



K O N G S B E R G R E G I O N E N

Vi er store nok – sammen

Telemark fylkeskommune
Postboks 2844
3702 Skien
post@telemarkfylke.no

Dato: 23.09.2024

Deres referanse sak 24/14315

Høringsuttalelse fra Kongsbergregionen interkommunalt politisk råd til Telemarksplanen - regional planstrategi for Telemark 2024-2028

Med henvisning til brev fra Telemark fylkeskommune ved fylkesordfører og fylkeskommunedirektør 14. juni 2024, og utsatt frist gitt av rådgiver Tom Omnes Lia 18. september 2024, oversendes fra Kongsbergregionen interkommunalt politisk råd høringsuttalelse til Telemarksplanen - regional planstrategi for Telemark 2024-2028.

Innspill til «Hva er Telemarksplanen»:

Telemarksplanen peker på sentrale utfordringer, har relevante målsettinger, og peker på planoppgaver som vil bidra til å nå målsettingene. Vi støtter forslaget om å forenkle plansystemet og etablere en tydelig sammenheng mellom planer, strategier og økonomiplan som sikrer en klar kobling til handlings- og økonomiplanen. Dette vil bidra til en tettere kobling mellom politiske ønsker og budsjettmessige prioriteringer.

Innspill til «Infrastruktur», «Samordna areal- og transportplanlegging, kollektivtransport og klima», «Fylkesveg», Samferdsel/ gang- og sykkel/trafikksikkerhet og kollektivnett:

Vi forventer at fylkeskommunen har en sentral rolle i å få på plass parsellen med ny europavei 134 mellom Kongsberg og Notodden. Europavei 134 er en viktig nasjonal hovedveg. Representantskapet i Kongsbergregionen interkommunalt politisk råd vedtok 23. april 2024 Politisk tiltaksplan 2024-2027 med *delstrekninger på Europavei 134* som fremhevet tiltak:

E134 – delstrekninger

For Kongsbergregionen er det kombinasjonen av konkrete delprosjekter og å sikre E134 som foretrukket nasjonal Øst-Vest korridor som er prioritert. Med bygging av nytt sykehus og foreslåtte trafikkavviklingsløsninger, er Kongsbergregionen også bekymret for trafikkavvikling fra vår region gjennom Drammen på E134.

Saggrenda-Elgsjø

Status: Ny E134 Saggrenda-Elgsjø er med i regjeringens forslag til NTP i perioden 2025-2036. I regjeringens forslag er strekningen ikke prioritert første seks år av planperioden. Reguleringsplaner for strekningen er vedtatt og tiltaket er prosjektert. Viken fylkeskommune og berørte kommuner ba i 2022 om departementets tilslutning til at bompengeperioden for E134 Saggrenda-Elgsjø økes fra 15 til 20 år, samt tilslutning til å



bruke «omvendt timesregel» for fv. 2757 Gamle Kongsbergvei. Desember 2023 informerte Samferdselsdepartementet om at det fremdeles gjenstår noe arbeid med utredningen og at det er naturlig at Statens vegvesen avventer fremleggelsen av NTP før bompengesaken sendes til lokalpolitisk behandling.

Målsetting: Veiprojekt ferdigstilt i første seksårsperiode. Bompengevedtak fra Samferdselsdepartementet med lokalpolitisk tilslutning i løpet av 2024, med etterfølgende KS2 og stortingsbehandling inneværende valgperiode (innen høst 2025).

Det er bra at fylkeskommunen prioriterer rehabilitering av fylkesvegnettet. Vi ønsker å komme inn i en tidlig fase med innspill om våre behov sett fra Kongsbergregionens ståsted. Veiforbindelser av god standard med god tilgjengelighet er viktig i øvre Telemark for videre utvikling av lokalt næringsliv, arbeidsplasser, kommunal tjenesteproduksjon og bostedsattraktivitet. Vi nevner særlig fylkesvei 3430, som fører et stort antall besøkende til Gaustatoppen og området rundt. For at innbyggere, arbeidsfolk og besøkende skal ha en trafiksikker ferdsel til Telemarks tak, må denne veistrekningen få et vesentlig løft fremover.

Vi støtter fokus på økt kollektivtilbud og økt bruk av disse tilbudene. Vi forstår at det ikke kan være like gode tilbud i hele fylket hele tiden, men vil fremheve at en viktig nøkkelfaktor for økt bruk er et forutsigbart tilbud. I noen kommuner er det fylkeskommunale tilbud nær fraværende i skolens ferier, altså i nær 100 dager årlig. Vi tror det finnes måter å kombinere ruter fra deler av Vest-Telemark og Øst-Telemark spesielt mot togtilbud i Kongsberg, som kan være økonomisk bærekraftig på sikt for persontrafikk, arbeidsreiser og turister. Konkret er det et ønske om å bidra til en shuttlebuss mellom Notodden og Kongsberg som korresponderer med toget Kongsberg-Oslo. Det er viktig å videreutvikle Notodden som kollektivknutepunkt. Samordning mot Buskerud/Kongsberg på tvers av fylkesgrensen er et aktuelt tema som bør utfordres og kommenteres i strategien. Kollektivknutepunktene i

Notodden og Kongsberg er viktige koblinger mot Oslo-området og viktig for store deler av øvre Telemark. Representantskapet i Kongsbergregionen interkommunalt politisk råd vedtok 23. april 2024 Politisk tiltaksplan 2024-2027 med *Pendlerbuss/kollektive løsninger fra Øst-Telemark inn mot Kongsberg* som en hovedprioritet:

Pendlerbuss/kollektive løsninger fra Øst-Telemark inn mot Kongsberg

Bakgrunn og status: Kongsberg-industrien skal ansette flere tusen nye arbeidstakere de neste årene. KDA alene anslår selskapets behov til å være 2000 nye ansatte. En andel av disse vil pendle inn til Kongsberg fra Øst-Telemark. Hyppigere og bedre bussforbindelser blir enda viktigere. Eksisterende tilbud er beskjedent med eksempelvis kun ti avganger på hverdager fra Notodden skysstasjon til Kongsberg knutepunkt og fire med Haukelieksepressen, som går utenom Kongsberg sentrum (stopper på Gomsrud eller Kongsberg Diseplass).

Målsetting: Øke frekvens/kapasitet på kollektivtransporten. Øke rammene fylkestinget stiler til disposisjon for å bedre tilbudet vesentlig. Se på andre finansieringsløsninger og alternativer.

Tiltak: Samarbeid med Telemark fylkeskommune og operatørene, samt Kongsberg-industrien

Hovedansvar: Kongsberg, Notodden, Hjartdal og Tinn kommuner

Representantskapet i Kongsbergregionen interkommunalt politisk råd vedtok 23. april 2024 Politisk tiltaksplan 2024-2027 med *Vekst i Kongsbergregionen* som ett av tre hovedsatsingsområder og *Kongsberg By & Lab* som ett av tiltakene for miljøvennlige løsninger innen mobilitet:

Kongsberg By&Lab

Status: Medlemmer i foreningen Kongsberg By&Lab er Buskerud fylkeskommune, Universitetet i Sørøst-Norge, ITS Norway, Sigdal kommune, Kongsberg kommune. Foreningen har samarbeidsavtale med Statens vegvesen. Den 30. november 2023 ble sendt invitasjon til øvrige kommuner i Kongsbergregionen om å bli medlem i foreningen. Foreningens formål er å skape en raskere veg til marked for teknologi og løsninger for bærekraftig, sikker transport med utgangspunkt i lokale behov. Medlemmene ruter sine aktuelle prosjekter til gjennomføring i foreningen.

Målsetting:

Overordnet og langsiktig arbeid:

Etablere Kongsbergregionen i 2024-2030 som en internasjonal arena for å realisere bærekraftige autonome mobilitetsløsninger på lokalsamfunnsnivå i en region.

Kortsiktig arbeid:

Alle kommuner i Kongsbergregionen blir medlemmer i foreningen i 2024 og at lokale mobilitetsstrategier er utarbeidet.

Effektive mobilitetsløsninger og miljøvennlige transportkorridorer blir stadig viktigere for internasjonal konkurransekraft samt nasjonal og internasjonal rekruttering av nødvendig kompetanse til både privat og offentlig sektor. Foreningen Kongsberg By&Lab kan sammen med vårt teknologimiljø bidra til raskere skalering og industrialisering av nye bærekraftige mobilitetsløsninger. Kongsbergregionen

vil bidra til utvikling og industrialisering av flere norske transportteknologier og tjenester, slik at industrien kan vinne internasjonale posisjoner og skape nye eksportindustrier. Grønn mobilitet trenger radikale endringer nasjonalt og internasjonalt i forhold til hvordan vi transporterer varer og folk. Vi støtter opp om bruk av offentlige anskaffelser som verktøy for å møte utfordringene og stimulere etterspørsel og utvikling av grønne løsninger og grønn teknologi. Kongsbergregionen er en av de aller viktigste regionene i Norge for teknologiindustri. Vi er en motor i det grønne skiftet. Våre industrilokomotiv kjøper årlig varer og tjenester for 10 milliarder fra norske leverandører, og engasjerer mer enn 2000 norske virksomheter. Teknologisystemer fra vår region er avgjørende for olje- og gassnæringen, energinæringen (batteri, havvind, hydrogen), transport (land, luft, sjø), samt sikkerhet og Norges totalforsvar. Rekruttering gjennom tilflytting og innpendling fra et stort omland blir avgjørende for å få kompetanse til å ta dette inn i fremtiden

Telemark Ring kan bli en viktig testarena for norske transportteknologier, for forskning, og for verifisering og kvalifisering av løsninger for rask «time to market». *Hydrogenvegen E134* kan bli en viktig transportkorridor med hydrogen og akselerere det norske hydrogenmarkedet. Kongsbergregionen har bedrifter som kan bidra med løsninger og systemer i en hydrogensatsing. Vi støtter en akselerert utbygging av energistasjoner for næringstransport i vår region.

Notodden Lufthavn kan ha en nøkkelrolle i omstillingen til grønn luftfart og bli en nasjonal og internasjonal testarena. Lufthavnen har infrastruktur med kapasitet, har flyteknisk kompetanse, ligger strategisk til i forhold til Europa, og har liten konflikt med annen luftfart. Lufthavnen er viktig for å sikre attraktive og effektive reiser til kontinentet og til norske byer som Stavanger, Bergen og Trondheim. Lufthavnen kan ta rolle både for gods og grønn reise fra kontinentet til teknologi- og opplevelsesindustrien i regionen.

Representantskapet i Kongsbergregionen interkommunalt politisk råd vedtok 23. april 2024 Politisk tiltaksplan 2024-2027 med følgende fremheving av Telemark Ring og Notodden lufthavn:

Telemark Ring

Status: Prosjektet har støtte i de fire motorsportsorganisasjoner, i regionalt næringsliv og blant fremtidige brukere kartlagt av prosjektet. Det er et svært stort engasjement blant folk for prosjektet. Området er ferdig regulert og eiendomsrettighetene er sikret.

Målsetting: Telemark Ring skal være et interkommunalt prosjekt og fremtidens testarena og utviklingsarena for regionalt næringsliv i utvikling av fremtidens transportmidler. Anlegget skal være et kombinasjonsanlegg som også omfatter en motorsportbane for idretten og befolkningen i regionen. Det er en målsetting at prosjektet finansieres i løpet av 2024 og 2025, og at anlegget bygges i 2025-2026.

Tiltak: Arbeide for å finansiere opp prosjektet gjennom påvirkning, dialog og samarbeid med Telemark Ring AS, Notodden Utvikling AS, Næringssamarbeidet i Kongsbergregionen, Kultur- og likestillingsdepartementet og fylkeskommunene, samt næringslivet. Dialog med stortingspolitikere, Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, investorer, liknende virksomheter i andre regioner og land.

Notodden Lufthavn

Nytt terminalbygg og ruteflytrafikk

Status: Notodden lufthavn hadde frem til 2019 regulære flygninger til Bergen. Forlenging av rullebane ble finansiert av kommunen og fylkeskommunen i 2019. Lufthavnen søkte Samferdselsdepartementet om investeringsmidler i 2022. Ifølge samfunnsøkonomiske analyser fra 2024 vil reiser fra Notodden lufthavn være attraktivt for tjenestereiser fra næringslivet (spesielt for industrien i Kongsberg) og for pendlere (spesielt de som arbeider på sokkelen), og i tillegg er det aktuelt for turistnæringen i regionen å etablere charter-trafikk fra utlandet. Ifølge analysene er det sannsynlig at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre prosjektet. Hovedgrunnen er at både investerings- og driftskostnadene er relativt lave pga. eksisterende aktivitet ved lufthavnen med mange av de nødvendige funksjonene for flytrafikk allerede på plass.

Målsetting: Godkjent søknad fra 2022 om investeringsmidler fra Samferdselsdepartementet tilsvarende 112 MNOK pr. 2023 finansiert over statsbudsjettet. To daglige avganger med rutefly tur-retur Notodden Lufthavn til Flesland Lufthavn (Bergen) og mulighet for større fly (for eksempel charterfly fra utlandet).

Tiltak: Dialog med stortingspolitikere, kommunal- og distriktsdepartementet og samferdselsdepartementet i samarbeid med Notodden Lufthavn AS, Notodden Utvikling AS, Telemark fylkeskommune, Telemark Utviklingsfond, Vinje kommune samt Kongsbergindustrien. Formidle argumentasjon fra uavhengig samfunnsøkonomisk analyse. Arrangere møter og utarbeide ytterligere dokumenter. Pressedekning.

Innspill til «Reiseliv og kultur» og regionale planer og strategier for verdensarven og attraksjonsutvikling:

Reiseliv og kultur er i liten grad omtalt i planen. Vi ser fram til arbeidet med en regional plan for verdensarv og er opptatt av at forvaltningsarbeidet sees i sammenheng med attraksjonsutvikling. Som det overordnede styringsverktøyet for fylkeskommunen bør Telemarksplanen også inneholde tydeligere målsettinger innenfor disse områdene, selv om dette skal konkretiseres i annet planverk. Hvorvidt vi lykkes med satsingen innen reiseliv har også nær sammenheng med god infrastruktur. Regional plan for verdensarven Rjukan–Notodden industriarv er et godt tiltak for å ivareta og utvikle verdensarven som er lokalisert i Telemark som en av åtte steder på UNESCOs verdensarvliste.

Innspill til «Skapende Telemark», «Miljømessig bærekraft» og «Kraft, klima og næringsliv»:

Vi vil fremheve målene om å produsere mer fornybar energi og øke nettkapasiteten. Representantskapet i Kongsbergregionen interkommunalt politisk råd vedtok 23. april 2024 Politisk tiltaksplan 2024-2027 med satsingsområdet *Tilstrekkelig kapasitet i region- og transmisjonsstrømnet til og fra regionen*. I planen er vår målsetting «*Tilfredsstillende kapasitet, forsyningssikkerhet og redundans til det grønne skiftet for offentlige funksjoner, industri, næring og husholdninger i Kongsbergregionen og for etablering av ny industri.*» Samtlige medlemskommuner har ansvar for å følge opp tiltaket. Kongsbergregionen opplever at treghten i nettutbygging forsinker fremdrift i viktige prosjekt og man kan oppleve at kommuner som tar ansvar for å bidra i arbeidet med «mer av alt – raskere» (Energikommisjonens NOU 2023:3) ikke lykkes. Konsekvensen kan bli at Norge ikke når målet om utfasing av fossile produkter til fordel for fornybare energiløsninger.

Innspill til «Sosial bærekraft» og «Opplæring, kompetanse og utenforskap»:

Under punktet «opplæring, kompetanse og utenforskap» påpekes viktigheten av et treffsikkert og fleksibelt opplæringstilbud som skal bidra til å dekke fremtidens kompetansebehov. Videre står det at det er viktig ikke å overse skolens betydning i sine nærområder når endringer i skoletilbudet vurderes. Vi mener sistnevnte er et svært viktig aspekt, og har forventninger til at dette følges opp i praksis.

Økt gjennomføringsgrad på videregående skole er en viktig målsetting. Spesielt for distriktskommunene, er et forutsigbart skoletilbud med tilhørende infrastruktur avgjørende for å gi ungdom trygge rammer for både skoleskyss og skoletilbud. Vi mener forutsigbarhet gir de beste rammene for å trygge overgangen mellom ungdomsskole og videregående skole, og mener noe av dagens praksis, spesielt knyttet til skyss og saksbehandlingen rundt dette, ikke skaper nødvendig forutsigbarhet. Representantskapet i Kongsbergregionen interkommunalt politisk råd vedtok 23. april 2024 Politisk tiltaksplan 2024-2027 med *Inkludering til deltakelse i arbeidsliv og utdanning* som ett av tre hovedsatsingsområder og *Reduksjon av totalt utenforskap* som ett av tiltakene:

Reduksjon av totalt utenforskap

Status/problemstilling: Ca. 2300 personer (6,5%) i yrkesaktiv alder mellom 20 og 66 i Kongsbergregionen er verken i arbeid eller utdanning og er heller ikke registrert hos NAV. Dette er den gruppen som har falt helt utenfor. Blant disse er det antagelig mange unge som bare er hjemme hos foreldrene og forsørges av disse. I tillegg har regionen mange unge uføre som ikke er inkludert i noen form for aktivitet. Det blir svært kostbart for samfunnet å la disse bli stående utenfor.

Målsetting på kort sikt: 2-3 pilotkommuner (eller flere) kartlegger gruppen som står helt utenfor alle ordninger og kommer med forslag til hvordan disse kan kontaktes og inkluderes på en bedre måte enn i dag. Kommunene kommer med konkrete forslag til hvordan de som faller utenfor kan få et tilbud i regionens bedrifter, kommuner og utdanningsinstitusjoner.

Målsetting på lang sikt: Konkrete inkluderingsprosjekter innarbeides i flere av regionens kommuner. Tallet på personer som står helt utenfor skal reduseres med minst 10% i disse kommunene.

Tiltak: Bruke tjenestesamarbeidet og NAV i en kartlegging av hvilke tiltak som finnes for de som står helt utenfor i dag. Samordning med fylkeskommunenes arbeid for mer innenforskap. Bringe inn eksterne prosjekter fra andre kommuner som har lyktes med å inkludere flere av de som står utenfor. Hente inspirasjon fra andre regioner. Sikre godt forebyggende arbeid som skal bidra til å redusere utenforskap.

Hovedansvar: Rollag/Flesberg og Notodden kommuner.

Innspill til «Naturrike Telemark»:

Et sirkulært samfunn er nøkkelen for å lykkes med klima- og miljømål. Kongsbergregionen har ressursmiljøer innen sirkulærøkonomi og vil støtte opp om samordning og samhandling mellom mange aktører. Bedriftsnettverket «sirkulærøkonomisk bedriftsnettverk på tvers av bransjer» har blitt til Sirkulære Rjukan. Forprosjektet startet med støtte fra Innovasjon Norge og Telemark Utviklingsfond, og fortsatte med to etapper del-finansiert av Vestfold Telemark fylkeskommune. Nettverket ble etablert 22. august 2022 med snaue 20 medlemmer og har gradvis vokst til 24. Sirkulære Rjukan er nå gått over i en ny fase med egen organisasjon. Sirkulære Rjukan FLI (forening) ble stiftet 19. mars 2024.

Mvh

Jon Eivind Svagård
daglig leder
Kongsbergregionen interkommunalt politisk råd