

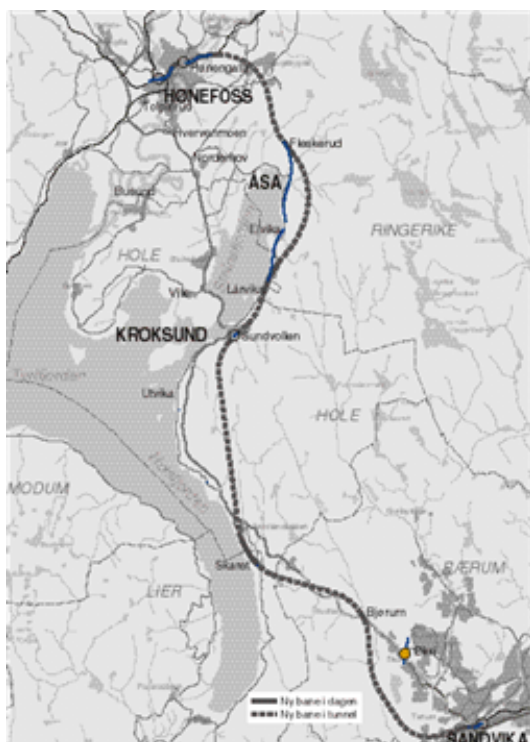
Jernbaneverket KS1 Ringeriksbanen

Dokumentasjon og resultater fra verksted



Klækken Hotell, Hønefoss, 20. og 21. november 2007

1	Innledning	3
1.1	Kort om KS1 og konseptvalgutredning (KVU)	3
1.2	Opplegg for verksted	3
1.3	Program	4
1.4	Deltakere	5
2	Rammeverk / faglig innledning	6
2.1	KS1-prosessen (Per Pedersen)	6
2.2	Bakgrunn for Ringeriksbanen (Thoralf Otneim)	8
3	Forventninger til prosessen	9
4	Behov	10
4.1	Kartlegging av transportbehov og andre behov – homogene grupper	10
4.2	Vurdering av <i>viktigste</i> behov – sammensatte grupper/interesser	12
5	Mål	14
5.1	Arbeid med mål	14
5.2	Alle målformuleringer	15
5.3	Mål – veggavis	15
5.4	Mål – ytterligere bearbeidet og sortert	16
6	Konsepter	17
6.1	Konseptutvikling i fire steg	17
6.2	Steg 1: Måloppnåelse ved å redusere behovet for transport	17
6.3	Steg 2: Måloppnåelse ved mer effektiv bruk av dagens infrastruktur	19
6.4	Evaluering av konsept steg 1 og 2 - samlet oppsummering	20
6.5	Steg 3: Måloppnåelse gjennom begrensede ombyggingstiltak	24
6.6	Steg 4: Måloppnåelse ved hjelp av større ombygginger eller utbygging i ny trase	28
7	”Åpen post”	33
8	Evaluering	34
8.1	Deltagernes evaluering etter dag 1	34
8.2	Deltagernes evaluering av hele verkstedet	35



Figur 0.1 Ringeriksbanen
 Prosjektidéen som er utgangspunkt for KS1 og KVU-
 verksted. Kartet viser traseen som Stortinget gikk inn for i
 2002.

1 Innledning

Dette dokumentet oppsummerer og dokumenterer gjennomført verksted for KS1 Ringeriksbanen på Klækken Hotel, 20. og 21. november 2007. Idèer og resultater fra verkstedet er et grunnlag og innspill til Jernbaneverket sitt videre arbeid med konseptvalgutredning (KVU) for Ringeriksbanen.

1.1 Kort om KS1 og konseptvalgutredning (KVU)

KS1 er kvalitetssikring i forkant av planlegging etter plan- og bygningsloven (PBL), og skal gjennomføres for alle prosjekt større enn 500 millioner kroner, og som ikke er avklart med bevilgninger. I denne prosessen er Jernbaneverket pålagt å gjennomføre KS1-prosess for Ringeriksbanen. Etaten skal utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) som skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring (KS1) av konsulenter som har rammeavtale med Finansdepartementet.

Gjennom KS1 skal vurderes og anbefales hvilket eller hvilke konsept som er riktig utgangspunkt for videre planlegging etter Plan- og bygningsloven. Vurderingene skal sikre at tiltak gjennomføres i et overordnet perspektiv for å ivareta et antatt behov for økning/forbedring av transportsystemet på strekningen(e) - og løser felles behov for området/regionen mv.

1.2 Opplegg for verksted

I forkant av verksted er det gjort en vurdering av hvilke grupper som berøres eller har interesse av prosjektene og transportbehov på strekningen Oslo-Ringerike-Hallingdal-Bergen. Denne interessentanalysen har vært grunnlag for å invitere deltakere til verkstedet.

Verkstedet er gjennomført over to hele dager, 20. og 21. november 2007.

Sted: Klækken Hotel, Ringerike

Prosessleder: Asle Farner Strategi og samspill

Verkstedsarbeidet er gjennomført etter et stegvis opplegg, der arbeidsform er gruppearbeid med ulike gruppesammensetninger i de enkelte steg ("homogene" interessentgrupper, blandede grupper, og mindre etats- eller interessentgrupper i evalueringsfasen etter hvert steg). I grove trekk er verkstedet gjennomført etter følgende opplegg:

Forventninger - klargjøre deltagernes forventninger til verkstedet

Faglig innledning - kort om KS1 og Ringeriksbanens historie

Behov - hvilke transportbehov finnes mellom Oslo og Bergen?- homogene arbeidsgrupper

Mål - hvilke samfunns mål, effektmål og resultatmål kan settes opp? - homogene grupper

Konsept, steg 1 - hvordan innfri behov/mål ved å redusere behovet for transport? - bl. gr.

Konsept, steg 2 - hvordan innfri behov/mål ved effektivisering dagens infrastruktur? - bl.gr.

Konsept, steg 3 - hvordan innfri behov/mål ved små/få ombyggingstiltak - blandede grupper

Konsept, steg 4 - hvordan innfri behov/mål ved større infrastrukturiltak? - blandede grupper

Mellom stegene gjennomføres evaluering av foreslåtte tiltak/konsepter.

1.3 Program

Tirsdag 20.november		Onsdag 21.november	
0900	Registrering	0900	Oppstart/tilbakeblikk: Refleksjoner, effekter og virkninger av steg 1 og 2 Suppleringer, Hva nå?
0930	Åpning og introduksjoner: Thoralf Otneim, JBV, åpning Per Pedersen, JBV, om hensikt, KVVU-prosessen og dagens tema Thoralf Otneim, JBV om historien til Ringeriksbanen. Asle Farner, prosessleder, om opplegget Presentasjonsrunde	1000	Pause
1045	Tema: BEHOV Gruppearbeid i trinn Refleksjon på tvers av grupper	1015	KONSEPTER - Steg 3: Begrensede ombyggingstiltak i eksisterende transportsystem Gruppearbeid
1200	Lunsj	1115	Effekter og virkninger av steg 3 Utstillingsvandring med konsekvensvurdering
1300	Plenum Rask gjennomgang av refleksjon	1200	Lunsj
1330	Tema: MÅL Gruppearbeid i trinn Presentasjon og redigering i plenum	1300	KONSEPTER - Steg 4: Større ombygginger eller nye traseer Gruppearbeid
1530	Langpause	1430	Effekter og virkninger av steg 4 Utstillingsvandring med konsekvensvurdering
1600	KONSEPTER - Steg 1: Tiltak som kan påvirke transport-behovet og valg av transportmiddel	1515	Plenum Åpen post
1640	KONSEPTER - Steg 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer både på veg og jernbane	1550	Evaluering
1720	Effekter og virkninger av steg 1 og 2, Utstillingsvandring	1600	Strek er satt!
1755	Skjema - oppsummering/kommentar til dagen		
1800	Slutt for dagen		

1.4 Deltakere

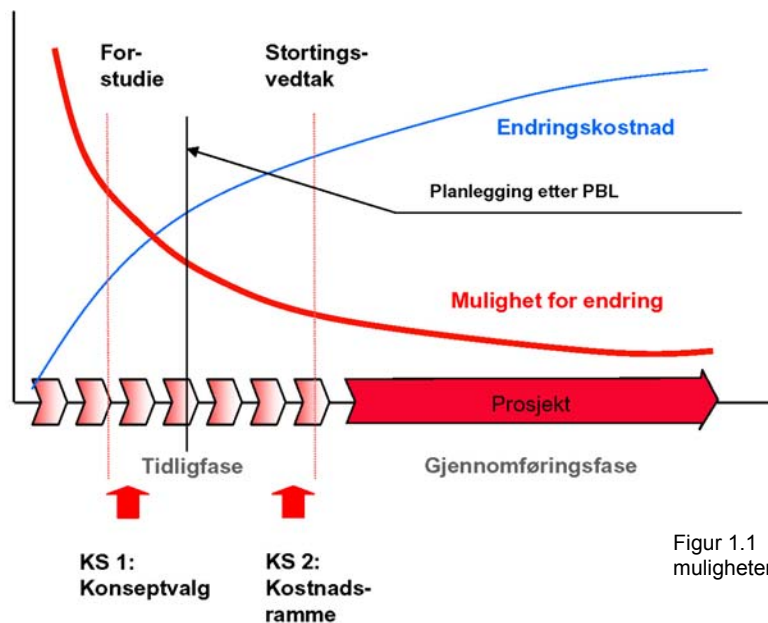
Deltagerliste			
1	Asle Farner	Prosessleder KVV-verksted	
2	Thoralf Otneim	Jernbaneverket	
3	Per Pedersen	Jernbaneverket	
4	Marianne Hvalsmarken	Jernbaneverket	
5	Sigrud Lerud	Jernbaneverket	
6	Per Asmyr	Jernbaneverket	
7	Helge Bontveit	Jernbaneverket	
8	Frode Hjelde	Jernbaneverket	Utredning analyse
9	Arvid Strand	TØI	
10	Gert Myhren	Statens vegvesen region sør	(fungerende) prosjektleder
11	Runar Stustad	Buskerud fylkeskommune	
12	Tore Gilhus	Buskerud fylkeskommune	Planrådgiver
13	Einar Lutro	Samferdselsutvalget i Hordaland	Nestleder
14	Gunnar Hallsteinsen	Ringerike kommune	Miljø- og arealforvaltning
15	Svein Aannestad	Ringerike kommune	Rådmann
16	Hallstein Rødland	Ringerike kommune	
17	Dag Olsen	Bærum kommune	Kommuneplansjef
18	Gerd Eli Berge	Nes kommune	Ordfører
19	Per Berger	Hole kommune	Ordfører
20	Roar Hammerstad	Hole kommune	
21	Torleif Dalseide	Ål kommune	Ordfører
22	Olaug Grønseth Granli	Gol kommune	Ordfører
23	Hallvor Lilleslett	Gol kommune	Varaordfører
24	Hallvard Lilleslett	Hol kommune	Varaordfører
25	Oddvar Grøthe	Hemsedal kommune	
26	Gunn Berit L. Aarvik	Voss kommune	Ordfører
27	Eirik Haga	Vaksdal kommune	Ordfører
28	Tor Egil Buøen	Flå kommune	Ordfører
29	Anders Braaten	Krødsherad komm./Ringerike skogeierlag	
30	Nils Høysæter	Bergen kommune	Byrådsavdeling byutvikling
31	Knut Arne Gurigard	Regionrådet for Hallingdal	Daglig leder
32	Bjørn Kåre Salvesen	Oslo og Omland Friluftsråd	Varaordfører
33	Gjermund Andersen	Norges Naturvernforbund	Daglig leder
34	Marianne Karlsen	Naturvernforbundet i Buskerud	Kontaktpers. for Ringerike og Hole
35	Thomas Nygreen	Natur og Ungdom	
36	Viggo Ree	Norsk Ornitologisk Forening	
37	Fredrik Hildisch	Miljøet i bygda vår	
38	Per Håkon Nervold	Skui Vel	
39	Kjell Arne Engeskaug	Nettbuss Ringerike AS	Trafikksjef
40	Arne Dalen	CargoNet	
41	Haldor Sørli	NAF Buskerud	
42	Ole I. Andersen	Nordre Buskerud politidistrikt	Politioverbetjent
43	Jens Hansen	For Jernbane	Styremedlem
44	Bjørn Christensen	Forum Nye Bergensbanen	
45	Kolbjørn Kværum	Forum Nye Bergensbanen	
46	Olav Auganes	Forum Nye Bergensbanen	
47	Thora Heieraas	Norconsult, sekretær	
48	Olav Lofthus	Norconsult, sekretær	

2 Rammeverk / faglig innledning

2.1 KS1-prosessen (Per Pedersen)

2.1.1 Bakgrunn – Hensikt – Mål for KS1:

- Bedre *styring* av statlige investeringsprosjekter
- Fokus på *tidligfasen* (konsept / kostnader)
- Sikre bedre statlig styring med *planleggingen* og høyere *kvalitet*
- *Uavhengig analyse* av konseptvalget før behandling i Regjeringen
- Sikre at *konseptvalget* undergis *reell politisk styring* (Regjeringen)



Figur 1.1 Konseptvalg gjøres i tidligfase der det er store muligheter for endring, og der endringskostnadene er minst

KS1 skal sikre *fornuftig konseptvalg* på et tidspunkt der det finnes *alternativer*

KS2 skal kvalitetssikre *styringsgrunnlag, kostnadsramme* og *fremdriftsplan* før Stortingsbehandling

2.1.2 Prosjekt som omfattes av KS1:

- Prosjekter med oppstart 2007 - 2008 – 2009: Unntatt KS1-ordningen
- Prosjekter med oppstart i 2010 – 2013: Overgangsordning (noen unntatt)
- Prosjekter med oppstart etter 2013: Alle prosjekter over 500 mill kr i investering skal ha KS1.

