



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
23/2019	Kommunestyret	PS	08.04.2019

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sølvi Legård	FE-033, TI-&29	16/1623

INTERPELLASJON FRÅ TOM CHARLES JOHNSEN - TILKNYTING TIL LYNTOGFORUM VESTLANDSBANEN OVER HAUKELI

Vedlegg:

Svar på interpellasjon

Frå Tom Charles Johnsen, MDG, ligg det føre slik interpellasjon:

Skal Noreg oppfylle sine forpliktingar i Paris-avtala må utslipp frå transport gå dramatisk ned. Nordmenn flyr over fire ganger oftere innenriks enn svensker og grekere samtidig har me noken av Europas tregeste langdistansetog. Dette er resultatet av ein sær s dårlig samferdsels-, klima- og miljøpolitikk.

Norge har idag eit mål om å skape ein fossilfri transportsektor. Det klarer me ikkje med ein ensidig satsing på fly. Ikkje minst gjeld dette den omfattande flytrafikken i Sør-Noreg.

Flyrutene Bergen-Oslo og Stavanger-Oslo er blant dei mest trafikkerte i Europa (1). Flyrutene er i tillegg korte (under 50 mil). Dette gjev gode konkurranseforhold for lyntog, sjølv med fleire stopp undervegs.

Nordmenn flyr innenriks 10 gonger meir enn andre i Europa og me køyrer nest mest bil. Difor har me stort behov for meir konkurransedyktig godstrafikk på jernbane. Intervjuundersøkelser viser at 7 av 10 vil velja lyntog framfor fly (2). Internasjonalt veljar 80 % lyntog framfor fly ved reisetider på 2 ½ time eller betre.

Totalen på ei ferd fra dør til dør vil endra seg mykje om øyhastighetstog vert innført. Reisetiden mellom Oslo og dei 3 byane på Sør-Vestlandet blir på rundt 2 timar, ei reisetid som vil vera vesentleg raskare enn med fly. (3).

Transportøkonomisk institutt er inne på noko liknande:

“Nettopp på grunn av all tida som går med til anna, framhevar fleire at tog er eit alternativ på utvalde distansar”

Utgreiinga til Norsk Bane/Deutsche Bahn International (5) viser svært gode drifts- og samfunnsøkonomiske resultat for ein Sør-Vestlandbane over Haukeli som eit flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk:

- I. Positiv samfunnsøkonomisk gevinst med 1,77 kr per investert krone.
- II. Frakt- og billettinntekter dekkjer drifts- og vedlikehaldsutgifter, saman med nedbetaling av

- investeringane i løpet av 30 år (165 mrd i 2017 kroneverdi),
- III. Reduksjon av klimautslipp med 752 000 tonn CO2 årlig.
 - IV. 17 færre drept, 44 færre hardt skadd og 481 færre lettare skadde årlig.
 - V. 1700 færre trailere på vegane kvar dag.

Ein Sør-Vestlandbane over Haukeli vil gje raskare reisetid mellom våre største byar, Det vil òg binda saman Bergensbanen og Jærbanen/Sørlandsbanen i eit samla Intercity nettverk. Bergen vert då eit knutepunkt for banar i fleire retningar som bind saman Vestlandet og ikkje eit endestopp slik som no. I Vaksdal vil lyntogsatsing gjere store delar av Vestlandet tilgjengeleg og reisa vil være kort og miljøvennleg.

Ein tur Vaksdal-Odda f.eks, vil vera på under 1 time, omtrent 1/4 del av idag. Andre døme på reisetider til/frå Vaksdal er: Haugesund 55 minutt, Stavanger 1 time og 45 minutt, Oslo 2 timar og 40 minutt.

Ein lyntogsatsning over Haukeli koblar Vaksdal saman i eit nett med næringsverksemd, langs heile Hardangerfjorden, resten av Sør-Vestlandet og heilt inn til Oslo.

Om ein har eit ønske om at dagens Bergensbane skal verta raskare, slik dagsaktuelle K5-planar legg opp til, må meir av linja gå i tunnel. MDG Vaksdal tror ikkje det er lurt om me skal selge tunnelopplevingar i framtida. Den største inntekten til Bergensbanen er idag turisme.

Me er skeptisk til storleiken på hele K5 og kva for påverknad den potensielt skal få på sentrale delar av kommunen.

Mykje flotte områder er allerede borte både i Vaksdal, og meir er planlagt bort. Lokalt vil ein Haukelibane kunne ta av for presset og heller legge tilrette for gjennåpning av fleire mindre stasjonar som no er nedlagt på linja Bergen-Voss. Dagens planar vil totalt endre sentrale oråde på Takvam, Tregereid, Vaksdal, Stanghelle og Dale. Det er viktig å ta med i debatten rundt Bergensbana at berre 20% av dei som går på eit tog i Bergen eller Oslo skal heilt frem til endestopet. Faktisk skal heile 80% av før toget har kjørt 1/3 av turen! Kundegrunnlaget til regionstog på Bergensbana ligger m.a.o. i starten og på slutten av turen.

