

Søknad

Søknadsnr.	2021-0967	Søknadsår	2021	Arkivsak
Støtteordning	Næringsutvikling og Innovasjon i Viken 2021			
Prosjektnavn	Forprosjekt Vøgni 2.0 - tog til Norefjell og Hallingdal			

Kort beskrivelse av prosjektet (kun ett til to avsnitt)

Hvordan treffer prosjektet formålet med støtteordningen? (kun ett til to avsnitt)

Formålet med forprosjektet er å legge til rette for grønn omstilling i forbindelse med ferie og fritidsreiser til og fra Norefjell og Hallingdalsregionen, for innbygger, fritidsinnbyggere, periodeinnbyggere og besøkende.

Forprosjektet er "spinn off" fra innovasjonsarbeidet med grønn og sømløs mobilitet Norefjell, og skal øke innovasjonen i samarbeidet mellom næringsliv og lokal forvaltning på den ene siden og offentlige institusjoner som Bane Nor, Jernbaneverket, Norske Spor og Vy på andre siden.

Tiltaket kan få stor regional relevans og effekt for Ringerike- og Hallingdalsregionene.

Kontaktopplysninger

Funksjon	Navn	Adresse/poststed	Mobil
Prosjekteier	Krødsherad kommune Org.nr:964962855 stig.rune.kroken@krodsherad.kommune.no Antall årsverk (heltid/deltid): /	Ringnesveien10 3536 NORESUND	91551750
Kontakt	Ellen Anne Bye ellen.anne.bye@krodsherad.kommune.no	Ringnesveien10 3536 NORESUND	48959487
Prosjektleder	Ellen Anne Bye ellen.anne.bye@krodsherad.kommune.no	Ringnesveien10 3536 NORESUND	48959487

Prosjektbeskrivelse

Behov for utvikling, omstilling og/eller endring

Norefjell og Hallingdal er en reiselivsregion i sterk vekst, og naturområdene på fjellplatåene og i bygdene rundt er attraktive dagsturmål for 2,3 mill nordmenn (radius på 2,5t). Norefjellregionen er sertifisert som et bærekraftig reisemål, og destinasjonen (næring - kommuner - innbyggere) jobber videre mot det bærekraftige samfunn. Hallingdal er i fase 2 av arbeidet med sertifisering.

Metodisk tar arbeidet utgangspunkt i "Nasjonalt veikartet for smarte og bærekraftige byer og lokalsamfunn" sine 8 prioriterte fokusområder;

1. Sette innbyggerne i sentrum
2. Tenke helhetlig
3. Prioritere klima og miljø
4. Vektlegge inkludering og samskaping
5. Satse på neste generasjons næringsliv
6. Dele og ta i bruk åpne data
7. Satse på kompetanseutvikling, omstilling og innovasjon
8. Begynne lokalt, men tenke globalt

I arbeidet med bærekraft er mobilitet et av satsningsområde, som vi ser når flere av bærekrafts dimensjonene.

Det er viktig for kommunene at tilretteleggingen som gjøres for det store volumet på ferie- og fritidsdestinasjonene også skal være med og utvikle lokalsamfunnene videre. Dette er en mulighet for innbyggerne i våre distriktskommuner til å få tilgang til tjenester de ellers er for få til å få etablert. Arbeidet retter seg mot mobilitetsbehovet til innbyggere, fritidsinnbyggere, periodeinnbyggere og besøkende.

Norefjellregionen har engasjert Testarena Norefjell - Best uten bil til jobbe med pilotene. Dette er innovasjonsarbeid, hvor ny og eksisterende teknologi settes inn i nye rammer, for å utvikle et miljøvennlig mobilitetsstilbud knyttet til ferie- og fritidsdestinasjonen og tilhørende bygder.

I Hallingdal er det piloter i forhold til mobilitet ved flere av destinasjonene.