2.1.3 Innhold i KS1 med utarbeidelse av konseptvalgutredning (KVU):

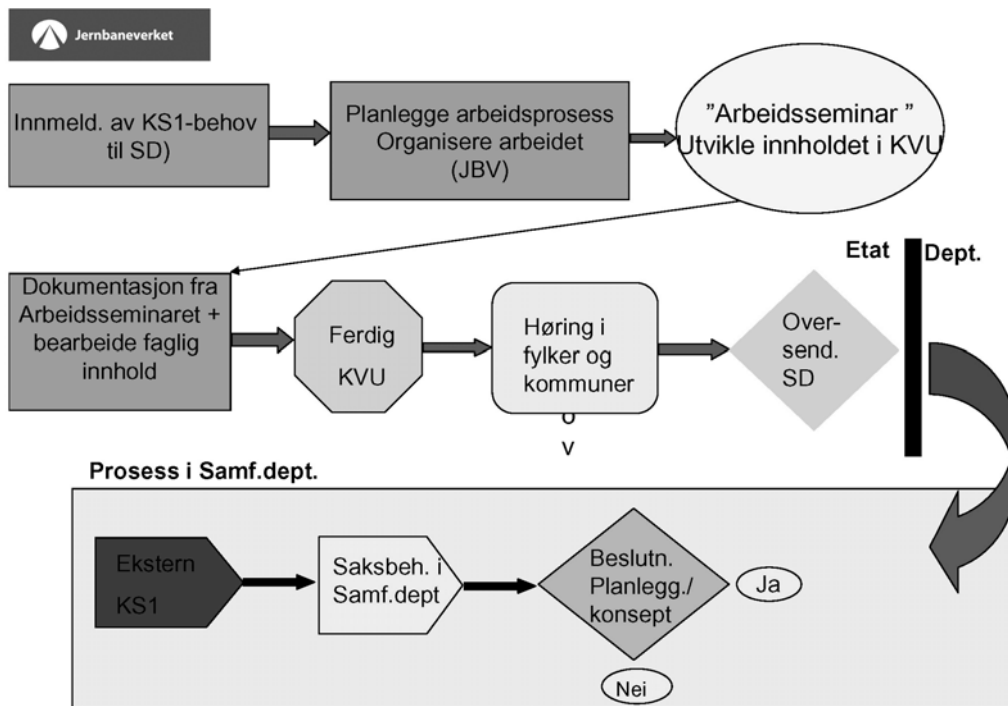
Behov – Strategi – Krav – Konseptanalyse (KVU)

- Situasjonsbeskrivelse (utfordringer)
- Behovsanalyse
- Mål (overordnet strategi)
- Krav (overordnede)
- Alternative konsepter
- Konseptanalyse
- Anbefaling:

Valg av Konsept

Videre planlegging

2.1.4 KS1-prosessen:



Figur 1.2 KS1-prosessen, skjematisk framstilling

2.1.5 Framdrift:

- Prosjekter som skal med i Nasjonal transportplan 2010-2015 må ha ferdig KVV-rapport som leveres til KS1 i februar/mars 2008.
- KS1 må være godkjent senest juni 2008.

2.1.6 Forventninger til deltakerne på "arbeidsseminaret":

- Åpent sinn!
- Faglige innspill basert på kompetanse
- Grundig kartlegging og drøfting av behov
- Bidra til at vi får med alle reelt valgbare konsepter for tiltak
- Ikke ri kjepphester!
- Dette er ikke en omkamp-arena!

2.2 Bakgrunn for Ringeriksbanen (Thoralf Otneim)

2.2.1 Tilbakeblikk

- Første dokumentasjon vi har på planlegging av Ringeriksbanen er fra 1858 – lenge før Bergensbanen var påtenkt
- Senere er ideen tatt opp flere ganger
- Den plan vi har for Ringeriksbanen i dag er et resultat fra hestehandelen i Stortinget 18.juni 1992 (om Lærdalstunnelen):

”Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss – Oslo, med sikte på oppstart i planperioden 1994 - 97. Det legges til grunn at prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer på for eksempel Østfold- og Vestfoldbanen, eller i Intercity-sammenheng. Prosjektet innarbeides og vurderes nærmere i Norsk Jernbaneplan for 1994-97.”

2.2.2 Stortingets vedtak i 2002

Stortingets behandling, St.prp nr. 66, 17.desember 2002:
”Stortinget samtykker i at den videre planlegging av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen tar utgangspunkt i korridor over Åsa”¹

2.2.3 Etter 2002

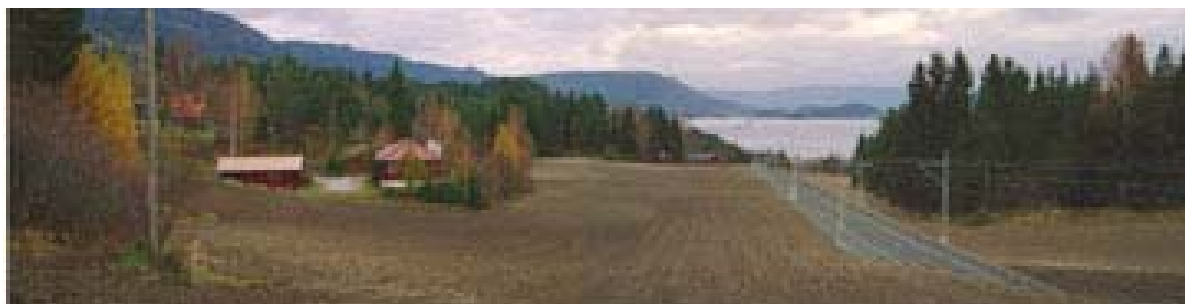
- Siden 2002 har lite skjedd
- Jernbaneverket har hatt mange andre (viktige) prosjekter som er blitt prioritert
- Stortingsvedtaket fra 2002 indikerte at Ringeriksbanen skulle komme i tillegg. Dette har ikke skjedd. Jernbaneverket har ved revisjoner av NTP vært nødt til å vurdere Ringeriksbanen opp mot alle andre prosjekter.
- Vi er nå inne i slutfasen med revisjon av NTP for perioden 2010 – 2019



Figur 1.3 Stortingets vedtak i 2002 om trasé over Åsa

2.2.4 Krav om KS1

- Ringeriksbanen skal gjennomgå KS1 iht. Samferdselsdepartementet sine supplerende retningslinjer for NTP 2010-2019 (11.09.2006).
- Prosjekter som er kommet langt i planleggingen eller er utbedring av eksisterende veg innenfor eksisterende korridor, gis unntak for KS1. Blant disse er *E16 Sandvika-Hønefoss*.



¹”Ut fra det foreliggende utredningsmateriale mener imidlertid Samferdselsdepartementet det ikke vil være samfunnsmessig riktig å realisere prosjektet slik det nå foreligger. En rekke andre jernbaneprosjekter vil måtte prioriteres før det er aktuelt å bygge Ringeriksbanen”. Sakset fra innstillingen til Stortinget fra Samferdselskomitee.:

3 Forventninger til prosessen

Deltakerne ble innledningsvis bedt om å beskrive sine forventninger til prosessen gruppevis. Gruppene var organisert etter interessefelt, og representere hver ulike interessegrupper.

GRUPPE 1: Regional gruppe (fylke-regionalt nivå)	GRUPPE 2: Regional gruppe (plan og beredskap)
<ul style="list-style-type: none"> • Opptre åpne og fordomsfrie i forhold til nye konseptvalg 	<ul style="list-style-type: none"> • Åpne og fordomsfrie i forhold til det som avdekkes på verkested
GRUPPE 3: Jernbanelverket	GRUPPE 4: Hallingdal , Voss og Vaksdal
<ul style="list-style-type: none"> • Å møte engasjerte mennesker som tør å si sin mening samtidig som de er villige til å lytte • At man klarer å se korridoren samlet sett og ikke henger seg opp i Ringeriksbanen 	<ul style="list-style-type: none"> • At det blir fokus på Bergensbanen med Ringeriksbanen som det sentrale bindeledd • Avdekke potensialet for godstransport
GRUPPE 5: Lokale kommuner og interesseorg.	GRUPPE 6: Miljø
<ul style="list-style-type: none"> • Håper å få frem de motsetninger som er avdekket i gruppen • Tenke nytt - være konstruktive 	<ul style="list-style-type: none"> • Åpent sinn – ingen fastlåste meninger • Avdekke hvilke traseer som er fornuftige ut fra befolkningssituasjonen
GRUPPE 7: Transport og næring	GRUPPE 8: For jernbane !!
<ul style="list-style-type: none"> • Avdekke forhold til behov • Komme et skritt videre 	<ul style="list-style-type: none"> • At man kommer videre (ikke kun utreder) • Får satt et trykk på Bergensbanen • Åpent sinn
GRUPPE 9: Veg	
<ul style="list-style-type: none"> • Veg og bane hører sammen 	



4 Behov

4.1 Kartlegging av transportbehov og andre behov – homogene grupper

Oppsummering av **transportbehov**, og **andre behov** relatert til viktigste interessenter. Oppsummeringen er gjort i homogent sammensatte grupper, der gruppeinndelingen gjenspeiler de ulike interessegruppene som deltok på verkstedet.

- Kollektive behov, og særbehov for enkeltinteressenter
- Transportbehov lokalt, regionalt, og nasjonalt
- Andre behov?

GRUPPE 1: Regional gruppe (fylke-regionalt nivå)	
Transportbehov	Andre behov
Persontransport <ul style="list-style-type: none"> - Oslo- Bergen, - Undervegstransport Voss – Gol) og Bergen Hønefoss) - Pendling (Hønefoss-Oslo, Voss- Bergen) - Raskt og effektivt - Miljø - Reiseopplevelses - Konkurransen mellom bil og fly Gods <ul style="list-style-type: none"> - Få varene hjem - Til rett tid - Billig - Miljøvennlig - Avlaste vegene 	<ul style="list-style-type: none"> - Turisme → Opplevelse - Arbeidsplasser - Naturforvaltning (Hardangervidda) - Hindre fraflytting - Rekreasjon - Frisk luft - Flåmsbanen - Rallarvegen
GRUPPE 2: Regional gruppe (plan og beredskap)	
Transportbehov	Andre behov
<ul style="list-style-type: none"> - Nær-, fjern- og mellomdistanse - Person og gods - Arbeids- (kort/lang) og fritidsreiser - Tidsbruk og antall stopp 	<ul style="list-style-type: none"> - Opplevelse/Turisme - Lokalsamfunn - Turistbedrifter - Bevare klima/miljø - Trafikksikkerhet - Unge og eldre uten bil - Store/gode arbeidsregioner
GRUPPE 3: Jernbanelivet	
Transportbehov	Andre behov
Persontrafikk <ul style="list-style-type: none"> - Lokalt - Regionalt - Nasjonalt Gods <ul style="list-style-type: none"> - Regionalt - Nasjonalt - Internasjonalt For: <ul style="list-style-type: none"> - Reiseliv - Arbeidsreiser - Fritid - Næring - Utvikling i korridoren 	<ul style="list-style-type: none"> - Miljøvennlig transport - Tidseffektiv transport - Kostnadseffektiv transport - Regional utvikling - Trafikksikkerhet - Forutsigbarhet/Fremkommelighet - Naturopplevelse - Reiseopplevelse - Utvidet arbeidsmarked - Lokalmiljø - Bedre konkurransevne for næringslivet

GRUPPE 4: Hallingdal , Voss og Vaksdal	
Transportbehov	Andre behov
<ul style="list-style-type: none"> - Pendling - Reiseliv - Oslo-Bergen - Arbeidsreise - Opplevelse - Gods (Oslo-Bergen, halvlang?) - Folketallsutvikling - Miljø - Mindre press på arealer i sentrale strøk - Trafikksikkerhet 	
GRUPPE 5: Lokale kommuner og interesseorganisasjoner	
Transportbehov	Andre behov
<ul style="list-style-type: none"> - Behov (Person og gods) - Fjern – Lokal - Dagpendling - Turisme - Vekstområder i Buskerud - Effektivitet - Natur/miljø 	<ul style="list-style-type: none"> - Regional utvikling - Befolkning - Fleksibilitet
GRUPPE 6: Miljø	
Transportbehov	Andre behov
<p>Persontransport</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pendling (tidskritisk) - Turisme (god tid) - Hytteturer(stress) - Lokal/regional langdistansetransport <p>Godstransport</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ofte mindre tidskritisk, men forutsigbarhet/presisjon - Kostnad - Energibruk 	<ul style="list-style-type: none"> - Økosystem i balanse - Kulturlandskap - Friluftsliv - Nordre Tyrifjorden (RAMSAR) Artsmangfold og naturtyper - Ringerike – unikt landskap - Redusere energibruk - Kulturminnevern - Bomiljø (støy, sikker lokaltransport, estetikk) - Sikkerhet (Trafikksikkerhet, samf.sikkerhet)
GRUPPE 7: Transport og næring	
Transportbehov	Andre behov
<ul style="list-style-type: none"> - Totalt transportbehov Oslo - Bergen - Persontransport <ul style="list-style-type: none"> - Pendling/arbeidsreiser - Fritid - Reiseliv/turisme - Godstransport <ul style="list-style-type: none"> - Langtransport - Distribusjon - Industri - Transportlengde <ul style="list-style-type: none"> - Lokalt/regionalt/nasjonalt/internasjonalt - Tid/opplevelse - Frekvens - Regularitet/punktlighet - Pris - Miljø 	<ul style="list-style-type: none"> - Utsyn - Lokalt næringsliv - Bedre samspill veg/bane - Regional utvikling (CO2 utslipp) - Redusere ulykker - Rasjonell arealbruk

GRUPPE 8: For jernbane!	
Transportbehov	Andre behov
<ul style="list-style-type: none"> - Gods - Persontransport - Fritid/reiseliv - Arbeidsreiser - Miljø/bosetting 	<ul style="list-style-type: none"> - Pendling - Trafikkavvikling (luft, utslipp) - Reiseliv - Utviklingspotensialer - Ulykker
GRUPPE 9: Veg	
Transportbehov	Andre behov
<ul style="list-style-type: none"> - Arbeidsreiser - Fritidsreiser - Godstransport - Lokal, regional og nasjonal transport, - Avlaste veger og begrense flytrafikk <ul style="list-style-type: none"> - Trafikksikkerhet - Miljø - Helse - Tid 	<ul style="list-style-type: none"> - Ta vare på omgivelsene (natur og bomiljø) - Virksomhetsbehov (turisme, transportører) - Tilrettelegging for gods og personer

4.2 Vurdering av *viktigste* behov – sammensatte grupper/interesser

Utstillingsvandring: Forsamlingen ble delt inn i nye grupper - blandet på tvers av interessefelt – der hvert bord skulle trekke frem de viktigste behov.

4.2.1 Viktigste transportbehov

BORD 1: Transportbehov	BORD 2: Transportbehov												
Gods: Oslo – Bergen, Drammen - Bergen Person: Regionalt, Lokalt, Fjerntrafikk Oslo-Bergen: - Realisert reisetid - Økt kapasitet Regionalt <ul style="list-style-type: none"> - Vekst - Bedre kommunikasjoner i Oslo-området Utvikling av gods - Mer gods på bane	Godstransport fra veg til bane Arbeidsreiser <ul style="list-style-type: none"> - Dagpendling - Hønefoss – Oslo - Voss – Bergen Motsetning hurtig- langsom reise Mellomdistanse Oslo-Bergen til Gol/Geilo - turistbedrifter Mellomdistanse dagpendling Gol/Geilo til Oslo/Bergen												
BORD 3: Transportbehov	BORD 4: Transportbehov												
Kort reisetid Stoppemønster Frekvens Forutsigbarhet Korrespondanse Gods/person (lokalt, regionalt, regionalt, internasjonalt)	Miljøvennlig transport <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Oslo - Bergen</th> <th>Oslo-Geilo, Geilo-Bergen</th> <th>Oslo-Hønef., Bergen-Voss</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Person</td> <td>Pri. 1</td> <td>Pri 2</td> <td>Pri. 1</td> </tr> <tr> <td>Gods</td> <td>Pri. 1</td> <td>Pri 2</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		Oslo - Bergen	Oslo-Geilo, Geilo-Bergen	Oslo-Hønef., Bergen-Voss	Person	Pri. 1	Pri 2	Pri. 1	Gods	Pri. 1	Pri 2	-
	Oslo - Bergen	Oslo-Geilo, Geilo-Bergen	Oslo-Hønef., Bergen-Voss										
Person	Pri. 1	Pri 2	Pri. 1										
Gods	Pri. 1	Pri 2	-										
BORD 8: Transportbehov													
Gods Reiseliv Tid/frekvens (både person og gods) Pendling/Bosetting													

4.2.2 Viktigste andre behov

BORD 3: Andre behov	BORD 5: Andre behov
Miljø (lokalt og globalt) Energi Trafikksikkerhet Opplevelse Natur/kulturmiljø - Lokale behov	Miljø Trafikksikkerhet Befolkningsknutepunkt Turisme En times arbeidsreise
BORD 6: Andre behov	BORD 7: Andre behov
Regionalutvikling (Bosetting) Trafikksikkerhet Næring/turisme Miljø (overføring av trafikk, reduisering av utslipp)	Ta vare på omgivelsene Næringsutvikling - Turisme - Regional utvikling Regionutvidelse/-integrasjon Miljø Trafikksikkerhet
BORD 8: Andre behov	
Regional utvikling Reiseliv Miljøvennlig transport Trafikkstrygghet og - sikkerhet	

4.2.3 Plenum – gjennomgang, refleksjon og kommentarer omkring behov

Gruppearbeidet om behov ble avsluttet med en kort plenumssesjon der deltakerne kunne utdype synspunkter og komme med kommentarer. Dette synliggjorde ulike interesser og motsetninger.

En stikkordsmessig og tematisk oppsummering av kommentarene:

Miljø, reisemiddelvalg, transportomfang:

- Må redusere transportbehov. Myndighetene må våge å redusere privatbilismen. Avgiftspolitik som fremmer togtransport. "Bil på toget"-løsning.
- Natur- og kulturmiljø er et svært viktig tema i Ringeriksregionen, ikke bare klimaspørsmål
- Transportreduksjon er et eget behov (reduert energibruk)

Regional utvikling, reiseliv mv.:

- Transportutvikling må skje i lys av bærekraftig utvikling. Krever paradigmeskifte og bruk av avgifter. Hallingdalsregionen trenger kortere reisetid. Oslo og Bergen de to største innfallsporene for turisme.
- Avlastingsstrategi - presset på Oslo er veldig stort. Konsentrere befolkningsutvikling rundt kollektive knutepunkter, eksempel Hønefoss/Ringerike og Voss.

Person- og godstrafikk:

- Behov for kryssingsspor på Bergensbanen for å få opp kapasitet for godstransport.
- Lokal persontrafikk Oslo-Ringerike er et viktig behov, ulike syn på hvordan dette kan løses
- Motstridende behov og målkonflikter, eksempel turisten vs. pendleren

Andre kommentarer:

- Øvrige behov kan oppsummeres innenfor fire hovedtema: Regional utvikl, næring/turisme, miljø, trafikksikkerhet
- Behov knyttet til tid, økonomi, og estetikk er de mest sentrale
- Vanskelig å *prioritere* behov – avhengig av ståsted.

5 Mål

5.1 Arbeid med mål

*Hva kan vi oppnå ved å endre transportstrukturen i "korridoren" mellom Oslo og Bergen?
- List opp begrunnelser på hvorfor vi skal endre på dagens situasjon*

Med utgangspunkt i kartlagte behov og diskusjon omkring disse, ble det arbeidet med mål:

1. Samfunns mål: Ambisiøse overordnede mål – hva skal vi (samfunnet) oppnå?
2. Effektmål: Beslutningstakernes mål for sin aktivitet for å kunne nå disse ambisjonene

Måldiskusjonen ble gjennomført gruppevis med nye, blandede grupper. Mål for de to nivåene ble skrevet på lapper i to ulike farger, for så å bli hengt opp på vegg-avis i felles plenumsrunde.



5.2 Alle målformuleringer

Dette er alt tilfang fra gruppene gjengitt direkte (sortert alfabetisk):

MÅL	
Arealeffektiv transport	Kommune og fylkesplaner tilpasses
Arealutvikling	kollektivutbygging
Bedre estetikk	Kortere reisetid
Bedre fordeling luft, veg, bane	Kostnadseffektiv transport
Bedre fremkommelighet	Legge til rette for næringslivet
Bedre kollektivtilbud	Mer gods på bane
Bedre luftkvalitet	Mer intermodal person og godstransport
Bedre miljøregnskap	Miljøvennlig transport
Bedre regional utvikling	Minimere klimagassutslipp
Bedre regionalt samarbeid	Minimere støy
Bedre samordning av kollektivtrafikk	Nullvisjon (ulykker)
Bedre turisttilgjengelighet Hallingdal og Hardangervidda	Punktlighet
Bedring av miljø	Påvirke etterspørselsmønsteret mer kollektiv mindre privat
Bevare globale og lokale bo- og naturmiljøer (verdensarv)	Redusere barriereeffekter
Bevare natur og kultur	Redusere bilbruk i sentrale strøk
Bevare sårbare og verdifulle naturområder	Redusere inter- og intraregionale reisetider
Bevare tradisjonelt kulturlandskap	Redusere transportbehovet
Fornuftig arealutvikling	Redusere utslipp
Fra vei til bane (fra luft også)	Redusert totalt energiforbruk
Frekvens og korrespondanse	Riktig pris
Fremme avlastningsstrategi for Oslo/Bergen	Samfunnsøkonomisk bærekraftig transport
Fremme folkehelse gjennom reiseliv i fjellregionen	Statlig regulering av kollektive løsninger
Fremme reiseliv	Tidseffektiv transport
Færre drepte og skadde i trafikken	Universell utforming
Færre ulykker	Velfungerende infrastruktur
God samfunnsøkonomi	Velfungerende infrastruktur
Hindre nedbygging av dyrka mark	Øke andel miljøvennlig transport
Holdningsendringer i opinionen	Øke kapasitet for mer gods på bane
Hyppe avganger (overganger)	Økt andel kollektivtransport
Knutepunktutvikling	Økt kapasitet og kvalitet på bane
	Økt sikkerhet (for alle transportmidler)
	Økt trafikksikkerhet

5.3 Mål – veggavis

Gruppenes forslag til mål ble grovsortert tematisk i plenum, og opphengt på en veggavis.



5.4 Mål – ytterligere bearbeidet og sortert

Grovsorteringen av mål i plenum på veggavis ble i etterkant bearbeidet videre av sekretariatet. I bearbeidingen er like, og relativt like mål tatt bort. Den bearbeidede versjonen ble ikke kommentert av deltakerne på verkstedet.

Ved bearbeiding ble *bærekraftig utvikling* flyttet opp som et overordnet og altovergripende mål. Videre ble målene sortert under fem hovedtema eller "søyler" med sammenheng og glidende overgang: mål som gjelder 1) Regional utvikling, 2) Økonomi, 3) Transport, 4) Miljø, og 5) Helse/sikkerhet. Skillet mellom samfunns mål (gule) og effektmål (grønne) er ikke entydig.

Bærekraftig utvikling															
Regional utvikling			Økonomi			Transport				Miljø			Helse/sikkerhet		
	Bedre regional utvikling			God samfunns-økonomi		Velfungerende infrastruktur		Redusere transport-behovet		Bevare natur og kultur	Bedring av miljø	Minimere (reduere) klimagass-utslipp	Universell utforming	Økt sikkerhet	
Arealutvikling	Knutepunkt-utvikling	Legge til rette for næringslivet		Samfunnsøkonomisk bærekraftig transport	Arealeffektiv transport	Kostnads-effektiv transport	Tidseffektiv transport	Miljøvennlig transport	Redusert totalt energiforbruk	Holdnings- endringer i opinionen	Bevare globale og lokale bo- og naturmiljøer	Bevare sårbare og verdifulle naturområder	Bevare tradisjonelt kulturlandskap	Bedre estetikk	Økt trafikksikkerhet
Fremme avlastningsstrategi for Oslo/Bergen	Kommune og fylkesplaner tilpasses kollektivtrafikk	Fremme reiseliv	Bedre turist-tilgjengelighet (Hallingdal og Hardangerv.)			Mer intermodal person- og godstransport	Fra veg til bane (fra luft også)	Økt kapasitet og kvalitet på bane	Statlig regulering av kollektive løsninger	Påvirke etterspørsels-mønsteret (mer kollektiv - mindre privat)	Bedre fordeling mellom veg, bane og luft	Redusere bilbruk i sentrale strøk	Hindre nedbygging av dyrka mark	Fremme folkehelse gjennom reiseliv i fjellregionen	Nullvisjonen
	Bedre regional samarbeid						Mer gods på bane	Økt andel kollektiv-transport	Bedre kollektivtilbud		Bedre miljøregnskap				Færre ulykker
		Redusere inter- og intramodale reisetider	Kortere reisetid	Riktig pris	Punktlighet	Bedre fremkommelig- het		Frekvens og korrespon- dance	Hyppige avganger (overganger)		Bedre luftkvalitet	Minimere støy	Redusere barriere- effekter		Færre drepte og skadde i trafikken

6 Konsepter

6.1 Konseptutvikling i fire steg

Konseptutvikling, det vil si utvikling av alternative "hovedgrep" for å nå kartlagte mål, ble gjennomført med blandede grupper etter en 4 stegsmodell:

1. Hvordan kan behovene innfries og målene nåes mest mulig ved å redusere behovet for transport, dvs. uten å belaste infrastrukturen?
2. Hvordan kan behovene innfries og målene nåes gjennom mer effektiv bruk av dagens infrastruktur?
3. Hvordan kan behovene innfries og målene nåes gjennom små og færrest mulige ombyggingstiltak? (Rammen er vedtatt NTP og årlige bevilgninger)
4. Hvordan kan ny infrastruktur være for å bli et hovedbidrag til at behovene innfries og målene nåes? (Gruppen gies ingen rammer)

Denne stegvise tilnærmingen er valgt for å sikre en grunnleggende gjennomgang og tenking omkring alle muligheter, og ikke bare fokusere på de store investeringstiltakene som gjerne er utgangspunkt for prosjektideen.

6.2 Steg 1: Hvordan oppnå mål ved å redusere behovet for transport?

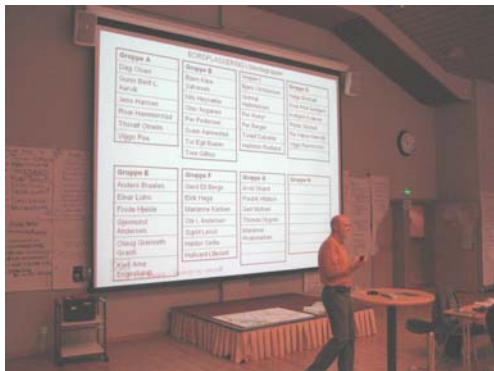
Gruppene fikk i oppdrag å presentere sitt konsept for Steg 1: Tiltak for å redusere behovet for transport, dvs. uten å belaste infrastruktur. Konseptene er oppsummert slik:

Gruppe A	Gruppe B
<p>Passasjerer</p> <ul style="list-style-type: none">- Dirigering av arbeidsplasser til steder med mye arbeidskraft (virkemidler: avgifter, skatterabatter kan man subsidiere)- Rushtidsavgift- Streng arealdisponering (konsentrerte boligstrøk)- Ikke skattetrekk av reiseutgifter- Skatt på reiser- Lett overgang- Ingen turistpropaganda <p>Gods</p> <ul style="list-style-type: none">- Stimulere til lokalproduksjon- Transportavgifter- Tollbarrierer	<p>Transportbehov</p> <ul style="list-style-type: none">- Balansert utvikling bolig- arbeid reise- Service- Prising- Balanse mellom transportmidlene <p>Valg av transportmiddel</p> <ul style="list-style-type: none">- Punktlighet- Pris- Hyppighet- Reisetid- Komfort- Tilrettelegge overgang

Gruppe C	Gruppe D
<ul style="list-style-type: none"> - Produsere varene der markedet er - Kortere ferie - Høyere avgift på transport (drivstoff, bilavgifter) - Tiltak for å redusere kjøpekraft - Fremme sentralisering - Arealplanlegging (ATP) - Mer bruk av IKT teknologi - Bedre kollektivtilbud - Større andel av budsjettet til bane og mindre på vei (50/50) - Miljøavgifter på flyreiser - 4 timer Bergen – Oslo - Bedre veger - Nye kryssningsspor - Bygge Ringeriksbanen 	<ul style="list-style-type: none"> - Tiltak som påvirker behovet: - Arealpolitikk - Teknisk utvikling IT - Transportpris (endring) - Smarte lokale løsninger - Reisetid/regularitet - Bedre kollektivtilbud - Komfort, stoppmønster - Samordning – overgangsordninger - Informasjon - Holdninger påvirkning - Parkering <p>Løsninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedre togtilbud (Fleksibilitet, kunden i fokus) - Tilbringertjenester - "Vøgne" (regiontog med stive ruter)
Gruppe E	Gruppe F
<ul style="list-style-type: none"> - Mer bruk av hjemmekontor - Samlokalisering av bo og arbeidsplasser - Barnehageplasser lokalt der folk bor - Kampanje for kollektivtransportørene ovenfor næringslivet - Redusere bilgodtgjørelsen - Parkeringsrestriksjoner - Påvirke valg av transportmidler (vegprising, avgiftspolitik, høyere bensinavgifter, subsidiere kollektivtransport) - Økt tilgjengelighet (Frekvenser og punktlighet) 	<p>Transportmiddelvalg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kollektivtrafikk (frekvens, regularitet, pris) - Valg veg – bane (reisetid og komfort) - Restriksjoner på vegtrafikk - Senket hastighet - Avgiftsøkning gods på veg - Ny e16 med to felt samt kollektivfelt på veg - Vegprising/Køprising i Oslo og Bergen - Bilettsamordning/takstsamarbeid - Lengre kryssningsspor - Gratis buss til større kjøpesentra - Innfartsparkering <p>Transportbehov</p> <ul style="list-style-type: none"> - felleskjøring/kompiskjøring i sambruksfelt - Gang- og sykkelveger(- Bedre styrt arealplanlegging (interkommunalt sentralisert eksempel plassering av kjøpesentra) - Legge konferanser til steder med god kollektivdekning - Holdningsendring konsumreduksjon
Gruppe G	
<p>Pisk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Økt bensinpris - Parkeringspolitikk (restriksjoner) - Vegprising - Stoppe vegutbygging - Personlig klimavote - Transportavgift på varer <p>Nytenkning:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Videokonferanse - Hjemmekontor - ATP, arealpolitikk - Felles takstsystemer - Nei til EU (direktiver om fri flyt) - Redusert kjøpepress/kjøpekraft 	<p>Gulrot:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Samordning kollektivtransporten - Økonomiske incentiver <ul style="list-style-type: none"> - skattepolitikk, (månedskort fra arbeidsgiver) - Godskrive kollektivreiser som arbeidstid - Sykkelparkering - Informasjon om kollektivtilbudet

6.3 Steg 2: Hvordan oppnå mål ved mer effektiv bruk av dagens infrastruktur?

Gruppene fikk i oppdrag å presentere sitt konsept for Steg 2: mer effektiv bruk av dagens infrastruktur. Konseptene er oppsummert slik:

Gruppe A	Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> - Kun godstog på Bergensbanen - Færre sitteplasser i lokaltog - Lengre tog - Stimulere kameratkjøring (gratis passering ved full bil) - Flere minibussruter - Matebusser/overgang - Bedre parkering ved innfartsveger - Fulle biler kan kjøre kollektivfelt 	<ul style="list-style-type: none"> - Flere lengre krysningsspor - Reisestandard (komfort, frekvens, pris, info mv)
Gruppe C	Gruppe D
<ul style="list-style-type: none"> - Stive ruter - Rushtidsavgift - Bedre samarbeid mellom transportørene - Bedre vedlikehold av veg/bane "Jaguar på stølsveg" - Billettpriser - Konkurransesutsetting av persontrafikk 	<ul style="list-style-type: none"> - Ringerike – Oslo <ul style="list-style-type: none"> - Flere ekspressbuss - Lokale tog Hønefoss –Oslo - Hallingdal – Oslo <ul style="list-style-type: none"> - Flere tog i helgene - Samordning buss – tog, (overgang, pris, fly, ferje) - Vøgne - Gardermoen – Hønefoss – Hallingdal <ul style="list-style-type: none"> - Samordning buss – tog - Bergen – Hallingdal <ul style="list-style-type: none"> - Flere tog i helgene - Bergen – Oslo <ul style="list-style-type: none"> - Andre tog med høyere kapasitet
Gruppe E	Gruppe F
<ul style="list-style-type: none"> - Omregulering av kjørefelt til kollektivfelt - Reservere enkeltstrekninger for kollektiv og godstransport) - Endre kjernetiden (arbeidslivet) - Rushtidsavgift - Premiering av samkjøring - Prisdifferensiering - Samordning av kollektivtransport 	<ul style="list-style-type: none"> - Korrespondanse - Pris, regularitet, frekvens - Arealplanleggings som bygger opp under knutepunkt - Flere ekspressavganger - Konesjonsvilkår som sikrer "åpne dører" - Lengre tog - Kompiskjøring - Endret prioritet av gods- og persontrafikk inn mot flaskehalsen ved de store byene - Mer fleksibel arbeidstid - Vegprising/Køprising - Alternativ drivstoff (utslippseffektiv)
Gruppe G	
<ul style="list-style-type: none"> - Kun gods på banen - Lengre tog - Redusert hastighet på veg - Kollektivfelt/sambruk - Bildrivstoff - Carpool (bildeling) 7 kameratkjøring - Trafikkstyring - Signalprioritering på veg - Tilfartskontroll - Bedre vedlikehold av eksisterende infrastruktur for veg og bane - Tilsvarende for signalanlegg for bane 	

6.4 Evaluering av konsept steg 1 og 2 - samlet oppsummering

Både etter Steg 1 og Steg 2 ble forsamlingen delt inn i mindre, homogene "aktørgrupper" som gikk rundt og vurderte konseptene for å finne de man synes var best og dårligst. Evalueringsskjema ble fylt ut av hver aktørgruppe:

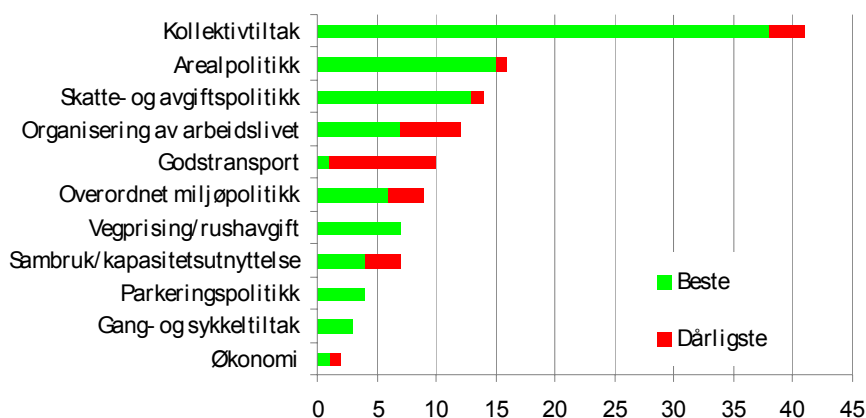
"Anbefales" for hhv. Steg1 og Steg 2

"Frarådes" for hhv Steg1 og Steg 2

6.4.1 Sekretariatets oppsummering

Resultatene er oppsummert av sekretariatet, og presenteres samlet for steg1 og 2 her:

Anbefalte og frarådde tiltak er gruppert i elleve kategorier som vist:



De best likte og anbefalte tiltakene gjelder virkemidler for å øke kollektivtrafikken. Styling av arealpolitikken for å redusere transportbehovet, og flere både "gulrot og pisk"-tiltak i skatte- og avgiftspolitikken, ble også godt mottatt i forsamlingen. Det samme gjelder også rushtidsavgift/vegprising.

Et tiltak som mange frarådde var å reservere Bergensbanen for godstrafikk.

>3	Anbefales, 4 el. flere grupper
2-3	Anbefales, 2-3 grupper
1	Anbefales, 1 gruppe
1	Frarådes, 1 gruppe
2-3	Frarådes, 2-3 grupper
>3	Frarådes, 4 el. Flere grupper

Her vises sekretariatet oppsummering innefor de elleve tiltaksområdene. En fargeskala er brukt for å illustrere hvor mange som har anbefalt/frarådd hvert tiltak.

Kollektivtiltak	
Bedre kollektivtilbud (kvalitet, standard, mv)	Miljø 1, Region Vest 2, Plan, Øst (Ringerike)
Flere lengre kryssningsspor	Øst (Ringerike), Næring, Region vest 2, Miljø 1
Samordning av kollektivtransport	JBV A, JBV B, Region Vest 1, Miljø 1, Hallingdal
Billetsamordning og takstsamarbeid	Næring, Region Vest2, Hallingdal
Fire timer Bergen - Oslo	Region Vest 1, JBV A
Flere ekspressbusser	Miljø 1, Næring, plan
Innfartsparkering	Region Vest 1, Miljø 2, JBV A
Kollektivfelt eller sambruksfelt	Plan, Hallingdal, JBV A
Reisetid/regularitet	Region Vest 1, Hallingdal, Region vest 2
Smarte løsninger lokalt/tilbringertjenester	Miljø 1, Region vest 1, JBV A,
Bedre vedlikehold av eksisterende infrastruktur	Region Vest 2
Lengre tog	Plan
Signalprioritering / Trafikkstyring	Miljø 2
* Ringeriksbanen (Kroksund)	Region Vest 2
Ekspressbuss Oslo - Hønefoss	Region Vest 2
Færre sitteplasser i lokale og regionale tog	JBV A, Plan

Arealpolitikk	
Arealpolitikk	Region Vest 1, Plan
Balansert utvikling	Øst (Ringerike), Næring
Barnehageplasser der folk bor	JBV A, Næring
Bedre styrt arealplanlegging	Miljø 2, Hallingdal
Bo- og næringsutvikling rundt knutepunkt	JBV A og B, Næring
Prioritert arealdisponering	Hallingdal, Miljø 1
Stimulere til lokal produksjon	Region Vest 1 og 2
Fremme sentralisering	Region Vest 1

Organisering av arbeidslivet	
Endre kjernetiden	Miljø 1, Region Vest 1 og 2
IKT-løsninger	JBV A, Miljø 2, Region Vest 2
Drift og vedlikehold av veg og bane	Plan
Hjemmekontor	Hallingdal
Kortere ferie	Region Vest 1, Plan
Dirigere arbeidsplasser	Hallingdal, Region Vest 2

Overordnet miljøpolitikk	
NTP 50/50 veg/bane	Region Vest 2, JBV A
Holdningsendring	Hallingdal
Restriksjoner på vegtrafikk	JBV A
Stoppe kapasitetsøkende vegutbygging	Miljø 2
Bedre vedlikehold på veg og bane	JBV A
Stoppe vegutbygging	Næring, Region Vest, Hallingdal

Gang- og sykkeltiltak	
Gang - og sykkelveger	Miljø 1, Hallingdal
Sykkelparkering	Region Vest 2

Skatte- og avgiftspolitik	
Prispolitikk	Miljø 1, Øst, Region Vest 1
Økt bensinpris	Miljø 1 og 2, JBV B
Ikke skattetrekk på reiseutgifter	JBV A og B
Avgiftsøkninger for gods på veg	JBV B
Påvirke valg av transportmidler / Holdningsendring	Region Vest 1
Redusere kjøpekraft	Plan
Økonomiske incentiver	Plan
Økt bensinpris	Region Vest 1

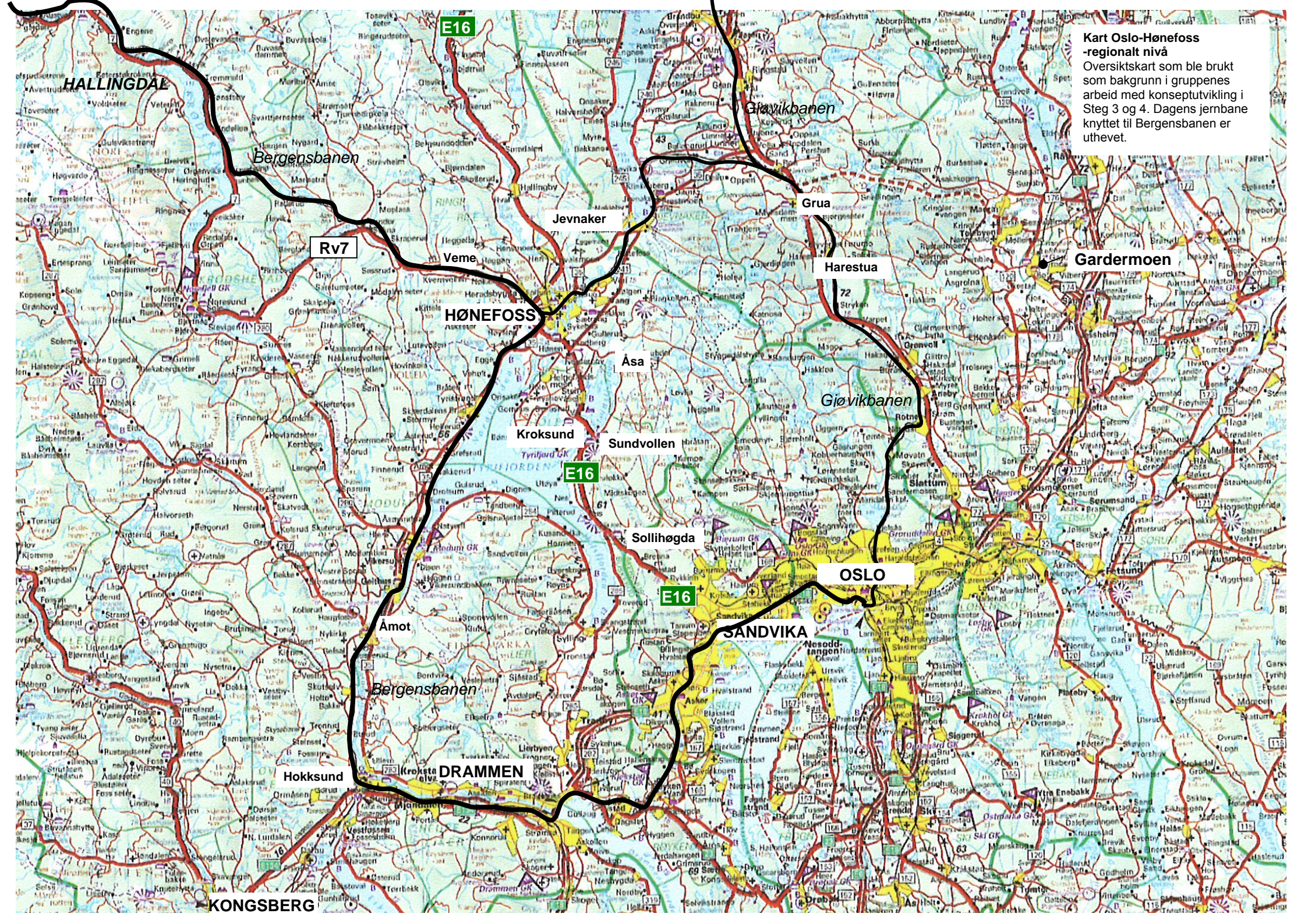
Godstransport	
Gods fra veg til bane	Næring
Kun gods på Bergensbanen	JBV A og B, Region Vest 1, Plan, Øst, Næring, Miljø 2, Hallingdal

Vegprising/rushavgift	
Rushtidsavgift	Region Vest 2, Hallingdal, JBV A og B, Næring
Vegprising og avgifter	Plan, Miljø 1, Hallingdal

Sambruk/kapasitetsutnyttelse	
Kameratkjøring	Hallingdal, Næring, Miljø 1 og 2
Sambruk av kollektivfelt	Miljø 1 og 2, Næring

Parkeringspolitikk	
Parkeringsrestriksjoner	JBV A, Plan, Region Vest 2, Miljø

Økonomi	
Konkurransetsetting av persontrafikk	JBV A
Konkurransetsetting av kollektivtrafikk	Miljø 1



Kart Oslo-Hønefoss-regionalt nivå
Oversiktskart som ble brukt som bakgrunn i gruppens arbeid med konseptutvikling i Steg 3 og 4. Dagens jernbane knyttet til Bergensbanen er uthevet.

Rv7

E16

E16

E16

HALLINGDAL

Bergensbanen

Jevnaker

Veme

HØNEFOSS

Åsa

Kroksund

Sundvollen

Sollihøgda

OSLO

SANDVIKA

Bergensbanen

Hokksund

DRAMMEN

KONGSBERG

Gjøvikbanen

Grua

Harestua

Gardermoen

Gjøvikbanen

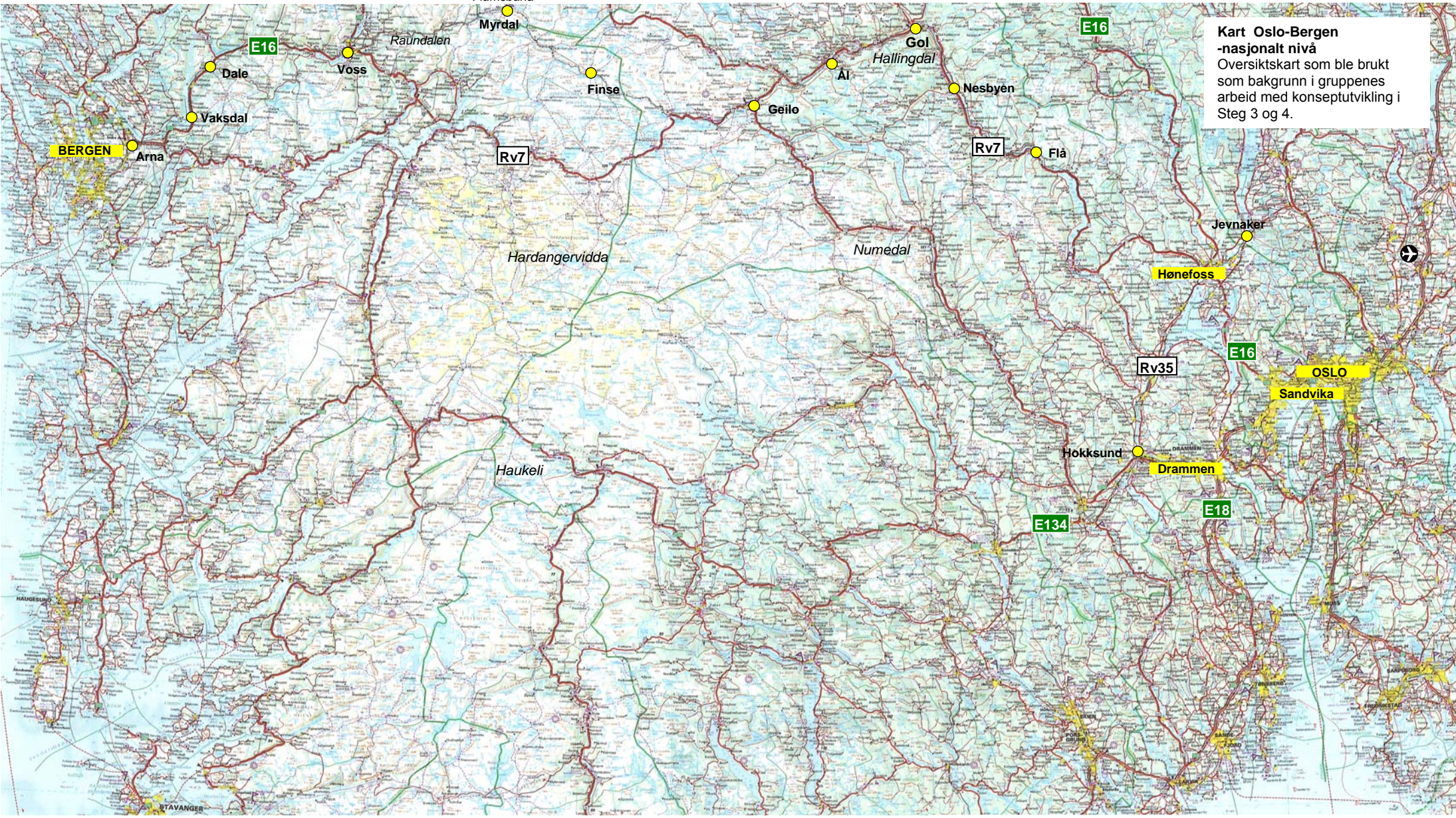
Slattum

Nesoddtangen

Hokksund

DRAMMEN


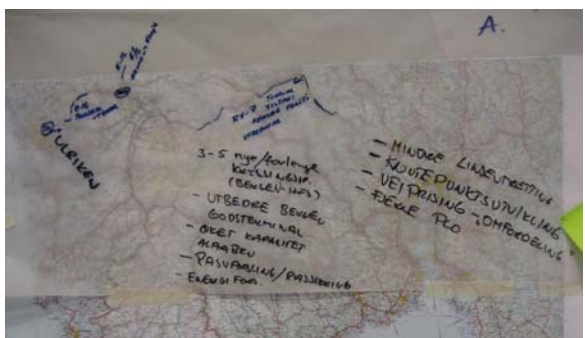
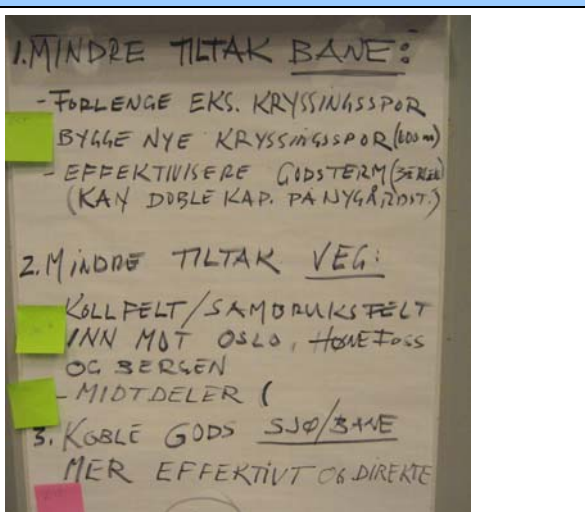
KONGSBERG



**Kart Oslo-Bergen
-nasjonalt nivå**
Oversiktskart som ble brukt
som bakgrunn i gruppens
arbeid med konseptutvikling i
Steg 3 og 4.