Medan fly ikkje vil stoppe undervegs, vil lyntog integrere kommunar og tettstader på vegen mot endestasjonen. Det bidrar til eit større bo- arbeids- og kompetanseområde langs heile banennettet.

Det er planlagt 2 avgangar per time i kvar retning Bergen–Oslo, Stavanger/Haugesund–Oslo og Bergen–Stavanger.

For me som bur i Vaksdal vil me kunna knyta oss til avgangar i Arna. Mellom forgreiningspunktet ved Røldal-Oslo, vert det 4 tog i timen. Ved 16 timar per døgn, gjev det 64 tog i døgnet mellom Vest- og Austlandet. Til samanlikning er det no til saman 76–80 fly per dag og mellom Vestlandet (Bergen, Haugesund, Stavanger) og Austlandet (Gardermoen og Torp). I tillegg til framskriven flytrafikk, kjem òg mykje overført biltrafikk. Kanskje også med høve for å ta bil med deg på togturen i framtida? Du vil då kunne komme fram til endestasjonen ferdig utkvilt med eigen bil fullt ladet. Frakttid Bergen–Oslo er oppgjeve til ca. 5 timar, over natta. Det ville gje folk i Vaksdal ei reisetid til Oslo som er rundt 2 timar raskare enn idag.

Maksimal stigning er på 1,25 % og i hht. til moderne internasjonale standardar.

Dette vil om lag doble lastekapasiteten i tilhøve til dagens Bergensbane (6).

Høgaste punkt på banen vert 645 m.o.h. (Finse, til samanlikning ligg på 1222m).

Dette vil skape ein heilt ny kapasitet, regularitet, fart, kvalitet og konkurransedugleik for gods på bane.

Og vil gje høve for å nå måla om overføring av godstrafikk frå veg over på jernbane.

Då vil me ha gjort mykje bra for klima, trafikktryggleik, redusert veislitasje m.m.

Vestlandbanen vil saman med Bergensbanen verta ein komplementær bane som gjer Bergen og Stavanger til knutepunkt i staden for endepunkt i jernbanenettet.

Noko som òg vil styrkja høva for større transport over jernbane til kontinentet.

Høyhastighetsbaner i eit slikt flerbrukskonsept vil elektrifisera og energieffektivisea store delar av dagens samferdsel, gjennom å overføra fly-, gods- og biltrafikk over på bane. Slikt vil bidra til stor store reduksjonar av klimautslipp.

Samstundes vil det ivareta moderne krav til mobilitet og auke konkurransekrafta for nærings- og samfunnsliv i Vaksdal.

MDG ynskjer å auka tempoet med å realisera høyhastighetsbaner.

Me meiner kommunen kan vera med å bidra i dette arbeidet.

I det sambandet meiner vi det er føremålstenleg for Vaksdal å knyta seg til "Lyntogforumet Vestlandbanen over Haukeli", Forumet består idag av 23 kommunar og rundt 30 føretak/organisasjonar.

Her kan blant anna nemnast Rogaland fylkeskommune som vart med frå januar 2016, Stavanger kommune hausten 2017 og Telemark fylkeskommune frå januar 2018 .

Bergen Kommune skal realitetsbehandla saka no i Mars 2019.

Deltakarane i Lyntogforumet minner òg om at prosjektet vil vera positivt for sysselsetjinga i vår region:

“Pga. nedgang i oljeverksemda, er Vestlandet for tida inne i ein utfordrande periode.

Vestlandbane over Haukeli vil bidra til sysselsetjinga og næringsutviklinga på heile Vestlandet både på kort og lang sikt, samstundes som han vil gje store reduksjonar i årlege klimautslipp frå fly- bil- og trailertransport” (7).

Finansiering av arbeidet i Lyntogforumet er lagd opp som eit breitt spleiselag mellom kommunar, fylkeskommunar, føretak og organisasjonar.

For kommunar er kontingenten sett til 25 000 – 100 000 kr per år,

(15 000 kr under 1 000 innb.), fylkeskommunar 200 000 kr og føretak/organisasjonar 5 000 kr.

Medlemmane peikar ut ein representant/kontaktperson, evt. med vara.

Det er lagt opp til ei felles samling i året, medan fylkesvise styrar står for den jamne oppfølgingen i løpet av året.

Det er forresten òg eit lyntogforum i Møre og Romsdal, lyntogforum for Gudbrandsdalen/Mjøsa er under etablering etter einstemmige vedtak i Lillehammer - og Gjøvik Kommune hausten 2018 .

