar.

Det var en aktiv, kreativ og interessert forsamling som brettet opp ermene for å gi sine beste innspill. På workshopen i Kongsberg stilte deltakere fra næringsliv, skole, utdanning, velforeninger, interesseorganisasjoner, kommuner, fylkeskommuner og stat - i alt 43 personer.

I forkant var det lagt ned mye arbeid i å lage et hefte med informasjon, oppgaver og beskrivelse av tre fremtidsbilder. Deltakerne jobbet iherdig med heftet gjennom dagen. De synlige sporene er innholdet i denne rapporten. At det er mye usikkerhet knyttet til hvilke transportbehov som skal dekkes i fremtiden, og hva jernbanens bidrag kan og bør være, vitner innspillene om.

Denne rapporten forteller nesten alt om hva som skjedde på workshopen – og hvem som var med.

Prosjektleder

Inger S. Kammerud

OPPGAVE 1: BESKRIV SITUASJONEN I DAG

Oppgave

Hva særpreger Kongsberg og Hokksund med hensyn til samfunnsliv og transport i dag?

Arbeidsform:

- Velg gruppeleder (vent på felles instruks fra prosesslederne)
- Referent er enten tildelt eller velges/ pekes ut av gruppeleder
- Alle tenker hver for seg i fem minutter på oppgaven
- Ta runder med et eller to momenter fra hver
- Skriv alt ned på flippoverark
- Sorter og grupper slik at innspillene gir mest mulig mening
- Prioriter de viktigste beskrivelsene av situasjonen i dag

Tidsramme: 20 minutter



Svar oppg. 1	Kongsberg	Øvre Eiker	Felles
Transport	<ul style="list-style-type: none"> • Høy innpendling, motstrømspendling • Gåing og sykling til sentrum • Helhetlig kollektivnett/-knutepunkt mangler • Høy og økende bilandel • Elever ved VGS pendler Vestfossen - Kongsberg • Aksens Kongsberg-Gardemoen er viktig - reisetid er for lang og frekvens er for lav • Ekspressbuss Notodden-Kongsberg- Oslo • Høy sykkelandel • Teknologiparken betjenes dårlig kollektivt • Stor internasjonal pendling • Tungvint transport til Torp • Parkeringsproblemer 	<ul style="list-style-type: none"> • Hokksund er knutepunkt mellom vei og bane • Stasjonsbyen Hokksund • Høy utpendling • Lite pendling Hokksund-Hønefoss 	<ul style="list-style-type: none"> • Mye reising i rush • Satellittbasert i aksens Hokksund-Kongsberg, vanskelig å reise kollektivt • Hele regionen er bilbasert • Preget av gjennomfartstrafikk • Pendling inn til Kongsberg, ut av Øvre Eiker • Dårlig busstilbud • Lav frekvens gjør toget lite konkurransedyktig mot byene Drammen/Oslo/Gardemoen og Kongsberg • Dårlig kollektivtilbud internt og inn/ut av byene • Ønske om å satse på kollektivtransport • Dårlig samordning av kollektivtrafikken (priser og tider)
Geografi og befolkning	<ul style="list-style-type: none"> • Mange nasjonaliteter og kulturer • Kompakt bystrategi, tydelig tyngdepunkt i sentrum • Stort arbeidsomland • Regionsenter • Inngangsport til hytte og fjelliv • Korte avstander, egnet for sykkel og gange • Sentral by langs E134 • Stort omland uten tog • Arealbruk gir betydelig bilbruk 	<ul style="list-style-type: none"> • Høy befolkningsvekst, mye boligbygging • Spredt befolkning i tettsteder rundt Hokksund • Hokksund er et veikryss • Vestfossen som "drabantby" til Hokksund og Kongsberg • Mye fisk og vilt 	<ul style="list-style-type: none"> • To ulike byer. Kongsberg - høyteknologi og Hokksund – handel • Aksens Kongsberg-Hokksund redefineres • Toget i dag er i konflikt med jordvern og landskapsverdier
Fritid	<ul style="list-style-type: none"> • Kulturliv i egen kommune • Skisenteret benyttes av 60-100 000 i året • 20 000 besøkende til Jazzfestivalen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kultur ut av kommunen • Litt død småby (Hokksund) • God på frivillighet og kultur • Kulturhovedstad Vestfossen 	
Næringsliv og utdanning	<ul style="list-style-type: none"> • Mange industriarbeidsplasser • Internasjonalt arbeidsliv • Høyskole i Kongsberg sentrum • Potensiale for økt godstrafikk nordover, der Jernbane og vei møtes • Fremtidsrettet teknologiindustri • Stor avhengighet til Osloregionen • Høyeste ingeniørtetthet i Norge • Internasjonalt rettet med mye flybruk • Stor industriarbeidsplass 	<ul style="list-style-type: none"> • Sement og bilhoggeri • Skog og landbruk • Godsknutepunkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Høy vekst i befolkning og arbeidsplasser • Høgskoler og videregående skoler er viktige deler i hele regionen • Begge byer har næringsliv utenfor bykjernen

1.1 Transport og næring

Arbeidslivet i Kongsberg karakteriseres av internasjonalt rettet, høyteknologisk industri. I Øvre Eiker består næringen av mye skog, landbruk og andre primærnæringer. Dette påvirker pendlingsstrømmene: Kongsberg kommune opplever høy innpendling av arbeidere, mens det er høy utpendling fra Øvre Eiker. Regionen som helhet er preget av mye arbeidspendling, både mot Drammen/Oslo og mot Kongsberg fra Drammen og Eikerkommunene.

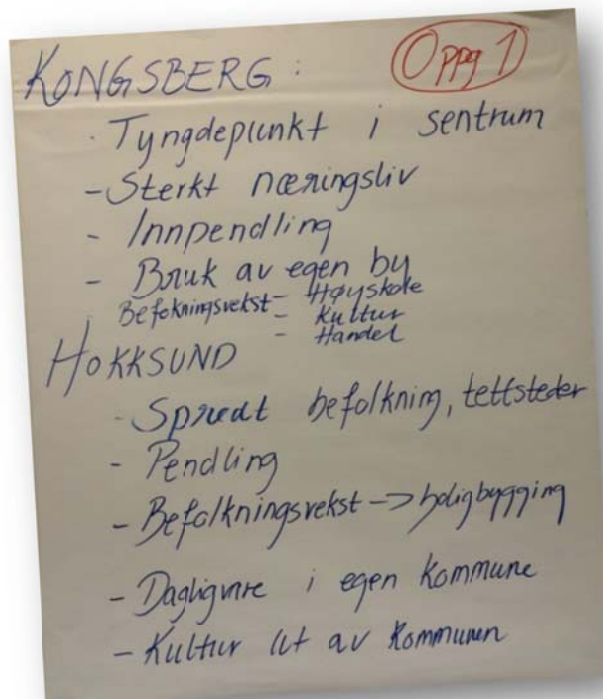
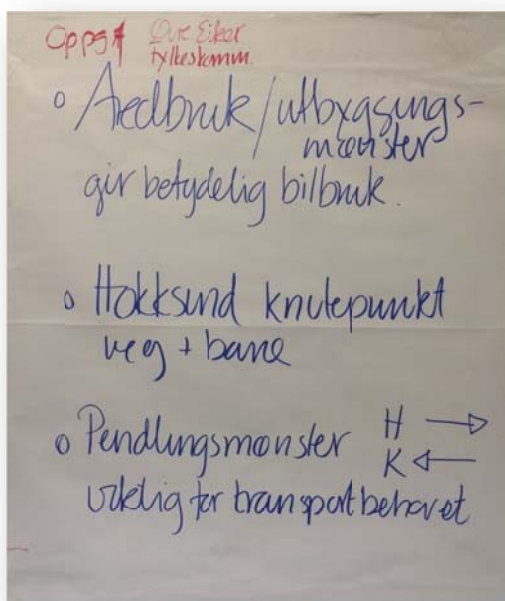
Satellitt basert pendling langs aksene Hokksund-Kongsberg og dårlig samordning av kollektivtrafikken gjør det tungvint å reise kollektivt, og det er en høy bilbruk og økende bilandel i Kongsberg. Dette har ført til problemer med kø og parkering i noen områder. Et helhetlig kollektivnett med definerte knutepunkt mangler - både lokalt i Kongsberg og regionalt på aksene Kongsberg-Oslo-Gardermoen. Kombinert med lav frekvens på togavgangene gjør dette at bilen er det foretrukne framkomstmiddelet på strekningen. Hokksund er en stasjonsby, og fungerer som knutepunkt mellom vei og bane. Sørlandsbanen og Bergensbanen møtes i Hokksund.

1.2 Miljø

Kongsberg har et tydelig tyngdepunkt i sentrum med korte avstander som er godt egnet for sykkel og gange, men har også et relativt stort arbeidsomland uten togforbindelse. Aksene mellom Kongsberg og Hokksund er i ferd med å redefineres: de reisende tar «snarveien» gjennom skogen med bil, og toget har en uhensiktsmessig trasé i dag. Dagens togtrasé er også i konflikt med jordvern og landskapsverdier.

Det er høy befolkningsvekst i området, og særlig Kongsberg har beboere med mange nasjonaliteter og ulike kulturer i kommunen. Kongsberg har et rikt kulturtilbud i egen kommune, og mange reiser til kommunen for å besøke gruvene, Jazzfestivalen og skisenteret. Vestfossen betegnes som "kulturhovedstaden" i Øvre Eiker.

:



OPPGAVE 2A: BEHOV, AREAL OG TRANSPORT I 2050

Vurderinger av behov er et viktig utgangspunkt for en utredning. Spørsmålet er rett og slett hva det er behov for av transportløsninger i Kongsberg - Hokksund. Deltakernes synspunkter på behov gir et godt grunnlag for å vurdere hva som skal være målet (samfunns målet) for utredningen.

Oppvarming til oppgaven:

Prosesslederne gir instruksjoner.

Du skal få litt hjelp til å komme i fremtidsmodus. 35 år fram i tid er ganske langt, men tenker du bakover, er det 1980, en periode ganske mange av deltakerne vil huske godt...

Bli med på en reise!

For å komme i fremtidsmodus ble deltakerne invitert til å lese og samtale om de åtte avisforsidene fra hvert tiår mellom 1980-2050.





Deling: Del med den du reiste med.

Videre arbeidsform: Gå sammen med to andre par (som du/dere ikke kjenner så godt fra før) og lag en gruppe på seks (mulig vi må avvike noe på antallet i gruppene, slik at alle får noen å dele med).

Oppgave

Snakke med hverandre om de største overraskelsene på reisen fram til 2050.



1.3 TRE SCENARIOER FRA KONGSBERG - HOKKSUND 2050

Til denne workshopen har prosjektgruppen laget tre scenarier. Disse bygger på tidligere framtidsarbeider i forbindelse med Nasjonal Transportplan, høsten 2014, og et daværende fellesprosjekt for Jernbanelivet og Statens vegvesen, Metode21.

Oppgave (introduksjon)

Grappa skal nå jobbe videre med ett av følgende tre scenarier:

1. "Null-utslippssamfunnet"
2. "Vitenskap og høyteknologisamfunnet"
3. "Nærhet og omsorg i lokalsamfunnet"

Prosesslederne tildeler dere ett av de tre scenarioene. Dere skal utelukkende jobbe med det dere blir tildelt.

Se på stjernen med de ulike aksene, og les teksten, som er vår "tolkning" av utviklingen gitt de ulike nivåene på aksene i stjernen. Dere står fritt til å gjøre andre valg enn oss. Teksten er bare et eksempel på en beskrivelse.

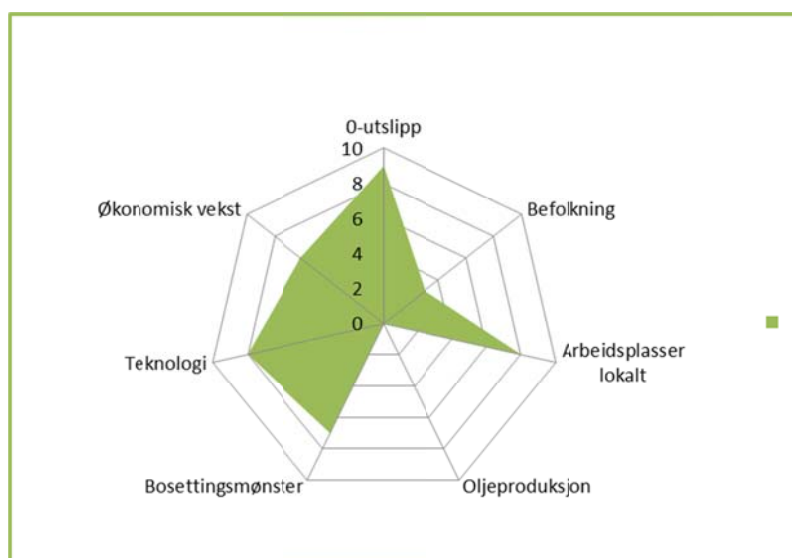
MERK! Videre oppgave følger etter tekstene!



Scenario 1: "Null-utslippssamfunnet"

I 2050 er nasjonale mål om 0-utslippssamfunnet nådd og lokalt opplever vi attraktive tettsteder med godt bymiljø. Internasjonale krav er fulgt opp med enda sterkere statlige lover, regler, krav og ordninger som understøtter målet, noe som har gitt svært god effekt. Ikke alle har vært like blide, men gjennom eksempler som Bilfritt Oslo innen Ring 1 på 2020-tallet fikk mange skeptikere oppleve de positive følgene av tiltakene for 0-utslipp. I Kongsberg - Hokksund har befolkningsutviklingen vært mer positiv enn framskrivningene fra SSB skulle tilsi. Dette skyldes en storstilt statlig og lokal satsing på næringsparken i Kongsberg. Antallet arbeidsplasser er økt til 45 000 og rundt 70 prosent av arbeidstakerne er bosatt i nærliggende kommuner og Kongsberg, men med mye internasjonal kontakt. Satsingen på næringsparken har en direkte sammenheng med en styrt nedtrapping av olje- og gassvirksomheten

på norsk sokkel. Skogindustrialiseringen med utvikling av microfiberteknologi (erstatte f.eks. plast) utgjør en vesentlig del av veksten i det lokale næringslivet. Myndighetene har stilt strengere krav til fortetting i knutepunkt og bygging av boliger i høyden der dette er mulig. Folk i de fleste grender har også flyttet til tettsteder og byer. Sterke restriksjoner på bruk av bil (alle typer uansett teknologi) har tvunget folk til å gå, sykle eller ta buss/tog. Den ekstreme utviklingen innen datateknologien har også bidratt til at alt fra arbeidsplasser, boliger og styring av samfunnssystemer er gjort sikre, effektive og miljøvennlig. Takket være Stortingets tidlige tiltak for styrt nedtrapping av olje- og gassvirksomheten og samtidig solid satsing på innlandsnæringene/næringsparken i Kongsberg, er den økonomiske veksten langt høyere enn beskrevet i tidlige prognoser fra 2015-tallet.

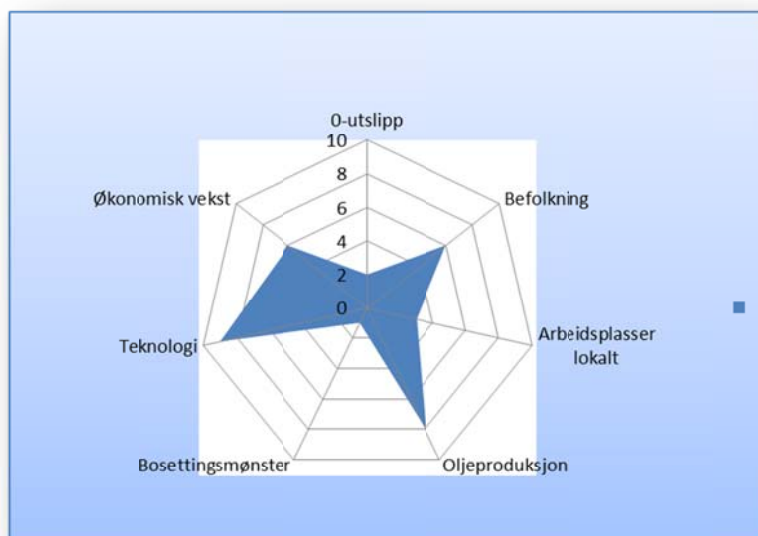


Scenario 2: "Vitenskaps- og høyteknologisamfunnet"

Vi lever i vitenskaps- og høyteknologisamfunnet 2050. Både offentlig og privat sektor har satset stort på å framskaffe kunnskap, særlig den som har kunne bidra til å gi norsk næringsliv "nye" bein å stå på. Oljesektoren er gradvis blitt "grønnere", takket være intens forskning og utprøving av gjenbruksteknologi for diesel, bensin og en rekke plastbaserte produkter. Arbeidet har vært vellykket, og har dermed bidratt til å redde arbeidsplasser i hele Norge. Kongsberg er en av de nye motorene i vitenskaps- og høyteknologisamfunnet. Her er det opprettet mer enn 8 000 arbeidsplasser de siste 15 årene, og utviklingen av nye produkter (høyteknologi) står på trappene til å bli industrialisert. De mest optimistiske spår at en storstilt industrialisering vil bidra til at Kongsberg blir landets femte største by. Tilflyttingen av både personer (familier) med spisskompetanse fra inn- og utland har

vært stor. Kongsberg var rundt 2000-tallet kjent for sin internasjonale bredde knyttet til jazzfestivalen. Nå bidrar ressurssterke innvandrere til at det er en rekke små og store sosiale og kulturelle begivenheter året rundt. Mange mener at Kongsberg har klart å utnytte innvandrings- og asylsøkereffekten til det fulle. I stedet for å ende opp med store sosiale problemer, har byen vært person- og ressursorientert, og har gitt den enkelte muligheter for å utvikle seg.

Over hele landet bor folk omtrent som i og rundt Kongsberg. Det er ganske tett i byene, men det er liv i grender og lys i stuene. Transport med el-biler, el-og hydrogen-busser gjør at forflytninger er miljøvennlig. I de største bykjernene, som i Kongsberg, er personbiltrafikk strengt regulert. Målet de siste to tiårene har vært å utvikle attraktive byer med levende bykjerner. Området rundt stasjonen i Kongsberg er i dag et pulserende bo- og arbeidslivssentrum.



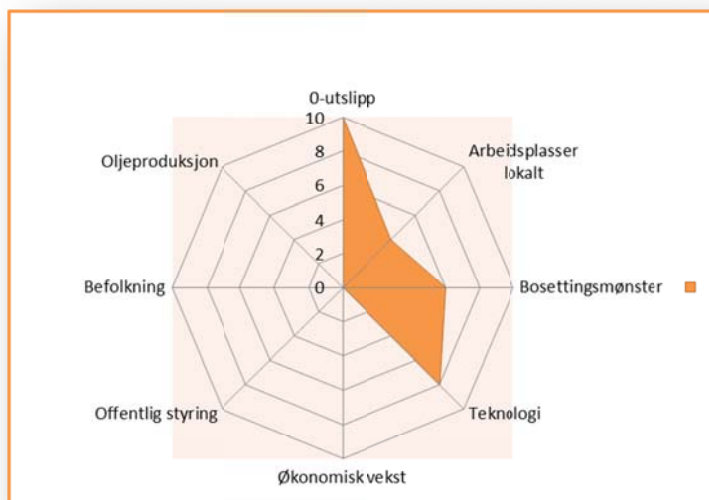
Scenario 3: "Nærhet og omsorg i lokalsamfunnet"

De fleste var forberedt på en viss økonomisk nedtur rundt 2020. Norsk økonomi klarte seg langt bedre enn de fleste andre på 2000-tallet og i 2010, men 2020-krisen ble uventet hard på grunn av det dramatiske fallet i oljesektoren. De strenge restriksjonene på bensin- og dieseldrevne biler var ventet i Norge, men bilbransjen hadde regnet med et eksplosivt salg av de "gamle" bilene til Afrika og Asia. Disse bilkjøperne hoppet rett til hybrid og el-biler. Billige el- og hybridbiler fra Japan, Kina og Sør-Korea tok markedene over hele verden, og førte til at USA og Europa også opplevde en krise blant bilprodusentene. 40 prosent arbeidsledighet i 2025 skapte en krise som ikke engang Oljefondet klarte å bære. Følgene av høy ledighet var ytterligere ras i bolig- og finansmarkedene, som igjen fikk store ringvirkninger.

Først på 2035-tallet så vi konturene av "det nye Norge". Det viktige nå (i 2050) er å bry seg om sine nærmeste - og i motsetning til tidlig på 2000-tallet da det var kjernefamilien,

handler det nå om hele lokalsamfunnet. Der offentlige ordninger tidligere hadde tatt seg av barn, ungdom og eldre, er det nå lokale sosiale lag som ordner opp. For eksempel er de gamle kommunale barnehagene tatt over av velforeninger, og drives på skift av foreldre og besteforeldre. Samfunnet preges av at folk bryr seg - ikke bare om hverandre men også om stedet der de bor.

I de største byene er bildet annerledes. De preges av forslumming; bygninger står tomme, det er lite vedlikehold av gater og plasser. Storbyene preges av arbeidsløse og noen områder er befolket med personer fra ulike undergrunnsmiljøer - både kulturelle og kriminelle. Bilene er borte - og kollektivsystemet inn mot og i byene er nedslitt. Andre-, tredje og fjerdegenerasjons innvandrere har flyttet til Asia og Afrika, der oppgangstidene er formidable. De store strømmene av flyktninger og asylsøkere som på 2010-tallet søkte til Europa, reiser nå mot øst og sør. Men for de som setter pris på nærhet og omsorg - og ikke minst ren norsk natur - er livet herlig!



Gruppeoppgave med bakgrunn i scenarioet:

Ta utgangspunkt i scenarioet dere er tildelt, og beskriv transportbehovet i dette samfunnet i 2050!

Hjelpespørsmål:

- bor det flere eller færre i området?
- hvor bor folk?
- hvor arbeider folk?
- ligger arbeidsplassene i 2050 der de ligger nå eller på andre steder?
- hvor studerer eller går innbyggerne på skole?
- hva gjør innbyggerne på fritiden?
- er de ansatte ved bedriftene fra kommunene eller tilreisende?
- er det mange ukependlere?
- hva produseres av gods som skal ut av kommunene?
- hva må fraktes til det lokale næringslivet og innbyggerne?
- hvordan foregår transportene?
 - o beskriv gjerne de største endringene for ulike transportformer (som gåing, sykling, buss, tog eller bil)
 - o beskriv gjerne bilen og bilbruken med vekt på drivstoff/energi
- hvordan er utviklingen i tettsted/byen i forhold til i 2015?
- hvordan er utviklingen i grender og grigrendte strøk?

Tidsramme: 30 min (Lunsj før presentasjon).



1.4 Gruppens svar på transportbehov i Null-Utslippssamfunnet

Transport fra knutepunktene
Mye gods til verden og Grenland
Arbeidsplasser og boliger ved knutepunktene
Skoler i bykjernen
Tømmertransport
Midlertidige bosatte
Sterk næringspark
Sykler og går
Fritidsreiser

Arbeidsreiser
Åpne vannveier
Bor og jobber i Kongsberg
Jernbanebyen Hokksund
Bybane

1.5 Gruppens svar på transportbehov i Vitenskap og høyteknologi samfunnet

Gods til havn Bilpool
elsykkelutleieFritidstilbud
Reiser til kyst og hovedstad
Rikt kulturliv i by
Fra sort til grønn olje
Økt togfrekvens^{og}
Fortetting i by
bokvalitetElsykkel
Fortetting på tettsteder
Høy Bysykkel
Redusert reisetid
Persontransport
Togstasjon i teknologiparken
Miljøvennlig transport
tettstederReiser til flyplass
Internasjonalt samfunn
Befolkningsvekst
Økt arbeidsplasser urbanisering
Nytt drivstoff Mer pendling

1.6 Gruppens svar på transportbehov i Nærhet og omsorg i lokalsamfunnet



OPPGAVE 2B: BEHOV FOR JERNBANE

Oppgave

Ta fortsatt utgangspunkt i scenarioet som dere har jobbet med. Gruppen skal nå vurdere behovet for jernbane i 2050.

- hvilke stasjoner trenger vi? (beliggenhet og viktighet)
- hvilke reisetider til ulike steder er ønskelig? (f eks Kongsberg-Oslo)
- hvor mange avganger trenger vi?
- hvilke er de viktigste reisemålene/-strekningene? (byer og steder på Kongsbergbanen + andre baner)
- hvor stort er markedsgrunnlaget for togene sammenliknet med 2015 - og hva er forklaringen på de største endringene?
- hvilke grep eller hva har skjedd som har endret markedsgrunnlaget for å kjøre tog fra Kongsberg og/eller Hokksund?

Arbeidsform: Som tidligere.

Tidsramme: 30 minutter!

1.7 Gruppens svar på jernbanebehov i Null-Utslippssamfunnet

- ✓ 45.000 nye arbeidsplasser i Kongsberg
- ✓ Stasjoner: Kongsberg og Hokksund må opprettholdes, plassering må tilpasses
- ✓ Ekspressreiser mot Drammen, Oslo, Gardermoen.
- ✓ Lokaltogtilbud med høyere frekvens med stopp på Darbu og Vestfossen.
- ✓ Statlig styring, ingen bruk av bil (kun miljøvennlig). Flere tar tog. Økt befolkning i byene, og noe mer i tettstedene. Tog vil være vesentlig i 2050
- ✓ Akse Kongsberg-Oslo med persontrafikk er det primære. Behov for dobbeltspor. Bybane som går kontinuerlig til næringsparken. Hokksund knutepunkt mot Oslo for person og gods. Arealkrevende funksjoner ved lasting Drammen-Kongsberg Eksisterende trase til gods; mye tømmer. Lite tungtransport



- ✓ Frekvens Kongsberg- Oslo 30 min/ 2 tog i timen, evt 15 min avganger; to av hver lokal/ regionaltog
- ✓ Persontrafikk til Grenland, tømmertransport Numedalsbanen
- ✓ Tømmertransport Numedalsbanen
- ✓ Aksene Oslo-Kongsberg nasjonalt viktig for persontransport
- ✓ Kongsberg stasjon består
- ✓ Toget endrer status til bybane
- ✓ Gammel bane utvikles til godsbane
- ✓ Ny bane uten stopp mellom Kongsberg og Hokksund
- ✓ Gods i store kvanta med ny bane til Grenland
- ✓ Kongsberg + Hokksund - Ekspresstog
- ✓ Darbu + Vestfossen - lokaltog
- ✓ Praktisk sentralt plasserte stasjoner
- ✓ Markedgrunnlaget har økt (restriksjoner for bilbruk)
- ✓ Økt befolkning
- ✓ Hyppigere avganger
- ✓ Kortere reisetid

1.8 Gruppens svar på jernbanebehov i Vitenskap og høyteknologi samfunnet

- ✓ To stasjoner på Kongsberg, fokus mot høyskolemiljøet og næringsparken. Viktig å ta med Darbu og Vestfossen, evt Skollenborg). Må ha dobbeltspor! To hurtigtog
 - per time/ 4 i rushtiden. Lokaltog 2 per time/ 4 i rush. Alle hurtigtog går til Oslo.
- ✓ Grønt skifte: Stoppesteder viktig at det er sømløst, mating som fungerer, felles billettsystem.
- ✓ Vi reiser til Kongsberg, Hokksund (Mjøndalen), Drammen, Oslo, Gardermoen, samt viktig med kobling mot Grenland. Pris er avgjørende, må oppleves som fleksibelt og billigere enn bil.
- ✓ Frekvens og pålitelighet er viktigere enn reisetid (ikke avgjørende om det er 45 eller 55 min, men må være under en time).
- ✓ Begrenset bilbruk, offentlig styrt
- ✓ Grønt skifte: fra bil til kollektivt, sømløs reise (korrespondanse, mating, felles billettsystem)
- ✓ Effektivt knutepunkt i Kongsberg (shuttle til næringsparken)
- ✓ Reisetid Kongsberg- Oslo 55 min.
- ✓ Frekvens er viktig - Kongsberg- OSL 1:20-1:30 er ok
- ✓ Næring, studenter og besøkende i fokus som reisende
- ✓ Økt befolkning med større miljøfokus - mer bruk av kollektive reiser



1.9 Gruppens svar på jernbanebehov i Nærhet og omsorg i lokalsamfunnet

- ✓ Gods ut via Grenland og mot Drammen/ Oslo
- ✓ Lite bilbruk, færre har førerkort, stor fordel for markedsgrunnlaget for tog. Mye persontrafikk på tog.
- ✓ Frekvens viktig. Kortere reisetid. Mating til stasjonene, sykkel, garderober, sømløse overganger billettsystem
- ✓ Lite bilbruk og mye kollektivbruk.
- ✓ Utflytting fra større byene. Flere mennesker. Vil bo flere mennesker i flere av tettstedene.
- ✓ Delt lokalproduksjon, mye er kortreist.
- ✓ Økt teknologipark – økt lokalbehov til arbeidssted. Økt behov for reiser til Gardermoen (en time ok). Hurtigforbindelse Kongsberg- Hokksund
- ✓ 30 min avganger lokaltog/ hurtigtog
- ✓ Arealkrevende funksjoner avlastning Drammen- Kongsberg
- ✓ Reisetid Oslo-Kongsberg 30 min
- ✓ Godstilsving Hokksund- Randsfjorbanen (+Ringeriksbanen)
- ✓ Tog viktig for persontrafikk
- ✓ Frekvens viktig
- ✓ (noe) kortere reisetid
- ✓ Flatedekning dekket av matebusser, sykkelhotell (parkering), garderober
- ✓ Sømløse overganger



OPPGAVE 3: HVA ER MÅLET?

I pausen jobbet prosjektleder og delprosjektledere sammen med deltakere fra de ulike gruppene med forslag til mål for utredningen. De kom tilbake med tre forslag som prosjektleder presenterte for resten av forsamlingen. Så fikk de følgende oppgave:



1.10 Målforslag

MÅL	1	2	3
S	Kongsbergbanen skal	Jernbanen mellom Kongsberg og Hokksund skal på	På strekningen Hokksund-Kongsberg
M	knytte bo- og arbeidsmarkeder sammen for å sikre næringslivet tilgang til kompetanse gjennom effektive reiser	miljøvennlig og effektiv måte	Skal minst 25%
A	i (regionen?)	knytte Kongsbergregionen, som ledende teknologi og kompetanseby til internasjonale markeder og kompetanse/ arbeidskraft	av alle reiser gjøres kollektive
R	innen	innen	innen
T	2030 for å bli internasjonalt ledende teknologi-hovedstad innen 2050	2050	2030

Resultat av avstemmingen (bilde eller tabell/ grafisk fremstilling)

Oppgave

- Lytt og les de ulike forslagene til mål
- Bruk en rød lapp for å stemme ned et forslag. Skriv gjerne begrunnelse
- Bruk en grønn lapp for å stemme fram et forslag. Skriv gjerne begrunnelse

Mål	Grønn	Rød
1	13	8
2	4	10
3	15	14



Tilbakemeldinger

Mål 1: Kongsbergbanen skal knytte bo- og arbeidsmarkeder sammen for å sikre næringslivet tilgang til kompetanse gjennom effektive reiser i regionen innen 2030 for å bli internasjonalt ledende teknologihovedstad innen 2050

For lite miljøfokus

Ikke målbart eller konkret nok

Hvor miljøvennlig?

Umulig å måle og kanskje i bunn og grunn uten indre sammenheng?

For utydelig og langt

Hva med gods?

Hvor er miljøvisjonen?

Mangler ren luft og økt livskvalitet

For Kongsbergfokusert - må gjøre hele Hokksund- Kongsberg regionen til et attraktivt sted å bo

Miljø?

Men må ha med miljø (jordvern, energi, natur)

Dette er realistisk og samfunnsøkonomisk gunstig. Iljøperspektivet bør mer inn her.

Fremtidsrettet, visjonært

Beste mål: pga denne kobler bruk av transportinfrastruktur for å styrke næringsutvikling vha den sterke næringsklynge Teknologihovedstad bor muligvis 2030

Best formulert, kanskje litt langt

Mål 2: Jernbanen mellom Kongsberg og Hokksund skal på miljøvennlig og effektiv måte knytte Kongsbergregionen, som ledende teknologi og kompetanseby til internasjonale markeder og kompetanse/ arbeidskraft innen 2050

For lite ambisiøst

Mangler fokus på utvikling i Øvre Eiker. For stor fokus på Kongsberg og næringslivet

For langt perspektiv

Underbygger Kongsberg, men en satsing viktig for Norge

Oppnår mange mål. Kunne vært mer ambisiøs tidsmessig

God, men målet må nåes innen 2030

Bra! Men før 2050

Vekst i arbeidsplasser, men før 2030

Best. Bytt årstall

Mål 3: På strekningen Hokksund-Kongsberg skal minst 25% av alle reiser gjøres kollektivt innen 2030

For ensrettet mål, ikke jernbanerettet

Lite visjonært

For hva? Målgruppe?

Ikke realistisk mål, men ok i og for seg

For lite konkret

Konkret

Målbart, avgrenset

Bra, men må være mer ambisiøs på CO2 kutt

Forslaget forholder seg ikke til befolkningsøkning, antall kanskje for lavt?

Fronter hele regionen - skal gjøre hele regionen til attraktivt sted å bo og gjøre det mulig å pendle både til Oslo og Kongsberg

Kongsbergbanen skal også betjene tettsteder på strekningen Hokksund-Kongsberg

Kan øke ambisjonsnivået

For defensivt, må økes til 50%

Realistisk

Vi tar med oss alle innspillene videre i utforming av samfunnsmålet

1.11 Evaluering av workshopen

Alle deltagere ble bedt om å evaluere hvert enkelt innslag på workshopen samt helheten på en skal fra 1 til 6, der 6 er best. Slik ble den samlede vurderingen.



Utredning Kongsberg – Høksund

«Kongsbergbanen»

Evaluering av workshop 24.11.15 – Oppsummering av alle svar

Vi ber deg vurdere hvert enkelt av innslagene på workshopen og helheten med karakterer fra 1 til 6, der 6 er best. Sett kryss i den ruten som samsvarer med din opplevelse.

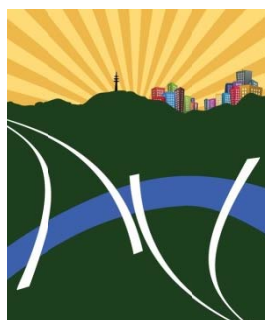
Innslag/Vurdering	1	2	3	4	5	6
Velkommen				4	16	7
Hvem er vi? (bli litt kjent)		1	2	4	16	5
Nå-situasjon (foredrag)			2	12	13	1
Nå-situasjon - (gruppearbeid + framlegg)			1	6	21	3
Behov - framtidsreise		2	7	7	12	2
Behov - scenarier (arbeidet med tildelt scenario)		2	5	10	11	2
Behov - areal og transport (gruppearbeid med bakgrunn i scenario)		2	4	7	16	1
Behov - (vurdering av jernbanebehov)		1	2	11	16	1
Framlegg av mål		1	8	5	13	2
Avstemning mot mål		2	3	11	10	2
Lunsjen				4	13	12
Møterom/hotellet			1	4	14	10
Workshopen som helhet				7	19	4
Kommentarer						

Deltagerlisten

Navn	Organisasjon
Kari Anne Sand	Kongsberg kommune
Ingebjørg Trandum	Kongsberg kommune
Helge Evju	Kongsberg kommune
Kristoffer Grette	Kongsberg kommune
Annette Finnerud	Kongsberg kommune
Ann Sire Fjerdingstad	Øvre Eiker kommune
Anders Stenshorne	Øvre Eiker kommune
Gard Firing	Øvre Eiker kommune
Helge Nilsen	Vestfossen grendeutvalg
Kim Johannessen Lande	Fiskum grendeutvalg
Runar Stustad	Buskerud fylkeskommune
Ståle Sørensen	Buskerud fylkeskommune
Knut Duesund	Telemark fylkeskommune
Kristin Stoknes	Fylkesmannen i Buskerud
Tore Askim	Buskerudbyen
Rolv Lea	Buskerudbyen
Håvard Fossbakken	Kongsbergregionen
Audun Mjøs	Modum kommune
Jan Petter Gundersen	LO Buskerud
Kai Johansen	Fellesforbundet
Wivi-Ann Bamrud	Kongsberg næringsforum
Laila Blia	FMC Technologies
Frank Abelsen	Kongsberg Teknologipark
Tom Hedalen	Statens vegvesen
Leif Ingholm	NSB

Alf Gunnar Lunde	ROM eiendom
Ole Håkon Øyesvold	Larvik Havn
Ole Andreas Liloe-Olsen	Norges Bondelag - Buskerud
Henning Johansen	Naturvernforbundet
Laila Gustavsen	Høgskolen i Buskerud og Vestfold
Lars Guren	Torp Lufthavn
Love Borgerjordet	Kongsberg VGS
Tuva Tøien Bakken	Kongsberg VGS
Anders Hals	Viken Skog
Fra Jernbaneverket:	
Inger S. Kammerud	Prosjektleder
Erik Larsen	Prosessleder
Sara B. Grimstad	Assisterende prosjektleder
Tor B Nilsen	Faglig koordinator
Thomas Odiin	Utrednings koordinator
Katrine Pettersen Sanila	Prosjekt koordinator
Synne M Hopland	Trainee i prosjektledelse
Maria Durucz	Trainee i prosjektledelse
Ine Gjellebæk	Illustratør/GIS

Om utredningen



I 2013 overleverte Statens vegvesen Samferdselsdepartementet konseptvalgutredningen (KVU) for Buskerudbypakke 2. Departementet mener at strekningen Kongsberg - Hokksund ble vurdert relativt overordnet i denne KVUen. Aktuelle tilbudsforbedringer og tilhørende jernbaneinvesteringer må møte samfunnets behov, og utredes nærmere før det vil være aktuelt med ordinær planlegging etter plan- og bygningsloven. Oppdragsbrevet for utredningen ble gitt Jernbaneverket 03.07.2015.

Samferdselsdepartementet ønsker ikke en ny konseptvalgutredning, men ber Jernbaneverket bruke KVU-metodikken så langt det er hensiktsmessig. Et bedret togtilbud til Kongsberg vil kunne innebære betydelige investeringer i infrastruktur og offentlige kjøp. Departementet mener derfor at det kan være aktuelt å gjennomføre en ekstern kvalitetssikring av utredningen og dens anbefalinger

Økt frekvens og redusert reisetid mellom Oslo og Kongsberg er aktuelle forbedringer som kan bidra til et attraktivt togtilbud. Utbygging av en moderne jernbaneinfrastruktur kan blant annet løses gjennom linjeinnkorting, dobbeltspor på hele eller deler av strekningen samt endret stasjonsstruktur. Utredningen må vurdere om dette bør skje gjennom utbedring av eksisterende trase´ eller bygging av ny.

Samferdselsdepartementet påpeker at Kongsberg i dag har en betydelig høyteknologisk industri som er samlet i Teknologiparken, og at dagens jernbane ikke betjener denne betydelige arbeidsplasskonsentrasjonen. Dette reduserer jernbanens attraktivitet for næringslivet spesielt, og utredningen må se på hvordan Teknologiparken skal betjenes i fremtiden.

Utredningen skal leveres til Samferdselsdepartementet i løpet av april 2016.

Rapport fra workshop 24.11.15

Utgitt desember 2015

Utgave 1.0

Utgitt av Jernbanelverket

Utarbeidet av: Katrine Pettersen Sanila, Synne M.M. Hopland og Erik Larsen

Foto Erik Larsen/ Thomas Odiin

Postadresse Jernbanelverket, Postboks 4350, N-2308 Hamar

E-post kongsbergbanen@jbv.no

05280

Sentralbord/vakttelefon