6.5 Steg 3: Hvordan oppnå mål gjennom begrensede ombyggingstiltak?

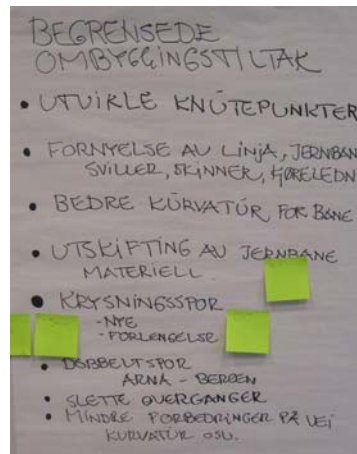
Gruppene (A-G, blanda) fikk i oppdrag å presentere sitt konsept for Steg 3: Begrensede ombyggingstiltak i eksisterende transportsystem. Etter innlagt "caferunde" og besøk til andre grupper underveis, har gruppene oppsummert konseptene sine for Steg 3:

Gruppe A	
<p>Lokalt nivå (kart)</p> <ul style="list-style-type: none">• Rv 7 Hønefoss – Veme• Rv 35 Klekken – Lunner• E16 Sundvollen• E16 utbedring Sollihøgda• Rv 35 parsellvis utredning Hokksund – Vikersund• Forleng 3 kryssningsspor Gjøvikbanen <p>Nasjonalt nivå (kart)</p> <ul style="list-style-type: none">• 3-5 nye/forleng kryssningsspor Bergen – Hønefoss• Utbedre bergen godsterminal• Økt kapasitet Alnabru• Rassvarsling/rassikring• Energisforsyning <p>Bergen</p> <ul style="list-style-type: none">• Dobbelspor Ulriken• Utbedring E16 mellom Trengereid – Dale• E16 gang/sykelveg Skorve - Vinje• Rv 7 – Forbedringstiltak (synlig politi og utbedringsstrekninger)• Mindre linjeutretting• Knutepunktsutvikling• Vegprising/"omfordeling"• Fjerne planoverganger	 
Gruppe B	
<p>Gruppe B (ikke kart)</p> <p>Mindre tiltak for bane</p> <ul style="list-style-type: none">• Bygge nye kryssningsspor (600 m)• Effektivisere godsterminal i Bergen (kan doble kapasiteten på Nygårdstangen) <p>Mindre tiltak veg</p> <ul style="list-style-type: none">• Kollektivfelt/sambruksfelt inn mot Oslo, Bergen og Hønefoss• Midtdeler <p>Koble gods og sjø/bane</p> <ul style="list-style-type: none">• Mer effektivt og direkte	

Gruppe C

Gruppe C (ikke kart)

- Utvikle knutepunkter
- Fornyelse av linja, jernbanesviller, sviller og kjøreledning
- Bedre kurvatur for bane
- Utskifting av jernbanemateriell
- Krysningsspor (nye, forlengelse)
- Dobbeltspor Arna – Bergen
- Slette overganger (fjerne planovergangene)
- Mindre forbedringer på vegkrurvatur



Gruppe D

Gruppe D (ikke kart)

Oslo – Hønefoss:

Jernbane

- Opprustning kontaktledningsanlegg
- Krysningsspor forlengelse på Gjøvikbanen
- Flere krysningsspor mellom Drammen og Hønefoss
- Nedlegging av planoverganger mellom Drammen og Hønefoss, smat linjeutbedringer
- Dobbeltspor Hokksund – gullskogen

Veg

- Trafikksikring E16 Skaret – Sundvollen og Skaret – Lier

Hønefoss – Hallingdal:

Jernbane

- 2 krysningsspor forlengelser (glidende krysning 2 km)
- Nedlegging av planoverganger
- Linjeutretting nedre Hallingdal

Veg

- Mindre ombygging av eksisterende veg Flå – Gol (trafikksikkerhet, Kvisla-stigningene)

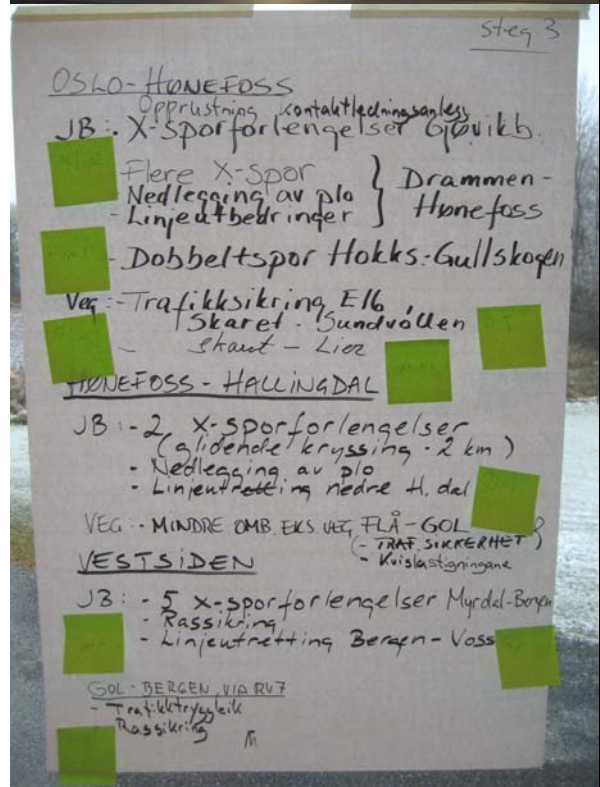
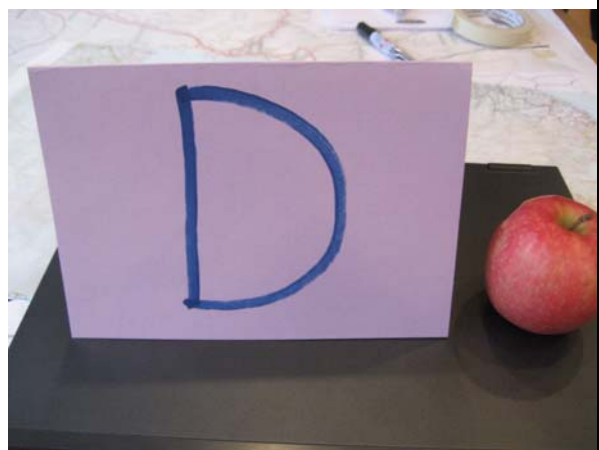
Hallingdal – Bergen:

Jernbane

- 5 krysningsspor forlengelser mellom Myrdal og Bergen
- Rassikring
- Linjeutretting Bergen - Voss

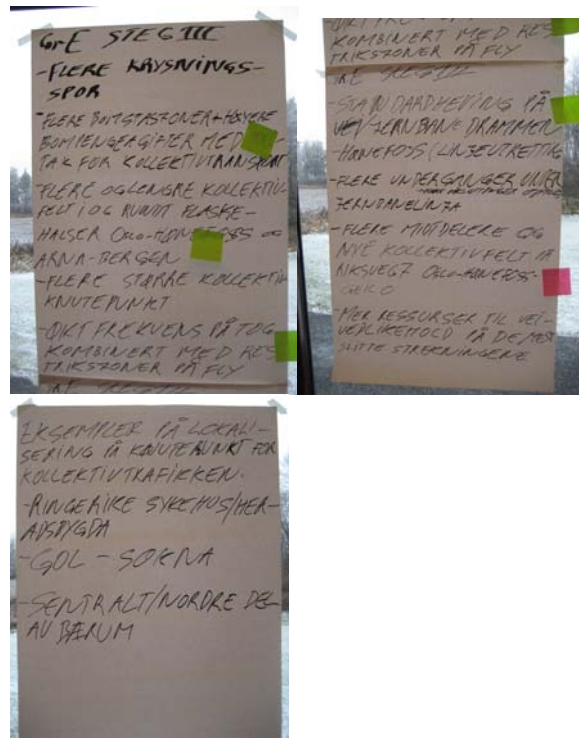
Veg

- Rv 7 Gol – Bergen (trafikksikkerhet, rassikring)



Gruppe E

- Flere kryssningsspor
- Bompengavgifter med fritak for kollektiv transport
- Flere og lengre kollektivfelt i og rundt flaskehals Oslo og Hønefoss og Arna – bergen
- Flere og større kollektivknutepunkt
- Økt frekvens på tog, kombinert med restriksjoner på fly
- Standardheving på jernbane Drammen – Hønefoss (linjeutretting)
- Flere underganger under jernbanelinja (flere målsetninger oppfylles)
- Flere midtdelere og kollektivfelt på Rv 7 Oslo – hønefoss – Geilo
- Mer ressurser til vegvedlikehold på de mest slitte strekningene
- Eksempler på lokalisering på knutepunkt for kollektivtrafikken : Ringerike sykehus/Heradsbygda, Gol – Sokna, Sentral/nordre del av Bærum



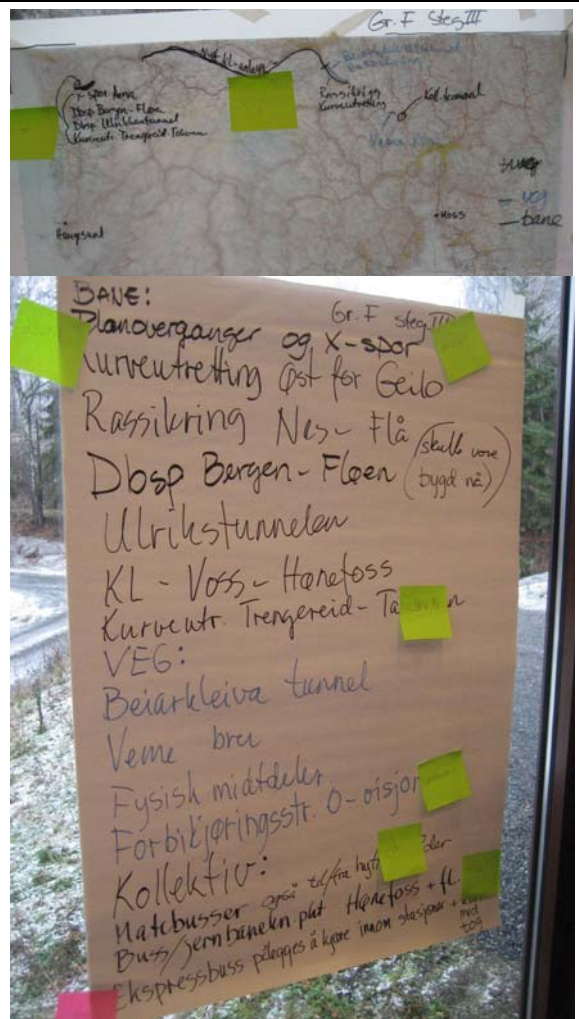
Gruppe F

Jernbane

- Planoverganger og kryssningsspor
- Kurveutretting øst for Geilo
- Rassikring Nes – Flå
- Dobbeltspor Bergen – Fløen
- Ulrikstunnelen
- Kjøreledning Voss – Hønefoss
- Kurveutretting Trengereid – takvam

Veg

- Beiarkleiva tunnel
- Veme bru
- Fysisk midtdeler
- Forbikjøringsstrekninger (nullvisjonen)
- Kollektiv – matebusser til /fra hytteområder
- Buss/bane knutepunkt Hønefoss pluss flere
- Ekspressbuss pålegges å kjøre innom stasjoner pluss korenspondanse med toget



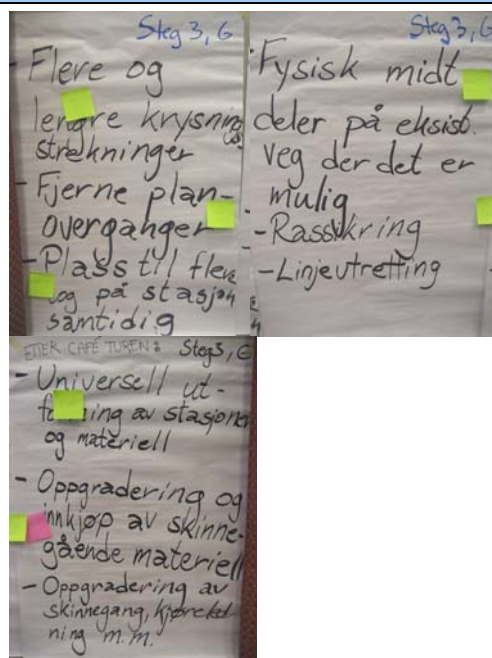
Gruppe G

Gruppe G (ikke kart)

Flere og lengre krysningsstrekninger
Fjerne planoverganger
Plass til flere tog på stasjonen samtidig
Fysisk midtdeler på eksisterende veg der dette er mulig
Rassikring
Linjeutretting

Etter "cafebesøk" til de andre gruppene:

- Universell utforming av stasjoner og materiell
- Oppgradering og innkjøp av skinnegående materiell
- Oppgradering av skinnegang, kjøreledning med mer



6.6 Steg 4: Hvordan oppnå mål ved større ombygginger eller ny trase?

Før siste steg i konseptutviklingen ble deltakerne omgruppert til fem tverrfaglige grupper (1-5)
Hver gruppe fikk tildelt et **fokusområde**:

- 1) HELE KORRIDOREN OSLO – BERGEN (gruppe 1 og 3)
- 2) REGION ØST/RINGERIKE (gruppe 2 og 4)
- 3) REGION INNLAND (Hallingdal – Voss/Vaksdal) (gruppe 5)

Gruppene fikk i oppdrag å presentere sine konsept for Steg 4 i en plenumsvandring. Følgende oppsummering er basert kart/plansjer og det som ble sagt under gruppens presentasjon (i kursiv).