MDG Vaksdal fremjar følgjande forslag til vedtak:

"Kommunestyret ber administrasjonen ta initiativ til at Vaksdal kommune knytter seg til Lyntogforum Vestlandbanen over Haukeli.

Kommunestyret utpeiker ein representant og ein vara som deltakar i forumet.

Deltakar forbereder presentasjon for kommunestyret i etterkant av møter holdt i lyntogforum for Vestlandsbanen".

Kjelder:

- (1): <https://www.framtida.no/aktuelt/transport/norge-pa-flytoppen-i-europa.html>
- (2): <https://www.nrk.no/norge/7-av-10-vil-velja-tog-framfor-fly-1.7538769>
- (3): <http://www.banenor.no/contentassets/d2ebf26a63ad4406bfa9f2213ca80781/urbanet-sporreundersokelse-marknad-for-hoyhastighetstog.pdf>
- (4): <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=8565>
- (5): <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=95>
- (6): https://uic.org/IMG/pdf/high_speed_brochure.pdf
- (7): <https://www.aftenbladet.no/meiningar/debatt/i/xObw8/Vestlandbanen-over-Haukeli-er-rett-tiltak-til-rett-tid-pa-rett-stad>

Kommunestyret - Sak 23/2019

KOM - Behandling:

Interpellanten fekk ordet først for å fremja interpellasjonen.

Ordførar gav slikt svar:

Her var det mange påstandar og koblingar av informasjon. Eg har ei heilt anna verkelegheitsoppfatning. Inngrepa i naturen ved lyntog og høghastigheitsbaner må t.d. takast med i klimarekneskapen.

Ordføraren sitt syn er – Sats på Bergensbana!

Me ujamne mellomrom vert høgfartsbane/lyntog over Haukeli lansert som eit alternativ til utbetring av Bergensbana. Høgfartsutgreiinga parkerte etter mi meining denne. No er tida for å halda fast på det ein har sagt før. Bergensbana er den togstrekninga som treng opprusting. Målet må vera Bergen – Oslo 4 timar. 4 timar frå Bergen *sentrum* til Oslo *sentrum*. Det gjer toget til eit konkurransedyktig alternativ til fly.

Arbeidet med rulleringa av Nasjonal Transportplan er starta opp. Her må me kunne forventa at fylkespolitikarane våre held fast på at ny Vossabane som er prioritet nr. 1, og at Hordalandsbenken støttar opp om regionen.

Bergensbana til Oslo bruker i dag 6 timar og 30 minutt. Ny Vossabane gjev ei innkorting på 40 minutt. Ny Ringeriksbane kortar reisetida med 1 time. Mindre tiltak mellom Voss og Finse kortar reisetida ned 40 minutt. Då er me så godt som nede på 4 timar.

Eg er uroa for at nye rundar med lyntogidear der ein i naturvernet og klimaet sitt namn vil byggja ei 14 meter brei bane *i fjell* over Haukeli, *der ingen skulle tru at nokon kunne bu*. Konsekvensane er at toget utelukkande vert ei bane for reisande til og frå ytterpunkta.

80% av reisande med Bergensbana reiser i dag på delar av strekninga. Eg påstår at lyntogideologane er særst nyttige for dei som eigentleg ikkje ynskjer noko betre bane, og ved hjelp av desse idealistane difor kan utsetja opprustinga "litt til".

Det viktigste er ikkje kor toga går, men kor toga stoppar.

Bergensbana må stoppa der folk bur. Eit tenkt lyntog langs Bergensbana ville t.d. stoppa i Arna, Songve i Voss kommune (hutaheiti), Geilo osv. osv. Eit lyntog vil ha ein krevjande kurvatur og stor radius.

Det er mi meining at me må parkera høgfarts- / lyntogdrøymarane ein gong for alle, og utbetra

Bergensbana stein for stein, etappe for etappe og erkjenna at lyntogtilhengjarane – *til høgre eller venstre* – egentleg tener dei som ingen ting vil! Høgfartsbana skal finansierast. I eit klimaperspektiv krev ei bane over Haukeli store naturinngrep noko som gjer at den først vert klimanøytral om mellom 100 og 200 år.

Utbetring av Vossabana og bygging av Ringeriksbanen er dei viktigaste tiltaka i høve ei ny og meir framtidsretta Bergensbanen.

Ein har starta arbeidet med reguleringsplanen for Arna – Stanghelle med tanke på oppstart i 2024. Planlegginga av Stanghelle – Voss må koma i gang for å sikra samanhengjande utbygging.

Eg meiner Vaksdal kommune ikkje skal knyta seg til lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli.

Det vart så opna for debatt.

Det vart røysta over framlegget som låg i interpellasjonen - dette fekk 1 røyst (MDG) og fall.

KOM - Vedtak: