



Konseptvalgutredning for IC - Vestfoldbanen

IC-Verksted Larvik 4-5 april

Referat



INNHold

1.	VELKOMMEN TIL KVU VERKSTED	3
2.	BAKGRUNN OG ORGANISERING AV ARBEIDET	4
3.	DAGENS SITUASJON OG UTVIKLINGSTREKK, VESTFOLDBANEN5	
4.	VERKSTEDET – OPPLEGG OG DELTAKERE	7
5.	GRUPPEARBEID - BEHOV	8
5.1	Innledning	8
5.2	Gruppearbeid	9
6.	GRUPPEARBEID - MÅL	15
6.1	Innledning	15
6.2	Gruppearbeid	15
7.	GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 1 OG 2	20
7.1	Konsept – trinn 1	20
7.2	Konsept – trinn 2	21
8.	SLUTT DAG 1, OPPSUMMERING SPØRRESKJEMA	23
9.	MULIGHETSTUDIEN FOR VESTFOLDBANEN	23
10.	GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 4	25
11.	GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 3	29
12.	AVSLUTNING – VEIEN VIDERE	31

Vedlegg 1: Deltakerliste

Vedlegg 2: Gruppeinndeling, heterogene og blandete grupper

Vedlegg 3: Spørreundersøkelse Vestfoldbanen - oppsummering

Vedlegg 4: Utsagnsskjema og oppsummering

**På med navnelappene
og gjør klart for to
iherdige dager med
konseptideer for
fremtidens Vestfoldbane.**



1. VELKOMMEN TIL KVV VERKSTED

Jernbaneverket ved Anne Siri Haugen ønsket velkommen til KVV-verksted for Vestfoldbanen.

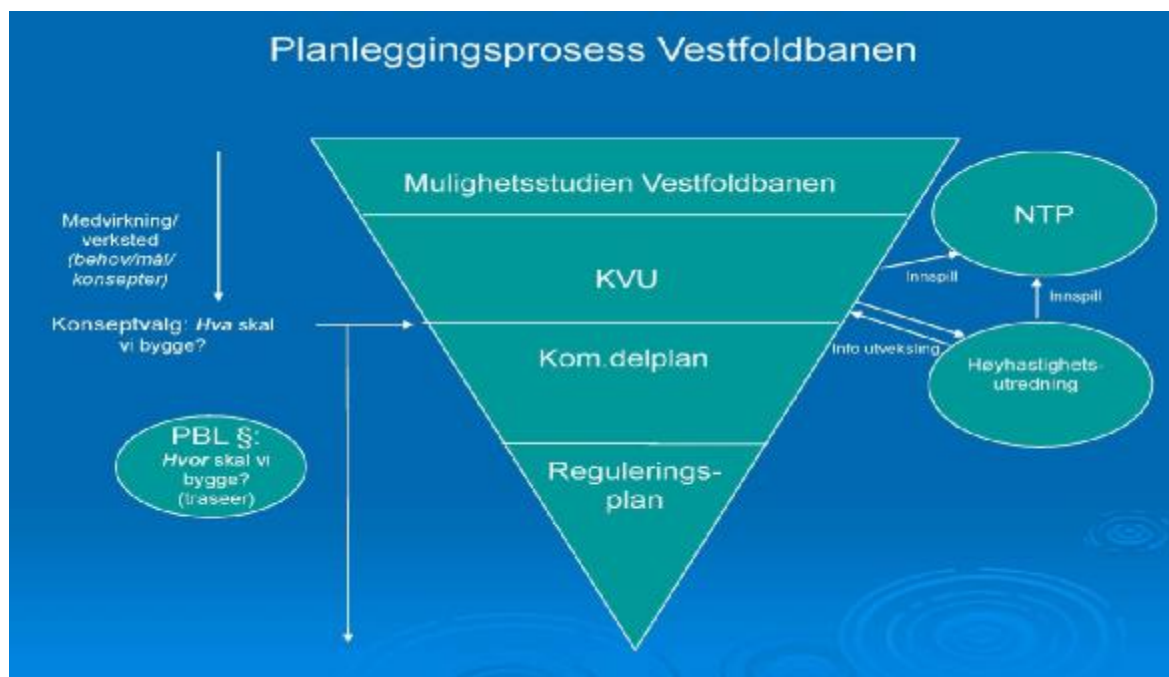
En Konseptvalgutredning (KVV) er en utredning i tidlig fase for store prosjekter som analyserer transportbehov og andre samfunnsbehov og som vurderer ulike prinsipielle måter å løse behovene på (konsepter).

KVV skal gjøres for prosjekter med antatt kostnad over 500 millioner kroner.



Ved utarbeidelse av KVV legges det vekt på en åpen prosess med bred deltakelse fra kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og ulike interesseorganisasjoner. KVV-verkstedet er en del av slik medvirkning tidlig i prosessen.

Hensikten med KVV er å vurdere alternative måter å løse transportbehov på og beslutte om man skal starte planleggingen etter plan- og bygningsloven (PBL) (kommuneplan, reguleringsplan). Gjennom KVV kan man forenklet si at man beslutter hva som skal bygges, mens det først gjennom det videre planarbeidet etter PBL, vil bestemmes hvor det skal bygges.



2. BAKGRUNN OG ORGANISERING AV ARBEIDET

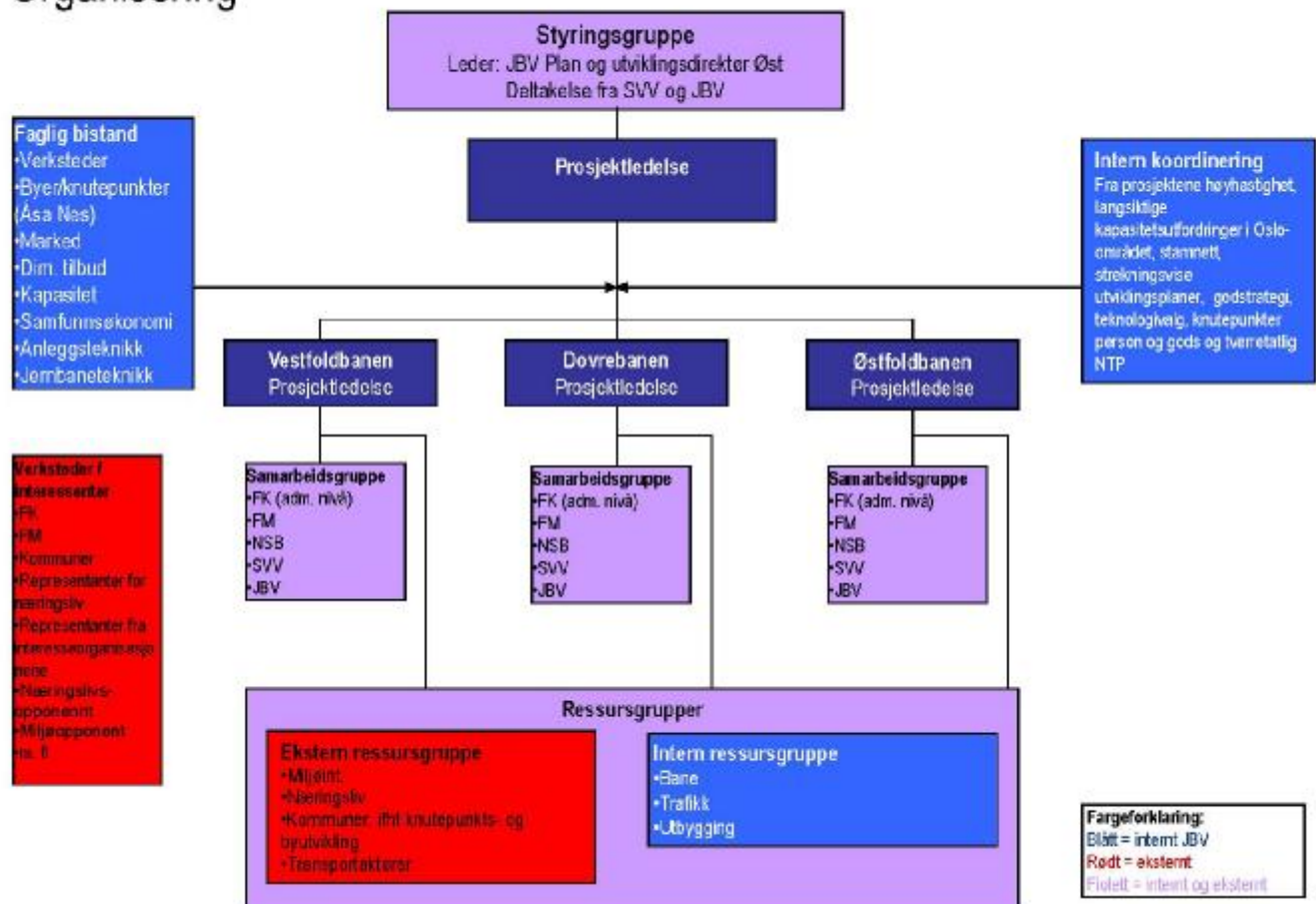


Bakgrunn

- NTP 2010-19: JBV varslet behov for revisjon av IC-strategi
- Mulighetsstudie offentliggjort 18.01.11
- Mandat KVU fra SD 17.01.11:
 - Tre (banevise) KVU-dokumenter med felles overbygning
 - Konsepter i spennet kollektivtrafikkvekst på veg – moderne jernbane
 - NTP 2010-2013 (veg og bane) legges til grunn
 - Tidfeste ferdigstilling av sammenhengende IC-nett
 - Synliggjøre konsekvenser ved ulike hastighetsnivåer – også 250 +
 - Konkret avveining mellom hastighet/reisetid og flatedekning
- Innspill til NTP 2014 - 23
- Grunnlag for overordnet prinsippvedtak i regjeringen om valg av utbyggingskonsept