Gruppe 1 (fokus: HELE KORRIDOREN)	
<p><i>Utgangspunkt:</i> Skal oppnå en fullverdig høyhastighetsbane (250 km/t +) mellom Oslo og Bergen. Vil satse på <u>etappevis</u> utbygging:</p> <p>Byggetrinn 1</p> <ul style="list-style-type: none">• Høyhastighet Ringeriksbanen (Hønefoss-Sandvika-Oslo)• Høyhastighet i vest (Voss-Bergen) <p><i>Begynne i de folkerike endene, utvikle flerkjernestruktur, regioner rundt Oslo og Bergen. Minimalt med stasjoner: kun Sandvika mellom Oslo og Hønefoss. Tilsvarende få mellom Voss og Bergen.</i></p> <p>Byggetrinn 2</p> <ul style="list-style-type: none">• Opprusting eksisterende banetrase mellom Voss og Hønefoss (kryssingsspor hver 10 km?) <p><i>I første omgang effektivisering av mellomliggende strekning med flere nye kryssingsspor > gir mulighet for å prioritere gjennomgang for høyhastighetstogene på eksisterende bane inntil videre > kan da også utvikle flere "togprodukter" både for person- og godstrafikk</i></p> <p>Byggetrinn 3</p> <ul style="list-style-type: none">• Høyhastighetsbane for <i>hele</i> strekningen Oslo-Bergen <p><i>Fullverdig høyhastighetsbane (250 km/t+) også mellom Hønefoss og Voss. Har ikke tatt stilling til trase (parallellt eller via Numedal). Bør trolig være innom knutepunktene Gol og Geilo.</i></p> <hr/> <p>Svar fra gruppa på kommentarer/spørsmål fra plenum:</p> <ul style="list-style-type: none">> Grappa har ikke vurdert vegtiltak, eller konsept basert på f.eks ekspressbusser. (Ikke alternativ til E16 som uansett skal gjennomføres)> Mål å få godstrafikken over på bane.> Færrest mulig stopp et viktig poeng ved høyhastighet> Grappa mener etappevis tilnærming til høyhastighet kan være mer realistisk enn en stor investering" fra A til B" <p>Synspunkter/kommentarer fra enkelt deltakere i plenum:</p> <ul style="list-style-type: none">> Burde gått bredere ut med alternativ satsing til jernbane> For mye "luftslott". Økonomiske realiteter tilsier at vi ikke kan forvente å få realisert parallelle baner> Tvil om det er mulig å få høy hastighet på "svingete" trase mellom Sandvika og Hønefoss> Støtter ideen om etappevis utvikling. Ringeriksbanen passer inn.> Må heve oss over snever økonomisk kost/nytte-tenking, da hadde Bergensbanen aldri blitt bygget.> Tror ikke på at høyhastighetsnett kan bygges etappevis, må sattes stort og samlet, og løftes ut av "regimet" som Jernbaneverket står for> Veg/trafiksikkerhet (E16) mellom Sandvika og Hønefoss er viktig. Men, må samtidig følge hovedstrategi om at skinnegående transport skal være bærebjelken i persontransporten i det sentrale Østlandsområdet. Oslo har ikke kapasitet til busser eller flere privatbiler.> Viktig med nasjonal satsing på bane mellom landets største byer	<p>Gr. 1 Steg 4</p> <p>Byggetrinn 1: Høyhastighet Oslo-Sandvika-Hønefoss Bergen-Voss</p> <p>Byggetrinn 2: Opprusting/effektivisering og kryssingsspor Hønefoss-Voss</p> <p>Byggetrinn 3: Fullverdig høyhastighet Oslo-Bergen</p> <p>Gr. 1 Steg 4</p> <p>BERGEN - OSLO</p> <p>Byggetrinn 1: * Høyhastighet Ringeriksbanen (Hønefoss-Sandvika-Oslo) * " " - Bergen-Voss</p> <p>Byggetrinn 2: * Opprusting av eksisterende trase mellom Voss - Hønefoss (X-spor hvert 10km)</p> <p>Byggetrinn 3: * Høyhastighetsbane Voss-Hønefoss? for hele strekningen Oslo-Bergen</p> <p>Byggetrinn 1: Høyhastighet Oslo-Sandvika-Hønefoss</p>

Gruppe 3 (fokus: HELE KORRIDOREN)

Høgfart-alternativ

- Kombi (se kart)
- Haukeli-banen
- Numedal

Utgangspunkt framtidig løsning:

Ringeriksbanen må ses/vurderes i forhold til ny høyhastighetsutredning inkl. alternative traseer over Haukeli eller Numedal (se kart)

"Null"-alternativ

- Krøderbanen
- Utvikle vegnettet (E16, Rv7, og E18)

Nullalternativet må på plass først > småjusteringer på dagens bane + vurdere nye Krøderbanen.

Mellom-alternativ

- Forum Nye Bergensbanen sitt forslag
- Bergen-Voss-Hønefoss-Oslo + tilbr. Drammen-Hønefoss

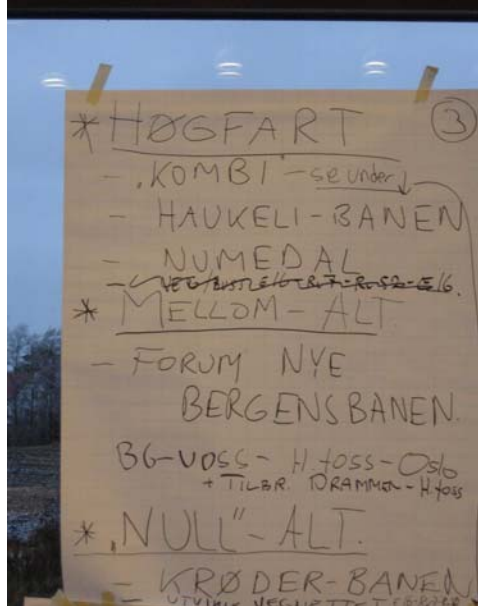
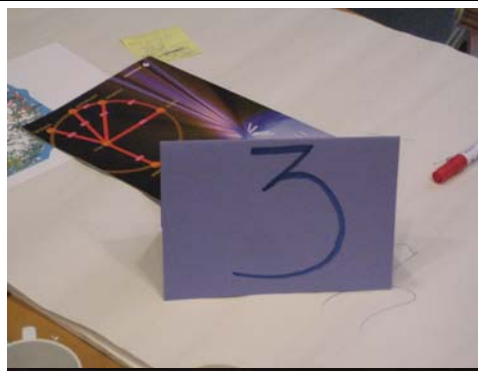
Transportkonsept (røde/svarte streker på kart). Underveistraffikk bane + lyntog Oslo-Bergen. Dagens tog er et regiontog, kan gjerne fortsette å gå med stopp på alle stasjoner. Så: bygge parallelt lyntog med kun noen få stoppesteder > Utvikle knutepunkter med overgang mellom regiontog og lyntog. Godstog går på gammel skinnegang. Etappevis utbygging er mulig.

Svar fra gruppa på kommentarer/spørsmål fra plenum:

- > Fokus på fleksible togtilbud for å få reell konkurranse med bil.
- > Hadelandsbanen knyttes til
- > Passasjergrunnlag/økonomi/reisetid min tilsier at Ringeriksbanen (Sandvika-Hønefoss) uansett er lønnsom.
- > I tråd med demping av privatbilisme
- > Fokus på FNB- mellomalternativ på eksisterende bane for konkurranse med fly: 7 mrd > 4,5 timer Oslo-Bergen, 20 mrd > 3,5 timer Oslo-Bergen

Synspunkter/kommentarer fra enkelt deltakere i plenum:

- > Burde gått bredere ut med alternative traseer, uten å låse til Hallingdal.
- > Lite realistisk med to banestrekninger. I tvil om passasjergrunnlaget.
- > Uklart om Ringeriksbanen her kan inngå i høyhastighetssatsing



Gruppe 2 (fokus: REGION ØST/RINGERIKE)

Konsept I: Vegkonseptet

- Satse på veg
- 4-felts E16 der to felt reserveres til kollektivtrafikk/samkjøring
- Forutsetter kollektivfelt Oslo-Sandvika

Firefelts E16 må gjennomføres (inkl bedre kollektivløsning Sandvika-Oslo), men er ikke noe godt konsept alene. > Jernbanealternativer

Konsept II: Nittedalsbanen

- Fordel for godstransporten
- Forbindelse nordover (Gjøvikbanen)
- Jevnaker-Hønefoss
- Ringbane (lokaltoget): OsloS-Nittedal-Harestua-Jevnaker-Hønefoss-Vikersund-Hokksund-Drammen-OsloS.

Dobbeltspor Oslo-Harestua, enkeltspor videre til Hønefoss (kan diskuteres). 7-9 km tunnel fra Alnabru til Nittedal, korte tunneler gjennom Nittedal, ny tunnel 8-9 km til Jevnaker > bidrar til å "vekke" Gjøvikbanen. Gir tilfredsstillende tilbud for Hønefoss > Gir "ringbane" løsning. Bergensbanen vil ikke bruke så mye lenger tid enn via Ringeriksbanen. Stor fordel for godstrafikken (små høydeforskjeller). På sikt også mulig med ring rundt Mjøsa.

Konsept III: Korteste banelinje Oslo-Hønefoss

- Lang tunnel
- Dobbeltspor
- Beholder eksisterende bane om Drammen og Hokksund > muliggjør ringbane
- Kan avlaste godstransport på veg ved tilknytning til Alnabru

Rundt 20 km lange, direkte tunneler fra Skøyen/Lysaker til Hønefoss. Dyrt, og kanskje lite realistisk. Gir mulig ringbaneopplegg for lokaltrafikk.

Konsept IV: Nye Krøderbanen

- Følger eksisterende bane Oslo-Drammen-Hokksund-Nesten til Vikersund.
- Fra sør i Vikersund i ny trase til Haversting-tunnelen, der det blir kobling til eksisterende Bergensbane

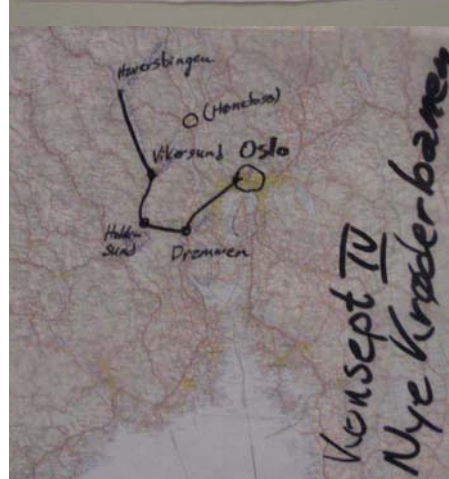
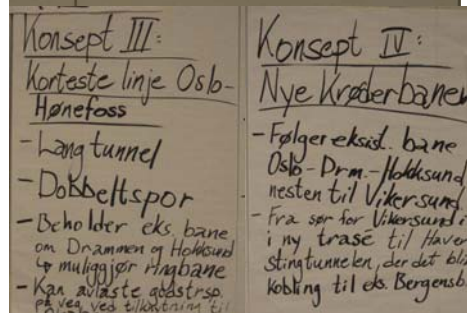
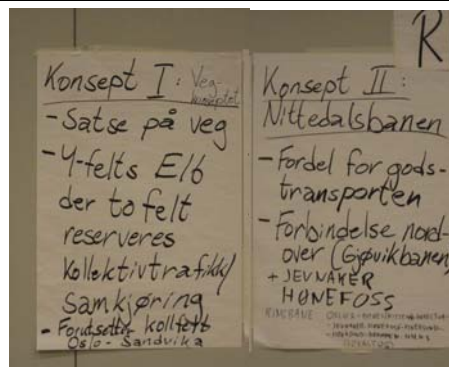
Via Drammen for å få med masse lokaltrafikk, tar av ved Vikersund til Haversting. Antar 1t og 15 min med lokaltoget fra Hønefoss til Oslo, mulig ned mot en time med noen flere utbedringer.

Svar fra gruppa på kommentarer/spørsmål fra plenum:

> E16 må utbedres uansett (kanskje ikke firefelt hele vegen S-H).
> Nittedalsalt: kombinert togtilbud lyntog/lokaltoget. Lyntog: ett stopp mellom Oslo og Hønefoss, lokaltoget: ca 4 stopp.

Synspunkter/kommentarer fra enkelt deltakere i plenum:

> Krøderalt: Tvil om mulig å komme H-Oslo på en time
> Miljø/bereidskap/rømning: Problem med direkte linje dersom det må bygges veg gjennom marka (umulig)
> Krøderalt. dårlig alternativ for Ringerike.



Gruppe 4 (fokus: REGION ØST/RINGERIKE)

Alt 1: Bane i vedtatt trase Sandvika-Hønefoss (Åsa)

Fordeler:

- Får med aksene Oslo-Sandvika
- Lokalmiljø Hole
- Bygger opp under høyhastighetsbane
- Regional utvikling Ringerike-region

Ulemper:

- Hønefoss nord: mange eiendommer berøres
- Grunnvann/Ståvivann

Kommer ikke utenom denne fordi det er her kundene er (får med aksene Oslo-Sandvika, og sentrale Ringerike med mulig regional utvikling)

Alt 2: Avgrening mellom Lysaker og Sandvika, trase i dobbeltspor med stopp Bekkestua og Kolsås/Lommedalen

Fordeler:

- Bygger opp under høyhastighetsbane
- Kortere reisetid Oslo
- Regional utvikling Ringerike-region

Ulemper:

- "Bommer" på Sandvika
- Hønefoss nord: mange berørte

Noe kortere reisetid enn alt1, men marginalt.

Alt 3: Via Gjøvikbanen

Fordeler:

- Stort pendleromland

Ulemper:

- Bygger ikke opp under høyhastighetsbane
- Lenger reisetid
- Ingen effekt på forkortelse av Bergensbanen
- Kapasitet Oslo øst?

Alt 4: Nullalternativ (+)

- Satse på 4-felts E16 og godt kollektivsystem på buss
- Glem Ringeriksbanen

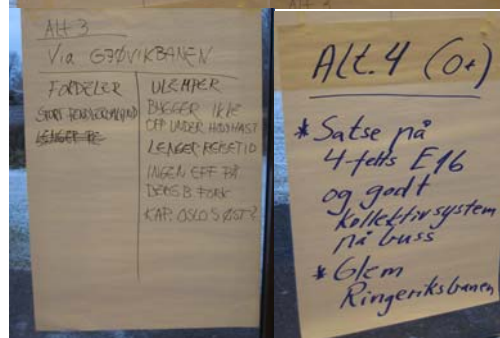
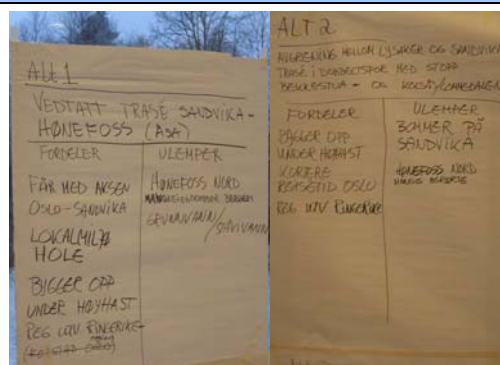
Avstand Hønefoss-Oslo: 60 km. Det er mulig å kjøre buss på et kvarter mindre enn i dag, dvs mulig under en time om veien utbedres

Svar fra gruppa på kommentarer/spørsmål fra plenum:

> Det er mulig å tenke seg overgang fra buss til bane i Sandvika (knutepunktsutvikling), men kollektivbrukeres fiende nummer en er overgang. Oslo ønsker det.

Synspunkter/kommentarer fra enkeltdeltakere i plenum:

> Tunnel under Marka lite realistisk på grunn av rømningsveger.
> Tvil om Oslo har kapasitet til å ta mot busser
> Mulig å øke busskapasiteten inn til Oslo på bekostning av kapasiteten for privatbiler (upopulært, men nødvendig) > gir mulighet til å kjøre flere ekspressbusser inn til sentrum.
> Tunnel under Marka mulig dersom to parallelle løp.



Gruppe 5 (fokus: REGION INNLAND)

Eksisterende bane:

- Kryssingsspor + rassikring gjennom Raundalen
- Opprustning av sporet til 160 km/t på strekningen Voss-Hønefoss
- Tunnel Geilo (4 km)
- Planfrie kryssinger under linja fra Gol til Flå

Vil satse på å utvikle eksisterende linje (redusert reisetid, men ikke høyhastighetsbane), inklusiv satsing på sikkerhet (0-visjonen)

Nye baneløsninger:

- Nye Krøderbanen fra Ørgenvika til Skotselv
- Ringeriksbanen Sandvika-Åsa-Hønefoss
- Bane fra Gardermoen til Hønefoss > slippe ny rullebane på Gardermoen
- Gjøvikbanen i ny trase fra Harestua til Jevnaker (i tunnel) og videre til Hønefoss

Visjonære løsninger sammen med Ringeriksbanen. Bane Gardermoen-Harestua-Hønefoss skal dempe flytrafikken (mer miljøvennlig transport) > se kartskisse.

Vegløsninger:

- Bergen-Voss: utretting + midtdeler
- E16 til Borlaug: GS-veg mellom Skulstadmo-Vinje (strekning nær Voss)
- Vedlikehold/tunneler på Rv7 over Hardangervidda
- Rv52 Borlaug-Gol over fjellet: vekt, vedlikehold, veg legges utenom Hemsedal sentrum, opprustning Hemsedal-Gol
- Rv7 Gol-Hønefoss: generell opprustning/midtdelere, tunnel gjennom Beiakleiva, tunnel Sokna-Ørgenvika
- E16 Hønefoss-Sandvika: ny firefelts veg

"Innlandet strekker seg fra Bergen til Sandvika"

Svar fra "innlands"-gruppa på kommentarer/spørsmål fra plenum:

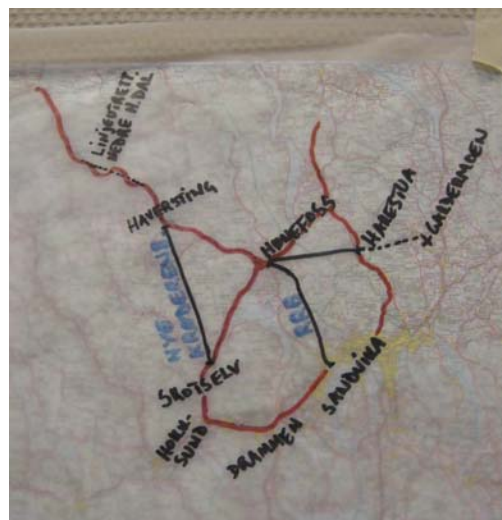
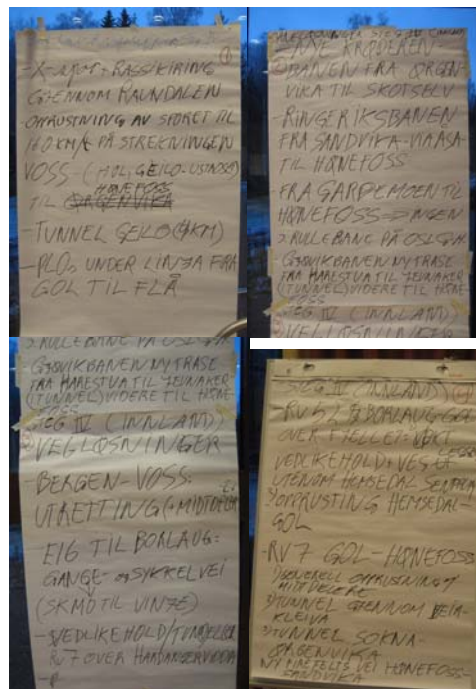
> Gruppa har en jordnær tilnærming: Vi må prioritere det vi har, vedlikehold etc. "Vi må ha noe å bruke før vi får realisert de store investeringsprosjektene".

> Sammenknytting med Gardermobanen (i stedet for Nittedalsbanen): Ledig kapasitet kan utnyttes som del av Bergensbanen (jfr nytt forslag fra Venstre), dvs Oslo-Gardermoen-Hønefoss-Bergen. Reisetid trenger ikke bli så lang, 45-50 min? (Oslo-Gardermoen 21-22min+ Gardermoen-Hønefoss ca 25 min?)

Synspunkter/kommentarer fra enkelt deltakere i plenum:

> Gardermoen må knyttes til høyhastighetssatsing uansett løsning (også fra Bergen)

> Interessant med tog direkte fra Gardermoen til Hallingdal (turistmarkedet)



7 "Åpen post"

Kort oppsummering tema fra "åpen post":

- Jernbaneverket stiller med helt åpent sinn. Arbeidet med KVVU skal på fritt grunnlag bruke materiale og ideer fra verksted
- Arbeid i gang med vern av våtmarksområder Ringerike (Fylkesmannen i Buskerud)
- Invitasjon til verksted har gått bredt ut. Noe manglende representasjon på verksted (næringsliv mv) skyldes at disse ikke har prioritert å delta (kan ikke tvinges...)
- Miljøopponent og næringslivsrepresentant vil delta i prosjektgruppen videre (KVVU)
- Referatrapport fra verksted sendes ut til alle deltakere per epost.

8 Evaluering

8.1 Deltagernes evaluering etter dag 1

+ Fungert bra	- Ikke fungert bra	Råd:
Uformelt, glimt i øyet. Høyt under taket		Fortsett i samme tone
Godt lederskap	Bruk mer mikrofon	
Positiv åpen stemning	Vanskelig å se struktur/??tig	Forsøk å spisse prosessen
Ny og engasjerende måte.		Fortsett i samme stil.
- Gruppearbeidet - Møteledelsen - Stort engasjement	?	Kjør videre etter samme opplegg.
Prosessledelse Engasjement	For lang vei til "konkrete"	Prioriter realistiske problemstillinger
God stemning Vilje til kreativitet	Stressende (for mye)	
	Vanskelig å skille mellom spørsmålene som stilles. Steg I og II for like, de samme tiltakene svarer på alt.	
Samtale i gruppene	Litt mykje gymnasstil Litt i lause lufta	
Det har vore greit		Som i dag.
For det meste godt engasjement Ingen krangling	Noen blir for ordrik og lite konstruktive/presise Litt mangel på oppgaveforståelse og motivasjon	Ledelsen er bra den.
Organisering av opplegget. Gruppearbeidet		Litt tydeligere beskjed om hva som skal gjøres på de ulike trinn.
	Litt for mye mas, organisering og logistikk. Flere av oppgavene var for like mht. svar/løsninger	
Gruppearbeidet Strukturen på verkstedet med drøfting av tema i sekvenser i samme rekkefølge som inndelingen av KVVU-en	TJA? Litt mer "input" foran hver bolk for å få litt mer struktur av tankene: støtte, ikke blokkering	
God "møteledelse" Mange gode innspill	Litt sammenblanding av steg 1-2 og steg 3-4 fra en del deltakere.	
Møtt og snakka med mange Lært om prosess	Litt "flytende"	Presisere litt mer, jfr. foran
	Noen oppgaver var vel kompliserte, uklare. Diskuterte hva det ble spurt etter i stedet for å svare på oppgaven.	Klarere oppgaveformulering. Strammere styring, mindre anledning til å ri kjepphester i ventetiden.
Godt helhetsinntrykk, godt opplegg, god stemning.	Litt lang dag Litt komplisert teknisk opplegg	
God stemning Fin meningsutveksling		Hvis ikke Ringerikslinjen er eneste saliggjørende: alternativer? Må inn på et tidlig tidspunkt i debatten.
Ut fra forutsetningene greit	Sammensetning (deltakerne) svært heterogen – få kvinner.	Holde samme kurs
Dagen har fungert rimelig bra.	Litt lang dag.	
Det har fungert bra i dag -	- intet negativt	I morgen: Er Ringeriksbanen en feilinvestering i forhold til et høyhastighetskonsept?

8.2 Deltagernes evaluering av hele verkstedet

+ Det som har fungert bra	- Det som ikke har fungert	Råd til JBV og Asle
Gruppesamarbeidet	For mange deltakere fra enkelte organisasjoner og for få fra store organisasjoner	Bruk NAF regionkontakten og 75 lokalavdelinger (485 437 medlemmer)
God verkstedledelse Kreative forslag/nye forslag Veldig bra lokale	Fortsatt mye kjepphester Ikke mulig å se helhetlig på strekningene når vegen tas for gitt i planlagt tracé	Prøv å finne bredere tracing
Lederskap av arrangementet – åpent sinn – møte med ulike personer/grupperinger	Noe av opplegget var uklart for flere (noe forvirrende)	
Bør kunne gjennomføres på vesentlig kortere tid (for eksempel én dag) Opplegget fungerte bra.		
(Dag 2) bedre enn dag 1		Velg alternativ som er gjennomførbart innen rimelig tid.
Gode diskusjoner Konkrete tema		Mer konkret hele veien?
Dag 1: slutter meg til sammendraget som ble vist i plenum (<i>evaluering dag 1</i>) Dag 2: Bra gruppearbeid, klargjøring av problemstillinger og konkretisering av ulike løsninger	Dag 1: slutter meg til sammendraget som ble vist i plenum (<i>evaluering dag 1</i>) Dag 2: Synes hele dagen har vært bra.	
Gruppearbeidet var noe av det mest vellykkede jeg har vært med på. Metoden var utmerket.	Kommer ikke på noe her.	
Mangfold. Idémyldring/utveksling	Store sprik – uforpliktende. For tilfeldig hva som blir med/For lite faglig bakgrunn på detaljplan.	
Prosessledelse Mer ryddig og realistisk enn i går.	Tids- og ressurskrevende	Fortsett i noenlunde samme spor
Dag 2: Har fungert bra, god flyt og tydelighet.	Dag 2: Har inntrykk av at resultatene blir en avsjekking av tidligere utførte utredninger, men at dette går mer på intuisjon enn KU/analyse. Virker derfor litt luftig og for lite fundamentert.	?
Bra struktur, ikke mye dødtid Effektivt	Litt for lite opplysning om tema. Hva blir tracevalg bla.	Bør ha med de som blir involvert, trafikkutøvere + forbrukerorg.
	Syns ikke det var seriøst nok. For lite realistisk. Hadde venta noe mer konkret.	
Gruppearbeid, prosessen	Kunne vært strammere møteledelse.	Start samlingen med å gjennomgå nødvendige uttrykk som for eksempel: Hva er et kryssingsspor? Savner også fakta om bruk av strekningen. Antall passasjerer, hvor går de av på, hva er formålet med reisen. Hva sier evt. brukerundersøkelser om hva pendlere aksepterer av reisetid, kostnader, frekvens på avganger m.m.
Hyggelig og nyttig å møte disse aktørene	Mange luftslott – lite mulighet for å belyse med fakta/ekspertise andre aktører (ansv. For samferdsel, miljø, næringsutvikling i komm. stedet for ordførere, for eksempel) Lett å tegne traséer, vanskelig å overskue konsekvensene	Hele regionen i tilknytting til Haukelibanen burde vært representert Takk for samlingen!
Få fram mange ideer		
Prosessledelse Gruppetilbakemeldinger	Deler av gruppearbeidene. Sprikende mål for deltakelse fra de som deltok. Litt tung arbeidsform, krevde mye tid.	Prøv å stramme inn noe i tidsbruk. Riktig å åpne for alle innfall?

