



RF – Rogalandsforskning. <http://www.rf.no>

Gottfried Heinzerling
Fylkesdelplan for jernbanen i Rogaland
2002 - 2011

Rapport RF – 2001/124

Oppdragsgiver: Rogaland fylkeskommune

ISBN: 82-490-127-3

Gradering: åpen

RF - Rogalandsforskning er sertifisert etter et kvalitetssystem basert på NS - EN ISO 9001

Innhold

Sammendrag	3
1 INNLEDNING	5
2 FYLKESDELPLANENS MÅL	10
3 UTVIKLINGSMULIGHETER FOR JERNBANETRAFIKKEN I ROGALAND (SØRLANDSBANEN)	12
3.1 Persontrafikk	12
3.1.1 Kortdistansetog	12
3.1.2 Mellomdistansetog	21
3.1.3 Langdistansetog.....	22
3.2 Godstrafikk.....	24
3.3 Tilleggskrav til utviklingen av infrastruktur	28
4 HANDLINGSPROGRAM	29
VEDLEGG 1 JERNBANETRAFIKKEN I NORGE – OVERORDNETE UTVIKLINGSTREKK.....	34
I. Aktuelle aktører og innbyrdes rollefordeling i Norge	34
II. Statlig kjøp av tjenester	35
III. Tredjeparts adgang til infrastrukturen	35
IV. Fremtidig utvikling.....	36
VEDLEGG 2 FAKTA OM SØRLANDSBANEN	40

Sammendrag

I. Bakgrunn

Sørlandsbanen mellom Oslo og Stavanger via Kristiansand er en viktig del av transportnettverket i Rogaland fylke. På banen tilbys i dag en rekke person- og godstogprodukter som i sum mottas godt i markedet og samtidig har stor samfunnsøkonomisk nytte. Fylkesdelplanen gjenspeiler interessen for en videreutvikling av den eksisterende baneinfrastrukturen. Med en bedre infrastruktur i bunn er det potensiale for utviklingen av flere og bedre togtilbud. Økte markedsandeler for jernbanetrafikken vil kunne gi betydelige miljø- og samfunnsmessige gevinster.

II. Formål for planarbeidet

I tråd med fylkesutvalgets vedtak fra 1998 (FU-Sak 13/98) er formålet at *Arbeidet skal ha som siktemål å samordne planer og tiltak som er utarbeidet av ulike forvaltningsnivåer og sektorinteresser som berører jernbanen i fylket.*

Planens tidsperspektiv er perioden 2002 – 2011 for den handlingsorienterte delen. Denne perioden er sammenfallende med den som gjelder for Nasjonal transportplan og Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland. For utviklingen av et bybanetilbud og arealbruken som er en vesentlig premisse for utviklingen av passasjergrunnlaget for persontogtrafikken, er tidsperspektivet langsiktig (opptil 40 år i forhold til arealbruken). Det gjenspeiler et skille der arealutviklingen representerer den langsiktige underliggende trenden, mens utviklingen av banens infrastruktur forholder seg til i et mindre langsiktig perspektiv og togtilbudene til et mer kortsiktig perspektiv.

III. Planområdet

Planen berører deler av Nord-Jæren (Stavanger, Sandnes og Sola kommuner) og korridoren langs Sørlandsbanen (Klepp, Time, Hå, Eigersund, Lund kommuner).

IV. Fylkesdelplanens mål

Fylkeskommunes interesse i utviklingen av jernbanen er todelt:

- Utviklingen av lokaltogtilbudet og et senere bybanetilbud vurderes som forutsetninger for arealutviklingen som bl.a. Fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren legger opp til. Ved utviklingen av disse banetilbudene vil den samfunnsøkonomiske lønnsomheten og ikke nødvendigvis et driftsøkonomisk overskudd, stå i fokus.
- Ved togtilbudene for person- og godstrafikken ellers er hovedfokus på utviklingen av bedriftsøkonomisk tilfredsstillende togprodukter. Fylkeskommunens interesser

her er knyttet til det faktum at jernbanen generelt sett er blant de mest sikre og miljøvennlige transportmidler. Økte markedsandeler for jernbanen vil generelt sett innebære en mer sikker, miljøvennlig transportsektor sett under ett.

Hovedmålet er at *Jernbanen skal ut fra miljø-, sikkerhets- og samfunnsøkonomiske vurderinger bidra til utvikling av et kvalitativt høyverdig person- og godstogtilbud. Jernbanens infrastruktur søkes oppgradert i tråd med utviklingen av attraktive togtilbud.* Delmål for utviklingen av de ulike togtilbudene finnes i kapitel 2.

Fylkesdelplanen vil bidra til realisering av målene

- ved å påvirke sentrale myndigheters og aktørers prioriteringer vedr. investeringer og drift i favør av Sørlandsbanen Kristiansand – Stavanger
- ved å bruke Fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren og langsiktige arealplaner i Eigersund og Lund kommuner som grunnlag for arealbruken og lokaliseringspolitikken langs Sørlandsbanen og eventuelle baneavsnitt ellers.
- ved å samordne buss- med togtilbudet og få til et integrert takst- og rabattsystem.

Fylkesdelplanens handlingsprogram er beskrevet i kapitel 4.

1 Innledning

Bakgrunn

Sørlandsbanen mellom Oslo og Stavanger via Kristiansand er en viktig del av transportnettverket i Rogaland fylke. På banen tilbys i dag en rekke person- og godstogprodukter som i sum mottas godt i markedet og samtidig har stor samfunnsøkonomisk nytte. Dette kommer blant annet til uttrykk i den positive utviklingen lokaltogtilbudet mellom Stavanger og Egersund (Jærbanen) har hatt siden 1992, og i jernbanens markedsandel på 50 til 60 prosent i transporten av stykkgoods mellom sentrale Østlandet (Oslo/Drammen) og Jæren (Stavanger/Sandnes).

Fylkesdelplanen gjenspeiler interessen for en videreutvikling av den eksisterende baneinfrastrukturen. Med en bedre infrastruktur i bunn bør det være et potensiale for utviklingen av flere og bedre togtilbud. Økte markedsandeler for jernbanetrafikken vil kunne gi betydelige miljø- og samfunnsmessige gevinster.

Formål for og organisering av planarbeidet

I tråd med fylkesutvalgets vedtak fra 1998 (FU-Sak 13/98) er formålet at *Arbeidet skal ha som siktemål å samordne planer og tiltak som er utarbeidet av ulike forvaltningsnivåer og sektorinteresser som berører jernbanen i fylket.*

Planens tidsperspektiv er perioden 2002 – 2011 for den handlingsorienterte delen. Denne perioden er sammenfallende med den som gjelder for Nasjonal transportplan og Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland. For arealbruken som er en vesentlig premiss for utviklingen av passasjergrunnlaget for persontogtrafikken, er tidsperspektivet langsiktig (opptil 40 år). Det gjenspeiler et skille der arealutviklingen representerer den langsiktige underliggende trenden, mens utviklingen av banens infrastruktur forholder seg til i et mindre langsiktig perspektiv og togtilbudene til et mer kortsiktig perspektiv.

Prosjektet ble ledet av en politisk styringsgruppe med følgende medlemmer

Fylkesordfører Roald G. Bergsaker	Rogaland fylkeskommune, leder
Jone Handeland	Rogaland fylkeskommune
Jan Birger Medhaug	Rogaland fylkeskommune
Tor Ytre Arne	Rogaland fylkeskommune
Karen-Margarethe Mjelde	Rogaland fylkeskommune
Ordfører Leif Johan Sevland	Stavanger kommune
Odd Kristian Reme	Stavanger kommune

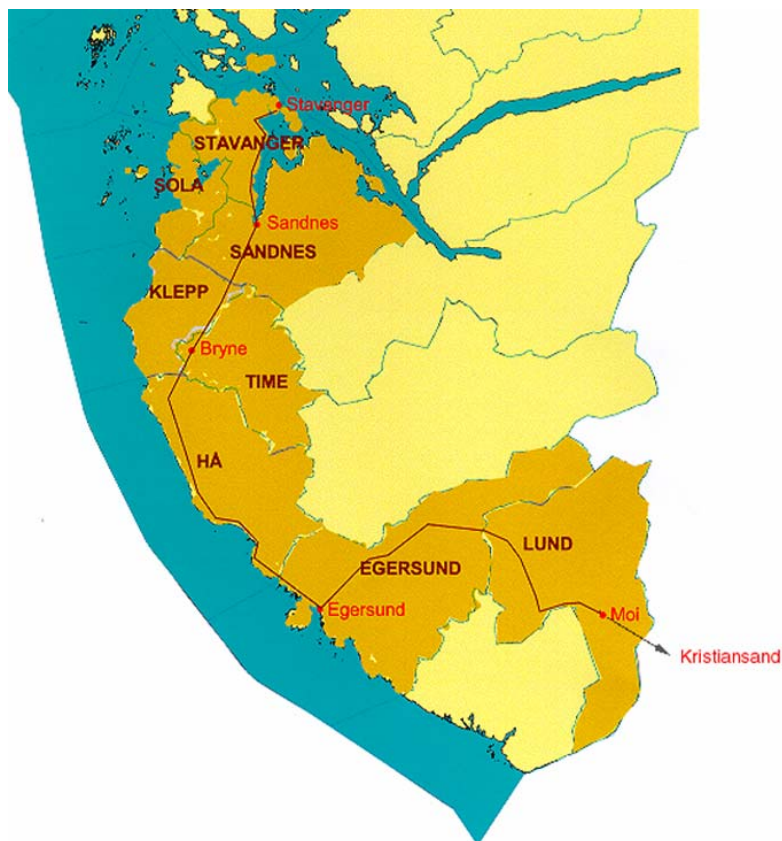
Ordfører Jostein Rovik	Sandnes kommune
Ordfører Elfinn Lea	Klepp kommune
Ordfører Arnfinn Vigrestad	Time kommune
Ordfører Gunnar Siqveland	Hå kommune
Ordfører Marit Myklebust	Eigersund kommune
Ordfører Kjell Erfjord	Lund kommune

Det ble opprettet en faglig prosjektgruppe for planarbeidet med følgende sammensetning:

Per Frøyland Pallesen	Rogaland fylkeskommune, leder
Are Kristiansen	Rogaland fylkeskommune, sekretær
Leidulf Skjørestad	Rogaland fylkeskommune
Petter Grimsgaard	Jernbaneverket
Henning Lode	NSB BA
Hans Petter Krane	NSB BA
Julie Bjugan	Stavanger kommune
Håkon Auglend	Sandnes kommune
Svein Oftedal	Klepp kommune
Rolf E. Ree	Time kommune
Harald Berglie	Hå kommune
Dag Tonheim	Eigersund kommune
Rolv Lende	Lund kommune
Sigbjørn Husø	Jærrådet
Gottfried Heinzerling	RF-Rogalandsforskning

Planområdet

Planen berører deler av Nord-Jæren (kommune Stavanger, Sandnes og Sola) og korridoren langs Sørlandsbanen (Klepp, Time, Hå, Eigersund og Lund kommuner).



Figur 1: Kart over planområdet

Oversikt over relevante planer og utredninger med betydning for fylkesdelplanen

Nedenfor gis en oversikt over relevante planer og utredninger på strategisk nivå som har betydning eller fungerer som faglig underlag for fylkesdelplanen:

- Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren (med tilhørende fagrapporter), Rogaland fylkeskommune, Stavanger 2000. Planen fungerer som grunnlag ved fremtidig revidering av arealdelen i kommuneplanene til kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Klepp, Time og Hå.
- Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2002 – 2011, Rogaland fylkeskommune, Stavanger 1999.
- Transportplan for Nord-Jæren 1998 - 2007, Transportplan Nord-Jæren, Stavanger 1997.

- Fylkesdelplan for Areal og transport i Dalane, Rogaland fylkeskommune, Stavanger 1997.
- Nasjonal Transportplan 2002-2011 (St. meld. Nr. 46), Samferdselsdepartementet, Oslo 2000.
- Transportetatens sektorvise handlingsprogram for perioden 2002 – 2011 (Oppfølging av Nasjonal Transportplan), Oslo 2001.
- Strategisk gjennomføringsplan for kollektivtrafikken, Ny rutestruktur på Nord-Jæren, Transportplan for Nord-Jæren, Stavanger 2000/2001.
- Jærbanen – videre utvikling, Rogaland fylkeskommune, Stavanger 1997
- Videreutvikling av takst- og rabattsystemet i Rogaland, Rogaland fylkeskommune, 1998.
- Bybaneutredning Nord-Jæren, Transportplan Nord-Jæren, Stavanger 1999.
- Mål, strategier og prioriteringer for transportsektoren på Sør-Jæren 2002 – 2011, Statens vegvesen Rogaland, Stavanger 1999.
- Moderne Sørlandsbane, Linjeomlegging Moi – Egersund (forprosjekt) og Rassikring og Linjeomlegging i Drangsdalen (forprosjekt og hovedplan), Drammen 1993/1994.

Det er videre utarbeidet relevante planer etter plan- og bygningsloven for å kunne gjennomføre infrastrukturtiltak. Viktige tiltak det gjelder for er

- Dobbeltspor Stavanger – Sandnes (konsekvensutredning, kommunedelplaner)
- Godsterminal Ganddal (reguleringsplan)
- Tunnel Drangsdalen (reguleringsplan)
- Diverse tiltak for nedlegging av planoverganger (reguleringsplaner)
- Bybaneavsnittene Fiskepiren – Stavanger stasjon, Hillevåg/Mariero og Forus/Lura (konsekvensutredning under utarbeidelse)

Ved en rekke eksisterende og fremtidige stasjoner er det satt i gang planprosesser for utviklingen av de omkringliggende arealer. Siktemålet med disse prosessene er få realisert en knutepunktsutvikling rundt stasjonene. Eksisterende og fremtidige stasjoner som berøres er *Gausel* (Stavanger kommune, utbyggingsområde), *Jåttåvågen* (Stavanger kommune, utbyggingsområde), *Sandnes sentrum* (Sandnes kommune, område med fortettingspotensiale), *Øksnevadporten og Klepp Stasjon* (Klepp kommune, utbyggings- og fortettingsområder), *Bryne* (Time kommune, sentrums- og fortettingsprosjekter), *Nærbø, Varhaug, Vigrestad og Sirevåg* (Hå kommune, sentrums- og fortettingsprosjekter).

Videre er det igangsatt planprosesser for godsterminalområdene *Paradis* (Stavanger kommune) og *Brueland* (Sandnes kommune) som vil miste sin terminalfunksjon ved etablering av terminalen på Ganddal (Sandnes kommune).

2 Fylkesdelplanens mål

Fylkeskommunes interesse i utviklingen av jernbanen er todelt:

- Utviklingen av lokaltogtilbudet og et senere bybanetilbud vurderes som forutsetninger for arealutviklingen som bl.a. fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren legger opp til. Ved utviklingen av disse banetilbudene vil den samfunnsøkonomiske lønnsomheten og ikke nødvendigvis et driftsøkonomisk overskudd, stå i fokus.
- Ved togtilbudene for person- og godstrafikken ellers er hovedfokus på utviklingen av bedriftsøkonomisk tilfredsstillende togprodukter. Fylkeskommunens interesser her er knyttet til det faktum at jernbanen generelt sett er blant de mest sikre og miljøvennlige transportmidler. Økte markedsandeler for jernbanen vil generelt sett innebære en mer sikker, miljøvennlig transportsektor sett under ett.

Hovedmål

Jernbanen skal ut fra miljø-, sikkerhets- og samfunnsøkonomiske vurderinger bidra til utvikling av et kvalitativt høyverdig person- og godstogtilbud. Jernbanens infrastruktur søkes oppgradert i takt med utviklingen av attraktive togtilbud.

Delmål for utviklingen av lokaltogtilbudet

Utviklingen av lokaltogtilbudet skal i et tiårsperspektiv medføre en dobling av markedsandelen for banetrafikken i korridoren langs Jærbanen. Banens markedsandel i korridoren langs Jærbanen er i 1998 vurdert til opptil fem prosent.

Et senere bybanetilbud skal øke banetrafikkens markedsandeler ytterligere. Banetilbudene utvikles til ryggraden i Jærregionens kollektivtilbud.

Delmål for utviklingen av region- og fjerntogtilbudet

Region- og fjerntogtilbudet søkes utviklet til et attraktivt togtilbud med 10 togpar (mandag til fredag) mellom Stavanger og Kristiansand. Nattog-tilbudet opprettholdes i planperioden. Med investeringer i infrastruktur og togsett forsøkes reisetiden mellom Stavanger og Kristiansand redusert med en halvtime. Målsettingen er å øke antall fjerntogreisende med minimum 50 prosent på strekningen mellom Stavanger og Kristiansand i planperioden.

Delmål for utviklingen av godstogtilbudet

Dagens markedsandeler for jernbanens godstransport på Sørlandsbanen (i år 2000 ca. 50 prosent av all stykkgodstransport mellom Stavanger- og Oslo regionen) søkes opprettholdt og økt basert på attraktive transportløsninger i planperioden.

Delmål for sikkerhet og miljø

Sikkerheten for de reisende, jernbanens personale og tredje person ved anlegg og drift av jernbanen skal ivaretas på best mulig måte. Miljøproblemer knyttet til jernbanen skal reduseres til et minimum.

Fylkesdelplanen vil bidra til realisering av ovenfor stående målsettinger

- *ved å påvirke sentrale myndigheters og aktørers prioriteringer vedr. investeringer og drift i favør til Sørlandsbanen Kristiansand – Stavanger*
- *ved å bruke Fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren og langsiktige arealplaner i Eigersund og Lund kommuner som grunnlag for arealbruken og lokaliseringspolitikken langs Sørlandsbanen og eventuelle baneavsnitt ellers.*
- *ved å samordne buss- med togtilbudet og få til et integrert takst- og rabattsystem.*

Handlingsprogrammet i tråd med ovenfor stående målsettinger, som viser nødvendige tiltak, kostnader og ansvarshavende for tiltakene er vist i sammendraget.

3 Utviklingsmuligheter for jernbanetrafikken i Rogaland (Sørlandsbanen)

For å kunne vurdere behovene for investeringer i jernbanens infrastruktur gjennomgås i kapitlet utviklingsmuligheter for jernbanetrafikken på Sørlandsbanen for hver av delmarkedene innenfor person- og godstrafikk. For hvert av delområdene er det dessuten satt opp et særskilt handlingsprogram. Felles samordnet handlingsprogram er vist i sammendraget.

3.1 Persontrafikk

3.1.1 Kortdistansetog

I begrepet kortdistansetog inngår i denne planen satsingen for å få videreutviklet dagens lokaltogtilbud mellom Stavanger og Egersund og planene om videreutviklingen av det regionale kollektivtilbud ved hjelp av en bybane. Begge tilbud anses å utfylle hverandre og å ha forskjellige tidsperspektiv.

Lokaltogtilbud

Introdueringen av et nytt lokaltogtilbud på Jærbanen mellom Stavanger og Egersund i 1992 har vært en ubetinget suksess. Lokaltogtilbudet ble gjennomgripende forbedret ved å satse på stive ruteplaner kombinert med økt frekvens. Nye togsett som ga en raskere fremføring, nyetablerte hhv. oppussede holdeplasser, etablering av innfartsparkering og en viss samordning av togtilbudet med det regionale busstilbudet var dessuten vesentlige elementer i denne satsingen. Siden 1990 har antall passasjer økt med 340 prosent. Videre har dekningsbidraget (dvs. andelen kostnader dekket av passasjerinntekter) økt betydelig. Markedsandelen til Jærbanen i korridoren Hå – Stavanger vurderes til 5 prosent i 1998¹. Satsingen har vært en samfunns- og bedriftsøkonomisk suksess.

Satsingen var basert på en avtale mellom Rogaland fylkeskommune, kommunene Stavanger, Sandnes, Klepp, Time, Hå og Eigersund og NSB om et felles løft for å bedre lokaltogtilbudet mellom Stavanger og Egersund og for å styrke Jærbanen som ryggraden i regionens kollektivtrafikksystem. I nevnte samarbeidsavtale har bl.a.

¹ Egne beregninger basert på Reisevaneundersøkelsen for Jæren (inkl. deler av Ryfylke) 1998, RF-Rogalandforskning.

primærkommunene forpliktet til å «søke å styrke jernbanens trafikkgrunnlag gjennom arealplanleggingen for bedre utnyttelse av jernbanen som miljø- og ressursvennlig transportmiddel.»

Sentrale utfordringer i den nærmere fremtiden vil være:

- Innfasingen av nye togsett for lokaltrafikken er planlagt i løpet av 2002. Samtidig vil lokaltogtilbudet mellom Stavanger og Bryne hhv. Nærbø utvides (30 minutters frekvens planlagt over større deler av dagen i perioden mandag til fredag).
- Sikring av en omfattende tilgjengelighet i lokaltogtrafikken for funksjonshemmede.
- En senere videreutvikling av lokaltogtilbudet mellom Stavanger og Sandnes (antall avganger og antall stopp) i tråd med arealutviklingen og utbyggingen av dobbeltsporet.
- Opprettholdelse hhv. utvidelse av omfanget i kjøpet av togtenester fra statens side.
- Tilstrekkelig rask utvikling av stasjonene langs Jærbanen med hensyn til tilgjengelighet, komfort og sikkerhet. Det er behov for forbedret innfartsparkering for sykkel og bil.
- Tilrettelegging for transport av sykkel på tog utenom rushtidsperiodene for å imøtekomme bl.a. behovene til fritidsreisende.
- Økt koordinering og integrering av tog- og busstilbudet i regionen.
- Introduisering av et felles integrert takstopplegg tog/buss. Parallelt bør en mer offensiv prispolitikk vurderes.

Potensiale for utviklingen av lokaltogtilbudet sør for Sandnes mot Bryne, Nærbø, Varhaug, Vigrestad og Stokkelandsmarka tilsier at en bør sikre og opprettholde muligheten for å etablere dobbeltspor på denne strekningen utfra beredskapshensyn.

Bybane Nord-Jæren

Lokaltogtilbudet vil kunne tilføres en ny kvalitet ved å satse på en kombinasjon av lokaltog og bybane for å gi Jærregionen et omfattende banetilbud.

Basert på omfattende studier av de ulike sidene ved en satsing på bybanen gis i utredningen "Bybane på Nord-Jæren" (1999) en rekke konklusjoner og anbefalinger.

I utredningen anbefales i et langsiktig perspektiv å etablere et bybanenett der følgende traseer inngår:

1. Basert på en utbygging av dobbeltspor i avsnittene Kvaleberg – Gausel, Lura – Sandnes- Ganddal og Klepp – Bryne etableres bybanesløyfene via Hillevåg/Mariero, Forus/Lura og Foss/Eikeland og bybaneforlengelsen i Stavanger sentrum til Fiskepiren.

2. En bybanetrase mellom Gausel og Stavanger Lufthavn Sola via Forus, Skadberg og Sola sentrum etableres.

Beregninger viser et samfunnsøkonomisk overskudd ved utbyggingen av hele bybanenettet.

Vesentlige forutsetninger for etableringen av bybanen er

1. I korridoren Stavanger – Sandnes – Ganddal forutsetter bybanen minimum en arealutvikling i henhold til eksisterende kommuneplaner kombinert med en tung arealutnyttelse i utviklingsområdene Paradis, Jåttåvågen (begge Stavanger kommune), Brueland, Sørbo-Hove sør (begge Sandnes kommune) og i Sandnes sentrum.
2. Traseen Gausel – Stavanger Lufthavn Sola er kun aktuell i tilfelle en arealutvikling langs den nye traseen som vil medføre en lokalisering av minimum 10.000 nye innbyggere og 10.000 nye arbeidsplasser i banens influensområdet.
3. Bybanesløyfen mellom Ganddal og Øksnevadporten er kun aktuell i tilfelle etablering av ca. 15.000 nye innbyggere/arbeidsplasser i banens influensområde.
4. For å sikre banens passasjergrunnlag koordineres bane- og busstilbudet med banetilbudet som grunnstamme i kollektivtilbudet.

Inkludert nødvendig utbygging av dobbeltspor for ca. 850 mill. kr² vil investeringskostnadene (kjørevei) ved etablering av et omfattende banetilbud³ beløpe seg på ca. 2,22 mrd. kr. fordelt over planperioden til fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren (40 år).e.

Langsiktig arealbruk

Den viktigste langsiktige rammebetingelsen for utviklingen av begge banetilbudene er en bevisst utvikling av arealbruken rundt holdeplassene. Denne utviklingen må ses igjen i sammenheng med en helhetlig parkeringspolitikk.

2 Beløpet omfatter 580 mill. kr. for utbygging av dobbeltspor mellom Kvaleberg - Gausel og Lura – Ganddal og 270 mill. kr. for utbygging av dobbeltspor Klepp – Bryne.

3 I nettet inngår følgende tiltak: Utbygging av dobbeltspor i avsnittene Kvaleberg – Gausel, Lura – Sandnes- Ganddal og Klepp – Bryne, etablering av bybanesløyfer via Hillevåg/Mariero, Forus/Lura og Foss/Eikeland og bybaneforlengelsen i Stavanger sentrum til Fiskepiren og etablering av en bybanetrase mellom Gausel og Stavanger Lufthavn Sola via Forus, Skadberg og Sola sentrum.

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren med sine retningslinjer for planleggingen er den viktigste premis i denne sammenheng. Formålet med planen er å integrere hensynet til bærekraftig utvikling i en planprosess der arealdisponering, transportbehov, verne- og miljøhensyn sees i sammenheng. Planen har et 40 årsperspektiv (2040) og er basert på en boligtilvekst på 70.000 nye boliger⁴. Arealbruken vist i planen støtter en satsing på jernbane og bybane i aksene Stavanger – Sandnes - Bryne og (Stavanger/Sandnes-) Forus – Flyplassen. Fylkesdelplanen viser strekningen Sandnes sentrum – Sandnes øst og Ganddal – Foss/Eikeland – Øksnevadporten som alternative bybanestrekninger. En gjenåpning av Ålgårdbanen er derimot ikke aktuell utfra arealutviklingen vist i fylkesdelplanen.

Som de i den sammenheng viktigste retningslinjer for videre planprosesser på kommunalt nivå kan nevnes:

Pkt 3.1.1 I kommuneplanens arealdel skal det kartfestes et regionalt stamnett for kollektivtrafikk (både buss og baneløsninger, samt sjøvegstrafikk). Det skal etableres egne traseer for kollektivtrafikken i nye utbyggingsområder og i eksisterende tettsted, der dette er gjennomførbart.

Pkt. 3.4.1 Arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres i sentrene, ved holdeplasser til jernbane/bybane eller langs kollektivtrafikkens stamnett. Ved etablering og/eller utvidelse av større virksomheter må det dokumenteres at lokaliseringen er i samsvar med gjeldende retningslinjer.

Pkt 3.5.1 Kommunene må ta opp gjeldende parkeringsnormer til revisjon, med tanke på reduserte krav til parkeringsplasser for bil i ulike områder og bebyggelse. Det må planlegges for redusert parkering i sentra, knutepunkter og i øvrige områder som har høy tilgjengelighet med kollektivtransport. Kommunen skal i slike områder fastsette maksimumsgrenser for parkering. Det presiseres i denne sammenheng at det er viktig med innfartsparkering (kombinasjon tog og bil) ved aktuelle stasjoner.

Pkt 4.1.1 Potensiale for ombygging og nybygging innenfor allerede utbygde byer/tettsteder skal utnyttes særlig når dette styrker bruk av kollektivmidler og gir en samfunnsøkonomisk god utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

Pkt 4.2.2 For sentrene og stamnett for kollektivtrafikk legges følgende normer til grunn:

- 6,0 boliger/daa innen 500 m fra banelholdeplass
- 3,5 boliger/daa innenfor bussens influensområde (300 m fra hver side av traseen)
- 3,0 boliger/daa innenfor sykkelavstand til hovedsentra

4 Det må bemerkes at det hersker betydelig usikkerhet omkring befolkningstilveksten og boligbehovet i dette tidsperspektivet.

- 3,0 boliger/daa innenfor gangavstand til øvrige kommunesentra.

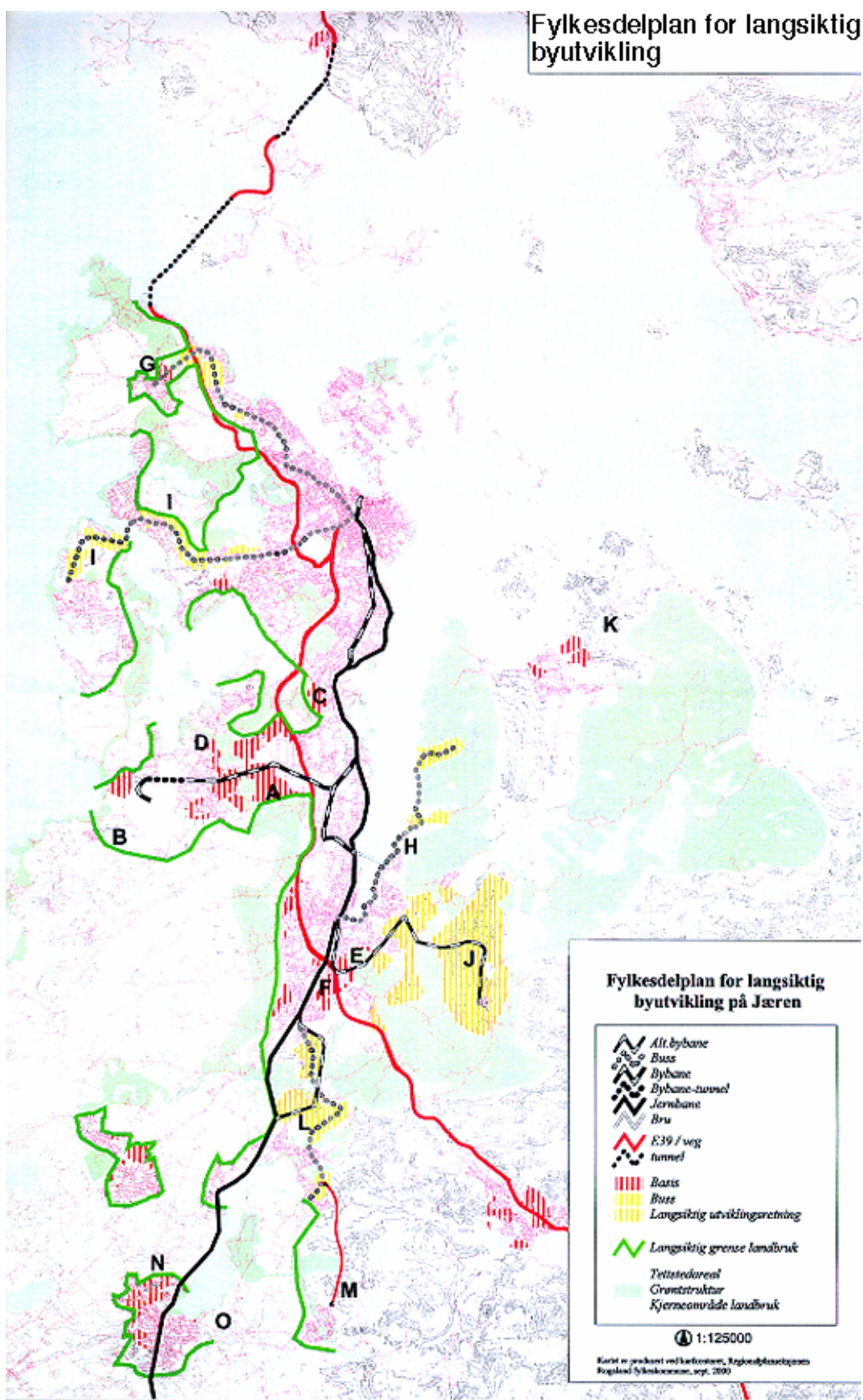
For å kunne oppnå høy utbyggingstetthet innen 500 meter avstand fra baneholdeplass må byggegrensen kunne settes til mindre enn 50 meter avstand fra banetraseen. En lavere byggegrense vil kunne aksepteres ved etablering av støydempende tiltak.

Figuren nedenfor viser senterstrukturen foreslått i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren.



Figur2: Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling – senterstruktur (kilde: Rogaland fylkeskommune)

Videre er arealdisponeringen i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren gjengitt i figuren på neste side.



Figur 3: Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling – arealdisponering (kilde: Rogaland fylkeskommune)

Virkemidler og tiltak for å få realisert delmål for utviklingen av lokaltogtrafikken

Virkemidlene og tiltakene for å få realisert en positiv utvikling av lokaltogtrafikken er sammensatt og inngår grovt sett i flere grupperinger:

- Sikring av en langsiktig arealutvikling som bygger opp under banebaserte løsninger (20 til 40 års perspektiv)
- Utviklingen av den fysiske infrastrukturen
- Utviklingen av kjøretøysbestanden
- Introdusering av markedsrelevante driftsopplegg (inkl. offentlig kjøp av tjenester)
- Integrering med av bane- og busstilbudet

Nedenfor stående tabell gir en oversikt over de mest relevante tiltak i planperioden 2002 – 2011 under forutsetningen at arealutviklingen langs banetraseene skjer i tråd med Fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren.

Tidsperiode	Type tiltak	Investerings- kostnader (fysisk infrastruktur)	Kommentar	Ansvarlig instans
<i>Tiltak for utviklingen av lokaltogtrafikken i planperioden 2002 - 2011</i>				
2001/2002	30 minutters frekvens mellom Stavanger og Bryne/Nærbø og et delvis forandret stoppestedmønster		Tiltak foreslått tilsvarende NSB BAs planer i forbindelse med ny ruteplan R 2001 og R 2002 (nytt materiell)	NSB BA
2003	Forbedret sykkeltransport på tog		Tiltaket introduseres utenom rushperiodene	NSB BA
2003	Full takstintegrering, samordning mellom bane- og det regionale busstilbudet			Rogaland fylkeskommune, NSB BA
2003	Forbedret innfartsparkering	1,5 mill. kr.		Kommunene, Statens vegvesen
2002 – 2005	Nyetablering og opprusting av stasjoner (inkl. tilpasning for funksjons-hemmede)	5 mill. kr.	Større tiltak bør være: - opprusting av stasjoner langs Jærbanen sør for Sandnes - nyetablering	Jernbaneverket

			av stoppested Jåttåvågen - nyetablering av stoppested Gausel - nyetablering og relokalisering av stoppested ellers i tråd med fremdriften i utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes	
2004 – 2007	Utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes ⁵ , flere stopp mellom Stavanger og Sandnes, 15 minutters frekvens mellom Stavanger og Sandnes	760 mill. kr.	Utbygging mellom Stavanger og Sandnes prioritert i Nasjonal Transportplan i perioden 2002 – 2011.	Jernbaneverket
<i>Tiltak for utviklingen av bybanetilbudet (flesteparten av tiltak vil falle utenom planperioden 2002 – 2011 og er kun nevnt ut fra et langsiktig perspektiv)</i>				
2002/2003	Konsekvensutredning for bybane-avsnittene mellom Stavanger og Sandnes		Positiv resultat forutsetning for utbygging av bybanen	Transportplan Nord-Jæren

5 Med driftskonseptet dokumentert i Bybaneutredningen Nord-Jæren (Stavanger 1999) er det behov for utbygging av dobbeltspor kun i avsnittene Kvaleberg – Gausel og Lura - Sandnes, forutsatt utbyggingen av bybaneavsnitt i områdene Forus/Lura og Mariero/Hillevåg.

Tidligst i perioden 2006 – 2009 ⁶	Utbygging av bybaneavsnittene Fiskepiren – Stavanger stasjon, Hillevåg – Jåttåvågen og Forus – Lura	720 mill. kr.	Tiltak basert på at bybaneutredningens forutsetninger vedr. arealbruken realiseres	Transportplan Nord-Jæren
Tidligst fra 2006 av ⁷	Utbygging av bybanetraseen Gausel – Stavanger Lufthavn Sola	420 mill. kr.	Utbyggingen er avhengig av arealutviklingen i banekorridoren, den vil kunne realiseres etappevis.	Transportplan Nord-Jæren
Tidligst fra 2010 av	Utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Ganddal		Finansieringen av avsnittet mellom Sandnes og Ganddal ikke avklart i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002 – 2011.	Jernbaneverket
Tidligst fra 2010 av ⁸	Utbygging av dobbeltspor mellom Klepp og Bryne og eventuelt av bybaneavsnittet Ganddal – Foss/Eikeland – Øksnevadporten.	Dobbeltspor Klepp – Bryne: 270 mill. kr. Bybane Ganddal – Øksnevadporten: 230 mill. kr.	Utbyggingen er avhengig av arealutviklingen i banekorridoren. Utbygging av dobbeltspor ikke prioritert i Nasjonal Transportplan 2002 – 2011.	Jernbaneverket, Transportplan Nord-Jæren
Tiltak ellers				
2002	Utarbeidelse/utvikling av nye forskrifter som tillater lavere byggegrenser			Miljøvern-departementet, kommunene, fylkeskommunen

Tabell 1: Oversikt over tiltak for utviklingen av lokaltog-/bybanetilbudet

6 Tidsperioden for etableringen av tiltak er satt med utgangspunkt i tidsbehovene for å få bygget dobbeltspor og de ulike bybaneavsnitt. Fremdriftsplanen representerer en offensiv og ambisiøs satsing med et tilsvarende behov for oppfølging i ulike budsjettssammenheng.

7 Se fotnote 5

8 Se fotnote 5

3.1.2 Mellomdistansetog

Togtilbudet mellom Stavanger og Kristiansand er basert på en blanding av region- og fjerntog (7 avganger per retning pr. virkedag, derav tre regiontog i 2001). Regiontog bidrar til å sikre attraktiviteten til fjerntogtilbudet på grunn av den økte totalfrekvensen.

Samferdselsdepartementet (SD) signaliserte i St meld nr 39 (1996-97) om Norsk Jernbaneplan 1998-2007 at de i planperioden løpende ville vurdere nytten og kostnadene ved region- og lokaltog, blant annet sett i forhold til andre kollektive transportformer. En tilsvarende vurdering ble gjennomført og avsluttet i 2000 med regiontoget⁹ mellom Stavanger og Kristiansand.

I analysen er hovedanbefalingen for strekningen Kristiansand – Stavanger at tilbudet videreføres, men at det kan være grunn til å vurdere å benytte deler av de ressursene som i dag benyttes på regiontogtilbudet til å etablere bedre bussforbindelser mellom Sørlandsbanen og byene langs kysten i Vest-Agder.

Denne anbefalingen er knyttet til dramatisk reduserte driftskostnader for regiontogene fra 1998 av, regiontogets bidrag til et totalt sett mer attraktivt fjerntogtilbud og det faktum at en rekke steder langs Sørlandsbanen på stasjonene mellom Sira og Kristiansand ikke har et reelt alternativt kollektivtilbud. Som svakheter i denne analysen vurderes mangelen på et utredningsalternativ der en vurderer konsekvenser av et forbedret togtilbud mellom Kristiansand og Stavanger. Det er videre i analysen ikke tilstrekkelig vurdert hvorvidt et langdistansetilbud delt mellom buss og tog, med betydelig redusert frekvens for togtilbudet, i det hele tatt vil være et togtilbud med en sjanse for å bestå i markedet.

Tidligere planer om en utvidelse av fjern- og regiontogtilbudet¹⁰ til 10 avganger hver retning på strekningen Stavanger – Kristiansand anses fortsatt som velfundert og aktuell, og et slikt tilbud bør søkes realisert. I utredningen fra 1994 dokumenteres et samlet overskudd for region- og fjerntogene på denne strekningen ved en slik satsing. Forutsetningen for å oppnå et slikt resultat er en felles satsing på forbedret tilbringertrafikk og forsterket informasjon og markedsføring av et forbedret togtilbud. Markedsgrunnlaget i persontrafikken mellom Kristiansand og Stavanger er begrenset

9 Det vurderte regiontogtilbudet ble definert som følger: ”Det er i dag (1997) syv avganger i retningen Kristiansand - Stavanger hvorav fire er fjerntog og tre er regiontog. I retning Stavanger - Kristiansand er det seks avganger hvorav tre er fjerntog og tre er regiontog. Mellom Sira og Kristiansand er det i tillegg en avgang i retning mot Kristiansand.” (Vista Utredning/KPMG: Nytte-/kostnad Togprodukter, Regiontog Kristiansand – Stavanger, s. 3). Antall avganger er den samme i dag (februar 2001) med unntak av retning Stavanger – Kristiansand der antall fjerntogavganger er økt til fire.

10 NSB persontrafikk, *Nytt regiontogtilbud i Sørvest-Norge (Forslag til utviklingstiltak 1995 – 2001 for Sørlandsbanen Kristiansand – Stavanger)*, Oslo 1994.

slik at etableringen av busstilbud som konkurrerer direkte med togtilbudet ikke bør tillates.

Ved siden av å representere et attraktivt togtilbud mellom Kristiansand og Stavanger vil et slikt tilbud gi Moi stasjon et godt persontogtilbud sett i forhold til befolknings- og passasjergrunnlaget.

Forslag til tiltak er beskrevet i neste delkapitel, slik at mellom- og langdistansetog ses i sammenheng.

3.1.3 Langdistansetog

Som nevnt ovenfor må mellom- og langdistansetog ses under ett ved videreutviklingen av fjerntogtilbudet mellom Stavanger og Kristiansand. Langdistansetogene driftes på kommersiell basis. Antall passasjer på mellom- og langdistansetogene sett under ett var på årsbasis i 1999 ca. 4 prosent høyere enn i 1990 (snitt-tellinger v/Sira). Jernbanens markedsandeler i trafikken på strekningen mellom Stavanger og Kristiansand er anslått til 15 til 25 prosent, dvs. relativt lave markedsandeler i forhold til bil- og flytrafikken (kilde: NSB Persontrafikk/Civitas 1994). Tallene vurderes som fortsatt aktuelle.

For å oppnå attraktive reisetider (på sikt fra dagens 2:45 timer til ca. 2:15 timer) bør på sikt et størst mulig antall avganger gjennomføres med krengetog. Det er planlagt å gjeninnføre krengetog-hastighet på Signaturtogene fra juni 2002 av. Nattog-tilbudet er planlagt opprettholdt fremover. Et vesentlig infrastrukturtiltak som vil komme region- og fjerntogtrafikken til gode er sikringstiltak mot ras i Drangsdalen (tunnel). Utover å forbedre sikkerheten vil den nye traseen i Drangsdalen bidra til tydelig reduserte reisetider.

Stasjonene Stavanger, Sandnes, Bryne, Egersund, Moi, Sira, Snartemo, Storekvina og Kristiansand betjenes med langdistansetog. For regiontogenes vedkommende bør et fremtidig stopp ved Nærbø stasjon vurderes. Ved stasjonene Stavanger og Kristiansand, er utviklingstiltak knyttet til stasjonsområdene igangsatt eller under planlegging.

Utviklingen av fjerntogtilbud med betydning for Rogaland fylke anses kun å være aktuell på Sørlandsbanen. Planene om å etablere et fjerntogtilbud basert på en ny høyhastighetsbane over Haukelifjell mellom Oslo og Bergen (m/sidearm til Haugesund) anses som lite realistisk. Planen for en slik høyhastighetsbane ligger ikke innenfor Jernbaneverkets strategi for utviklingen av jernbanenettet i Norge.

Tiltak for å få realisert delmål for utviklingen av mellom- og langdistansetogtilbudet

Tiltakene for å få realisert en positiv utvikling av mellom- og langdistansetogtilbudet kan grovt sett grupperes som følger:

- Stasjonsutvikling
- Utviklingen av den fysiske infrastrukturen

- Utviklingen av kjøretøysbestanden
- Introdusering av markedsrelevante driftsopplegg (inkl. offentlig kjøp av tjenester)
- Integrert matebussopplegg

Nedenfor stående tabell gir en oversikt over relevante tiltak i planperioden 2002 - 2011.

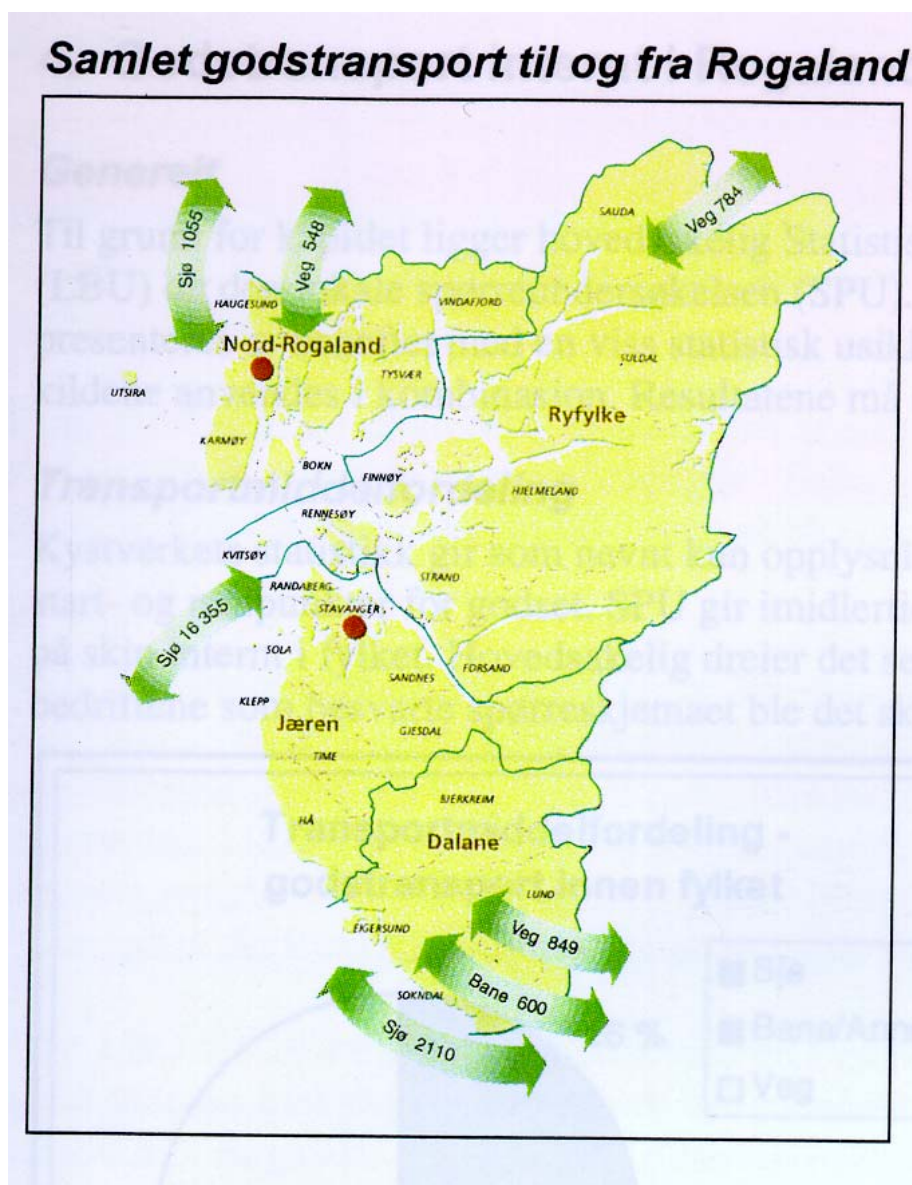
Tidsperiode	Type tiltak	Investeringskostnader (fysisk infrastruktur)	Kommentar	Ansvarlig instans
2004 - 2007	Utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes	760 mill. kr.	Kfr. tilsvarende tiltak for lokaltogtrafikken. Prioritert i Nasjonal Transportplan i perioden 2002 - 2011	Jernbaneverket
2002 utover	Stasjonsutvikling Stavanger			NSB Eiendom Jernbaneverket Stavanger kommune
2002 utover	Tilpasningstiltak ellers		Sikring og fjerning av planovergang Tilpasning av signalanlegg Tiltak forutsetning for bruk av krengetog	Jernbaneverket
2002 utover	Gradvis økning av togtilbudet mellom Stavanger og Kristiansand til 10 togpar		Tiltaket kombineres med maksimal bruk av kregende togmateriell. Reduksjon i reisetiden ellers i tråd med utbygging og fornyelse av infrastruktur	NSB BA Samferdselsdepartementet (kjøp av tjenester)
2002 utover	Videre utvikling av matebussruter			Rogaland fylkeskommune
2006 utover	Sikringstiltak i Drangsdalen (tunnel)	450 mill. kr.	Tiltaket må inkorporeres i Nasjonal Transportplan	Jernbaneverket

Tabell 2: Oversikt over tiltak for utviklingen av mellom- og langdistansetogtilbudet

3.2 Godstrafikk

60 prosent av godstransporten innenriks til og fra Rogaland (ca. 3,6 mill tonn) ble fraktet via Sørlandskorridoren til og fra Kristiansands- og Osloregionen. Av dette volum ble det fraktet ca. 2,1 mill tonn med skip, 0,6 mill tonn på jernbane og 0,85 mill tonn på vei. Videre ble 1,6 mill tonn gods transportert til og fra Bergens- hhv. Trondheimsregionen, derav to tredjedel sjøs og resten på vei. I tillegg ble 0,8 millioner tonn transportert på vei over Telemark til og fra Osloregionen.

Figuren under viser samlet godstransport til og fra Rogaland fordelt på de ulike transportmidlene.



Figur 4: Samlet godstransport til og fra Rogaland i 1997 (målt i tusen tonn pr. år, kilde: Rogaland vegkontor)

Godstransporten på jernbane går hovedsakelig over terminalene i Stavanger og Sandnes. Det er dog noe trafikk over sidespor, spesielt i Kleppområdet (Orstad) og i Sandnes havn. Tabellen nedenfor viser hvordan godsmengden fordelte seg i 1997 (1000 tonn).

	Inn i Rogaland fylke	Ut av Rogaland fylke	I alt
Gods på jernbane	360	240	600

Tabell 3: Godsmengden på Sørlandsbanen (kilde: Rogaland vegkontor)

Det er for tiden en sterk retningsubalanse i jernbanens godstransport med tilsvarende prisforskjeller. Tallene gjenspeiler et importoverskudd fra Østlandet (ferdigvarer).

Med 50 hhv. 60 prosent er jernbanens markedsandel for transport av stykkgoods høy i relasjonene Oslo hhv. Buskerud (Drammen) – Jæren.

Utviklingen av Jernbanens generelle konkurransesituasjon

Utviklingen av Jernbanens generelle konkurransesituasjon karakteriseres i Nasjonal Transportplan 2002 – 2011 (s. 73 hhv. s. 60) som følger:

”I det vanligste tilfellet der sjø- og jernbanetransport kombineres med lastebiltransport for å få dør-til-dør-transporter, vil det være nødvendig med dør-bringertransport i begge ender av transportkjeden med to omlastinger undervegs. I dette tilfellet er minimumsavstanden for både sjø- og jernbanetransport over 500 kilometer for stykkgodstransport. Betraktes alle varegrupper under ett, har TØI beregnet at jernbane først er et reelt transportalternativ på avstander på mer enn 300 kilometer. Tømmer og trelast er den eneste varegruppen som i noe omfang transporteres over kortere avstander med jernbane. Dette er i hovedsak heltogsløsninger basert på samarbeid mellom NSB Gods og industrien. Jernbanen har en høy markedsandel for transport av stykkgoods mellom endepunktene på jernbanens hovedstrekninger.”

”Siden 1970 har samlet innenlands godsmengde, eksklusiv transport til/fra kontinentalsokkelen, økt med 43.2 pst. Med unntak av årene 1988 til 1993 har det i hovedsak vært en kontinuerlig økning i den innenlandske godstransporten. ... Jernbanen har hatt en reduksjon på om lag 35 pst, mens godsomfanget for sjøtransporten har økt med om lag 21 pst etter 1970. Jernbanes transportarbeid har siden 1970 økt med om lag 35 prosent. Sammenholdt med en nedgang i godsmengden betyr dette at jernbanen har økt sin markedsandel på lange avstander hvor jernbane er et alternativ. Beregningene viser en sterk vekst i bruken av tog og båt, spesielt i perioden 2002 – 2012. Ifølge beregningene vil vegtransporten i hele perioden mellom 2002 og 2020 ha svakere prosentvis vekst enn tog og båt.”

Behov for infrastruktur (Ny godsterminal på Jæren)

Det mest presserende behov for ny infrastruktur er knyttet til etableringen av en ny godsterminal på Jæren. Driften av dagens terminaler i Stavanger og Sandnes er uhensiktsmessig med en deling av aktivitetene mellom to steder. Utformingen av

terminalene gir en lite rasjonell drift, på grunn av korte togspor. Dette medfører stor skifteaktivitet for å kunne laste og losse fremtidens godstog på 600-700 meter. Det er lite rom for å utvide terminalene. Dagens terminaler medfører også store miljøbelastninger for omgivelsene, hovedsakelig i form av støy.

Videre gir dagens terminaler ikke rom for en utvikling av en attraktiv intermodal (bil/bane) godstransport for å få en overføring av langdistanse godstransport fra bil til bane. For at de intermodale transportene skal vinne fram er det viktig at kostnadene knyttet til tilførsel og omlasting reduseres. For å oppnå god samordning med de andre transportformene er det nødvendig med et godt tilrettelagt vegsystem til terminalanlegget. Samferdselsdepartementet vil i perioden 2002 - 2011 tilrettelegge for bedre samordning av godstransporten på Nord-Jæren for å effektivisere terminalhåndteringen og redusere omlastningskostnadene. Det er et stort behov for ny godsterminal for jernbane som er planlagt på Ganddal (Sandnes kommune). Jernbanens godsterminal må søkes utviklet til et omfattende logistikk-knutepunkt. Det vil via hovedveinettet¹¹ knyttes sammen med de havnebaserte logistikk-knutepunkt (i hovedsak Risavika) i Jærregionen. Med dagens struktur i godstrafikken til/fra Jærregionen og basert på vurderinger av dens fremtidige utviklingen, synes en slik terminalstruktur med en fysisk deling mellom bane- og havnebaserte terminaler å være tilstrekkelig for å få økt sjø- og banetrafikkens markedsandeler. Gitt at Ganddal og Risavika begge fungerer som skikkelige intermodale terminaler vil det ikke være behov for en direkte baneforbindelse til Risavika med egen godsterminal for jernbane. Samtidig bør den eksisterende sporforbindelse i Sandnes havn opprettholdes og videreutvikles i et lengere tidsperspektiv for å tilrettelegge for økt overgang mellom båt- og jernbanetransport.

Relevante infrastrukturtiltak som vil komme godstrafikken til gode ved siden av ny godsterminal er (a) sikringstiltak mot ras i Drangsdalen (tunnel) og (b) etablering av et nytt kryssingsspor for godstog på Leivoll (Vest-Agder). På strekningen Stavanger – Kristiansand – Oslo vil det ikke være behov for profilutvidelser for å møte dagens internasjonale krav til lasteprofil for godstrafikken.

Jernbanens godstransport - NSB BA som aktør

Godstransport på Sørlandsbanen drives for tiden utelukkende av NSB Gods uten noen offentlig støtte. Som i langdistansetrafikken må NSB BA bestå på et kommersielt grunnlag i markedet. NSB Gods tilbud overfor fraktkundene baseres for tiden på produktene Systemtog (heltog i lukkede løsninger for store enkeltkunder f. eks. trelast,

11 Konkret gjelder det etableringen av to veiprosjekt: Terminaltangenten (Rv 509/Fv4099 m.fl.) og ny Rv 44 Stangeland – Skjæveland.

oljeprodukter og lignende), Combitransport¹² (container, vekselflak og semitrailer på tog og lignende) og vognlast (last i enkeltvogner). Store kunder er for tiden samlastere Tollpost, Linjegods, NOR-CARGO og Posten.

NSB Gods står overfor en krevende økonomisk utvikling med behov for større innsparinger for å møte kravet om økonomisk drift minimum i balanse. Et omfattende samarbeid med andre, eventuell utenlandske aktører kan være aktuell. Eventuell nye konkurrerende aktører på sporet vurderes som utfordring for NSBs godsvirksomhet.

Tiltak for å få realisert delmål for utviklingen av godstogtilbudet

Tiltakene for å få realisert en positiv utvikling av godstogtilbudet er vist i tabellen nedenfor.

Tidsperiode	Type tiltak	Investeringskostnader (fysisk infrastruktur)	Kommentar	Ansvarlig instans
2002 - 2005	Ny godsterminal ved Ganddal	Totalsum: 400 mill. kr.: (Jernbaneverkets andel: 300 mill kr) (NSB BAs andel: 100 mill kr.)	Prioritert i Nasjonal Transportplan i perioden 2002 - 2005	Jernbaneverket NSB BA
2002 - 2005	Kryssingsspor Leivoll eller Kvarhei (begge Vest-Agder)		Jernbaneverkets norm for kryssingssporlengde er 700 meter.	Jernbaneverket
Etter 2006	Sikringstiltak i Drangsdalen (tunnel)	450 mill. kr.	Tiltaket må inkorporeres i Nasjonal Transportplan	Jernbaneverket

Tabell 4: Oversikt over tiltak for utviklingen av godstogtilbudet

¹² Kombinerttogene består av faste togstammer (fast antall vogner) som går i faste ruter med høy frekvens mellom bl.a. Alnabru (Oslo) og Stavanger. I stedet for å flytte vogner fra tog til tog som tidligere, løftes lasten fra "Sørlandsbanen" til "Nordlandsbanen" på Alnabru i Oslo.

3.3 Tilleggskrav til utviklingen av infrastruktur

Ved siden av de ovenfor beskrevne behovene for utviklingen av den fysiske infrastrukturen knyttet til de ulike togproduktene finnes en rekke behov for oppgraderingen av baneinfrastrukturen som skyldes generelle miljø- og sikkerhetskrav. Sentrale tiltaksområder her er etablering av vernetiltak mot støy, rassikring og nedlegging av planoverganger.

I Jernbaneverkets handlingsprogram er det avsatt 2 mill. kr. i perioden 2006 – 2011 til tiltak for rassikring. Tiltak i Drangsdalen er pr. i dag ikke prioritert.

I samme program er det vist antall boenheter som er utsatt for jernbanestøy høyere enn 42 dBA innendørs. For regionen sør der Sørlandsbanen inngår, er antallet boenheter berørt 275 (derav 99 boenheter i Rogaland) med 34 mill. i kostnader for å redusere til et støynivå mindre enn 35 dBA. En konkret prioritering ift. de årlige budsjettgjennomganger er ennå ikke foretatt fra Jernbaneverkets side.

Videre forutsettes det i handlingsprogrammet investert 99 mill. kr i sikring og sanering av planoverganger i perioden 2002 – 2005 og 47 mill. kr., i perioden 2006 – 2011 for Sørlandsbanen som helhet.

En generell oppgradering av banens infrastruktur vil dessuten skje ved systematisert bruk av midlene for drift¹³ og vedlikehold¹⁴. I handlingsprogrammet er det avsatt 1.089 mill. kr. til vedlikehold på strekningen (Asker) – Kristiansand – Stavanger i perioden 2002 – 2005 og 1.465 mill. kr. i perioden 2006 – 2011. Nesten alle midler skal brukes til fornying av signal- og sikringsanlegg, kontaktledningsanlegg og over- og underbygning.

En kortfattet beskrivelse av tekniske fakta og nøkkeltall knyttet til Sørlandsbanen finnes i vedlegg 2.

13 *Drift* av Jernbaneverkets infrastruktur omfatter oppgaver som er nødvendig for å oppnå en sikker og stabil trafikkavvikling.

14 I henhold til Jernbaneverkets definisjon omfatter *vedlikehold* utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje. Typiske vedlikeholdsarbeider er bytte av kontaktledninger og signalsystemer og gjennomgående bytte av sviller og skinner.

4 Handlingsprogram

Handlingsprogrammet er delt inn i to tidsperioder 2002 – 2005 hhv. 2006 – 2011, og tiltaksområdene fysisk infrastruktur, driftstiltak og tiltak ellers. Tiltakene vist i programmet er ikke nødvendigvis sikret en finansiering via offentlige budsjetter. Programmet fungerer dermed i stor grad som en behovsmelding.

Tidsperiode 2002 - 2005	Type tiltak	Investerings- kostnader (fysisk infrastruktur)	Kommentar	Ansvarlig instans
<i>Fysisk infrastruktur</i>				
2002 - 2005	Forbedret innfartsparkering	1,5 mill. kr.		Kommunene Statens vegvesen
2002 utover	Stasjonsutvikling Stavanger			NSB Eiendom Jernbaneverket Stavanger kommune
2002 - 2005	Nyetablering og opprusting av stasjoner (inkl. tilpasning for funksjonshemmede)	5 mill. kr.	Viktige tiltak bør være: <ul style="list-style-type: none"> - opprusting av flere av holdeplassene på strekning Sandnes – Egersund. - nyetablering av stoppested Jåttåvågen - nyetablering av stoppested Gausel - nyetablering og relokalisering av stoppested ellers i tråd med fremdriften i utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes 	Jernbaneverket

2004 - 2007	Utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes ¹⁵ , flere stopp mellom Stavanger og Sandnes, 15 minutters frekvens mellom Stavanger og Sandnes	760 mill. kr.	Avsnittene mellom Stavanger og Sandnes prioritert i Nasjonal Transportplan i perioden 2002 – 2011. I tillegg brukes ca. 210 mill. kr. i vedlikeholdsmidler.	Jernbaneverket
2002 - 2005	Ny godsterminal ved Ganddal	Totalsum: 400 mill. kr.	Prioritert i Nasjonal Transportplan i perioden 2002 – 2005. (Jernbaneverkets andel: 300 mill kr, NSB BAs andel: 100 mill kr.)	Jernbaneverket NSB BA
2002 - 2005	Kryssingsspor Leivoll eller Kvarhei (begge Vest-Agder)		Jernbaneverkets norm for kryssingssporlengde er 700 meter. Tiltaket er tatt med i Nasjonal Transportplan	Jernbaneverket
2002 - 2005	Div. tiltak ellers (vern mot støy, sikkerhet m. m.)		Støyreducerende tiltak for 99 boliger i perioden 2002 - 2004	Jernbaneverket
<i>Driftstiltak</i>				
2001/2002	Introduisering av 30 minutters frekvens mellom Stavanger og Nærbø og et delvis forandret stoppestedmønster		Tiltak foreslått tilsvare NSB BAs planer i forbindelse med ny ruteplan R 2001 R 2002 (nytt materiell)	NSB BA
2002 utover	Gradvis økning av togtilbudet		Tiltaket kombineres med maksimal bruk av kregende togmateriell.	NSB BA

15 Med driftskonseptet dokumentert i Bybaneutredningen Nord-Jæren (Stavanger 1999) er det behov for utbygging av dobbeltspor kun i avsnittene Kvaleberg – Gausel og Lura - Sandnes, forutsatt utbyggingen av bybaneavsnitt i områdene Forus/Lura og Mariero/Hillevåg.

	mellom Stavanger og Kristiansand til 10 togpar		Reduksjon i reisetiden ellers i tråd med utbygging og fornyelse av infrastruktur	Samferdselsdepartementet
--	--	--	--	--------------------------

<i>Tiltak ellers</i>				
2003	Full takstintegrering, samordning mellom bane- og det regionale busstilbudet			Rogaland fylkeskommune NSB BA
2003	Forbedret sykkeltransport på tog		Tiltaket introduseres utenom rushperiodene	NSB BA
2002	Utarbeidelse/utvikling av nye forskrifter som tillater lavere byggegrenser			Miljøvern- departementet, kommunene, fylkeskommunen
2002/2003	Konsekvensutredning for bybane- avsnittene mellom Stavanger og Sandnes		Positivt resultat er en forutsetning for utbygging av bybanen	Transportplan Nord- Jæren

Tidsperiode 2006 - 20011	Type tiltak	Investerings- kostnader	Kommentar	Ansvarlig instans
<i>Fysisk infrastruktur</i>				
2006 - 2011	Større opprusting av holdeplasser			Jernbaneverket
2006 utover	Sikringstiltak i Drangsdalen (tunnel)	450 mill. kr.	Tiltaket er ikke prioritert i Nasjonal Transportplan	Jernbaneverket
Tidligst i perioden 2006 - 2009 ¹⁶	Utbygging av bybaneavsnittene Fiskepiren – Stavanger stasjon, Hillevåg – Jåttåvågen og Forus - Lura	720 mill. kr.	Tiltak basert på at bybaneutredningens forutsetninger vedr. arealbruken realiseres	Transportplan Nord-Jæren
Tidligst fra 2006 ¹⁷ av	Utbygging av bybanetraseen Gausel – Stavanger Lufthavn Sola	420 mill. kr.	Utbyggingen er avhengig av arealutviklingen i banekorridoren, den vil kunne realiseres etappevis.	Transportplan Nord-Jæren
Tidligst fra 2010 av	Utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Ganddal		Finansieringen av avsnittet mellom Sandnes og Ganddal ikke avklart i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2002 - 2011	Jernbaneverket
Tidligst fra 2010 ¹⁸ av	Utbygging av dobbeltspor mellom Klepp og Bryne og eventuelt av bybaneavsnittet Ganddal –	Dobbeltspor Klepp – Bryne: 270 mill. kr.	Utbyggingen er avhengig av arealutviklingen i banekorridoren. Utbygging av dobbeltspor ikke prioritert i Nasjonal Transportplan 2002 – 2011.	Jernbaneverket Transportplan Nord-Jæren

16 Tidsperioden for etableringen av tiltak er satt med utgangspunkt i tidsbehovene for å få bygget dobbeltspor og de ulike bybaneavsnitt. Fremdriftsplanen representerer en offensiv og ambisiøs satsing med et tilsvarende behov for oppfølging i ulike budsjettssammenheng.

17 Se fotnote 5

18 Se fotnote 5

	Foss/Eikeland – Øksnevadporten.	Bybane Ganddal – Øksnevad- porten: 230 mill. kr.		
--	---------------------------------	---	--	--

Vedlegg 1 Jernbanetrafikken i Norge – overordnede utviklingstrekk

I vedlegget beskrives noen av de vesentlige aktører, forutsetninger og rammer for jernbanetrafikken i Norge. Hensikten er å gi et bilde av vesentlige utviklingstrekk en vil måtte forholde seg til i planperioden for å få realisert den generelle målsettingen med fylkesdelplanen.

I. Aktuelle aktører og innbyrdes rollefordeling i Norge

Samferdselsdepartementet, Statens Jernbanetilsyn, Jernbaneverket og Norges Statsbaner BA er de vesentlige aktører innenfor jernbanetrafikken i Norge.

Samferdselsdepartementets oppgaver kan inndeles i politikkkutforming (bl.a. planer for samferdselssektoren, forslag om lover og lovendringer og saker som gjelder organisering og tilknytningsform for de virksomheter som er underlagt departementet), etats- og virksomhetsstyring, oppfølging av forvaltningsorganene og forvaltning.

Underliggende etater og virksomheter i jernbanesammenheng er

Statens Jernbanetilsyn som er et eget forvaltningsorgan som har som formål å ivareta offentlighetens interesser i tilknytning til blant annet sikkerhetsspørsmål til beste for de reisende, banenes personale og tredje person ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, sporveg, tunnel- og forstadsbaner. Statens jernbanetilsyn skal også føre tilsyn med at utøverne av jernbanevirksomhet oppfyller kravene i henhold til jernbaneloven. Statens jernbanetilsyn behandler også søknader om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet.

Jernbaneverket som er et eget forvaltningsorgan med ansvar for drift, vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen. Jernbaneverket har dessuten ansvaret for trafikkstyringen, fordelingen av kapasiteten på sporet overfor jernbaneselskapene (sportilgangsmyndighet) og innkreving av kjørevegsavgift fra jernbaneoperatører. Jernbaneverkets budsjett inngår i statsbudsjettet. Gjennom arbeidet med langtidsplaner og de årlige statsbudsjettene legges grunnlaget for Jernbaneverkets aktivitetsnivå for drift, vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen som igjen danner grunnlaget for satsingsområdene innen person- og godstransporten med jernbane. I forhold til plan- og bygningsloven er det Jernbaneverket som er statens fagmyndighet i jernbanesaker.

Norges Statsbaner BA som er et særlovselskap eid av staten. Samferdselsministeren er generalforsamling for selskapet. NSB Biltrafikk AS og NSB Gardermobanen AS er heleide aksjeselskaper og utgjør sammen med morselskapet konsernet NSB BA. NSB BA skal fokusere på kjernevirksomheten, det vil si person- og godstrafikk med jernbane. Datterselskapene skal bidra markedsmessig og økonomisk til å bygge opp under konsernets mål. Konsernets satsingsstrategier er knyttet til transporttilbud som er omfattet av ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester, krengetogtrafikken

på fjerntogstrekningene, Flytoget, innenlands godstrafikk med store volumer over lange avstander og internasjonal godstrafikk i samarbeid med andre lands transportoperatører.

Fylkeskommunene og kommunene har stor påvirkning på forhold omkring jernbanen som har stor betydning for om jernbanen vil kunne utvikles optimalt.

II. Statlig kjøp av tjenester

Med utgangspunkt i overordnede samferdselspolitiske mål, særlig knyttet til miljø-, distrikts- og transportstandardhensyn, opprettholdes en del av dagens persontransporttilbud med jernbane ved statlig kjøp av transporttjenester fra NSB BA. Ordningen gjelder togprodukter som i utgangspunkt ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Dagens ordning med statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA omfatter toggruppene region- og lokaltog¹⁹. Persontrafikk på fjerntogstrekningene Oslo - Bergen, Oslo - Trondheim over Lillehammer, Oslo - Kristiansand og utenlandstogene fra Oslo til Gøteborg og Stockholm drives på forretningsmessig basis uten statlig kjøp av transporttjenester. Det samme gjelder flytoget. I 1999 kjøpte staten for 971 mill. kr. persontogtjenester fra NSB BA. Beløpet tilsvarte i 1999 ca. 30 prosent av driftsinntektene for persontogtrafikk. En aktuell problemstilling er at NSB BA tapte 100 millioner kroner på offentlige kjøp i 1999, med varsel om økende tap i år 2000.

III. Tredjeparts adgang til infrastrukturen

Som et virkemiddel både for å styrke jernbanen som transportmiddel gjennom økt effektivitet, og for en bedre utnyttelse av ledig kapasitet på dagens jernbanenett, vil Samferdselsdepartementet legge til rette for økt konkurranse på det norske jernbanenettet. Tildeling av sporkapasitet mellom interesserte operatører hvor tilbudet retter seg mot de samme markedssegmentene, vil gi konkurranse i markedet.

Det er i dag allerede åpnet for flere aktører på deler av det norske jernbanenettet. I tillegg til NSB BA kan internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak (både for person- og godstransport) og jernbaneforetak som utfører internasjonal kombinert godstransport, tildeles kapasitet på sporet. Dessuten kan godkjente jernbaneforetak gis tillatelse til å drive gods- og/eller persontransport på strekninger der NSB har innstilt slik trafikk. Jernbaneforetak (herunder sporveg, tunnelbane og forstadsbane) som har egen kjøreveg, kan utføre regional transport på statens jernbanenett der dette bidrar til hensiktsmessig trafikkavvikling. Det er videre gitt tilgang til sporet for jernbaneforetak som driver som driver internasjonal godstransport på strekninger som inngår i "Trans

¹⁹ Bevilgningen til kjøp av persontransporttjenester er i dag fordelt på de tre toggruppene som følger: Nærtrafikk i og rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim; ca. 42 pst., Intercitytogene i Østlandsområdet; ca. 22 pst., Lokal- og regionaltog på det øvrige jernbanenettet; ca. 36 pst. (kilde: Nasjonal Transportplan 2002 – 2011)

European Rail Freight Freeways"-samarbeidet. I Norge omfatter dette Østfoldbanen, Kongsvingerbanen og Ofotbanen.

IV. Fremtidig utvikling

En rekke utviklinger på ulike områder vil påvirke jernbanetrafikkens fremtid. De antatt viktigste refereres nedenfor.

Investeringsprofil Nasjonal Transportplan

I Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2002 – 2011 (St.meld.nr.46) knytter Samferdselsdepartementet bevilgningen for planperioden til strategier for vedlikehold og investeringer.

Vedlikehold omfatter utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje. Typiske vedlikeholdsarbeider er bytte av kontaktledninger og signalsystemer og gjennomgående bytte av skinner og sviller. Vedlikehold av jernbanens infrastruktur har avgjørende betydning for driftsstabiliteten, og er derfor høyt prioritert. På bakgrunn av Jernbaneverkets analyser av vedlikeholdsbehovet, legger Samferdselsdepartementet opp til en *planramme på totalt 10.785 mill. kr til vedlikehold for perioden 2002 – 2011 for hele landet, derav 3.221 mill. kr. for hele Region Sør*. Sammen med effektivisering forventes vedlikeholdsmidler på et slikt nivå å bidra til en betydelig bedring av driftsstabiliteten i jernbanedriften.

Innenfor rammen til jernbaneformål har Jernbaneverket i sitt handlingsprogram for NTP lagt til grunn *en ramme til investeringer i kjørevegen på 17.454 mill. kr i planperioden 2002-2011 for hele landet*. Av dette er om lag 3,2 mrd. kr bundne midler ved inngangen til planperioden. I Nasjonal Transportplan tar Departementet utgangspunkt i at de største utbyggingsbehovene er konsentrert til det sentrale Østlandsområdet. Det er også tatt hensyn til at potensialet for å dempe trafikkveksten på veg gjennom forbedringer i togtilbudet er størst i Oslo-området og på intercitystrekningene Skien-Lillehammer-Halden. Departementet legger derfor opp til en balansert utbygging av jernbanen i Østlandsområdet. Som en del av en samlet strategi for å styrke jernbanen i forhold til vegtransport i storbyområdene, prioriteres også kapasitetsutvidelser på Nord-Jæren og i Bergens- og Trondheimsområdet. For å bidra til en mer effektiv godstrafikk på jernbane prioriteres profilutvidelser på Nordlandsbanen og Bergensbanen og nye godsterminaler i Sandnes og Trondheim.

De to største investeringsprosjekter på Sørlandsbanen i perioden 2002 – 2011 er etableringen av godsterminal på Ganddal (kostnadsoverslag 285 mill. kr, 2000-prisnivå) og utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes (kostnadsoverslag på 760 mill. kr i investeringsmidler og 210 mill. kr. i vedlikeholdsmidler, 2000-prisnivå). Begge prosjekt, men særlig utbyggingen av dobbeltspor, må ses i sammenheng med Transportplan for Nord-Jæren som har en samlet kostnadsramme på om lag 2,2 mrd. kr

(2000-prisnivå) og som skal realiseres i tidsrommet 1998 – 2009. Utbygging av dobbeltspor kan kombineres med ulike alternativer for eventuell bybane på Nord-Jæren.

Etter behandlingen av Nasjonal Transportplan i Stortinget er prosjektene forutsatt begynt i 2002 og 2004.

Sørlandsbanen inngår i transportkorridorene 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger og 4 Kristiansand – Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim. Parallelt med investeringene på Sørlandsbanen foretas omfattende investeringer på det parallelle gående veinett (E18/E39, områdene Oslo/Drammen, Grenland, Kristiansand og Nord-Jæren).

Statlig kjøp av transporttjenester

I Nasjonal Transportplan varsler Samferdselsdepartementet å legge i kommende rammeavtale opp til å foreta en nærmere vurdering av statens kjøp av persontransporttjenester for toggruppen region- og lokaltog, bl.a. med utgangspunkt i den samfunnsøkonomiske nytten av disse togproduktene. NSB BA er fortsatt den eneste reelle selger av transporttjenester på jernbanenettet. På bakgrunn av bl.a. utviklingen i EU/EØS-regelverket for jernbane, og vurderinger knyttet til anbudsutsetting av jernbanens persontransport, er det i den kommende rammeavtalen behov for en nøye avveining av NSB BAs behov for langsiktighet. Dette gjelder bl.a. med hensyn til materiellinvesteringer, og mulighetene for at flere aktører gis adgang til å utføre persontransport med jernbane.

Oppgavefordelingen mellom kommune, fylke og stat

NOU 2000:22 "Om oppgavefordelingen mellom stat, region og kommune" behandler oppgave- og ansvarsfordelingen på samferdselsområdet. En vesentlig vurderinger fra utvalget i denne sammenheng er: "Utvalget tilrår også å overføre tilskuddsansvaret for lokale og regionale jernbanetjenester til det regionale folkevalget organet. Det regionale folkevalget organet vil dermed få et totalansvar for land- og sjøbasert transport av regional karakter og vil kunne vurdere transportområdene i en regional sammenheng." (s. 196). I den oppfølgende *Stortingsmeldingen (St, meld. Nr. 31 (2000-2001), Kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling)* er utsagnet at "Regjeringen vil spesielt peke på to oppgaver på samferdselsområdet som er mulig gå overføre til fylkeskommuner som slår seg sammen til større og mer funksjonelle enheter. Ansvaret for kjøp av regionale jernbanetjenester og regionale flyrutetjenester hensiktsmessig kan ivaretas av større og mer funksjonelt inndelte fylkeskommuner." Etter meldingens behandling i Stortinget kan utsagnet oppfattes som retningsgivende.

EU-direktiv (nettverksadgang, offentlig kjøp av tjenester)

I den Europeiske Unionen legges det i økende grad opp for økt konkurranse (person- og godstrafikk) på jernbanenettet og etter hvert enhetlige regler for adgangen til

jernbaneinfrastrukturen. Denne utviklingen gjenspeiles i *St. meld. Nr. 46 Nasjonal Transportplan 2002 – 2011*(s. 79 ff.) der Samferdselsdepartementets strategi for utvikling av konkurranse på det norske jernbanenettet beskrives.

”Norge er blant de landene i Europa som organisatorisk og lovmessig har kommet lengst med å legge forholdene til rette for å åpne for konkurranse på jernbanenettet. Det er i dag allerede åpnet for flere aktører på deler av det norske jernbanenettet. Den forventede utviklingen i EU, Transportøkonomisk Institutt (TØI) tilrådinger og høringsuttalelsene danner grunnlaget for Samferdselsdepartementets strategi for en ytterligere åpning av tilgangen til det norske jernbanenettet. Samferdselsdepartementet legger opp til at konkurranse på det norske jernbanenettet innføres gradvis. En tilrettelegging for flere aktører på sporet må blant annet ses i sammenheng med tilgjengelig sporkapasitet og hensynet til trafiksikkerheten.

Godstransport: Forholdene i Norge bør ligge til rette for økt bruk av jernbane ved transporter av store godsmengder over lange avstander både i innen- og utenlandstrafikken. Samferdselsdepartementet vil derfor arbeide for at de sentrale innenlandske jernbanestrekninger åpnes for internasjonale godstransportører (kobotasje unntatt) i tråd med utviklingen i EU. For å få bedre kapasitetsutnyttelse av jernbaneinfrastrukturen, vil Samferdselsdepartementet utvide forskriftene om tilgang til sporet til også omfatte godkjente jernbaneforetak som ønsker å utføre godstransport på strekninger der det er ledig kapasitet på jernbanenettet.

Persontransport: Tilrettelegging for økt konkurranse innenfor persontransport med jernbane er betydelig mer komplisert enn for godstransport, samtidig som effekten av konkurranseutsetting er mer uklar. Det må i denne sammenheng bl.a. tas hensyn til operatørens behov for langsiktige og forutsigbare rammebetingelser, og behovet for å koordinere billett- og informasjonssystemer og ruter. Flere aktører og flere markeder innebærer flere forhandlingssituasjoner, flere kontrakter og økt kontrollbehov. Med flere aktører vil det på grunn av ulike interesser og behov hos jernbaneoperatører stilles større krav til sammenheng mellom planlegging av infrastrukturiltak og eventuelle operatørers drifts- og investeringsplaner. I tillegg må rasjonelle metoder for tildeling av sporkapasitet utarbeides. Før det eventuelt åpnes for økt konkurranse også i persontransport, må det i større grad sannsynliggjøres at de potensielle gevinstene ved å åpne jernbanenettet i persontransport for flere aktører er større enn de samfunnsøkonomiske kostnader som følger av et slikt system. I den videre vurderingen av en konkurranseutsetting av persontransporten vil departementet skille mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og bedriftsøkonomisk ulønnsomme togtilbud. I den kommersielle persontransporten i Norge er NSB på de aktuelle strekningene allerede utsatt for betydelig konkurranse fra privatbiler, fly og til dels busstrafikk, noe som begrenser selskapets mulighet til å ta ut monopolgevinst. I oppbyggingen av et nytt kommersielt togtilbud på langdistansestrekningene, legger departementet til grunn at NSB inntil videre bør skjermes fra ytterligere konkurranse på sporet. TØI påpeker i sin rapport at konkurranseutsetting av de bedriftsøkonomisk ulønnsomme togtilbudene, vil vise om enkelte rutene faktisk kan drives lønnsomt. I rapporten foreslås det å konkurranseutsette den delen av markedet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester gjennom anbudskonkurranser. To hovedalternativ for konkurranseutsetting drøftes: desentralisering av kjøp til fylkeskommunalt nivå og

fortsatt sentralisert (statlig) kjøp. Som et ledd i arbeidet med å legge til rette for anbudsutsetting av tog tjenester, vil departementet utrede nærmere spørsmål knyttet til anbudsvilkår generelt og togmateriell spesielt. Det må utarbeides overordnede rammevilkår for NSB og andre selskap vedrørende rullende materiell som er rimelig forutsigbare. Det vil være et mål å få til en fornuftig ressursbruk på området ved f. eks. å sikre at materiell med god kvalitet/høy standard blir brukt og at det gjøres investeringer når dette ville være rasjonelt. Departementet legger til grunn at anbud må inkludere rullende materiell, slik at effektivisering ikke utelukkende konsentreres om å gjelde personalkostnader. En fremtidig anbudsutsetting må også sees i sammenheng med avtaleverket mellom staten og NSB om statens kjøp av persontransporttjenester.”

Aktører

Ovenfor beskrevne trender gir i utgangspunkt grunnlag for etablering av flere aktører i markedet for å gjennomføre togtrafikk tjenester. Samferdselsdepartementets forutsetninger, utviklingen i EUs regelverk (fokus på godstransport og innkjøp av offentlige tjenester) og utenlandske erfaringer tilsier at det vil være mest realistisk å regne med nye aktører i forhold til produksjon av nær- og regionpersontog tjenester²⁰ og godstog tjenester.

I forhold til en generelt økende konkurranse særlig fra veitransporten er godsaktivitetene til de europeiske jernbaneselskapene under rask forandring og omstrukturering. Et vesentlig trekk er dannelser av større transnasjonale enheter hhv. formalisert samarbeid basert på godsdivisjonene til nasjonale jernbaneselskaper²¹.

Videre har større foretak i Europa begynt med egne godstog for å få redusert transportkostnadene sine. Et eksempel her til lands er Malmtransport AS som har overtatt malmtransporten på Ofotbanen.

20 Med utgangspunkt i konkurranseutsetting av persontog tjenester i en rekke europeiske land (særlig Storbritannia, Sverige og Tyskland) har store transnasjonale europeiske foretak etablert seg. Disse evner å konkurrere med de nasjonale statlige jernbaneselskaper i anbudssituasjoner.

21 Eksempler er samarbeidsforsøket mellom SBB (Sveits) og FS (Italia) og dannelsen av selskapet RAILION som omfatter DB Cargo (Tyskland), NS Cargo (Nederland) og DSB Cargo (Danmark).

Vedlegg 2 Fakta om Sørlandsbanen

Sørlandsbanen mellom Drammen og Stavanger har en kilometerlengde på 545 km. Med 495 bruer og 156 tunneler har banen mest byggverk blant banene i Norge. Sørlandsbanen er på hele strekningen elektrifisert.

Med "Jæderbanen" Stavanger – Egersund, denne gang som smalsporet bane, ble det første avsnitt av den fremtidige Sørlandsbanen her i fylket åpnet i 1878. I 1904 fulgte avsnittet Egersund - Flekkefjord. Resten av Sørlandsbanen ble utbygget i mange etapper, med Kristiansand – Sira som siste etapper i 1944, først da var en gjennomgående jernbanedrift mellom Stavanger – Kristiansand hhv. Oslo mulig. Den langsomme utbyggingstakten gjenspeiler på den ene siden datidens ressursknapphet, men også den manglende prioriteringen av Sørlandsbanens utbygging i forhold til de andre store banene i Norge som Bergens- og Dovrebanen. Sidebanen Ganddal – Ålgård ble åpnet i 1924 og skulle opprinnelig bygges videre via Bjerkreim for å korte inn banestrekningen i retning Kristiansand. Persontrafikken på denne banen ble nedlagt i 1955, godstrafikken mellom Foss/Eikeland og Ålgård ble innstilt i 1988.

Dagens banenettet klassifiseres i fem prioriteter, hovedsakelig basert på dagens bruk av banenettet, forventet trafikkutvikling og samfunnsmessig nytte. På Sørlandsbanen er baneavsnittet Stavanger – Egersund klassifisert med baneprioritet 2 og avsnittet Egersund – Kristiansand (- Kongsberg – Hønefoss) med baneprioritet 3.

Våren 2001 varierte trafikkmengden mellom Stavanger og Sandnes mellom 45 (lørdag/søndag) og 90 (fredag) persontog pr. døgn, mellom Sandnes og Egersund mellom 45 (lørdag/søndag) og 60 (fredag) persontog pr. døgn og mellom Egersund og Kristiansand mellom 8 (lørdag/søndag) og 15 (fredag) persontog pr. døgn. I tillegg kommer godstrafikken.

Kontaktledningsanlegget på banestrekningen i fylket er stort sett fra 50-årene. På strekningen ellers mot Kristiansand er kontaktledningsanlegget fra 40 årene. Strekningen Kristiansand - Stavanger er utstyrt med CTC (Centralized Traffic Control) som innebærer at stasjonenes sikringsanlegg kommuniserer med en fjernstyringssentral. Videre er strekningen gjennomgående utstyrt med automatisk togkontroll og togradio. Profilen på Sørlandsbanen tillater alle typer av gjengs intermodal transport (Bil/Bane).