Den sterke variasjonen i brukertall gjennom uka, sesongen og året gjør at løsninger utviklet for urbane strøk ikke kan "kopieres", det må skreddersys løsninger til destinasjon og distrikt. Løsningen må være helhetlige og se brukergruppens behov i sammenheng, slik at behovene kan dekkes med vekst i lokale arbeidsplasser og lokal verdiskaping. Dette innovasjonsarbeidet som foregår i mulighetsrommet mellom offentlig og privat gir nye muligheter for samhandling og samskaping. Vi har en klar målsetning om at pilotene skal implementeres med en bærekraftig forretningsmodell.

Grønn mobilitet er på mange måter synonymt med togtransport, men for ferie- og fritidsdestinasjonen kan Bergensbanen i dagens drift kan være krevende å benytte, spesielt med tanke på avgangstider, stoppesteder, lat mile fra stasjonen og bagasjehåndtering. Bane Nor sin knutepunkt politikk slår uheldig ut for våre brukergrupper.

Bergensbanen ble åpnet i 1909, og ulike lokaltogkonsepter har trafikkert ulike deler av banen både østpå og vestpå. På 1990-tallet ble det ikoniske Hallingdalstoget «Vøgni» innstilt, og en rekke av de gamle, tradisjonsrike stoppestedene oppover i Hallingdal ble plutselig overflødige. Etter den tid har det kun vært regiontog på Bergensbanen.

Forprosjekt skal vise hvilke muligheter Bergensbanen har, utenom de rutegående togene mellom Oslo og Bergen. Forprosjektet vil avdekke potensialene, utfordringene, og kan være kimen til et helt nytt og spennende regionalt togkonsept, basert på behovene til fritidsinnbyggere, periodeinnbyggere, innbyggere og besøkende.

Arbeidet med mobilitet i Norefjellregionen har fått midler fra Klimasats, men forprosjektet vi her søker midler til, sammen med Hallingdal, er ikke dekket av Klimasats.

Hovedmål og delmål

Hovedmål

Etablere et grønt alternativ for reiser fra Oslo regionen til ferie- og fritidsdestinasjonen i Norefjell- og Hallingdalsregionen, med utgangspunkt i Bergensbanens infrastruktur. Reisen skal være attraktiv og sømløs i forhold til avgangstider, stoppesteder, togmateriell og last mile, og gi en merverdi for den reisende.

Delmål

1. Etablere samarbeid med aktørene knyttet til tog/skiner i Norge for å vurdere å teste en pilot, og parallelt jobbe i forhold til den offentlige kjøp ordningen.
2. Identifisere dagens rammer i forhold til infrastruktur, tilgjengelig togmateriell, rute-oppbygging og tilgjengelighet til stasjoner.
3. Vurdere markedspotensialet.

Resultatmål

Forprosjektet er en samhandling mellom de tre kommuneregionene Hallingdal, Ringerike og Kongsberg, som alle er en del av reiselivsregionen dette forprosjektet retter seg mot.

Forprosjekt skal vise hvilke muligheter Bergensbanen har, utenom de rutegående togene mellom Oslo og Bergen. Forprosjektet vil avdekke potensialene, utfordringene, og kan være kimen til et helt nytt og spennende regionalt togkonsept, basert på behovene til fritidsinnbyggere, periodeinnbyggere, innbyggere og besøkende. Dagens operatører på jernbanen gjøres oppmerksomme på et konsept brukerne etterspør.

Ved å tenke helhetlig på kundereisen gjøres reisen mer attraktiv. Last mile fra stasjonene til hytta skal utvikles i samarbeid med Testarena Norefjell - Best uten bil, men det kan være aktuelt å prøve ulike løsninger i piloten, før løsninger skaleres.

Det skal være fokus på lokale arbeidsplasser og verdiskaping ved pilotering på last mile. Dette gir arbeidsplasser og verdiskaping langs strekningen fra Krødsherad til Hol.

Dette er et overordnet regionalt arbeid, som får effekt for mange reiselivsbedrifter og transportører, men det er vanskelig å tallfeste antallet.

Langsiktige effekter og overføringsverdi

Langsiktige effekter

Forprosjektet skal avklare mulighetene for å sette opp et regionalt togkonsept rettet mot Norefjell og Hallingdalsregionen. Det skal være attraktivt å reise med toget, og last mile til hjem, fritidsbolig, hotell eller andre stoppesteder skal fungere sømløst både for reisende og deres bagasje.

Flere stoppesteder gir lengre reisetid og må kompenseres med merverdi på reisen. Det kan være i form av ulike ombord aktiviteter, salg, togmateriell tilpasset familier, mulighet for å jobbe på toget, stillesoner ol. Reisen til og fra gis en merverdi og deler av reisen kan kombineres med feks å gjøre lekser med barna, spise et mellom måltid eller sykle deler av strekningen til målet.

Åpne for ulike reisetider og reisevalg i familier eller grupper.

Et regionalt togkonsept kan avlaste inn/utfartstrafikken rundt byer og folketette områder på Østlandet, og redusere antallet privatbiler på veinettet mot ferie- og fritidsdestinasjonene i regionen.

Styrke bruken av jernbaneinfrastrukturen i regionen og eksisterende togmateriell.

Beskriv aktivitetene som skal gjennomføres i prosjektet

1. Utarbeidelse av struktur og muligheter i forhold til rullende materiell

- Identifisere og beskrive relevant togmateriell
- Vurdere tilrettelegging av togmateriellet (Ski, bagasje, sykkel, osv)
- ombord aktiviteter og tilbud
- Mulighetsrom for at reisen kan oppleves som frigjøring av tid

2. Muligheter rundt stopp-mønster samt fysiske betraktninger for ulike stasjoner og

Stoppesteder.

- Kjørerute Oslo S over Roa eller over Drammen?
- markedsvurdere stoppesteder langs ruten
- Tilbud/aktiviteter på stasjonene, eks kommunal profilering, hytteutvikling, lokal mat, aktiviteter og opplevelser osv.
- vurdere behov for tilrettelegging på stasjonsområdet og tilførselsveier på aktuelle stasjoner som i dag ikke nyttes av regiontogene.

3. Tilgang og betraktninger rundt videretransport, snu-fasiliteter og logistikk for de ulike

stasjoner (busser) og stoppesteder

4. Rute-oppbygging og mulighetsrom i forhold til kjøretider

5. Markedsføring og kommunikasjon av konseptet i ulike medier

- Re-naming av prosjektet
- SoMe, TV, osv
- Generell presse

6. Ombordaktiviteter og tiltak som skal høyne attraktiviteten

- Salg ombord
- Profilering av regionen og kommuner på stasjonene

7. Kjøpsprosess

- Billettsalg
- Sømmløs billett fra der du går på toget og helt frem til hytta

8. Fremdriftsplan

- Mulighetsrom angående kjøring av første pilot

9. Ny rutemodell for Bergensbanen fra neste rutetermin

- Vurdere mulighetsrommet for «Vøgni 2.0» kontra den nye rutemodellen.

10. Generelle økonomiske betraktninger for gjennomføring av prosjektet.

- Kostnadsbilde

Målgruppene for prosjektet

Målgruppen er åpen og inkluderende, men kan beskrives i disse grupperingen;

Innbyggere i regionen

- pendlere
- studenter

Fritidsinnbyggere

- hytte og leilighetseiere

Periodeinnbyggere

- sesongarbeidere
- entreprenører med ansatte

Besøkende

- dagsbesøkende

- overnattende besøkende på hotell, privat leie ol

Felles for brukergruppen er at de ønsker å reise grønt meg tog så nær målpunktet som mulig. Dagens politikk i forhold til knutepunkt på jernbanen gir lange avstander på last mile for store potensielle brukergrupper.

Merverdi av prosjektet for egen organisasjon

Forprosjektet samhandler godt med intensjonene i arbeidet Grønn og sømløs mobilitet Norefjell.

Testarena Norefjell arbeider for å styrke mobiliteten på destinasjonen, og da er det naturlig å tenke mobilitet til/fra destinasjonen som neste steg. Dette forprosjektet er en spinn off av hovedprosjektet på Norefjell, hvor det er naturlig at Norefjell og Hallingdal jobber sammen.

Teknologiutviklingen som gjøres i Testarena Norefjell i forhold til utvikling av shuttle/bestillingstransport på Norefjell er kunnskap og erfaring som kan overføres til kundereisen med tog. Slik at last mile og sømløs billett blir en del av den smart samhandelnde mobiliteten knyttet til person og vareleveranse i regi av Testarena Norefjell.

En aktiv samhandling mellom pilotene skal gi grunnlag for mer bærekraftige forretningsmodeller i forhold til mobilitet i våre region.

Forprosjektet har som arbeidspunkt å opprette dialog med aktørene knyttet til jernbane i Norge. En mulig videreføring av pilot kan skje i regi av en av dagens aktørene på jernbanen, og det vil da bli en god samhandling mellom nasjonale og lokale aktører.

Prosjektorganisering

Prosjektet eies av Krødsherad kommune i samarbeid med kommunene i Norefjellregionen og Hallingdal.

Prosjektet vil organisatorisk legges under styringsgruppen for Grønn og sømløs mobilitet Norefjell, som er sammensatt av ;

- ordførerne i Sigdal og Krødsherad
- Viken FK
- Innbygger representant
- kommunedirektøren i Krødsherad
- 2 næringsaktører
- Visit Norefjell
- Testarena Norefjell og kommunens prosjektleder er observatører i styringsgruppa

Prosjektleder vil være Ellen Anne Bye

Regionrådene i Hallingdal, Kongsberg og Ringerike er viktige forvaltningsorgan i forhold til arbeidet med forprosjektet, og vil behandle forprosjektet politisk. Det er sterkt ønskelig at regionrådene bruker sine nettverk til å påvirke sentrale politikere for å gi god kunnskap om forprosjektet.

Alle kommunestyre, eventuelt formannskap, i Norefjell og Hallingdal vil få forprosjektet til orientering.

Alle destinasjonsselskaper i regionen vil være arbeidsgruppe/høringspart i forhold til arbeidet.

Forprosjektet krever spisskompetanse som kommunene ikke har selv. Det vil derfor være nødvendig å leie inn denne kompetanse.

Jan Helge Østlund i Track Consulting AS har jobbet med flere charter tog, eks sommertoget, og har nettverk og kompetanse til å gjennomføre punktene i arbeidsplanen.

I tillegg kan det være aktuelt å leie inn tilleggskompetanse på pkt 5-7, men her er det ikke gjort konkrete valg av leverandør.

Samarbeidspartnere i prosjektet

Samarbeidspartnere i forprosjektet er beskrevet i pkt om organisering.

Potensielle samarbeidspartnere i et hovedprosjekt, må vi komme tilbake til.

Tids-/milepælsplan

Startdato: 01.11.2021 Sluttdato: 01.10.2022 Milepælsplan vedlagt søknad: Nei nov 2021 - politisk saksframlegg i regionrådene

des 2021 - Track Consulting starter sitt arbeid

jan 2022 - Informasjon- og forankringsarbeid i kommunestyre

- WS i arbeidsgruppen

jan 2022 - test av last mile teknologi og samhandling

feb 2022 - markedsarbeid + teknologiske løsninger sømløs billett

feb/mars - test tog

mars - evaluering og justering av pilot i forprosjekt

mai 2022 - markedsarbeid

sommer - test tog

sept 2022 - evaluering politisk og i arbeidsgruppe

- vurdere hovedprosjekt

Kostnad-/finansieringsplan

Mottatt offentlig støtte tidligere:Ja

Regionale utviklingsmidler, Buskerud FK

Kulturarv midler Viken FK

Klimasats

Mottatt bagatellmessig støtte de tre siste regnskapsårene:Ja

Regionale utviklingsmidler 2020 600 000.-

Kulturarvmidler 2020 100 000.-

Kostnadsplan

Tittel	2021	2022	2023	2024	2025	SUM
dialog med private eiendomsbesittere	10 000	30 000				40 000
forankring/evaluering arbeidsgruppe og politisk	50 000	100 000				150 000
informasjonsmøte	10 000	20 000				30 000
markedsarbeid pkt 5-6		50 000				50 000
prosjektleder	30 000	80 000				110 000
teknologiutvikling tog/shuttel pkt 7		200 000				200 000
Track Consulting pkt 1-10	20 000	60 000				80 000
Sum kostnad	120 000	540 000				660 000

Stasjoner som i dag ikke er i bruk er stort sett på private hender, og det må sikres en god dialog med disse eierne. I tillegg er flere av tilførselsveiene til nedlagte stasjoner private, og der må det også på plass dialog og god informasjon.

Med to regionråd og 8 kommuner blir det tidkrevende politisk forankring.

Informasjonsmøtet er åpent for alle potensielle brukergrupper.

Kostnaden på markedsarbeid er usikker, men her ligger både planlegging og gjennomføring av markedsarbeidet.

Prosjektlederkostnaden deles på Norefjell og Hallingdal, litt avhengig av hva som skal gjøres.

Per i dag er teknologiutviklinga ikke tilstede for å kombinere denne typen kundereise, og hovedutviklinga av teknologien må komme i hovedprosjekt. Men kostnaden her er for å kunne legge til rette for gode brukerkombinasjoner i piloten.

Finansieringsplan

Tittel	2021	2022	2023	2024	2025	SUM
*Viken fylkeskommune	50 000	280 000				330 000
Egenandel 10 000.- per kommune	20 000	60 000				80 000
egeninnsats arbeidsgruppa	10 000	100 000				110 000
egeninnsats prosjektleder Hallingdal	10 000	20 000				30 000
Egeninnsats prosjektleder Norefjell	20 000	30 000				50 000
egeninnsats Tetsarena Norefjell	10 000	50 000				60 000
Sum finansiering	120 000	540 000				660 000

Egeninnsats fra arbeidsgruppa bestående av;
Visit Sigdal

Visit Norefjell

Flå Vekst

Visit Nesbyen

Gol Turistkontor

Visit Ål

Hemsedal Turistkontor

Visit Geilo

3 møter i arbeidsgruppa x 4 t = 96t

info og forankring til reiselivsbedriftene 4t per organisasjon = 32t

128t x 860.- = 110 080.-

(jeg har brukt et snitt på 860.-/t og rundet av)

Egen innsats prosjektleder Hallingdal

37,5t x 800.- = 30 000.-

- koordinering i Hallingdal
- saksframlegg til regionråd
- informasjon/orientering i kommunestyrene
- deltakelse i arbeidsgruppa

Egeninnsats prosjektleder Norefjell

50t x 800.- = 50 000.-

- koordinering Norefjell
- saksframlegg til regionråd
- informasjon/orientering i kommunestyrene
- skriving av forprosjektsøknad
- ansvarlig for rapportering
- koordinerer innleid kompetanse

Egeninnsats Testarena Norefjell

67t x 900.- = 60 000.-

- arbeid med last mile
- teknologi kompetanse
- logistikk
- vurdere effekter av samhandling mellom prosjekter

Geografi

3007-Ringerike, 3039-Flå, 3040-Nesbyen, 3041-Gol, 3042-Hemsedal, 3043-Ål, 3044-Hol, 3045-Sigdal, 3046-Krødsherad

Vedleggsliste

Dokumentnavn	Filstørrelse	Dato