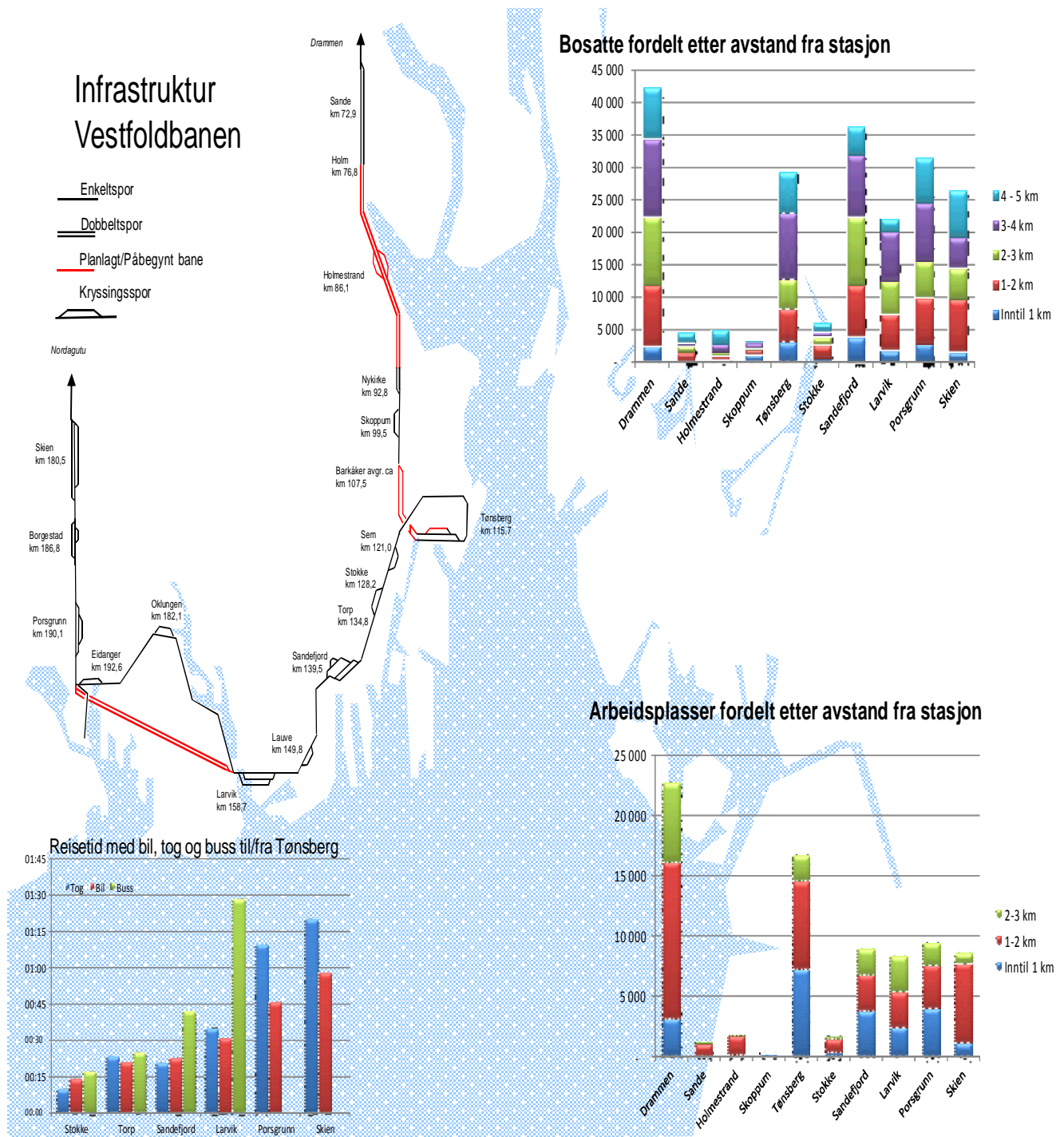
3

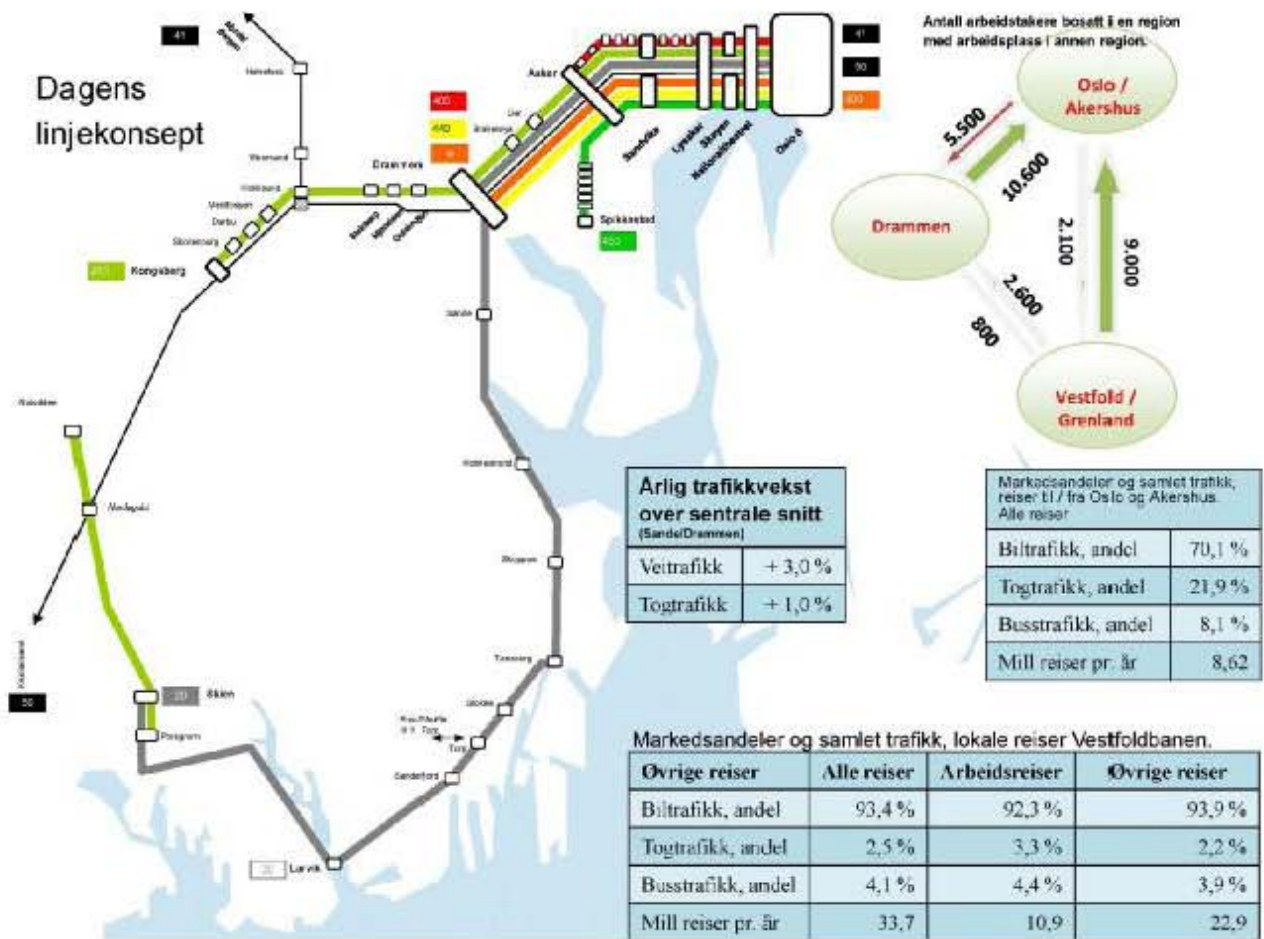
Organisering



3. DAGENS SITUASJON OG UTVIKLINGSTREKK, VESTFOLDBANEN

I verkstedmappa lå det en oversikt over dagens linjekonsept, dagens pendlertrafikk, årlig trafikkvekst, bosatte og arbeidsplasser i forhold til avstand fra dagens stasjon og kart som viser dagens infrastruktur. Informasjonsark om dagens situasjon er vist under.





Vestfoldbanen en vinternatt, tatt ved Hestehagen utenfor Barkåker.

4. VERKSTEDET – OPPLEGG OG DELTAKERE

Gjennom verkstedet skulle deltakerne samarbeide rundt stegene i KVV-prosessen:

- MÅL
- BEHOV
- KONSEPTER (alle fire trinn)
 1. Behovsreducerende tiltak
 2. Mer effektiv bruk av dagens infrastruktur
 3. Mindre investeringstiltak
 4. Store investeringstiltak

Deltakerne ble presentert for innhold og opplegg for de to dagene. Dag én var viet arbeidet med å beskrive behov og mål samt jobbe med konsepter, trinn 1 og 2. Dagen ble innledet med en runde rundt i gruppene på hva de hadde av forventninger til dagene. Dag to bestod arbeidet i å jobbe med konsepter, trinn 4 og 3.

Deltakerne ble delt inn i homogene grupper når det skulle jobbes med behov og mål, mens gruppene ble blandet når det ble jobbet med konsepter. (se vedlegg 2)

Arbeidet i gruppene foregikk gjennom innspill fra hver enkelt deltaker (notert på lapper) og gjennom et samarbeid/oppsummering fra gruppa som helhet. Alle gruppene hadde også "cafébesøk" til de andre gruppene hvor det var muligheter for å kommentere forslag med gule lapper for enig og rosa lapper for uenig. Alle ble oppfordret til å være aktive, presise, kortfattet og å lytte.

De homogene gruppene:

- A Miljø/landbruk
- B Kommunale planleggere
- C Kommunale planleggere
- D Regionale planleggere
- E Ordførere
- F Andre politikere
- G Transportører
- H "Jernbaneverkets stormtropper"
- I Jernbaneplanlegger
- J Næring/eiendom
- K "Jernbanevenner"
- L Veiplanleggere

**Ta utgangspunkt i behov dere kjenner til i deres egen region eller sektor...
...men tenk også bredt...**

- 1) Noter hver for dere på gule lapper, - ett behov pr. lapp. Og på rosa!!
- 2) Runde - gruppa sorterer inn på flip
- 3) Diskuter hvilke er viktigst - skriv opp

Husk å påfør gruppenummer



Det kommer ikke mer ut enn det dere legger inn!

Det ble presisert at man ønsket seg deltakernes ideer og innspill, ikke nødvendigvis arbeidsgivers eller organisasjonens offisielle holdning.

5. GRUPPEARBEID - BEHOV

5.1 Innledning

Terje B. Grennes fra Jernbaneverket hadde en innledning omkring hva man kan legge i begrepet behov. Behov kan være alt på en skala fra overlevelse til nytelse. Ofte brukes også andre begreper for å beskrive behov: etterspørsel, ønske, bruk for, trang til, krav, noe som mange har, noe som er objektivt nødvendig?

Hva er et behov?



En behovsanalyse bygger på en kartlegging av overordnede, nasjonale behov, ulike prognoser for og forventede utviklingstrekk (etterspørselsbaserte behov), ulike interessegruppers behov og regionale og lokale myndigheters behov. Summen av alle behovene bør lede fram til et prosjektutløsende behov, sterkt nok til å grunngi at prosjektet blir utredet.

Terje B. Grennes (stående) fra Jernbaneverket og Fylkesordfører Per-Eivind Johansen.

Gruppene ble utfordret til å beskrive hvilke transportbehov og andre behov knyttet til korridoren som de anså som viktigst.



Så er det tid for gruppearbeid.

5.2 Gruppearbeid

For å presentere det som kom fram som viktige behov, er det foretatt en sortering i ulike kategorier. Behovene er sortert i følgende kategorier:

<i>Kategori</i>	<i>Utdypning</i>	
<i>R</i>	Regionale effekter/regionforstørring	Behov for et bedre togtilbud med kortere reisetider for å sikre en flerkjernet utvikling, utvidet bo- og arbeidsmarkedet og avlastning av Osloområdet areal- og transportmessig
<i>M</i>	Miljø/klima	Behov for minsket miljøutslipp og minst mulig arealforbruk pga transport
<i>TS</i>	Trafikksikkerhet	Behov for å redusere ulykkesrisikoen ved transport (bidra til å nå "nullvisjonen")
<i>BY</i>	Byutvikling, lokale effekter	Behov for gode knutepunkter som bidrar til en ønsket utvikling i byer og tettsteder
<i>G</i>	Godstransport	Behov for å legge til rette for overføring av godstransport fra vei til bane
<i>E</i>	Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens) + kvalitet på tilbudet	Behov for et effektivt og forutsigbart tilbud
<i>K</i>	Konkurransedyktig	Behov for et konkurransedyktig alternativ til bil (reisetid, pris, komfort)

- TID FOR
TOG



Innenfor hver kategori er en rekke av behovene som kom fram under gruppearbeidet listet opp (direkte sitater):

R Regional effekt (regionforstørring, utvidet arbeidsmarked)

valgfrihet med hensyn til arbeid og bosted
kampen om kompetent arbeidskraft
styrke en flerkjernestruktur
forsterke regional utvikling og verdiskapning i aksene Oslo-Grenland
fokus på pendling regionalt, ikke bare mot Oslo
regionforstørring for å avlaste Osloområdet
dynamisk næringsutvikling er avhengig av at man kan flytte kompetanse fra Oslo til Vestfold, Grenland og tilbake igjen
en modernisert Vestfoldbane vil fange opp en vesentlig del av trafikken
behov for et effektivt transportsystem som knytter byregionene sammen
studie-/arbeidsreiser Vestfold-Grenland-Sørlandet
sammenkobling med Sørlandsbanen og større fleksibilitet
rask og høyfrekvent forbindelse mellom Vestfoldbyene og til/fra Grenland og Sørlandet
vekstbehov i regionene langs Sørvestbanen
løse nasjonale behov for å framføre høyhastighetsbane gjennom Vestfold
gi innbyggere i Vestfold god tilknytning til høyhastighetstog
Oslo-Sørlandet via Vestfoldbanen (ett stopp i Vestfold)
stor pendlingstrafikk Vestfold-Grenland
persontransport region, vestfoldbyene - Grenland - Drammen
persontransport landsdel (Lillehammer - Oslo - Grenland)
god forbindelse mot Torp fra Grenland
sammenkopling flyplass (Torp) – jernbane
forretnings- og fritidsreiser, mating av personer til/fra Torp fra Oslo og Grenland/Sørlandet og mellomliggende byer
kobling mellom Color Line og gode togforbindelser

M Miljø/klima

tog som miljøvennlig transportmiddel
folk merker direkte et bedre miljø i pressområder som følge av redusert bilbruk, reduserte klimautslipp
bedre luftkvalitet, folkehelse, redusert støy
overføring av gods til bane
i fremtiden bør toget kunne konkurrere med fly Oslo - Kr.sand - Stavanger
klimautslippet bør reduseres med? %, redusere CO₂-utslipp med x tonn/år
nå sentrale myndigheters mål om CO₂
dekke 2-gradersmålet for kloden ved å redusere klimagassutslippet
ta vare på matjord, kystsoner, biologisk mangfold
høyhastighetstog på samme linje som IC-togene (spare arealer)
bevaring (bevare landskapet, jordvern)
arkeologi/rødlistearter
ta hensyn til natur/landskap/dyreliv langs trasé
hensyn til fornminner og nyere tids kulturminner
miljøvennlig arealplanlegging i byene: fortetting
natur/friluftssinteresser
mindre behov for fossile brensler

TS Trafikksikkerhet

sikker transport av gods
trafikksikker transport (null-visjonen)
færre drepte og skadde i trafikken
fjerne trafikkfarlige løsninger mhp. planoverganger
trygghet på reisen

BY Byutvikling, lokal effekt

bedre kollektivtilbud internt i Vestfold
løse behov for persontransport mellom steder i Vestfold
god og effektiv kommunikasjon mellom byene langs Vestfoldbanen
å kunne bo/pendle i Vestfold uten å være avhengig av bil
å reise til jobb/skole uten å bruke bil
by- og tettstedsutvikling sammen med jernbaneutvikling
byutvikling i regionen rundt Oslo
fortetting i de større byene/knutepunkt - ny trasé må tillate dette
tilrettelegging for byutvikling ved stasjonene
persontransport viktigst for byutviklingen
lett tilgjengelige stasjonsområder - plassert i byens sentrum
opprusting av bysentrum, stasjonsbygninger
stopp/stasjoner på alle nåværende stasjoner
IC stopp i alle byer, men ikke ved alle avganger
kollektivknutepunkter som knytter jernbanen sammen med buss i byene
gode, effektive, sentrale kollektivknutepunkt
stasjonsparkering og kollektivtilknytning
økt persontrafikkvolum - behov for gode knutepunkt for overgang
buss/lokaltog/IC tog.
torp flyplass + Høyskolen i Vestfold direkte betjent
en bane som ivaretar utvikling av viktige knutepunkter, eks. Torp og HiVe
bybane Grenland
nytt knutepunkt for kollektivtrafikk i Horten kommune/knutepunktutvikling



Tønsberg

G Godstransport (tilbud for godstrafikk)

avlaste godstransport på veiene
betjene viktige næringsområder for å få gods på bane
behov for sentrale terminaler
havne- og industribehov i Grenland
bedring av tilgang til havn, fra havnene til omlastningsterminaler
transportknutepunkt vei/bane, havn/bane
intermodale knutepunkter havn – jernbane, herunder også Torp øst
biltog terminaler
G-transport til/fra utlandet båt og fly
G-transport til/fra Oslo (regionen)
containertrafikk for å utjevne retningsbalansen mellom Oslo (overvekt import) og Grenland (overvekt eksport)
en daglig avgang med gods fra Larvik til Drammen/Alnabru
bilimport til Drammen fra Grenland
grenland har et stort industrielt område som er meget viktig for godstrafikken
frakt av kjøleprodukter – reefer. Transport av semi
godstransport der den ikke kommer i konflikt med persontrafikken
gi mulighet for godstransport på bane når kapasitet er til stede
fremtidens regionale godsstrategi - trekanten rundt Oslofjorden
logistikkcluster med jernbanetilgang - hvem kan benytte jernbanen til gods –
bransjecluster?
bil-båt-baneløsninger logistikkcluster
samlastcluster
del av et regionalt/nasjonalt nett
mulighet for raskere tilgang til Europas godsnett



Skal det transporteres gods over Vestfoldbanen i fremtiden?

E Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens)

rask, sikker, miljøvennlig og forutsigbar transport
hurtigere reisetid mellom Skien/Porsgrunn - vestfoldbyene og Oslo
rask transport stoppestedene imellom (byene + Torp)
komme lengst mulig fra Oslo på 1 time/1,5 time
så høy hastighet som mulig innenfor rammen av hyppige stopp
direktetog, konsentrere om noen stopp
et godt IC-tilbud med utfyllende ICE-tog som stopper i de store byene
supplerende "brekk-tog" Grenland-Vestfold-Oslo i rush (begge veier)
dekke behov for arbeids- og fritidsreiser
punktlighet, forutsigbarhet: Vite at du kan planlegge avgang/ankomst som
togreisende med nær 100 % sikkerhet for at tidspunktene holdes
slippe buss for bane
hyppige avganger (høy frekvens) fra alle stasjoner
transporttilbud med frekvens 1/4 t i rush og 1/2 t utenom rush
halvtimesfrekvens tog mellom knutepunktene Grenland – Vestfold - Oslo
økt fleksibilitet
et kollektivtilbud med lav terskel for brukerne, forståelig, informativt
stor grad av fellesløsninger i regionen, beslektede tilbud/løsninger
transporttilbud som gir en god reiseopplevelse
kostnadseffektiv teknologivalg og trasévalg
ombordfasiliteter (servering, PC-tilkobling, komfortavdeling)
god mat om bord

K Konkurransedyktig persontransport(overføring fra bil til tog, pris)

å ta toget er førstevalget
kunne tilby et konkurransedyktig og miljøvennlig alternativ for person- og
godstransport på skinner
overføre persontransport til tog fra bil og fly, og godstransport til tog fra bil
større kollektivandel
alternativ t transporttilbud til E18
togtilbud som kan konkurrere med bil (reisetid)
toget raskere enn bil terminal-terminal
bærekraftig arealbruk
reduert biltrafikk
reduert trafikkbelastning på veiene/i Oslo
reduere behovet for veiutbygging, spesielt i byer
styrke bane i konkurranse med utvikling av veinett
befolkningsutviklingen vil kreve at man prissetter bilkjøring på en annen måte
behov for godt utviklet kollektivtransport
restriktive tiltak for biltrafikk samtidig med et godt togtilbud

Oppsummering behov

Behov		
Oppsummering: Sortering:		
113	R	Regional effekt (regionforstørring, utvidet arbeidsmarked)
68	M	Miljø/klima
12	TS	Trafikksikkerhet
107	BY	Byutvikling, lokal effekt
73	G	Godstransport (tilbud for godstrafikk)
74	E	Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens) + kvalitet på tilbudet
42	K	Konkurransedyktig (persontrafikk, bil-tog, pris)

Som en oppsummering fra gruppearbeidet på behov, ser vi at vektleggingen av regional effekt samt byutvikling/lokal effekt fikk størst oppslutning. Miljø/klima, transport av gods og effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens) følger deretter.

I tillegg kom det fram synspunkter på tidsperspektivet for gjennomføring av tiltaket: Må tenke langsiktig, gjerne 100-200 år fram i tid. Å finne de beste løsningene krever at man tar den tiden som trengs. Viktig med kontinuerlig utbygging som sikrer ivaretagelse av kompetanse i planlegging og bygging av jernbane.



Det ble mange tanker i

løpet av de to dagene

Andre behov som også kom fram var:

- gode parkeringsmuligheter – romslighet
- behovet for byutvikling krever at arealkrevende terminaler må ut av byen til mer jomfruelig grunn
- reiseopplevelse viktig
- Universell utforming - et premiss i planleggingen

Besvarelsene fra alle gruppene er samlet og summert opp i dette referatet. Forskjellen mellom gruppene kommer derfor ikke fram. Gruppearbeidet ble gjennomført i homogene grupper. Ved gjennomgang av besvarelsene fra hver enkelt gruppe, ser vi noen små variasjoner på hvilke behov som får størst oppslutning. Eksempelvis er det i Gruppe A (Miljø/klima) en litt større andel behov i kategorien M Miljø/klima. Forskjellen på gruppene enkeltvis er likevel liten sammenliknet med den samlede oppsummeringen.



Det som er helt klart, er at det blir dårlig med fremtidsvyer og gode ideer på tom



Mange aktive grupper diskuterte mange og ulike løsninger.

R Regional effekt (regionforstørring, utvidet arbeidsmarked)

økt verdiskaping ved god infrastruktur
 arealeffektivt transportsystem
 regionforstørring
 "krympe" Østlandet og minske presset på hovedstadsområdet
 styrket flerkjernet struktur, avlaste Oslo/Akershusområdet
 økt konkurransekraft
 ryggraden i en konkurransedyktig og attraktiv region
 bærekraftig region med økt verdiskaping
 større mulighet for den enkelte til å velge bo- og arbeidssted
 bidra til stort regionalt arbeidsmarked

M Miljø/klima

bedre miljø - møte fremtidens klimautfordringer
 utbygging må ta hensyn til nasjonale føringer om jordvern og naturmangfold
 på kort og lang sikt
 miljøvennlig transport/reduerte klimautslipp, redusert bilbruk, redusere
 utslipp CO₂/NO_x
 redusere transportbehov <-> regionforstørring gir mer transport
 oppfylle samfunnets mål for reduksjon av klimagassutslipp fra
 transportsektoren
 Bedre folkehelse

TS Trafikksikkerhet

færre trafikkulykker
 farlig gods er vekk fra veien
 reduksjon av antall drepte og hardt skadde
 null-visjon, større sikkerhet i transportarbeid. Vei til bane.

BY Byutvikling, lokal effekt

effektive og tilgjengelige knutepunkter
 vi har attraktive, vekstkraftige og miljøvennlige byregioner
 god tilgjengelighet til jernbanestasjon, god tilbringertjeneste
 økt urbanisering
 betjening av alle dagens stasjoner, små og store

G Godstransport (tilbud for godstrafikk)

gods fra havn i Larvik og Brevik til Norge (nord og vest)
gods, industri, utvikling
god dekning av godsterminaltjenester som dekker næringslivets behov
gods fra industri i Grenland og til Europa/Norden
tilrettelegge for gods - 1 godstog/time
jernbanen skal være førstevalget for transport av gods
mer gods fra vei til bane

E Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens)

kort og godt en moderne jernbane tilpasset dagens virkelighet og behov
toget er ryggraden i kollektivtrafikken
forbedre toget som transportmiddel mellom Vestfoldbyene
korte reiseavstander mellom landets mest folkerike regioner!
punktlighet - 98% innen 2025 - Vestfoldbanen
halvtimesavganger - kvarter i rush - innen 2025
bedre og hyppigere togtilbud, 4 avganger i timen
kortere reisetid, IC Oslo - Porsgrunn 1,5 time innen 2025, Oslo - Tønsberg 1 time
maks 3 min. omstigningstid - sykkel til buss/tog på knutepunkt
overgangstid buss/bane maks 10 min innen 2025
rask, sikker, miljøvennlig, forutsigbar transport med høy frekvens
mer disponibel tid

K Konkurransedyktig persontransport(overføring fra bil til tog, pris)

oppfylle innbyggernes og næringslivets persontransportbehov dvs behov for rask, komfortabel, miljøvennlig og trygg transport
Jernbanetilbudet må medføre et redusert veibehov. Max fire felt på E18.
etablere et moderne jernbanetilbud som konkurrerer med bil på hele Vestfoldbanen.
jernbanen tar den største markedsandelen av trafikk mellom byene regionalt og til/fra Oslo (uenighet i gruppa - urealistisk?)
endret transportmiddelfordeling fra vei og fly til bane.
Høyest mulig kollektivandel, andel reisende med kollektiv har økt med.....
toget er førstevalg ved reiser
større valgfrihet mellom reisemiddel, skal gi brukeren reelle valgmuligheter
konkurransedyktig med hensyn på pris



Det ble mange lapper i både grønt og rosa, og til slutt ble vinduene dekket med plakater.

Oppsummering mål

Samfunns mål		
Oppsummering: Sortering:		
13	R	Regional effekt (regionforstørring, utvidet arbeidsmarked)
15	M	Miljø/klima
4	TS	Trafikksikkerhet
2	BY	Byutvikling, lokal effekt
2	G	Godstransport (tilbud for godstrafikk)
9	E	Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens)
8	K	Konkurransedyktig persontransport(overføring fra bil til tog, pris)

Som vi ser av oppsummeringen fra gruppearbeidet på *Samfunns mål* er det *Regional effekt* og *Miljø/klima* som har størst oppslutning. *Effektivitet* og *Konkurransedyktighet* følger deretter.

I tillegg kom det fram synspunkter på tidsperspektivet for gjennomføring av tiltaket:

- god framdrift = god samfunnsøkonomi
- langsiktighet: Planlegg for 100 - 200 år
- forbered for gods
- dobbeltspor i IC-trianglet innen 2023.

Effekt mål		
Oppsummering: Sortering:		
4	R	Regional effekt (regionforstørring, utvidet arbeidsmarked)
1	M	Miljø/klima
2	TS	Trafikksikkerhet
4	BY	Byutvikling, lokal effekt
5	G	Transport av gods (tilbud for godstrafikk)
19	E	Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens)
4	K	Konkurransedyktig persontransport(overføring fra bil til tog, pris)

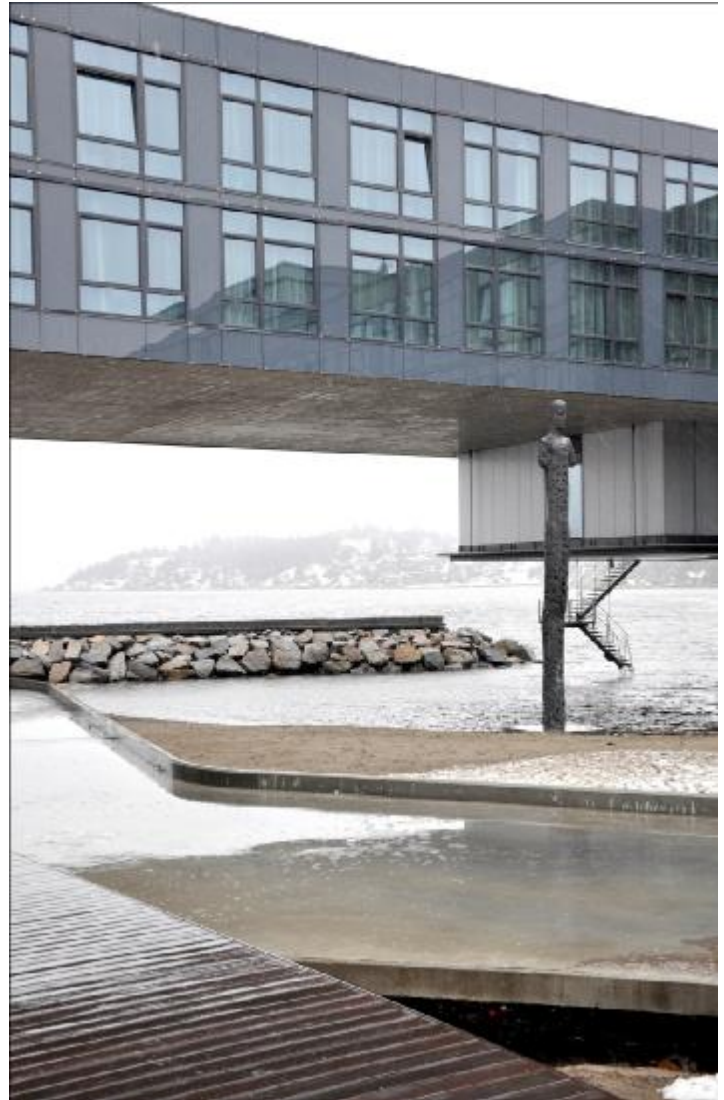
Som vi ser av oppsummeringen fra gruppearbeidet på *Effekt mål* er det *Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens)* som har markert størst oppslutning.

En god
kopp kaffe
i flotte
omgivelser
hører med.



Noen uttalelser om mål i plenum

- Utvikling av knutepunkter for betjening av persontransport må stå sentralt
- Arbeids- og skolereiser mellom Vestfoldbyene er viktig
- Toget skal være raskere enn bil fra terminal til terminal
- Må avlaste Osloområdet med et hurtig jernbanetilbud
- Pris på tilbudet – må være konkurransedyktig
- Det må være viktigere å bruke tid på å finne den riktige løsningen enn å velge feil løsning
- Mål om ferdig utbygget bane i Vestfold innen 2023 oppfattes ikke som hastverksarbeid, vi kan ikke utrede oss i hjel!
- To spors IC triangel innen 2023, jfr. Østlandssamarbeidet
- Vi må være offensive: 2023 – ferdig til Kr.sand
- Persontransporten skal være ryggraden i transportsystemet, men godstrafikken kan tilpasses dersom mulig
- Alle havner og flyplasser bør ha tog for gods – EU- krav
- Gods må håndteres: utnytte ledig kapasitet i systemet
- Skal planlegge i et svært langt perspektiv, og et mål må være å flytte en større del av godstransport over på bane
- Overføring av gods til bane er først og fremst interessant for lengre strekninger, som Larvik havn til Trondheim



Grått ute, men det var lite grått i verkstedgjengen.



Arbeid i plenum – her er det målveggen som vurderes

7. GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 1 OG 2

7.1 Konsept – trinn 1

Trinn 1: Behovsreducerende tiltak

Eksempler: Styrte areal- og bostedsutvikling, mer av befolkningsveksten i Oslo og Akershus, arbeidsplasser der folk bor / boliger der folk jobber, fjernjobbing, videomøter, kortreist mat, prisregulering, skattlegging / skattefradrag

Gruppe 1 - 5 (heterogen/blandet gruppe) jobbet med Trinn 1

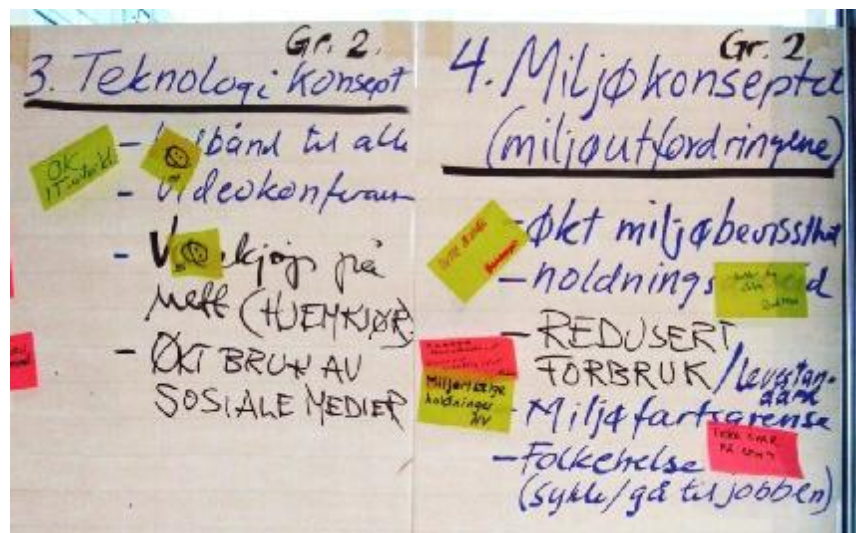
Mange av gruppene sorterte sine forslag til tiltak i kategorier. Samlet for de fem gruppene kan foreslåtte virkemidler/tiltak sorteres i følgende fire kategorier:

1. Fortetting/arealplanlegging
2. Økonomiske virkemidler
3. Teknologiske virkemidler
4. Holdningsskapendearbeid/ miljøbevissthet.

Oppsummert kom følgende forslag til virkemidler/tiltak fram fra alle de fem gruppene samlet:

1 Fortetting /arealplanlegging

- planlegging av attraktive byer og tettsteder/måltrettet arealplanlegging, fortetting, kort vei til jobb/gå/sykle
- satsing på gang-/sykkelveier
- styrke lokal kollektivtransport
- belønningsordningen
- parkeringsrestriksjoner, endre P-normene (maks krav)
- flytte lite arbeidsplassintensive arbeidsplasser ut av sentrum
- flytte arbeidsplasser fra Oslo
- utflytting av statlige arbeidsplasser
- stimuleringsmidler til nyetablering, næringsklynger
- utvikle lokale kulturtilbud/fritidstilbud, i byene



2 Økonomiske virkemidler

- økte bensinpriser
- parkeringsavgifter
- tvungen P-avgift ved kjøpesenter/storsenter utenfor bysentrum
- sterk beskatning av parkeringsplasser
- bompenger, veipricing
- premiere lokal initiativ
- tilskudd til lokal matproduksjon > kortreist mat
- mindre kjøpekraft, høyere skatter
- økte billettpriser (foreslått, men gitt mange "røde lapper": uenige da det fører til økt bilkjøring i stedet)

3 Teknologiske virkemidler

- bredbånd til alle
- videokonferanser
- varekjøp på nett (hjemkjøring)
- økt bruk av sosiale medier
- fleksible kontorløsninger, hjemmekontor, støtteordninger for dette
- post i butikk
- kortreist mat, samle innkjøp i butikker
- fjernundervisning
- mer bruk av teknologi i service/helsesektoren

4 Holdningsskapende arbeid / miljøbevissthet

- økt miljøbevissthet
- hvilke reiser (arbeid og fritid) har vi behov for?
- holdningsarbeid
- redusert forbruk/levestandard
- miljøfartsgrense
- folkehelse (sykle/gå til jobben)

7.2 Konsept – trinn 2

Trinn 2: Mer effektiv bruk av dagens infrastruktur

Eksempler: Kollektivfelt på vei, utjevning av rushtidstoppene (også 1), flytte togtyper som kan gå alternative ruter, lengre tog, stoppmønster

Gruppe 6 - 11 (heterogen/blandet gruppe) jobbet med Trinn 2



Oppsummert kom påfølgende forslag til virkemidler/tiltak fram fra de seks gruppene:

1 Rutetilbudet

god samordning tog og buss med attraktive, trygge og effektive felles knutepunkter
fokus på hele reisen
billettsystem, informasjon og ruteplaner er felles
både lokalbuss og ekspress, flere ekspressbusser på vei, økt frekvens med buss
tilbringertjeneste til knutepunktene og tilpasset ulike kunder (unge, gamle), mate til stasjon
differensiert frekvens, strekningsvis
lengre tog/to-etasjes tog, materiell med høyere kapasitet
kun avstigning i Drammen for nordgående tog + ikke avstigning sørgående tog
fleksible rutetider?
buss for tog ved kapasitetsoverskridelser
skiftjobbing: unngå rush, utnytte hele dagen
utnytte ledig kapasitet nattestid
full utnyttelse av utbygde parseller (1/2-times ruter)
utnytte ny kryssingskapasitet, nye dobbeltspor
pendlerferge Sandefjord-Larvik-Horten-Tønsberg

2 By og tettsted

fortetting og byutvikling rundt kollektivknutepunktet

3 Drift og vedlikehold, andre infrastrukturtiltak

godt vedlikehold – vil gi økt regularitet, bedre driftssikkerhet
vedlikehold av signalanlegg/ teknisk utstyr
god beredskap
lokaltogtilbud
kollektivfelt på E18
ny ekspressbusstasjon i Oslo sentrum
innfartsparkering bil/buss, bil/tog

4 Økonomiske virkemidler

restriksjoner på biltrafikken, avgifter
prisdifferensiering og rabatter, reduserte priser på delstrekninger med redusert kapasitet
gjennomtenkt parkerings- og avgiftspolitik

Slik så
det ut på
utsiden
av
vinduene



8. SLUTT DAG 1, OPPSUMMERING UTSAGNSSKJEMA

Oppsummering fra "spørsmål om IC-strekningen Vestfoldbanen":

STØRST ENIGHET

- sentral stasjonslokalisering viktig
 - Sentral lokalisering viktig for byutvikling
 - IKKE legge nye stasjoner utenom byer
- IC viktigere enn høyhastighet
- det er viktig at de større byene har mest mulig direkte og rask forbindelse mot Oslo

STOR ENIGHET OM

- punktlighet er viktig
- gods like viktig som person
- kort reisetid er viktigere enn reiseopplevelsen

MEST SPREDNING

- IC-tilbudet må betjene alle stasjoner langs Vestfoldbanen
- dersom dyre løsninger fører til senere utbyggingstakt, må billigere løsninger prioriteres
- det er viktigere at togene går ofte enn at alle tog er i rute (frekvens kontra punktlighet)
- høyhastighetsforbindelse mellom Oslo og Kr.sand/Stavanger bør frikobles fra IC-strekningen for å konkurrere best mulig med fly (høyhastighet vs fly)

Utsagnsskjema og oppsummeringen er vist i vedlegg 3.

9. MULIGHETSTUDIEN FOR VESTFOLDBANEN

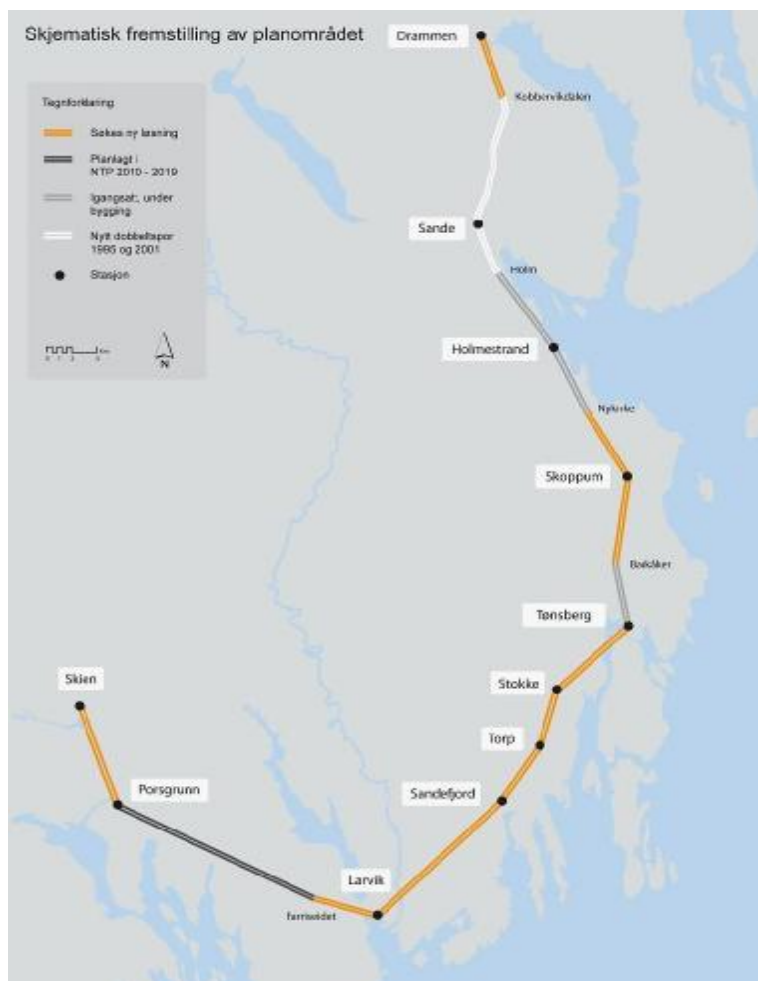
Det er gjennomført en mulighetsstudie for Vestfoldbanen. Studien tar for seg to hovedalternativ og belyser konsekvenser og egenskaper ved disse:

Hovedalternativ 1:

- Sentral stasjonslokalisering
- Best mulig kjøretid, dim. 200 km/t

Hovedalternativ 2:

- Hastighetsstandard 250 km/t, gjennomgående
- Best mulig stasjons- og knutepunktslokalisering



Kjøretidsberegninger – tabell

Kjøretider hovedalternativ 1 / hovedalternativ 2	Drammen - Tønsberg	Drammen - Sandefjord	Drammen- Porsgrunn
Dagens kjøretider	54 min.	76 min.	106 min.
Knutepunktsstoppende IC-tog ("ICE")	23 min.	40/33 min.	61/51 min.
Fullstoppende IC-tog	32 min.	52/41 min.	72/60 min.
Høyhastighetstog uten stopp			50/37 min.
Høyhastighetstog med 1 stopp			54/40 min.
Godstog, topphast. 100 - 90 km/t			85/76 - 92/84 min.

Oppsummering av Mulighetsstudien:

- høykvalitet kollektivtilbud i IC-området? Hvis ikke: Veksten på vei, men ikke kapasitet
- konkurransefortrinn: Fremføringstid og kapasitet
- ikke dramatisk forskjell mellom hovedalternativene traseringsmessig
- Ca 50 % høyere investeringskostnader i hovedalternativ 2 enn i hovedalternativ 1
- marked: Sterk trafikkvekst (opp mot tredobling)
- store kjøretidsreduksjoner i begge hovedalternativer. Høyhastighetstog: 13 minutter forskjell mellom hovedalternativene. Sterk kapasitetsvekst, sammensetning av tilbudet avgjørende.
- ingen av alternativene samfunnsøkonomisk lønnsomme ihht. gjeldende metodikk, hovedalternativ 1 kommer best ut.
- **valg av utbyggingsprinsipp etter KVVU**

www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Inter-City-/Mulighetsstudien1/



Holmestrand sentrum blir togfritt i 2015.

10. GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 4

Trinn 4: Store investeringstiltak

Eksempler: De to hovedalternativene fra mulighetsstudien

Nye grupper (blandede) som alle jobbet med Trinn 4

Alle grupper trekker fram viktigheten av å bygge dobbeltspor fra Drammen til Porsgrunn og at Vestfoldbanen på sikt blir koblet til Sørlandsbanen. I den sammenheng påpekes det også at trasé for Sørlandsbanen blir viktig å få en avklaring på.

For å presentere gruppens forslag og synspunkter er det valgt å gjøre dette ved å samle gruppens svar innenfor områder/temaer som er besvart i gruppeoppgaven: synspunkter på stasjoner, høyhastighet eller ikke, traseer, godstrafikk og ruteopplegg.

Stasjonsforslag

Generelt er det et stort flertall i gruppene for å beholde dagens stasjoner. Mer spesifikt kom følgende synspunkter fram gjennom gruppearbeidet:

Bakkenteigen: 7 av 10 grupper har foreslått stopp på Bakkenteigen. I tre grupper var det uenighet i gruppa mellom Skoppum og Bakkenteigen.

Argumenter for Bakkenteigen: Bidrag til regionsutvikling og stedsutvikling. Riktig med Bakkenteigen pga høyskole, utviklingspotensial. Stor næringsutvikling. Potensiale for trafikkvekst. Nærhet til stamrute for buss (tilbringertjeneste), studentene er målgruppe. Oppfyller samfunns mål og effektmål bedre. Bør være mulig å finne en miljøløsning.

Argumenter mot Bakkenteigen: Trase vil ligge tett ved Borrevannet naturreservat i vassmark, kulturlandskap, minus for biologisk mangfold, miljø og økonomi. Komplisert gjennom Borreskåla, stasjon og P-plasser dyrt. Kostbart, lite mulighet for utvidelse, problematisk for Nykirke-grunnforhold, med mer. Skoppum: billig, enkel å bygge, sparer matjord og reservat.

En gruppe har kommet med forslag om togtrasé gjennom Horten slik at stasjon kan etableres i Horten sentrum.

Tønsberg: Tønsberg stasjon nedsenkes ved dagens lokalisering. Dette er foreslått i 9 av 10 grupper. En gruppe mener man bør se på alternativ plassering av Tønsberg stasjon - et forslag som får mange "uenig lapper".

Argumenter for nedsenket Tønsberg stasjon: Nødvendig for byutvikling, samfunnsøkonomisk for sørgående reiser. For å få fullt utbytte av byutvikling er hel nedsenking nødvendig. Stasjonen må være i sentrum ellers forsvinner passasjerene. Videre trasé under Nøtterøy/Vestfjorden må til for å slippe Tønsberg-sløyfe.

Argumenter mot: Sekkestasjon + linje Barkåker - Sem billigere enn Nøtterøytunnel.

Stokke: 9 av 10 grupper mener man bør beholde Stokke stasjon. To av gruppene foreslår at stasjonen nedsenkes og en gruppe mener den bør plasseres 200m lenger syd.

Argumenter for Stokke: Viktig for tettstedutvikling. Ikke alle tog trenger stoppe. Byutvikling Stokke.

Argumenter mot Stokke: For tett med stasjoner hvis Stokke beholdes. Mating fra området kan skje til Torp.

Torp: Ny stasjon på Torp. Torp øst, integrert med flyterminalen - vinn/vinn fly/tog.

Sandefjord: Alle grupper mener man må beholde stasjon i sentrum, tre grupper går inn for å beholde dagens plassering.

Larvik: Alle grupper mener man må beholde stasjon i sentrum. 7 av 10 grupper mener man bør flytte stasjonen fra dagens plassering ved havna til under torget.

Argumenter for stasjonsplassering under torget: mer sentralt i byen, havna frigjort, fjerne barriere by – sjø

Argumenter mot stasjonsplassering under torget: må ha tilgang til gods på havn. Husk Farriskilden.

Porsgrunn: Alle grupper mener man må beholde stasjon i sentrum. Ny stasjon i Porsgrunn (i sentrum). Stasjonen i Porsgrunn må ligge der den ligger (er sentralt). Porsgrunn legges til rette for sammenkobling til Grenlandsbanen - avhengig av konkrete gode løsninger ved stasjon. Godt og sentralt og intermodalt knutepunkt. Porsgrunn - Bybane/Bratsbergbane til Skien. Porsgrunn (trasé mot Grenlandsbanen bør gå i tunnel under elva).

Fra to grupper er det kommet forslag om å etablere flere lokale/mindre stasjoner (eks. Nykirke, Barkåker, Tjølling). Dette er det noen som er uenig i: Ikke flere nye mindre stopp. Ikke mindre stopp enn Stokke. Lite realistisk. Raske tog må prioriteres.

Synspunkter på høyhastighetstog - 200 eller 250 km/t

Å opprettholde dagens stasjonsmønster og heller akseptere redusert hastighet om nødvendig, mener de fleste gruppene.

Utsagn:

- høyhastighet - kan legge til rette for dette dersom det ikke er i konflikt med IC- tilbudet.
- sentrale stasjoner viktigere enn 250 km/t.
- 250 km/t, men underordnet IC-behov/dagens stasjoner.
- prioritere IC fremfor høyhastighet. 200 km/t holder.
- ikke egen trasé for høyhastighet - se på kombinasjon av alt. 1 og 2 spesielt i Tønsberg.
- hastighet opptil 250 km/t.
- må ha høyhastighetsalternativet med
- Stokke kan ikke gjøre at høyhastighet avvises.
- tilknytning til Sørlandet betinger høy hastighet også i Sandefjord.

Høy
hastighet,
men ikke
høyhastighet

Traséer

Når det gjelder anbefalte traseer henger dette sammen med stasjonsanbefalingene og synspunktene på høyhastighet eller ikke. Det er mye likt som har kommet fram i gruppene, bl.a.: stort flertall for nedsenket Tønsberg stasjon og videre tunnel under Nøtterøy/Vestfjorden til Stokke stasjon, trasé under torget i Larvik og trasé tilpasset stasjon på Bakkenteigen.



Videre har det kommet fram forslag om:

- Flaskehals Kobbervikdalen må løses.
- Ny trasé Helland - Barkåker med Skoppum stasjon lenger vest (ikke enighet i gruppen).
- Ny trasé i Horten for å få stasjon i byen.
- Tunnel v/Nykirke.
- Ny trasé Jåberg - Larvik (direkte).

Fra en gruppe kom det forslag om en framtidig kobling fra Horten til Østfold/Moss med ny fjordkryssing/ringbane. Dette ble kommentert fra noen som et spennende innspill, kanskje framtidsrettet men trafikkgrunnlag må vurderes. Fra andre som et urealistisk innspill.

Fra en annen gruppe kom det forslag om bybane, Larvik – Tønsberg: Uenig x 5. Kan være aktuelt i Grenland men neppe her. Bør i så fall ha flere stopp, men buss løser kanskje dette bedre.

Også lettbane inn mot eller videre på linja Horten – Nøtterøy ble fremmet, noe det var skepsis til - matebuss er ok.



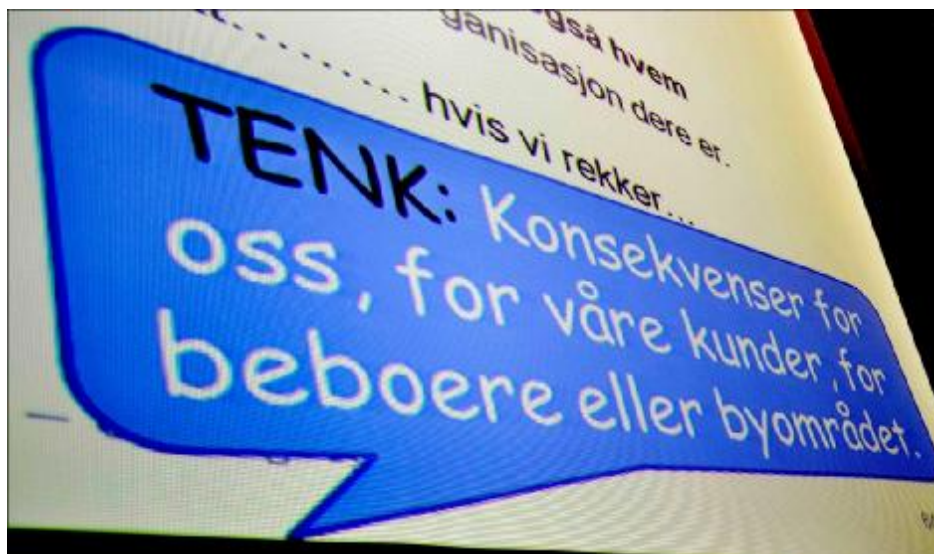
Noen synspunkter på strekningen Porsgrunn – Skien:

- Dobbelspor til Skien.
- Bratsbergbanen ned til Porsgrunn (tettere stasjoner - erstatte bybanen?) avventer trasé for framtidig Grenlandsbane.
- Ruste opp Bratsbergbanen - lokalbane Porsgrunn – Notodden.
- Bybane/Bratsbergbanen til Skien.

En egen trasé for høyhastighet/fjerntog mellom Drammen og Porsgrunn er av to grupper trukket fram som uaktuelt. Flere har sagt seg enig i at dette er uaktuelt.

TENK- plakaten:

Temaene på plakaten står veldig sentralt i prosessen.



Gods

Flere grupper mener man skal legge tilrette for gods på Vestfoldbanen.

Noen utsagn:

- Må dimensjonere for gods på Vestfoldbanen. Utenfor rush og ikke på bekostning av nattlig vedlikehold.
- Gods fra Larvik og Grenland havn på bane.
- Bratsbergbanen til gods. Gods - Larvik, Brevik/Eidanger, Nykirke/Kopstad!
- Havnetilknytning Larvik havn/Revet
- Ny Kimestad stasjon (Horten nord) - gods/E18/havn



Ruteopplegg

De fleste gruppene påpeker at man bør legge opp til et variert stoppmønster.

Noen utsagn:

- Variert stoppmønster (lokaltrafikk, IC og ICE)
- Regionaltrafikken er viktig

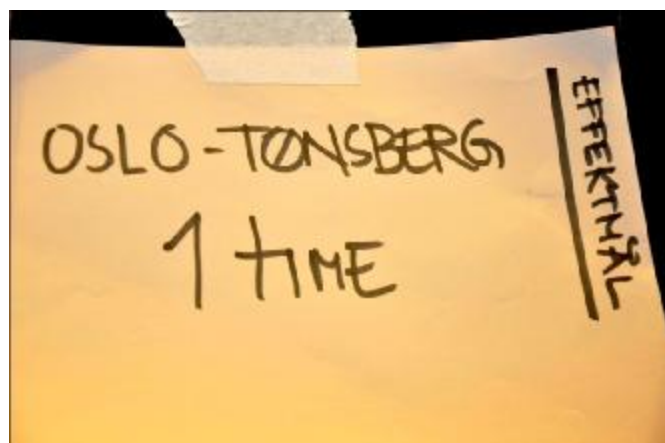
Larvik må med i IC som Vestfold for øvrig

- Ikke alle tog trenger å stoppe alle steder. Stokke halvtimes frekvens, Tønsberg, Sandefjord og Larvik 15 min. frekvens
- Lokaltog/fullstoppende IC-tog mellom byene. Flere tog i helgene. Flere tog i begge retninger også på kvelden.
- Persontilbud - ICE 2g/t, IC 2 g/t. Unaturlig å "snu" i Sandefjord. - bør gå til Larvik, evt. Skien. Togtilbud til HIVE fra sør/Sandefjord.
- 200 km/t: Min. 4 IC-tog i timen, differensiert stoppmønster, alle tog minst til Larvik



-250 km/t: 3 x IC med 20 min. frekvens, ett høyhastighetstog hver time

- "Sort stoppmønster": lokalt arbeidsmarked (studie/videregående) med 15 min. avganger. Stopp på alle stasjoner.
"Blått stoppmønster": - Oslorettet pendlermarked med 30 min. avganger (15 min. i rush). Stopp på nesten alle stasjoner.



11. GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 3

Trinn 3: Mindre investeringstiltak

Eksempler: Flere/lengre kryssingsspor, dobbeltsporparseller / dobbeltspor over delstrekninger.

Grupper (heterogene/blandede) som alle jobbet med Trinn 3

Oppsummering fra dette gruppearbeidet er delt inn i gruppens synspunkter på:

- Infrastrukturtiltak/utbyggingsrekkefølge
- Planleggingsbehov
- Tilbud

Infrastrukturtiltak/utbyggingsrekkefølge

De fleste gruppene peker på viktigheten av å få på plass sammenhengende dobbeltspor Drammen – Tønsberg som første prioritet. Det påpekes at å prioritere kontinuerlig dobbeltspor gir fleksibilitet ved ruteplanlegging/avvik/kapasitet.

Ny trasé ut av Drammen (Kobbervikdalen) er høyest prioritert i de fleste gruppene, da dette ansees som en flaskehals det er viktig å få utbedret. Det påpekes også at dette kan bygges nå da det ikke er avhengig av konseptvalget.

Deretter følger *dobbeltspor på strekningen Nykirke – Barkåker*. To grupper har foreslått motsatt rekkefølge av de to høyest prioriterte tiltakene, men har da fått "uenig"-lapper som tilbakemelding.

En gruppe mener man ikke skal begynne nordfra og prioriterer strekningene Stokke – Torp og Jåberg – Larvik høyest. Gruppen mener man heller bør se på dobbeltsporparseller/kryssingsspor for 1/2-times frekvens grunnrute.

En annen gruppe mener man bør starte innenfra (Oslo) og supplere utover. Dette får følgende kommentar: I utgangspunktet logisk, men kan tiltak lengre sør raskere muliggjøre 1/2 times grunnrute?

De fleste gruppene prioriterer også høyt å *bygge kryssingsspor der det gir en kapasitetsgevinst, dvs. utnytte de etablerte dobbeltsporene*. En gruppe poengterer at kryssingsspor blir på gammel bane - kan ikke bli en del av nytt dobbeltspor. En annen mener de bør plasseres smart i forhold til framtidig løsning. Økt kapasitet (kryssingsspor) på strekningen Tønsberg - Larvik blir påpekt som viktig å gjøre samtidig som utbygging Kobbervikdalen og Nykirke – Barkåker.

Andre forslag som er med på lister fra gruppene:

- stasjon Tønsberg (minimum forbedringstiltak, mindre utbyggingstiltak). Vurdere mindre opprustingsarbeider (forbedringer) på eksisterende stasjoner
- vurdere buttstasjon i Tønsberg (kutte ut sløyfa, i hvert fall ved økt frekvens) – Nei, tilbake til 1920-åra!
- Larvik stasjon
- strekningen Stokke - Torp: Kryssingsmulighet/kapasitet.
- videreutvikle Torp. Tilpasning Torp flyplass (1/2 t frekvens)
- havneforbindelse Larvik havn/Grenland havn
- godsterminal Nykirke. Utfylling med stein til godsterminal ved Kopstad
- fremtidsrettet parkeringsutbygging i alle stasjonsbyene (pendlerparkering), Parkering oppå fjellet og heis til Holmestrand stasjon
- gode bussløsninger > mating, særlig til Skoppum > del av togtilbud > Horten/ Bakkenteigen
- alternative tiltak for reiseopplevelse (kompensere for tunnel)? Eksempel stasjonstiltak
- bedre vedlikehold på jernbane

Videre sydover fra *Tønsberg til Larvik*, mener en gruppe at antall etapper er avhengig av traséløsning, men at man primært bør følge prinsipp om å bygge fra nord mot sør. En annen gruppe prioriterer: Stokke – Torp før Tønsberg – Stokke og deretter Torp – Larvik.

Forslag til infrastrukturtiltak fra gruppe 5:

Trinn I: Kobbervikdalen. Økt kapasitet, mindre reisetid, ekstra rushtidsavgang.

Trinn II: Stokke - Jåberg - + Nykirke - Barkåker. 2 tog pr time til Sandefjord/Larvik.

Trinn III: Tønsberg - Stokke + Jåberg - Larvik. 4 tog pr time til Larvik/Porsgrunn.

Trinn IV: 4 tog pr time til Skien.

En gruppe poengterer at trasevalgene må avklares for hele strekningen, så kan byggetrinn bestemmes.

Planleggingsbehov

Flere grupper har skilt på planleggingsbehov og utbyggingsbehov. Planavklaring i Porsgrunn er påpekt som viktig fra flere, viktig for byen og regionen, viktig for å sikre arealer.

Å planlegge Sørlandsbanen/Sørvestbanen parallelt med Vestfoldbanen blir også trukket fram.

Planarbeid Torp, inklusiv terminal, jernbane, riks- og fylkesveier og næringsareal (oppstart 2011?) trekkes også fram som viktig å komme i gang med.

Prioriterte planleggingsbehov fra gruppe 10:

1. Porsgrunn stasjon (KVU) og Grenlandsbanen
2. Drammen – Kobbervikdalen
3. Avklare nytte av kryssingsspor Torp og Sandefjord syd

Tilbud

Halvtimes frekvens hele dagen i begge retninger påpekes av de fleste gruppene. Mange mener økt frekvens er nødvendig hvis tog skal være et alternativ og for å synliggjøre at noe skjer. Det blir kommentert at dette betinger bedre kryssingsspor (mulighet Tønsberg-Sandefjord-Larvik?)

Forslag til tilbudsforbedringer fra gruppe 6:

- Flere tog (pendleravganger) - økt frekvens i begge retninger > regionsforstørring
- Bedre kveldstilbud
- Likeverdig tilbud i begge retninger
- Sykkelvogn som en del av toget
- Bedre informasjonssystem i JBV, spesielt ved avvik

12. AVSLUTNING – VEIEN VIDERE

Noen spørsmål og svar avslutningsvis i plenum:

1. Det er ønskelig at arealbeslag begrenses i størst mulig grad. Hvor realistisk er det å få gods, IC og høyhastighet inn på samme linje?
2. Er det aktuelt å gjennomføre en markedsundersøkelse som klarer å beskrive potensialet som ligger i potensiell vekst fra Porsgrunn-området? Det vil bli gjort enkle tilleggsvurderinger som del av høyhastighetsutredningen som gjennomføres nå, men vil bli analysert nærmere i senere planfaser.
3. Vil det bli analysert løsninger som innebærer stopp i Stokke sentrum? Det vil trolig bli vurdert som følge av innspill i verksted.
4. Hvilke konsekvenser vil det få å legge opp til godstrafikk på Vestfoldbanen? Dette er vesentlig et markedsspørsmål.
5. Hvor kommer den antatte trafikkveksten fra (opp mot tredobling)? Er dette en ren vekst eller en overført trafikk? Hvordan er det tenkt å sikre at man får en overføring av trafikk fra vei til bane? Det er beregnet at en andel av dette (30-40 %?) er overført trafikk fra vei. Det vil trolig legges opp til virkemidler som vil dempe veitrafikk til fordel for bane.
6. Samfunnsnyttene knyttet til å føre traseen under Nøtterøy vil økes dersom man utvider det potensielle markedet til også å omfatte Sørlandet (en kobling mot Sørlandsbanen). I neste runde skal det gjøres en jobb på å regne på konsekvenser/nytte også for fjerntrafikken.

Veien videre i KVV-arbeidet

Fra Jernbaneverkets presentasjon i plenum:

- Referat blir tilgjengelig på JBVs nettside
- Innspill en uke senere
- JBVs hjemmesider
- Samarbeidsgruppa skal møtes i ca 7 ganger, ekstern ressursgruppe 3, hvorav ett med de andre IC-strekn.
- Rapport på høring ved årsskiftet, samtidig som de sendes Samferdselsdepartementet for avrop KS1
- Avsluttende overbygningsdokument til SD en måned senere

HJERTELEG TAKK FOR INNSATSEN!

<ikke slett>

VEDLEGG 1: DELTAKERLISTE

Kommer fra	Etternavn	Fornavn
CargoNet	Myhre	Kjell
DnBNor	Kjær	Tom-Olaf
Fellesforbundet Vestfold	Bjørnø	Sten
Fritzøe Eiendom	Nordtun	Gudmund
Fylkesmannen i Telemark	Vindvad	Kristin B.
Fylkesmannen i Vestfold	Kleven	Gunnar
Fylkesmannen i Vestfold	Løken	Knut Ivar
Grenland Havn	Flogstad	Finn
Grunneier Skoppum	Wøyen	Kari
H.Strøm AS / RTD AS	Strøm	Lars Hellik
Horten kommune	Hontvedt	Nils-Henning
Horten kommune	Lund	Tore Rolf
Høgskolen i Vestfold	Thorsen	Johnny
JBV, Høyhastighet	Pawar	Sam
JBV, Høyhastighet	Johnsen	Dag
JBV, Høyhastighet	Eventh	Anette
JBV, Utbygging	Tangerås	Lars
JBV, Utbygging	Undrum	Stine
JBV, Plan region øst	Schüller	Erik
JBV, Plan og utvikling, kap.	Skartsæterhagen	Svein
JBV, Plan og utvikling, kap.	Brand	Torben
Jernbaneforum Sør	Braathen	Reidar
Jernbaneforum Sør	Skaiaa	Oddvar
Larvik havn	Jonas	Jan Fredrik
Larvik kommune	Stafne	Tore
Larvik kommune	Eick	Hege
Natur og ungdom	Winsents	Mari
Naturvernforbundet	Gran	Karl
Naturvernforbundet	Trosby	Ragnhild
Norsk Jernbaneklubb	Tamnes	Hans Morten
NSB	Mykland	Henning
Plattform Vestfold	Dahl	Aina
Porsgrunn kommune	Næss	Morten
Porsgrunn kommune	Abrahamsen	Gunnar
Porsgrunn kommune	Kåsa	Tor
Porsgrunn kommune	Lunde	Arne R.
Porsgrunn kommune	Keim	Jon
Porsgrunn kommune	Beyer	Øystein
Rom Eiendom	Sætre	Jorid
Rom Eiendom	Breivik	Rune
Rom Eiendom	Kragset	Jan Arne
Sandefjord kommune	Gleditsch	Bjørn Ole
Sandefjord kommune	Rørby	Sindre V.
Sandefjord lufthavn, Torp	Guren	Lars
Skien kommune	Backe-Hansen	Olav
Statens vegvesen, region Øst	Rugset	Vidar
Statens vegvesen, region Sør	Preede	Eva

Kommer fra	Etternavn	Fornavn
Statens vegvesen, region Sør	Børresen	Sigrun
Stokke kommune	Aabøl	Nils Ingar
Stokke kommune	Lien	Steinar
Stokke kommune	Pettersen	Kåre
Studentsamskipnaden i V.fold	Berg	Christian
Telemark Fylkeskommune	Kjær	Andreas
Telemark Fylkeskommune	Fjeld	Torstein
Telemark Fylkeskommune	Mathisen	Karin
Telemark Fylkeskommune	Straume	Magnus
Tønsberg kommune	Berg	Petter
Tønsberg kommune	Krokeide	Jarle
Vestfold fylkeskommune	Tørudbakken	Siv
Vestfold fylkeskommune	Johansen	Per-Eivind
Vestfold fylkeskommune	Holmelin	Erik
Vestfold fylkeskommune	Olshausen	Anette
Vestfold fylkeskommune	Kippersund	Rune
Vestfold fylkeskommune	Brekke	Bente
Vestfold fylkeskommune	Høiberg	Arve
Vestfold fylkeskommune	Tørresdal	Kåre
Vestviken kollektivtrafikk	Gundersen	Erik
Prosjektgruppa		
JBV	Haugen	Anne Siri
JBV	Grimstad	Sara B.
JBV	Voldsund	Helge
JBV	Skjøstad	John Stephen
JBV	Nordli	Elisabeth
JBV	Ingholm	Leif
JBV	Grennes	Terje B.
JBV	Lindseth	Marit Synnes
JBV	Ørnhøi	Ida Hanna
JBV, Rambøll	Ludvigsen	Øystein
JBV, Rambøll	Myrberg	Grethe
JBV, Rambøll	Fladheim	Trude
JBV, Info	Fagerheim	Freddy S.
Prosessveileder	Farner	Asle
Prosessveileder	Ridderstrøm	Gunnar

VEDLEGG 2: GRUPPEINDELING HETEROGENE OG BLANDETE GRUPPER

Gruppeinndeling – heterogen gruppe

Bord A	Bord B	Bord C	Bord D	Bord E
Gunnar Kleven	Jarle Krokeide	Gunnar Abrahamsen	Andreas Kjær	Bjørn Ole Gleditsch
Karl Gran	Jon Keim	Hege Eick	Anette Olshausen	Nils Henning Hontvedt
Knut Ivar Løken	Morten Næss	Olav Backe-Hansen	Bente Brekke	Nils Ingar Aabol
Kristin B Vindvad	Sindre V.Rørby	Steinar Lien	Rune Kippersund	Per Eivind Johansen
Mari Winsents	Tore Rolf Lund	Tor Kåsa	Siv Tørudbakken	Petter Berg
Ragnhild Trosby	Tore Stafne		Torstein Fjeld	Øyvind Riise Jenssen

Bord F	Bord G	Bord H	Bord I	Bord J
Aina Dahl	Erik Gundersen	Anne Siri Haugen	Svein Skartsæterhagen	Christian Berg
Arve Høiberg	Kåre Riseng	Elisabeth Nordli	Torben Brand	Johnny Thorsen
Erik Holmelin	Lars Guren	Helge Voldsund	Anette Eventh	Sten Bjørnø
Karin Mathisen	Kjell Myhre	Ida Hanna Ørnhøi	Dag Johnsen	Gudmund Nordtun
Kåre Pettersen	Lars HellikStrøm	John S Skjæstad	Erik Schüller	Jan Arne Kragset
Magnus Straume	Finn Flogstad	Leif Ingholm	Lars Tangerås	Jorid Sætre
	Jan Fredrik Jonas	Marit Synnes Lindseth	Sam Pawar	Kari Wøyen
	Henning Mykland	Sara B Grimstad	Stine Undrum	Rune Breivik
		Terje B Grennes		Tom-Olaf Kjær

Bord K	
Hans Morten Tamnes	Oddvar Skaiaa
Kjell Erik Onsrud	Reidar Braathen

Bord L	
Eva Preede	Sigrun Børresen
	Vidar Rugset

Gruppeinndeling – blandet gruppe

Bord 1	Bord 2	Bord 3	Bord 4	Bord 5
Aina Dahl	Erik Gundersen	Christian Berg	<i>Elisabeth Nordli</i>	Bjørn Ole Gleditsch
Gunnar Abrahamsen	<i>Helge Voldsund</i>	<i>Eva Preede</i>	Kjell Erik Onsrud	Dag Johnsen
Karin Mathisen	Magnus Straume	Johnny Thorsen	Mari Winsents	Gudmund Nordtun
Kjell Myhre	Morten Næss	Kari Wøyen	Rune Breivik	<i>Leif Ingholm</i>
Kåre Riseng	Oddvar Skaiaa	Nils Henrik Hontvedt	Sam Pawar	Nils Ingar Aabol
Olav Backe-Hansen	Tom-Olaf Kjær	Petter Berg	Sigrun Børresen	Siv Tørudbakken
<i>Sara B Grimstad</i>	Vidar Rugset	Rune Kippersund	Tor Kåsa	Tore Stafne

Bord 6	Bord 7	Bord 8	Bord 9	Bord 10
Anette Eventh	Erik Holmelin	Anette Olshausen	Andreas Kjær	Hans Morten Tamnes
Hege Eick	Gunnar Kleven	<i>Ida Hanna Ørnhøi</i>	Erik Schüller	Kristin B Vindvad
Jorid Sætre	Jarle Krokeide	Jan Arne Kragset	Finn Flogstad	Reidar Braathen
Per Eivind Johansen	Kåre Pettersen	Karl Gran	<i>John S Skjæstad</i>	Sten Bjørnø
Sindre V.Rørby	Lars Tangerås	Knut Ivar Løken	Jon Keim	Svein Skartsæterhagen
Steinar Lien	<i>Marit S Lindseth</i>	Stine Undrum	Ragnhild Trosby	Torstein Fjeld
<i>Terje B Grennes</i>	Øyvind Riise Jenssen	Tore Rolf Lund		

Bord 11		
Arve Høiberg	Jan Fredrik Jonas	Lars Hellik Strøm
Henning Mykland	Lars Guren	<i>Torben Brand</i>

VEDLEGG 3: SPØRREUNDERSØKELSE VESTFOLDBANEN - OPPSUMMERING

Deltakerne på verkstedet mottok før verkstedet forespørsel om fra Jernbaneverket om å svare på to spørsmål. Her er en oppsummering av innkomne svar:

1. *Hva ser du som de viktigste transportbehovene i korridoren Oslo-Skien, og eventuelt for IC-området som helhet, i fremtiden?*

Alle respondentene fremholdt persontransport som viktigst. Innenfor persontransport er det samlet en tendens til følgende prioritering:

- a. Til/fra Oslo
- b. Til/fra Grenland og Buskerudbyen
- c. Mellom Vestfold-byene
- d. Til/fra Sørlandet

Noen av respondentene trakk fram godstransport, prioritert etter persontransport. Andre lot være å nevne godstransport, mens to eksplisitt advarte mot godstrafikk som ville forringe persontrafikktilbudet.

Behovet for miljøvennlig person- og godstransport ble nevnt av mange. Mer spesifikt ble følgende behov nevnt av en eller flere respondenter:

- Vestfoldbanen bør vurderes i sammenheng med planlagt forbindelse mot Sørlandsbanen
- Stasjonsplassering i befolkningskonsentrasjoner/flyplass/ høyskole/forskningspark
- Samspill mellom kollektivtransportaktører - kollektivknutepunkter
- Ivaretagelse av landbruksjord, kystsone og naturkvaliteter
- Reduksjon av biltrafikken, ikke økt reiseaktivitet, er målet

2. *Ser du vesentlige utviklingstrekk (næringsliv, utdanning, arbeidsplasser, bosetting, handel, miljø etc.) det er særlig viktig å belyse?*

De fleste respondentene pekte på befolknings- og arbeidsplassvekst i urbane og kystnære strøk. Forbedringer i transporttilbudet forventes å bidra til regionforstørring, mer fleksibel utnyttelse av arbeidskraften og ytterligere vekst i befolkning og næringsliv. I KVVU-en blir det særlig viktig å belyse utviklingen av næringsliv og bosetting i togets influensområde.

Veksten forventes å generere en betydelig trafikkvekst både for person- og godstransport, med tilhørende behov for kapasitetsutvidelser i transportsystemet. Veksten i persontrafikken vil forsterkes av en forventet økning i reiseaktiviteten pr person.

Andre utviklingstrekk som ble trukket fram eller ønsket belyst av en eller flere respondenter var: *Arealbruk*

- Utvikling av et felles bo- og arbeidsmarked for Buskerudbyen, Vestfoldbyen og Grenland, og på sikt Agderbyen
- Bør alle kommuner arbeide for vekst?
- Transportsystemet generelt og jernbanen spesielt blir en nøkkel for at byområdene skal fungere
- Sammenhenger mellom areal og transport – konsekvenser av en strategi basert på fortetting og knutepunktsutvikling
- Eidangerparsellens betydning for Grenland som avlastningsregion for Oslo-området
- Utvikling av Forskningsparken og høyskolesamarbeid

Miljø

- Spredning av bebyggelse og økt energi- og arealbruk som følge av økt bilbruk, med tilhørende behov for overgang til mer miljøvennlige transportmidler
- Bærekraft/klimakrav vil øke behovet for mer miljøvennlig transport

Togtilbud

- Stasjonslokalisering
- Vurdering av lokaltogtilbud
- Muligheter for godstrafikk
- Terminaletablering(er) for gods, nær havn og vei
- Økt kapasitet på Breviksbanen
- Konsekvenser for det regionale og lokale busstilbudet av et sterkt forbedret togtilbud (inkludert lokaltog)
- Stasjonslokalisering og trasévalg i Horten
- Virkninger av stasjon på Bakkenteigen
- Trafikale virkninger av direkte jernbaneforbindelse til Torp Øst
- Konkurransedyktig jernbanetilbud mellom Torp og Grenland
- Jernbanestasjon/holdeplass i Skien i fjellet nærmest Landmannstorget
- Eventuelle muligheter for jernbaneforbindelse til havnene i Larvik og Grenland, med sikte på knutepunktutvikling
- Hva kreves for å bygge en bane som er et best mulig kompromiss mellom fart, kapasitet og tilgjengelighet?

VEDLEGG 4: UTSAGNSSKJEMA OG OPPSUMMERING.

Deltakerne ble i innledningen på verkstedet bedt om å svare på viste utsagnsskjema (se pkt.8 i referatet)

MINE VURDERINGER FOR IC-STREKNINGEN VESTFOLDBANEN

Kryss av for din bakgrunn: Kommune Regional etat Interesseeorganisasjon Transportselskap Næringsliv Transportetat Annet

I denne rubrikken skal du markere på en skala 1-6 hvor viktig du mener temaet som berøres er							Forhold deg til hvert enkelt utsagn i lista nedenfor og marker viktighet og enighet, uten å skjele til neste eller foregående. Utsagnene står i tilfeldig rekkefølge. Noen er positivt formulert, andre nøytrale eller negativt, så les nøye før du svarer! Marker både <u>din</u> opplevelse og <u>din</u> vurdering!							I denne rubrikken skal du markere på en skala 1-6 hvor uenig/enig du er i det enkelte utsagnet.						
1 = ikke viktig 6 = svært viktig							Utsagn om TEMA							1 = helt uenig 6 = helt enig						
VIKTIGHET														ENIG?						
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6		<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IC-tilbudet må betjene alle eksisterende stasjoner langs banen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Like viktig som et godt persontogtilbud er det å skape gode betingelser for godstransporten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hvis togene går ofte spiller reisetiden mindre rolle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	At mange tog stopper på de mindre stasjonene er viktigere enn hyppig avgangsfrekvens på de større	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nye stasjoner bør lokaliseres utenom sentrum, for å bedre parkeringsmulighetene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dersom dyre løsninger fører til senere utbyggingstakt, må billigere løsninger prioriteres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det viktigste er å komme fort fram, reiseopplevelsen teller ikke så mye	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hensynet til høyhastighetsforbindelse mellom Oslo og Kristiansand /Stavanger bør ikke prioriteres på bekostning av god betjening av IC-strekningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det er viktigere at togene går ofte enn at alle tog er i rute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	For utvikling av regionene er det viktig at mange tog stopper på de mindre stasjonene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det viktigste er å finne gode løsninger selv om det skulle føre til en senere utbyggingstakt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det er viktig å unngå for mange og lange tunneler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det er viktig at stasjoner er lokalisert sentralt i byområdene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kort reisetid er viktigere enn at alle tog stopper på de mindre stasjonene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En høyhastighetsforbindelse mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger bør frikobles fra IC-strekningen, for å konkurrere best mulig med fly	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kostnader må ikke være noen begrensning for å spare miljø-, nærmiljø- og friluftssinteresser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sentral stasjonslokalisering er viktig for fremtidig byutvikling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det viktigste er å kunne stole på at toget går når det skal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Godstransporten bør kunne kjøres på andre baner eller til andre tider dersom den blir til hinder for raske og hyppige persontog	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det er viktig at de større byene langs strekningen har mest mulig direkte og rask forbindelse til Oslo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								

Er det andre forhold du gjerne vil si noe om? Skriv på baksida

OPPSUMMERING – SPØRSMÅL OM IC-STREKKNINGEN VESTFOLDBANEN, 4.15. APRIL 2011

Mette Skjott

Hver ekkis er termant som berættur til
1 – ikki málsg
6 – sumur útgá

Kommune: <i>Þrángur</i> Regional erkt: <i>IC</i> Interessorgan sasiun: <i>IC</i> Næringsliac: <i>IC</i> Annar: <i>IC</i> Usagur um TEAMA: <i>IC</i>						Hvar umgign getur þú gefið þessu útsagn. 1 – allt unnið 5 – allt unnið					
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

1	VÆGHT						1	2	3	4	5	6
	1	2	3	4	5	6						
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
22	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
23	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
24	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
26	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
27	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
28	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
29	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
30	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
31	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
32	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
33	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
34	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
35	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
36	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
37	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
38	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
39	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
40	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
41	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
42	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
43	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
45	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
46	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
47	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
48	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
49	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
50	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

