

Jærbanen - år 2002

RF-1997/103-246

Jærbanen - år 2002

Rapport RF-97/103

| | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Vår referanse: 727/834739 | Forfatter: Gottfried Heinzerling | Versjonsnr. / dato: Vers. 1 / 15.05.97 |
| Ant. sider: 26 | Faglig kvalitetssikrer: Einar Leknes | Gradering: Åpen |
| ISBN: 82-7220-823-7 | Oppdragsgiver: Rogaland fylkeskommune v/samferdselsavdelingen | Åpen fra: 15.05.97 |
| | Prosjekttittel: Jærbanen - år 2002 | |

Emne:

På bakgrunn av regionale mål om å legge til rette for at en økende andel av motorisert transportarbeid skjer med kollektive transportmidler, er det gjennomført en utredning som beskriver forslag til videreutvikling av Jærbanen på kort og lengre sikt.


Emne-ord:

Kollektivtrafikk, jernbane, samferdsel, Rogaland

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


Prosjektleder

Gottfried Heinzerling


for RF - Miljø og næringsutvikling
Kåre Netland

Jærbanen - år 2002

INNHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Sammendrag | s. i |
| 1. Mandat for utredningen | s. 1 |
| 2. Bakgrunn for etableringen av et forbedret lokaltogtilbud på Jærbanen etter 01.01.1992 | s. 2 |
| 2.1. Avtalen om satsingen på lokaltogtrafikken mellom Stavanger og Egersund | s. 2 |
| 2.2. Utredningen om satsingen på lokaltogtrafikken mellom Stavanger og Egersund | s. 4 |
| 3. Utviklingen av Jærbanen siden 01.01.1992 | s. 5 |
| 3.1. Hovedforbedringer | s. 6 |
| 3.2. Utvikling i passasjeretterspørselen | s. 7 |
| 3.3. Økonomisk utvikling | s. 11 |
| 4. Vurdering av markedssituasjonen, problemer og utfordringer | s. 12 |
| 4.1. Markedet for transporttjenester | s. 12 |
| 4.2. Utfordringer ved utviklingen av rutetilbudet | s. 12 |
| 4.3. Lokaltogmateriell | s. 13 |
| 4.4. Behov for infrastruktur- og terminalutvikling | s. 15 |
| 4.5. Koordinering/integrering av tog-/busstilbudet | s. 15 |
| 4.6. Takstopplegget | s. 16 |
| 4.7. Markedsføring og informasjon | s. 16 |
| 4.8. Areal- og lokaliseringsplanlegging | s. 17 |
| 4.9. Eventuell tilknytning av Moi stasjon til lokaltogopplegget | s. 18 |
| 5. Aktuelle planer med betydning for Jærbanen | s. 19 |
| 5.1. Norsk Jernbaneplan 1998 - 2007 | s. 19 |
| 5.2. Transportplan for Nord-Jæren 1998 - 2007 (Delutredning "Bybane på Nord-Jæren") | s. 20 |

| | |
|---------------------------------------------------------------|-------|
| 5.3. Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007 | s. 21 |
| 5.4. Strategiplan for kollektivtrafikk i Rogaland 1995 - 2003 | s. 22 |
| 6. Konklusjoner, målsetninger og forslag til handlingsprogram | s. 22 |
| 6.1. Konklusjoner | s. 22 |
| 6.2. Anbefalte målsetninger for videre satsing | s. 23 |
| 6.3. Forslag til handlingsprogram | s. 24 |

Vedlegg

Sammendrag

I.

I utredningen gis en beskrivelse av bakgrunnen for etableringen av et forbedret lokaltogtilbud på Jærbanen etter 01.01.1992 og resultatene av denne satsingen. Mer enn en tredobling i passasjertallet (sett over hele uken) og en sterk forbedring av det driftsøkonomiske resultatet siden 01.01.1992 har gjort satsingen på Jærbanen til en stor suksess.

II.

I et femårs perspektiv står videreutviklingen av lokaltogtilbudet for trafikken mellom Nord-Jæren og Sør-Jæren/Egersund sentralt:

- Persontransportmarkedet i korridoren langs Jærbanen sør for Sandnes vil være i fortsatt vekst i den neste tiårsperioden.
- For at Jærbanen skal kunne beholde og bygge ut sin markedsposisjon må total kvaliteten ved dagens lokaltogtrafikktilbud videreutvikles.
- Det mest sentrale element i en slik satsing vil være en økning av kapasiteten pr togavgang i rushperiodene. Til dette trengs raskt nytt supplerende togmateriell. Innfasingen av nye lokaltogkjøretøy fra år 2000 av vil være den andre store utfordringen.
- På infrastrukturensiden vil en videreføring av dobbelsporutbyggingen mellom Stavanger og Sandnes være den sentrale oppgaven.
- Norsk Jernbaneplan for perioden fra 1998 av antyder en fortsatt satsing på Jærbanen. *Etter all sannsynlighet vil den ikke komme tidsnok og heller ikke være omfattende nok. Dermed er faren tilstede for at en forsinket oppgradering av tilbudet vil redusere sjansene for å forbedre lokaltogtrafikkens markedsposisjon.*

I et 15 års-perspektiv vil introdueringen av et supplerende lokaltogtilbud mellom Stavanger og Ganddal (evt. supplert med en "flyplassbane") kunne utløse et nytt stort passasjerpotensiale innenfor Nord-Jæren.

III.

Knyttet til disse perspektiv er målet for perioden 1997 - 2002:

Øke antall passasjerer med 30 prosent innen år 2002 med 1996 som basisår.

Delmål/virkemidler:

- flere mellomvogner for å øke togkapasiteten mellom Bryne og Stavanger. Fra år 2000 innfasing av nye lokaltogkjøretøy.
- oppstart av banetekniske forbedringer inkl. utbyggingen av dobbelsporet mellom Stavanger og Hinna, samt flere kryssningsspor mellom Sandnes og Egersund forøvrig

- utvidelse av busstilbringersystemet og forbedret koordinering mellom tog og buss
- stasjonsopprustning (god tilgjengelighet for alle trafikkantgrupper, økt kapasitet ved innfartsparkeringen)
- full takstintegrering
- offensiv informasjon og markedsføring
- areal- og lokaliseringsplanlegging som støtter opp under Jærbanen (gjelder alle kommuner i banekorridoren).

Mål for perioden 1997 - 2012:

Øke antall passasjerer med 200 prosent innen år 2012 med 1996 som basisår.

Delmål/virkemidler (forutsetter tiltakene nevnt under femårsperspektivet gjennomført eller introdusert som vedvarende aktivitet):

- fullført utbygging av dobbelspore mellom Stavanger og Hinna (minimum), evt. utbygget bybanetrase mellom Gausel og flyplassen via Forus-området og forlengelsen av Jærbanen til Vågen i Stavanger sentrum. Flere supplerende stoppested (Jåttåvågen, Gausel, Sørbø-Hove) etableres på strekningen Stavanger - Ganddal.
- introdusering av et supplerende lokaltogtilbud som gir kvarters frekvens mellom Stavanger og Ganddal (og evt. på "flyplassbanen") under hele driftsdøgnet og mellom Stavanger og Bryne i rushperiodene.
- anskaffelse av flere lokaltog (evt. kombibanekjøretøy ved drift av en "flyplassbane").

IV.

I utredningen påpekes betydningen av areal- og lokaliseringspolitikken. Ved en bevisst areal- og lokaliseringsplanlegging vil brorparten av befolknings- og arbeidsplassøkningen på Nord-Jæren kunne skje i aksene mellom Stavanger og Ganddal. Det vil forbedre grunnlaget for et supplerende lokaltogtilbud mellom Stavanger og Ganddal.

Utredningen dokumenterer forøvrig viktigheten av at kommunene bevisst støtter opp under Jærbanen ved hjelp av arealplanleggingen. Den gjeldende avtalen kommunene, fylkeskommunen og NSB imellom må gjøres bedre kjent vedrørende intensjonen knyttet til arealutviklingen og følges opp i kommunenes arealplaner på en forpliktende måte.

V.

Utredningen avsluttes med et konkret forslag til handlingsprogram.

Jærbanen - år 2002

1. Mandat for utredningen

Etter et møte 28.06.95 mellom ordførerne i kommunene med knytning til Jærbanen, NSB, fylkesordføreren, leder av Hovedutvalg for samferdsel, samt representanter fra administrasjonen ble det nedsatt en administrativ arbeidsgruppe som fikk som oppgave å legge frem et forslag til videreutviklingen av Jærbanen innen et femårs tidsperspektiv. Fylkeskommunen påtok seg sekretariatsansvaret. Mandatet for utredningsarbeidet ble gitt som følger:

“På bakgrunn av regionale mål om å legge til rette for at en økende andel av motorisert transportarbeid skjer med kollektive transportmidler, skal det gjennomføres en utredning som beskriver forslag til videreutvikling av Jærbanen på kort sikt.

Utredningen skal omhandle:

- *mål for en utvikling av Jærbanen for de neste 5 år*
- *forslag til gjennomføring, evt. skisseres alternative strategier for gjennomføring*
- *forslag til tiltakspakke som oppsummerer aktiviteter, økonomiske konsekvenser og ansvarsdeling*

Utredningen skal ha fokus på kortsiktige tiltak men også forholde seg til videreutvikling i et mer langsiktig perspektiv. Dette innebærer at mål og løsninger både må sees i sammenheng med arbeidet som skjer i Jernbaneforum Sør og Bybaneutredningen som er utarbeidet i tilknytningen til transportplanarbeidet for storbyområdet på Nord-Jæren. Konkret innebærer dette bl.a. at det risses opp utviklingsperspektiv knyttet til materiell, dobbeltspor på strekningen Stavanger - Sandnes, betjening av flyplassen og Forusområdet, samt forlengelse av Jærbanen til Moi i Lund kommune.” og
“Med basis i inngått avtale høsten 1991 mellom kommunene, NSB og fylkeskommunen om satsing på Jærbanen, utarbeides et forslag til opplegg for videreutviklingen av Jærbanen - “Jærbanen år 2000.”

Utredningen skal også danne underlag for en fylkesdelplan for jernbanen i Rogaland.

Gjennomføringen av utredningen ble organisert på følgende måte:

Det ble nedsatt en administrativ arbeidsgruppe med følgende deltagere:

| | |
|-----------------------------------------|-------------------|
| Roald Stallemo | NSB persontrafikk |
| Jorunn Fjellså | NSB persontrafikk |
| Rolv Lende | Lund kommune |
| Per Einar Lædre | Eigersund kommune |
| Harald Berglie | Hå kommune |
| Solbjørg Sandve | Time kommune |
| Brit Karlsen Ree | Klepp kommune |
| Hans Kjetil Aas | Sandnes kommune |
| Gottfried Heinzerling (inntil 01.05.96) | Stavanger kommune |

Hans M. Lien (fra 01.05.96)
Marco Zanussi (inntil 01.05.96)
Per Frøyland Pallesen
Jahn Bastiansen
Solvej Lue Jenseg (leder)

Stavanger kommune
Jærrådet
Rogaland fylkeskommune
Rogaland fylkeskommune
Rogaland fylkeskommune

I utgangspunkt var intensjonen at utredningen skulle være avsluttet 01. november 1995. Tidshorizonten var satt til år 2000, dvs. at utredningen skulle ha et femårsperspektiv. Av flere årsaker var det ikke mulig å slutføre utredningen innenfor den angitte tidsfristen. For å ivareta intensjonen med et femårig tidsperspektiv er tidshorizonten i utredningen nå satt til 2002. Det er forøvrig i samsvar med tidspunkt for neste rullering av Norsk Jernbaneplan der det er muligheter for innspill fra regionens side.

Rogalandforskning v/seniorforsker Gottfried Heinzerling har ansvaret for rapporten. Arbeidsgruppen har bidratt med innspill og synspunkt underveis.

I utredningen gis en beskrivelse av bakgrunnen for etableringen av et forbedret lokaltogtilbud på Jærbanen etter 01.01.1992, resultatene av denne satsingen og utfordringene og problemene Jærbanen i dag står overfor. Videre gis en kortfattet oversikt om innholdet i aktuelle planer med betydningen for utviklingen av Jærbanen.

Med utgangspunkt i dette grunnlaget trekkes konklusjoner vedrørende en videreutvikling av lokaltogtilbudet på Jærbanen. Målsetninger for utviklingen med tilsvarende virkemiddelbruk defineres på kort og lengre sikt. Utredningen avsluttes med et forslag til handlingsprogram.

2. Bakgrunn for etableringen av et forbedret lokaltogtilbud på Jærbanen etter 01.01.1992

2.1. Avtalen om etablering av et forbedret lokaltogtilbud mellom Stavanger og Egersund

I 1991 inngikk Rogaland fylkeskommune, kommunene Stavanger, Sandnes, Klepp, Time, Hå og Eigersund og NSB en avtale om et felles løft for å bedre lokaltogtilbudet mellom Stavanger og Egersund og for å styrke Jærbanen som ryggraden i regionens kollektivtraffikksystem. Den endelige avtalen ble godkjent av Stortinget på forsommeren 1991.

Avtalen er gjengitt ordrett nedenfor:

“1. NSB, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Klepp, Time, Hå og Eigersund inngår et forpliktende samarbeid om satsing på Jærbanen som framtidig ryggrad i kollektivtrafikksystemet i regionen.

2. Samarbeidet medfører at partene forplikter seg til å:

NSB:

- 1. Sette 4 nyoppussede 69B-sett tilpasset for funksjonshemmede inn i nærtrafikken på Jærbanen senest 1.1.1992.*
- 2. Tilby et forbedret ruteopplegg som i hovedsak inneholder:*
 - dagens rutefrekvens på strekningen Stavanger - Egersund.*
 - timesfrekvens på strekningen Stavanger - Bryne/Varhaug*
 - halvtimesfrekvens på strekningen Stavanger - Sandnes, men med 4 avganger pr. time i rushtiden.*
- 3. NSB må ta forbehold om tilbudets størrelse utfra de årlige rammer fra staten for statens kjøp av persontrafikkjenester fra NSB.*
- 4. Tilby bedret standard på rutetilbudet for øvrig i samsvar med NSBs utredning (informasjon, skilting, venterom, leskur m.v.).*
- 5. Tilby fri grunn innenfor NSBs område til utvidet/forbedret parkeringstilbud (buss, bil og sykler).*

Primærkommunene:

- 1. Medvirke økonomisk i en **interimsperiode** for å etablere det forbedrede tilbudet. Konkret innebærer dette å stille 1 mill. kr. fra hver av kommunene, i alt 6 mill. kr., til NSBs disposisjon. Fylkeskommunen stiller 4 mill. kr. til disposisjon, slik at totalbeløpet lokalt blir 10 mill. kr.. Pengene utbetales i perioden 1.1. - 31.12.91 ihht. faktisk utbetaling av utgifter til etablering av kryssingsspor, holdeplasser, plattformutbedringer, leskur m.v..*
- 2. Midlene fra kommunalforvaltningen nyttes slik:*

| | |
|------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <i>• ny holdeplass Sandnes</i> | <i>kr. 5.300.000</i> |
| <i>• oppussing plattformer, leskur</i> | <i>kr. 2.010.000</i> |
| <i>• øvrige elektrotekniske arbeider, sporvekslervarme, opplegg av</i> | <i>høytalerlinjer</i> |
| | <i>kr. 2.240.000</i> |
| <i>• andel utgifter sporomlegging</i> | <i>kr. 450.000</i> |
- 3. Midlene tilbakebetales, uten renter, i sin helhet senest innen 31.12.93.*
- 4. Oppruste innfartsparkeringsplasser for busser, biler og sykler, samt vedlikeholde disse. (NSB holder fri grunn på sitt område der dette er aktuelt.)*
- 5. Søke å styrke jernbanens trafikkgrunnlag gjennom arealplanleggingen for bedre utnyttelse av jernbanen som et miljø- og ressursvennlig transportmiddel.*

Fylkeskommunen:

- 1. Medvirke økonomisk i en **interimsperiode** med å forskottere 4 mill. kr., jfr. pkt. 1 under primærkommunene.*
- 2. Med medvirkning fra NSB gjennomføre et felles takstsystem for kollektivtransportmidlene i regionen, dog slik at en omstigningsordning med gjennomgangsbilletter buss/tog er gjennomført innen 1.1.1992.*
- 3. Medvirke til å gjennomføre en samordning mellom buss og togruter i regionen som styrker Jærbanen som ryggraden i regionens kollektivtilbud.”*

2.2 Utredningen om etablering av et forbedret lokaltogtilbud mellom Stavanger og Egersund

Bakgrunnen for avtalen var utredningen "Et nytt kollektivtilbud for Jæren"¹ utført på vegne av NSB, som ble oversendt Samferdselsdepartementet ved årsskiftet 1989-90.

Utredningen tok utgangspunkt i den daværende lokaltogtrafikkens situasjon med lav passasjeretterspørsel² knyttet til et driftsopplegg med et foreldet togmateriell, som resulterte i et ikke attraktivt rutetilbud med bl.a. relativ få avganger, lange reisetider. Valget sto mellom å avvike lokaltogtilbudet på lengre sikt eller å satse på utviklingen av dette tilbudet for å sikre det på lang sikt.

Utredningsrapporten gjorde rede for trafikkgrunlaget og økonomien i en sterk satsing på lokaltogtilbud mellom Stavanger og Egersund og vurderte hvilke forutsetninger som måtte være tilstede for at satsingen skulle bli vellykket. Det nye lokaltogtilbudet, skissert i utredningen, var tenkt utviklet til et helhetlig, integrert tilbud, der de viktigste element som påvirker måten å reise på, var satt sammen til *en* tiltakspakke. Et viktig element i utredningen var dessuten erkjennelsen av at arealplanleggingen i regionen måtte støtte opp under Jærbanen som kollektiv transporttilbud.

Rapporten konkluderte med at en satsing på et forbedret lokaltogtilbud ville gi en høy samfunnsøkonomisk nytteoverskudd og ville samtidig forbedre driftsøkonomien i lokaltogopplegget.

3. Utviklingen av Jærbanen siden 01.01.1992

Med utgangspunkt i den ovenfor nevnte avtalen ble et sterkt forbedret lokaltogtilbud mellom Stavanger og Egersund introdusert 1.1.1992.

1 Bjerved L., *Et nytt kollektivtilbud for Jæren*, Asplan, Stavanger 1989.

2 Ca. 2.700 passasjer pr virkedøgn på strekningen Stavanger - Egersund, kilde: NSB-telling i uke 44/91.

Kart 1: Jærbanen Stavanger - Egersund

3.1 Hovedforbedringer

Som hovedforbedringer ble følgende tiltak introdusert:

- Bruk av **nyoppussede lokaltogsett** (type Bm 69), som har en høyere topphastighet og en sterkt forbedret akselerasjonsevne sammenlignet med togsettene som ble brukt før i lokaltogtrafikken (type Bm 68). Med de nye togsettene kunne reisetidene på Jærbanen reduseres kraftig (f.eks. mellom Stavanger og Egersund til ca. en time per 01.01.97). Introduseringen av de nye lokaltogsett medførte dessuten en økning i komfortstandarder.
- Etablering av et **rutetilbud med betydelig høyere frekvens og faste avgangstidspunkt** over døgnet i arbeidsuken³. Også antall togavganger på lørdager og søndager ble økt kraftig i forhold til situasjonen før 01.01.92.
- Opprusting av **stasjonene** langs Jærbanen med bl.a. innfartsparkering, fasiliteter for værbeskyttelse. Viktigste enkelttiltak var **etableringen av sentrumsstasjonen i Sandnes** i tilknytning til rutebilstasjonen. For å kunne gi et attraktivt lokaltogtilbud reisetidsmessig sett ble antallet stasjoner mellom Stavanger og Sandnes begrenset til to (Hillevåg og Mariero).
- Etablering av et til dels **høyfrekvent matebussystem**, tilpasset lokaltogtilbudet, med ruter fra Lye og Hognestad til Bryne stasjon og fra Verdalen til Klepp stasjon. Bussrutetilbudet med Sandnes rutebilstasjon som mål- og/eller tangeringspunkt ble søkt tilpasset lokaltogtilbudet.
- Delvis **samordning av taksttilbudet**. For periodekortene følger takstsystemet på Jærbanen et takstregulativ (sonetakst) fastsatt av Rogaland fylkeskommune. Ved disse billettypene er tog- og busstilbudet fullstendig integrert. Men ellers følger takstsystemet NSBs regulativ fastsatt av Stortinget. En overgangsordning mellom tog og buss for enkeltbilletter er kun etablert i Sandnes og Stavanger.
- **Offensiv markedsføring** av det nye tilbudet innledningsvis. En relativ høy markeds- og informasjonsprofil er opprettholdt i årenes løp. NSB persontrafikk har deltatt aktivt i oppbyggingen og utviklingen av et felles informasjons- og markedsføringsopplegg for kollektivtrafikken på Jæren.
- Introduseringen av andre **supplerende forbedringstiltak** som f.eks. tog/sykkel.

3 I perioden mellom kl. 07.00 og kl. 20.00 (ma - fre) er det halv times frekvens mellom Stavanger og Sandnes, halv times frekvens i rushperiodene og times frekvens forøvrig mellom Stavanger og Bryne og, med unntak om formiddagen, timesfrekvens mellom Stavanger og Egersund (opplysninger per 01.01.1997).

3.2 Utvikling i passasjeretterspørselen

Med disse forbedringstiltak i bunn har lokaltogtrafikkens passasjertall økt kraftig siden januar 1992. Tabell 1 nedenfor viser denne utviklingen.

| | uke 44/1991 | uke 44/1992 | uke 44/1993 | uke 44/1994 | uke 44/1995 | uke 44/1996 |
|--------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Antall passasjer (ma-fre, pr. dag) | 2.714 | 5.114 | 6.444 | 6.864 | 7.706 | 8.146 |
| Antall passasjer (lørdag) | 479 | 2.221 | 2.511 | 3.335 | 3.196 | 3.774 |
| Antall passasjer (søndag) | 373 | 1.127 | 1.259 | 1.885 | 1.829 | 2.012 |
| Sum antall passasjer i uken | 14.422 | 28.917 | 35.990 | 39.544 | 43.557 | 46.514 |
| Prosentforandring (uke, relatert mot 1991) | 100,0% | 200,5% | 249,5% | 274,2% | 302,0% | 322,5% |

Tabell 1: Passasjerutviklingen på Jærbanen i perioden 1991 - 1996 (kilde: tellinger, NSB persontrafikk)

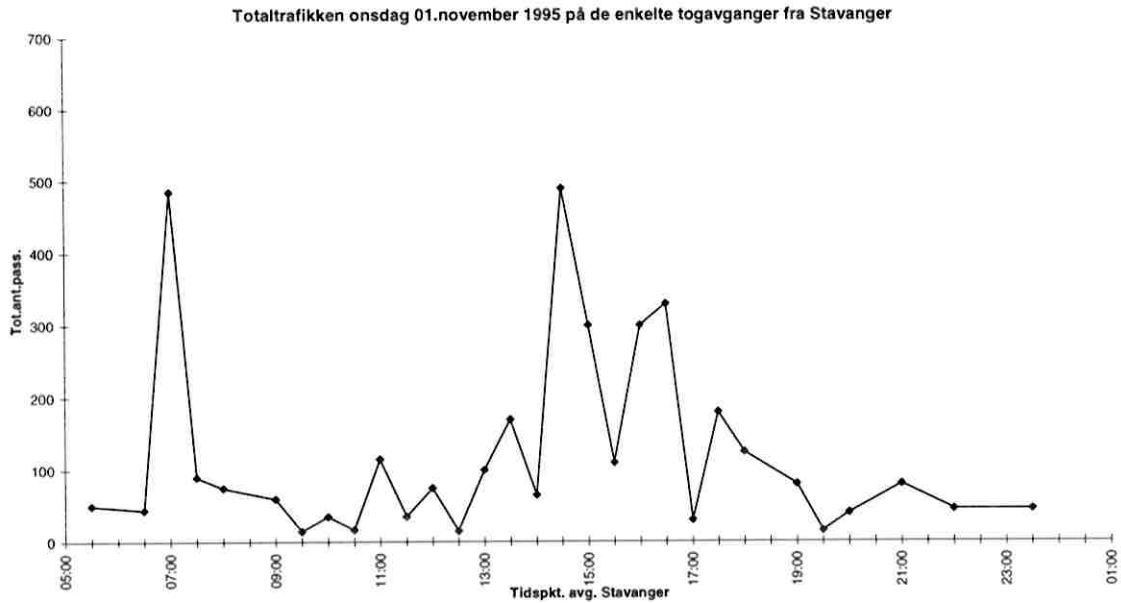
Tabellen viser at antall passasjer en vanlig ukedag økte fra 2.714 i 1991 til 8.146 i 1996, dvs. en tredobling. Økningen på lørdager og søndager er enda mer markert med hhv. 688 % og 439 %. For hele uken vises en økning i antall passasjer fra 14.422 til 46.514, dvs. mer enn en tredobling i passasjeretterspørselen. Disse prosentvekstene ligger langt over prognosetallene gitt i utredningen "Et nytt kollektivtilbud for Jæren", som lå til grunn for satsingen på Jærbanen.

Passasjerstatistikken til bussrutene i regionen viser også en økning i antall passasjer i samme perioden. Selv om det er en viss konkurranseflate mellom busstilbudet på RV 44 og E 18 synes det å være relativt lite konkurranse mellom lokaltog og buss. Derimot synes lokaltogtilbudet å ha vunnet nye kundegrupper for kollektivtrafikken⁴

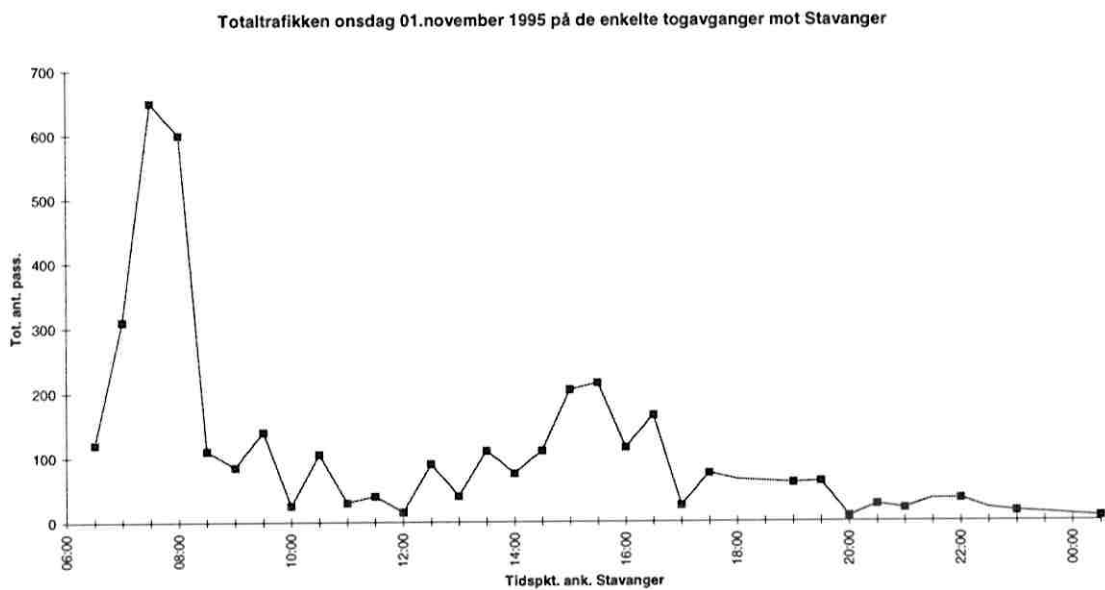
Passasjeretterspørselen er geografisk og tidsmessig svært ujevnt fordelt på Jærbanen. Som figurene 1 og 2 nedenfor viser har lokaltogtrafikken utpregede rushtidstopper (særlig i morgenrushet). 7 av i alt 66 togavganger⁵ står alene med ca. 3.200 passasjer for 40 prosent av all passasjeretterspørsel en vanlig arbeidsdag.

4 Jfr. informasjonene i Hauge,O. og Hausken,H., *Evaluering av Jærbaneprosjektet*, Asplan Viak, Stavanger 1993.

5 Antall togavganger gjelder for perioden 05.01.97 - 07.06.97.



Figur 1: Totaltrafikken onsdag 01.11.95 på de enkelte togavganger fra Stavanger.



Figur 2: Totaltrafikken onsdag 01.11.95 på de enkelte togavganger mot Stavanger.

Den maksimale snittbelastningen på arbeidsdager ligger på strekningen mellom Bryne og Sandnes stasjon. Årsaken er en kombinasjon av mange arbeids- og skolereisende på denne strekningen.

Figur 3 nedenfor viser antall av- og påstigende passasjer på stasjonene og stoppestedene langs Jærbanen. De fem viktigste stasjonene står for ca. 72 prosent av antall på- og avstigende passasjer på Jærbanen.

Figur 3: Antall på- og avstigende per stasjon i uke 44/1995 (kilde: tellinger, NSB persontrafikk)

Lokaltogtilbudet dekker sentrale deler av transportbehovet mellom Egersund/Sør-Jæren og Nord-Jæren, dvs. det fungerer godt som kollektivt reisemiddel på gjennomsnittsdistanser på ca. 30 kilometer. Mellom 30 og 50 prosent av arbeidsreisene mellom Egersund/Sør-Jæren og Nord-Jæren vurderes å bli gjennomført med lokaltogene⁶. En relativ høy andel av lokaltogtrafikkens passasjer vurderes å være ubundne passasjer, dvs. passasjer med muligheter for bilbruk⁷. Lokaltogtilbudet er dermed i dag blant de konkurransedyktige langdistanse-kollektivtilbud i fylket.

Derimot synes tilbudsøkningen mellom Stavanger og Sandnes ikke å ha gitt den prosentvise økningen i etterspørselen en kunne kanskje forvente i forhold til tilbudsforbedringen. Lokaltogtrafikkens andel ved den regioninterne trafikken på aksene Stavanger - Sandnes har etter vår vurdering kun hatt en beskjeden økning.

Som figur 4 nedenfor viser er ca. en tredje del av passasjerene (sett over hele uken) elever i videregående skoler⁸. Uten at spesifisert statistikk er tilgjengelig vurderes

6 kilde: NSB-telling uke 44/96, egne beregninger med utgangspunkt i SSB's pendlerstatistikk 1990. Beregningene gjelder arbeidsreiser på tvers av kommunegrensene i korridoren Egersund - Sandnes og markedsandelen varierer avhengig av hvor bredt influensområdet til Jærbanen defineres.

7 Hauge, O. og Hausken, H., *Evaluering av Jærbaneprojektet*, Asplan Viak, Stavanger 1993.

8 kilde: Rogaland fylkeskommune v/samferdselsavdelingen

arbeidsreisenes andel ved den totale passasjeretterspørselen som høyt. Det indikeres av de utpregede rushtidstoppe.



Figur 4: Antall passasjerer med Jærbanen i uke 44/1995 (andel elever i den vidg. skole)

Bussrutene Lye, Hognestad - Bryne og Verdalen - Klepp hadde i 1996 tilsammen 183.000 passasjer⁹. De viktigste rutene er Bryne - Lye med ca. 110.000 passasjer i 1996 og Klepp - Verdalen med ca. 60.000 passasjer i 1996. Med utgangspunkt i tilgjengelig statistikk anslås det at minimum en fjerdedel av rutebrukerne er overgangsreisende til/fra lokaltogtrafikken. Vedr. overgangen mellom buss og tog ved rutebil/sentrumsstasjonen i Sandnes er ingen relevant statistikk tilgjengelig.

I 1993 fikk Rogaland fylkeskommune og NSB utarbeidet en evaluering av Jærbaneprojektet¹⁰ basert på to spørreundersøkelser i mai '92 for å registrere førersituasjonen og en passasjerundersøkelse på Jærbanen i februar '93 for å registrere ettersituasjonen. De viktigste kvalitative resultatene fra evalueringen kan oppsummeres slik:

- passasjerenes vurdering av Jærbaneprojektet var positiv. De forbedringer som hadde størst betydning var flere avganger og redusert reisetid.

⁹ kilde: Rogaland fylkeskommune v/samferdselsavdelingen, rutestatistikk.

¹⁰ Hauge,O. og Hausken,H., *Evaluering av Jærbaneprojektet*, Asplan Viak, Stavanger 1993

- av viktige tiltak for videre forbedring av kollektivtilbudet ble det pekt på:
 - kortere reisetid
 - flere avganger
 - lavere takstnivå
 - bedre overgangsmuligheter
 - bedre punktlighet

3.3 Økonomisk utvikling

Av tabellen nedenfor fremgår at satsingen på utviklingen av lokaltogtrafikken har medført en betydelig resultatforbedring for NSB pga. stor inntektsøkning kombinert med beskjeden økning i driftskostnader.

| | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 (budsjett) |
|--------------------------|-------|-------|-------|-----------------|
| Inntekter | 22,9 | 25,9 | 32,4 | 35,5 |
| Driftskostnader | 40,4 | 42,2 | 46,8 | 45,3 |
| Resultat | -17,5 | -16,3 | -14,4 | -9,8 |
| Dekningsbidrag i prosent | 56,7% | 61,4% | 69,2% | 78,4% |

Tabell 2: Jærbanen, økonomiske nøkkeltall for perioden 1992 - 95 (kilde: NSB¹¹)

Lokaltogtilbudet mellom Stavanger og Egersund hadde i 1995 en dekningsbidrag på knappe 79%, som kan karakteriseres som høyt. Dekningsbidraget har forbedret seg siden 1992 fra ca. 57% til ca. 79%.

Matebussrutene til Bryne og Klepp stasjon er del av den tilskudsberettigede ruteproduksjonen i fylket. Klepp og Time kommune har i tillegg bidratt med økonomisk støtte til disse bussrutene.

¹¹ Det er knyttet en viss usikkerhet til regnskapstallene da grunnlaget for disse er NSB's totale kostnader fordelt ut på produkt. I resultatoppstillingen er det *ikke* tatt med kapitalkostnader for togmateriellet, og driftskostnadene for 1994 er oppjustert med andel underskudd i støttefunksjonen i NSB. Motorvognmateriellet som benyttes på Jærbanen er etter statsregnskapets regler avskrevet til null. Det er derfor ikke tatt med kapitalkostnader i resultatoppstillingen. BM-69 settene på Jærbanen har en gjenstående levetid på ca. 10 år. Gjenanskaffelseskostnad for nye lokaltogsett er fra NSB tidligere antatt med 35 mill. kr..

4. Vurderingen av markedssituasjonen, problemer og utfordringer

4.1 Markedet for transporttjenester

Kommunene Eigersund, Hå, Time, Klepp, Sandnes og Stavanger danner korridoren langs Jærbanen. For alle kommunene langs Jærbanen er det prognoseberegnet en kommunevis befolkningsvekst mellom ca. 5 og ca. 16% for perioden 1990 til 2005 (kilde: SSB). I kommunene sør for Sandnes som utgjør hovedtyngden i trafikkgrunnlaget til dagens lokaltogtilbud regnes med en befolkningsøkning på ca. 5.500 personer eller tilsvarende ca. 11 %. Befolkningsveksten vil skje delvis i tettstedsområder innenfor 1000 meter avstand til stasjonsområdene (fortetting) og delvis i tettstedsområder som er knyttet til lokaltogtilbudet via matebussruter (Time kommune: Lye, Klepp kommune: Kleppområdet, Verdalen, Orstad) eller til paralleltgående bussruter (Kleppe, Kverneland). Tilsvarende vil det tilrettelegges for næringsarealer i disse områdene. Befolkningsandelen under 18 år er i dag relativt høy i forhold til landsgjennomsnittet og vil også være det innen år 2005.

Jærregionen danner en arbeidsmarkedsregion¹² med Stavanger og Sandnes som innpendlingssentrene fra Sør-Jæren. Graden av den regioninterne integreringen har økt i perioden 1980 til 1990 og er antageligvis fortsatt økende. I korridoren langs Jærbanen mellom Stavanger og Eigersund var det i 1990 ca. 6.600 pendlere på tvers av grensene til de resp. kommunene.

Konklusjonen er at lokaltogtilbudet opererer i et ekspanderende marked med et økende befolkningsgrunnlag, økende pendling på tvers av kommunegrensene og relativt høye andeler bundne trafikanter under 18 år.

4.2 Utfordringer ved utviklingen av rutetilbudet

Som beskrevet ovenfor er passasjerretterspørselen på Jærbanen svært ujevnt fordelt geografisk og tidsmessig sett. I løpet av fem rushtidstimer på arbeidsdager foregår ca. halvparten av all persontrafikkarbeid og i snittet mellom Sandnes sentrum og Bryne er setekapasiteten i morgenrushet maksimal utnyttet. Ellers på dagen, på lørdager og søndager har lokaltogene betydelig ledig kapasitet, siden innsatsen av togmateriellet dimensjoneres i henhold til rushtidstoppen på arbeidsdager.

Utfordringene er todelt:

1.

Med den ovenfor antatte utviklingen av transportmarkedet jfr. avsnitt 4.1. kan en i den neste femårsperioden forvente en økning i antall arbeidsreisende på tog fra regionen sør for Sandnes. Økningen vil til en viss grad være avhengig av omfanget og fremdriften i

¹² I arbeidsmarkedsregionen inngår i denne sammenheng kommunene der mer enn 20 prosent av dens yrkesaktive pendler utover kommunegrensen til en annen kommune i regionen (basert på opplysningene fra folke- og bolig tellingen i 1990).

utbyggingen av det parallelt gående veinettet (RV44 og E39). I motsetning til situasjonen i 1992 vil en ikke kunne reagere på denne veiutbyggingen med sterkt reduserte togreisetider. Dagens togmateriell (Bm 69) representerer et maksimum i toppfart og akselerasjonsevne. Utbedringen av strekningskurvaturen og dermed en økning i den mulige maksimalfarten vil bety lite for lokaltogtilbudet med sine hyppige stopp. Slike investeringstiltak vil dessuten være relativt kostnadskreven.

Antall skolereisende på lokaltogene vil sannsynligvis ikke øke i neste femårsperiode utover det den naturlige befolkningsveksten tilsier. Denne trafikantgruppen er allerede i dag maksimalt knyttet til lokaltogtilbudet. Derimot vil fylkeskommunens planlegging vedr. lokaliseringen av videregående skoler mV. kunne påvirke skoletrafikken.

Den samlede utviklingen i etterspørselen vil etter all sannsynlighet kreve en økning av lokaltogkapasiteten i rushperiodene mellom Stavanger og Bryne. Det kan skje enten ved å øke antall togavganger eller ved å øke kapasiteten per togavgang. Dagens strekningskapasitet tillater ingen frekvensøkning¹³. *Alternativet er dermed å øke kapasiteten per togavgang, med et tilsvarende behov for supplerende rullende materiell.* Denne løsningen vil kunne realiseres innenfor en begrenset økonomisk ramme og relativt korte tidsfrister. Den vil dessuten være gunstig driftsmessig sett siden den ikke vil medføre økte personalkostnader (med unntak for et visst økt vedlikeholdsbehov).

2.

Togtilbudet mellom Stavanger og Sandnes vil kunne øke sin attraktivitet i transportmarkedet drastisk ved overgang til kvartersfrekvens¹⁴. Dette tiltaket kombinert med en revurdering av stoppestedenes lokalisering¹⁵ på denne strekningen og en evt. økning av antallet stoppesteder, kombinert med et tilbringerbussystem til/fra Forusområdet, ville kunne oppnå en høy passasjeretterspørsel. Som ovenfor nevnt tillater dagens kapasitet på denne strekningen ingen frekvensøkning. En slik tilbudsutvikling forutsetter dermed en økning i strekningskapasiteten. I henhold til opplysninger fra Baneverket vil utbyggingen av dobbelsporet mellom Stavanger og Hinna gi tilstrekkelig kapasitet for å kunne tilby kvartersfrekvens mellom Stavanger og Sandnes.

En økning i antall stoppested mellom Stavanger og Sandnes vil øke reisetiden med opptil 10 minutt og dermed forverre tilbudsattraktiviteten for togpendlere fra Egersund og Sør-Jæren, hvis lokaltogene fra Bryne og Egersund måtte stoppe ved disse. *Siden dette ikke er ønskelig vil en måtte vurdere introduseringen av nye supplerende*

13 Etablering av ny godsterminal på Ganddal gir alene ikke grunnlag for å øke frekvensen i rushtid, men fjerning av to godstog hver i morgen- og ettermiddagsrushet vil bedre muligheten for å holde rutetabellene.

14 Hamre, T., "Fremtidig kollektivtilbud til Forusområdet i Stavanger", diplomoppgave v/NTNU Trondheim, Trondheim 1992.

15 I samme diplomoppgaven dokumenteres gevinsten ved å åpne et nytt stoppested ved Gausel, evt. kombinert med en busstilbringertjeneste til/fra Forusområdet. Isolert sett vil et stoppested ved Gausel ha et større passasjergrunnlag enn f.eks. Mariero stoppested.

lokaltogtilbud mellom Stavanger og Ganddal med flere stopp, som skissert i bybaneutredningen som tas opp nærmere i avsnitt 5.2.

4.3 Lokaltogmateriell

Dagens lokaltogmateriell nærmerer seg grensen for utskifting. I perioden inntil utskiftingen vil togsettene kreve en etterhvert økende grad av vedlikehold med tilsvarende økte kostnader. Selv med et vedlikehold på høyt nivå vil risikoen for driftsforstyrrelser øke. Utfordringen vil være todelt:

1.

Å sikre tilstrekkelige ressurser i perioden til utskiftingen av dagens lokaltogmateriell slik at dagens pålitelighets- og punktlighetsgrad¹⁶ kan opprettholdes og forbedres. Rammene i forbindelse med statens kjøp av lokaltogtrafikkjenester må utformes tilsvarende. For å øke kapasiteten per togavgang bør flere mellomvogner for dagens togsett anskaffes. I tilfelle en slik løsning vurderes perronglengden som tilstrekkelig.

2.

Det må sikres at nye¹⁷ eller nyoppussede kjøretøy i tilstrekkelig antall fases inn i Jærbanen når dagens materiell oppnår grensen for forsvarlig teknisk levetid. Innfasingen av nye kjøretøy vil sannsynligvis medføre økt kapitalutgifter sammenlignet med dagens situasjon. En vil evt. måtte øke rammen for kjøp av lokaltogtjenester, i tilfelle kostnadsøkningen ikke fanges opp med ellers reduserte driftsutgifter (generell effektivisering, lavere energiforbruk og lavere vedlikeholdskostnader), slik at den til den tid etablerte standarden på lokaltogtilbudet vil kunne opprettholdes.

Lokaltogmateriellets komfortmessige standard forutsettes økt ved nyanskaffelser eller i forbindelse med omfattende vedlikehold av eksisterende kjøretøy. En slik komfortøkning anses som viktig for å øke lokaltogtilbudets konkurransevne i transportmarkedet.

16 Punktligheten for Jærbanen ligger ihht. til internbladet for NSB "Vingehjulet" mot opptil 90 prosent i våren 1997.

17 NSB BA er for tiden i gang med å spesifisere kravene til en nye generasjon lokaltogkjøretøy. Denne typen skal brukes i Oslo-området, på strekningen Voss - Bergen og Egersund - Stavanger. Spesifikasjonen til kjøretøyene er som følger: 300 sitteplasser per vognenhet (antall ståplasser er et restprodukt etter en arealoptimalisering overlatt til produsenten og kan variere ihht. utformingen av inngangspartiene ved dørene), toppfart på 160 km/t og en akselerasjonsevne tilsvarende dagens kjøretøy (maks. stigning på 55 promill). Beslutningen vedr. leveranser av slike kjøretøy ville kunne fattes i løpet av 1997, slik at leveringene vil kunne starte rundt 1999/2000 etter en europeisk anbudsrunde.

4.4 Behov for infrastruktur- og terminalutvikling

Som allerede nevnt ovenfor må strekningskapasiteten mellom Stavanger og Sandnes på lengre sikt økes ved utbygging av dobbelspor mellom Stavanger og Hinna for å kunne introdusere kvartersfrekvens.

Videreføringen av Jærbanen ned til Vågen i Stavanger sentrum ved å bruke sidesporet til Strandkaaien vil utredes nærmere i den oppfølgende bybaneutredningen.

Full tilgjengelighet for alle trafikkantgrupper særlig handikappede, må sikres ved alle stasjoner og stoppesteder og en generell forbedret servicestandard må etableres. Hvorvidt stasjonene kan opprettholdes åpne eller gjenåpnes igjen ved valg av nye samarbeidsformer mellom NSB BA og tredje part, for å gi de reisende et bedre servicetilbud, må utredes.

Ved Klepp og Bryne stasjon evt. Egersund stasjon må det legges til rette for en bedre fysisk overgang mellom tog og buss. Omfanget av tilretteleggingen er avhengig av utviklingen i tilbringersystemet.

Utbyggingen av Sandnes rutebilstasjon må fullføres og situasjonen i Stavanger ved jernbanestasjonen/byterminalen må forbedres (bedre overgang til bybussene).

Det er behov for utvidelse av innfartsparkeringen (bil) ved Øksnevad stoppested og Nærbø stasjon. Ved Egersund stasjon er innfartsparkeringen nettopp blitt utvidet med 50 plasser. Men en kan regne her med at behov for ytterligere utvidelse vil oppstå de nærmeste år. Det er behov for nye/utvidede sykkelparkeringsanlegg ved Egersund og Nærbø stasjon.

En ennå ikke fullstendig oversikt vedr. situasjonen ved stasjonene og stoppestedene finnes i vedlegg 1. Ved oppfølgingen av utredningen vil den kunne suppleres.

4.5 Koordinering/integrering av tog-/busstilbudet

I forbindelse med transportplanen for Dalane 1998 - 2007 og med det pågående ruteeffektiviseringsprosjekt ved fylkeskommunens samferdselsavdelingen bør potensialet for ytterlig forbedrede tilbringerbussruter til Egersund, Bryne og Klepp stasjon vurderes. En optimering av den totale reisetiden er hovedhensikten med dette tiltaket. Hvorvidt slike tilbud bør kombineres med introduseringen eller utvidelsen av fleksible driftsformer bør inngå i samme vurderingen. En mer omfattende tilrettelegging av bussrutene for overgang buss/tog ved Sandnes og Egersund stasjon bør vurderes for å sikre passasjerene et reisetidsmessig optimalt tilbud.

Ved å satse på slike koordinerte tilbud må overgangen tog/buss kunne sikres maksimalt for passasjerene. Med det menes at overgangen tog/buss ihht. rutetabellene også sikres i situasjoner med driftsforstyrrelser på togsiden og at passasjerene holdes løpende informert om de til enhver tid mulige tog-/bussoverganger. Felles kommunikasjonssystemer for å få til en systematisk "overgangssikring" knyttet til NSBs togledelse og ruteselskapenes trafikkledelse bør etableres.

Overgangen mellom tog og bybussnettet i Stavanger søkes forbedret ved en videreutvikling av stasjonsområdet i forbindelse med et pågående prosjekt for videreutviklingen av "Byterminal-området" i Stavanger.

All parallelgående busstrafikk med Jærbanen bør behovsvurderes. Særlig bør det rettes søkelys mot busstrafikken på motorveien mellom Stavanger og Sandnes. Dette busstilbudet bør opprettholdes og videreutvikles kun for spesielle trafikkbehov knyttet til Forusområdet og regionsykehuset, og evt. som kapasitetsreserve i tilfelle utilstrekkelig kapasitet på togene mellom Stavanger og Sandnes.

4.6 Takstopplegget

I dag gjelder fylkeskommunens sonetakstsystem og NSB persontrafikkens avstandsbaserte takstregulativ parallelt på Jærbanen i forbindelse med de forskjellige gjeldende billettyper.

På den ene siden medfører den ufullstendige integreringen at takstilbudet får en uoversiktlig karakter. Det kan slå ut i en lavere etterspørsel enn en kunne ha oppnådd med et fullstendig integrert takstsystem. Med det menes et takstopplegg der alle billettyper følger *et* takstregulativ som et element i en fullstendig integrering av tog- og busstilbudet.

På den andre siden medfører parallell bruk av to takstsystemer skjevheter som raskt kan oppfattes som urettferdige av brukerne i en situasjon der det ikke finnes den "rettferdige" taksten.

Sammen med vurderingen av en fullstendig integrering av takstsystemene bør en også vurdere billetteringsystemet for lokaltogtilbudet. I dag selges billetter enten ved noen betjente stasjoner eller fra konduktøren (gjelder kun enkeltbilletter). Vedr. enkeltbillettsalget på toget bør en vurdere å automatisere billettsalget ved å sette opp salgsautomater ved alle stoppesteder og stasjoner. På denne måten vil konduktørtjenesten på togene kunne sløyfes. Lokaltogene kunne dermed kjøres med enmans-betjening, etter en trafikksikkerhetsmessig opprustning av stasjonene og kjøretøyene. En slik omstilling vil kunne medføre større driftsmessige besparelser. En slik løsning må på den andre siden vurderes i forhold til et ønsket servicenivå ellers på togene.

Generelt sett bør takstene ikke økes utover stigningen i konsumprisindeksen for ikke å svekke lokaltogtilbudets konkurransevne.

4.7 Markedsføring og informasjon

En mer offensiv informasjon og markedsføring må utføres i sammenheng med den generelle markedsføringen og informasjonen om og av kollektivtilbudet i regionen. Som nye element for å forbedre informasjonen bør vurderes introduseringen av rutehefter på

regionnivå, EDB-baserte informasjonssystemer med mulighet for å produsere spesifikk ruteinformasjon for enkeltpersoner o.l..

4.8 Areal- og lokaliseringsplanlegging

Med utgangspunkt i SSBs befolkningsprognoser, en vurdering av tilgjengelige arealreserver og resultater til bybaneutredningen (jfr. avsnitt 5.2) er det foretatt en *grov* vurdering¹⁸ av potensiale for befolknings- og arbeidsplassutviklingen i influensområdene til Jærbanens stoppesteder og stasjoner. Resultatene er vist i tabell 3 ovenfor.

| Stavanger-Ganddal (med nye stoppesteder i henhold til bybaneutredningen) | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|
| 1995 | | 2000 | | 2005 | | 2010 | |
| arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte |
| 40000 | 36000 | 42000 | 42000 | 44000 | 48000 | 46000 | 54000 |
| Klepp Stasjon | | | | | | | |
| 1995 | | 2000 | | 2005 | | 2010 | |
| arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte |
| 330 | 820 | 347 | 870 | 365 | 920 | 384 | 970 |
| Øksnevad Porten | | | | | | | |
| 1995 | | 2000 | | 2005 | | 2010 | |
| arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte |
| 1060 | 1600 | 1120 | 1680 | 1180 | 1770 | 1240 | 1860 |
| Bryne | | | | | | | |
| 1995 | | 2000 | | 2005 | | 2010 | |
| arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte |
| 3200 | 5900 | 3550 | 6400 | 3800 | 6900 | 3950 | 7380 |
| Hå | | | | | | | |
| 1995 | | 2000 | | 2005 | | 2010 | |
| arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte |
| 4000 | 12000 | 4350 | 12500 | 4700 | 13000 | 5050 | 13500 |
| Egersund | | | | | | | |
| 1995 | | 2000 | | 2005 | | 2010 | |
| arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte |
| 550 | 1700 | 565 | 1910 | 580 | 2120 | 600 | 2320 |
| SUM | | | | | | | |
| 1995 | | 2000 | | 2005 | | 2010 | |
| arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte | arbeidspl. | bosatte |
| 49090 | 58020 | 51880 | 65360 | 54570 | 72710 | 57160 | 80030 |

Tabell 3: Antatt utvikling 1995-2010 av arbeidsplasser og bosatte innenfor 1000 meter avstand fra Jærbanens stasjoner (Forutsetninger: Økt antall stoppesteder mellom Stavanger og Ganddal og en bevisst arealutvikling som gir en høy tetthet i stoppstedenes og stasjonenes influensområder).

18 Beregningene ble utført av Jærrådets sekretariat.

Ved tilsvarende areal- og lokaliseringsplanlegging vil brorparten av befolknings- og arbeidsplassøkningen komme i aksene mellom Stavanger og Ganddal. Det vil forbedre grunnlaget for et supplerende lokaltogtilbud mellom Stavanger og Ganddal.

Tallene dokumenterer viktigheten av at kommunene bevisst støtter opp under Jærbanen ved hjelp av arealplanleggingen. Den gjeldende avtalen kommunene, fylkeskommunen og NSB imellom må gjøres bedre kjent vedrørende intensjonen knyttet til arealutviklingen og følges opp i kommunenes arealplaner på en forpliktende måte.

Ellers vil utviklingen av stasjons- og stoppestedsområdene til attraktive lokaliseringsskilt være et sentralt tiltak for å støtte opp under Jærbanen. Utviklingen i Sandnes omkring sentrumsstasjonen og satsingen fra Time kommune på at Bryne sentrum skal utvikles som kommunikasjonsknutepunkt for kollektivtrafikk på Jæren, der fortetting og funksjonsblanding skal sikre et variert og konsentrert bygningsmiljø i sentrum, er gode eksempler i denne sammenheng.

4.9 Eventuell tilknytning av Moi stasjon til lokaltogopplegget

Moi stasjon i Lund kommune er ved flere anledninger foreslått som nytt sluttstasjon for et utvidet lokaltogtilbud på Jærbanen. Stasjonen betjenes i dag (01.01.1997) av seks togpar (fjern- og regiontog) mellom Stavanger og Kristiansand. I perioden 1993/94 ble det registrert gjennomsnittlig 70 av- og påstigende passasjerer per døgn på Moi stasjon¹⁹.

Lund kommune hadde i 1990 en befolkning på 3.090 innbyggere, mens en regner i prognosen for 2005 (kilde: SSB) med 3.065 innbyggere. Tettstedet Moi hadde i 1990 1.604 innbyggere. Sysselsettingen i kommunen²⁰ er preget av jordbruk (11 prosent av arbeidsplassene), industri (45 prosent av arbeidsplassene) og service (34 prosent av arbeidsplassene). I 1990 pendlet ca. en tiendedel av kommunens yrkesaktive ut av kommunen. Pendlerandelen har vært nærmest stabilt i perioden 1980 - 1990. Kun 41 personer pendlet i 1990 til nabokommunen Egersund.

Befolkningsgrunnlaget og transportmarkedet basert på arbeidspendlingen mellom Lund og Egersund er såpass lavt at det etter vår vurdering ikke forsvaret en utvidelse av lokaltogtilbudet. Eventuelle supplerende avganger i kollektivtilbudet mellom Moi og Egersund bør introduseres via et supplerende busstilbud som en mer rimelig produksjonsmåte.

19 NSB persontrafikk, *Nytt regiontogtilbud i Sørvest-Norge (Forslag til utviklingstiltak 1995 - 2001 for Sørlandsbanen Kristiansand - Stavanger)*, Oslo 1994, side 16.

20 1.276 arbeidsplasser i 1995, kilde: SSB.

Den planlagte utvidelsen av fjerntog- og regiontogtilbudet²¹ til 10 togavganger per retning på strekningen Kristiansand - Oslo vil dessuten gi Moi stasjon en veldig god tilknytting til jernbanenettet i forhold til befolknings- og passasjergrunnlaget.

5. Aktuelle planer med betydning for Jærbanen

5.1 Norsk Jernbaneplan 1998 - 2007²²

Jernbaneplanen påvirker utviklingen av lokaltogtilbudet på Jærbanen på flere nivå:

- planen beskriver budsjetttrammene i planperioden for driften av, vedlikeholdet av og investeringer i banenettet.
- indikerer nivået vedr. statlig kjøp av (lokalto-)tjenester
- gir rammer for materiellanskaffelsen til NSB BA.

Lokaltogtilbudet på Jærbanen er i Jernbaneplanen eksplisitt nevnt blant de viktigste satsingsområdene i persontrafikken for NSB BA.

Investeringer i banenettet

Prinsipielt er det Jernbaneverkets oppgave å tilrettelegge infrastrukturen for jernbanetraffikk og det er naturlig at utviklingen av jernbanens infrastruktur tar utgangspunkt i NSB BAs forretningsplaner.

Følgende tiltak på Jærbanen regnes som aktuelt på investeringssiden (i prioritert rekkefølge)²³:

- Etablering av dobbelspor i avsnittet Mariero - Stavanger, kostnader: 92 mill. kr..
- Nedleggelse planoverganger på strekningen Kristiansand - Stavanger, kostnader: 20 mill. kr..
- Etablering av dobbelspor i avsnittet Mariero - Hinna, kostnader 75 mill. kr..
- Etablering av krysningsspor Egersund, kostnader 18 mill. kr..
- Ognå - Sandnes maks. fart 160 km/t , kostnader 46 mill. kr..
- Etablering av støyskjerming langs Jærbanen, kostnader 5 mill. kr..

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

22 Samferdselsdepartementet, *St meld nr 39 (1996 - 97), Norsk jernbaneplan 1998 - 2007*, Oslo 1997.

23 NSB, *Norsk Jernbaneplan 1998 - 2007 (høringsutkast), planforslag for utvikling av kjørevegen*, Oslo 1996.

Jernbaneplanen forutsetter et investeringsnivå der utbyggingen av dobbelspor mellom Stavanger og Mariero ikke kan begynnes før år 2007.

Utbyggingen av godsterminalen i Ganddal vil kunne realiseres i begynnelsen av planperioden. Men dette tiltaket vil ikke medføre gjennomgripende forbedringer for lokaltogtrafikken.

Statlig kjøp av tjenester

I henhold til signalene i Jernbaneplanen kan det forventes at statlig kjøp av lokaltogtjenester på Jærbanen vil holdes på dagens nivå. Innkjøpsbeløpene vil korrigeres oppover i forbindelse med innfasing av nytt materiell, for å kompensere for økte kapitalkostnader.

Materiellinvesteringsplan

Ut fra kapasitetsbehov og behov for utskifting av gammelt materiell i nærtrafikken, og som et tiltak med sikte på å redusere driftskostnaden i lokal- og regiontogtrafikken, har Samferdselsdepartementet gitt sin foreløpig tilslutning til anskaffelse av nytt lokaltogmateriell til nærtrafikken i Oslo- og Stavangerområdet.

NSB BA legger opp til å bestille totalt 36 nye lokaltogsett i 1997, slik at de første togsettene kan settes i drift i 2000. 17 av togsettene vil bli anskaffet for å øke kapasiteten, mens de øvrige 19 vil erstatte gammelt materiell. Investeringene er av NSB BA beregnet å ha en kostnadsramme på i størrelsesorden 1,5 mrd. kr. Dette betinger en årlig merkostnad i statlig kjøp på ca 50 mill kr i planperioden.

Generelt

Etter vår vurdering indikerer regjeringens forslag til jernbaneplanen en konkurranse tiltakene imellom på et *geografisk nivå* ("hvor mye vil gå til Oslo-regionen?") og i forhold til *type togprodukt* ("fjern- og regiontog, lokaltog eller godstog?"). I forhold til planbehandlingen og de årlige oppfølgende budsjetter vil en måtte være oppmerksom på denne situasjonen.

5.2 Transportplan for Nord-Jæren (Delutredning "Bybane på Nord-Jæren"²⁴)

Utredningen vedr. etablering av en bybane på Nord-Jæren ble gjennomført som en del av arbeidet med transportplanen for Nord-Jæren 1998 - 2007. Utredningen gir svar på om og hvorvidt en regional satsing på skinnebasert kollektivtransport er å regne som en

²⁴ Transportplan for Nord-Jæren v/Stavanger kommune, *Bybane på Nord-Jæren*, Stavanger 1995.

realistisk opsjon ved utviklingen av regionens kollektivtilbud. I utredningen er Ålgårdbanen omtalt. Utredningens hovedkonklusjoner er at det finnes et markedspotensiale for videreutvikling av Jærbanen mellom Stavanger og Ganddal. Konkret foreslås etablert et tog/banetilbud mellom Stavanger og Ganddal med bl.a. kvartersfrekvens og flere nye stoppesteder. Det forutsetter dermed en dobbelsporutbygging mellom Stavanger og Sandnes. Tog-/banetilbudet må oppfattes som supplement til dagens lokaltogtilbud mellom Stavanger og Egersund.

Utredningen ble behandlet i styringsgruppen for transportplanen på Nord-Jæren med vedtak om å foreta en realiseringsstudie vedr. bybanedrift på traseene Stavanger - Ganddal og Stavanger - Forus Sola flyplass.

Kun i tilfelle etablering av en bybanetrase mellom Stavanger, Forus og Sola flyplass vil en måtte ta i bruk kombibane-kjøretøy, dvs. kjøretøy som kan kjøre på jernbane- og trikktraseer. Det skyldes at traseen mellom koblingspunktet med Jærbanen og Sola flyplass via Forus ikke vil traseres som jernbane-, men som trikktrase, for å sikre denne traseen et bedre influensområdet og for å redusere investeringskostnadene.

Bybaneprojektet har et langsiktig utviklingsperspektiv på 10 til 15 år.

5.3 Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for perioden 1998 - 2007²⁵

Som vei-investeringsprosjekt i korridoren parallelt med Jærbanen er følgende prosjekt i henhold til plandokumentene aktuelt:

- E 39, 4 feltsutbygging av avsnittet Forus - Stangeland, kostnader 75 mill. kr (1996), inngår i lav ramme til stamveisutbygging, utbyggingen av avsnittet Forus - Lura er begynt ved hjelp av forskutteringen fra næringslivet.
- Ny RV 44, Stangeland (kryss med E 39) - Skjæveland, kostnader 99,9 mill. kr.
- RV. 44, omkjøringsvei Kleppekrossen, kostnader 52 mill. kr..

Effekten av disse tiltak vil i sum være:

- ingen kapasitetsproblemer i rushperiodene på veinettet parallelt med Jærbanen, unntatt Stavanger sentrum (fra krysset RV 509/E 39).
- reduserte bilreisetider fra områdene sør for Kleppekrossen.

I den sammenheng er det viktig å påpeke at parkeringspolitikken i Stavanger og Sandnes kommune i forbindelse med rulleringen av gjeldende kommunale planer sannsynligvis ikke forandres i særlig grad når det gjelder sentrumsområdene. I forhold til antall arbeidsplasser og aktivitetsnivået forøvrig vil det fortsatt være relativ få parkeringsplasser tilgjengelig i Stavanger sentrum.

²⁵ Statens vegvesen Vegdirektoratet *Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998- 2007, Forslag til strekningsvis utbygging av stamveinettet i Rogaland*, Oslo 1996, Statens vegvesen Rogaland, *Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998- 2007, Vegkontorets plandokument*, Stavanger 1996, Samferdselsdepartementet, *St meld nr 37 (1996 - 97), Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007*, Oslo 1997

I henhold til stortingsmeldingen som omhandler veg- og vegtrafikplanen for perioden 1998 - 2007 vil kun firefeltsutbyggingen Forus- Stangeland realiseres innenfor planens budsjettammer i kombinasjon med inngåtte finansieringsavtaler. Men avhengig av evt. vedtak vedr. ekstraordinær finansiering på Nord-Jæren og en evt. kommunal forskottering av investeringskostnadene til omkjøringsveien for Kleppekrossen vil fremdriften i veiutbyggingen kunne økes.

Ekstraordinær finansiering og/eller alternativ bruk av riksveimidler kan bidra til finansieringen av infrastruktur og terminaler knyttet til Jærbanen.

5.4 Strategiplan for kollektivtrafikk i Rogaland fylke 1995 - 2003²⁶

Utredningsrelevante hovedmålsetninger er:

1. Antall kollektivreiser skal økes med 50% innen år 2003.
2. Standardmessig akseptabelt kollektivtransporttilbud ift. behov/etterspørsel.
3. Et rasjonelt og effektivt kollektivtilbud.
4. Informasjon til trafikkantene må bedres.

Særlig i forhold til den førstnevnte målsetningen er en positiv utvikling av lokaltogtrafikken mellom Stavanger og Egersund av avgjørende betydning. Korridoren langs Jærbanen er blant de områdene i fylket med størst trafikkgrunnlag.

Utover det vil fylkeskommunens pågående ruteeffektiviseringsprosjekt kunne influere kvalitetsstandarden og organiseringen av busstilbringerrutene ved Egersund, Bryne, Klepp og Sandnes stasjon.

6. Konklusjoner, målsetninger og forslag til handlingsprogram

6.1. Konklusjoner

I. I et femårs perspektiv står videreutviklingen av lokaltogtilbudet for trafikken mellom Nord-Jæren og Sør-Jæren/Egersund sentralt:

- Persontransportmarkedet i korridoren langs Jærbanen sør for Sandnes vil være i fortsatt vekst i den neste tiårsperioden.
- For at Jærbanen skal kunne beholde og bygge ut sin markedsposisjon må total kvaliteten ved dagens lokaltogtrafikktilbud videreutvikles.

²⁶ Rogaland fylkeskommune v/samferdselsavdelingen, *Strategiplan for kollektivtrafikk i Rogaland fylke 1995 - 2003*, Stavanger 1994.

- Det mest sentrale element i en slik satsing vil være en økning av kapasiteten pr togavgang i rushperiodene. Til dette trengs raskt nytt supplerende togmateriell. Starten av innfasingen av nye lokaltogkjøretøy fra år 2000 av vil være den andre store utfordringen.
- På infrastrukturens side vil en videreføring av dobbelsporutbyggingen mellom Stavanger og Sandnes være den sentrale oppgaven.
- Norsk Jernbaneplan for perioden fra 1998 av antyder en fortsatt satsing på Jærbanen. *Men den vil tidsmessig sett ikke komme raskt nok og vil etter all sannsynlighet heller ikke være omfattende nok. Dermed er faren tilstede for at en forsinket oppgradering av tilbudet vil redusere sjansene for å forbedre lokaltogtrafikkens markedsposisjon.*

II. I et 15 års-perspektiv vil introdueringen av et supplerende lokaltogtilbud mellom Stavanger og Ganddal (evt. supplert med en "flyplassbane") kunne utløse et nytt stort passasjerpotensiale innenfor Nord-Jæren.

III. I et kort og langsiktig perspektiv vil en bevisst areal- og lokaliseringpolitikk kunne støtte opp under utviklingen av Jærbanen.

6.2. Anbefalte målsetninger for videre satsing

Målet for perioden 1997 - 2002:

Øke antall passasjerer med 30 prosent innen år 2002 med 1996 som basisår.

Delmål/virkemidler:

- flere mellomvogner for å øke togkapasiteten mellom Bryne og Stavanger. Fra år 2000 innfasing av nye lokaltogkjøretøy.
- oppstarten av banetekniske forbedringer inkl. utbyggingen av dobbelsporet mellom Stavanger og Hinna og flere kryssningsspor Mellom Sandnes og Egersund forøvrig
- utvidelse av busstilbringersystemet og forbedret koordinering mellom tog og buss
- stasjonsopprustning (god tilgjengelighet for alle trafikkantgrupper, økt kapasitet ved innfartsparkeringen)
- full takstintegrasjon
- offensiv informasjon og markedsføring
- areal- og lokaliseringplanlegging som støtter opp under Jærbanen (gjelder alle kommuner i banekorridoren).

Mål for perioden 1997 - 2012:

Øke antall passasjerer med 200 prosent innen år 2012 med 1996 som basisår.

Delmål/virkemidler (forutsetter tiltakene nevnt under femårsperspektivet gjennomført eller introdusert som vedvarende aktivitet):

- fullført utbygging av dobbelsporet mellom Stavanger og Hinna (minimum), evt. utbygget bybanetrase mellom Gausel og flyplassen via Forus-området og forlengelsen av Jærbanen til Vågen i Stavanger sentrum. Flere supplerende stoppested (Jåttåvågen, Gausel, Sørbø-Hove) etableres på strekningen Stavanger - Ganddal.
- introdusering av et supplerende lokaltogtilbud som gir kvarters frekvens mellom Stavanger og Ganddal (og evt. på "flyplassbanen") hele driftsdøgnet og mellom Stavanger og Bryne i rushperiodene.
- anskaffelse av flere lokaltogkjøretøy (evt. kombibanekjøretøy ved drift av en "flyplassbane").

6.3 Forslag til handlingsprogram

Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i en ønsket utvikling av lokaltogtilbudet slik det er beskrevet ovenfor. Det tar dermed *ikke* utgangspunkt i jernbaneplanens rammer, men dokumenterer derimot behovene knyttet til utviklingen av Jærbanen. Tiltakene nevnt er ikke rangert hierarkisk eller prioritert innbyrdes.

Tiltak innen år 2002

| Type tiltak | Lokalisering, type prosjekt | Foreløpige kostnadsanslag | Økonomisk ansvarlig | Merknader |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------|
| Banetiltak | Oppstart utbygging dobbelspor Stavanger og Hinna | Stavanger - Mariero 92 mill. kr, Mariero - Hinna, 75 mill. kr. (totale prosjekt-kostnader) | Jernbaneverket | prioriteringsprosess NJP 1998 - 2002 ikke avsluttet |
| | Infrastrukturtiltak forøvrig (planfrie overgang, støyskjerming osv.), investerings-andel lokal-togtrafikk | 20 mill.kr | Jernbaneverket | prioriteringsprosess NJP 1998 - 2002 ikke avsluttet |

Tiltak innen år 2002 (fortsettelse)

| | | | | |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------|
| Stasjoner, stoppesteder | Bryne stasjon | 19 mill. kr. | Jernbaneverket Time kommune | finansieringen sikret |
| | Stasjonene forøvrig | må vurderes nærmere | Jernbaneverket kommunene | |
| | Gausel stoppested | 3 mill. kr. | Jernbaneverket Stavanger kommune | |
| | Innfartsparkering | 1,5 mill.kr., | Kommunene Statens Vegvesen | |
| Kjøretøy | To nye mellom- vogner | 20 mill. kr. | NSB BA | teoretiske gjenanskaffelses- kostnader |
| Taksttilbudet | Full takst- integrering | - | NSB BA, fylkeskommune | kostnadsnøytral tiltak |
| | Automatisering av billetsalget | 4 mill.kr. | NSB BA | |
| Informasjon og markedsføring | Generelle tiltak | 1 mill. kr. | NSB BA | |
| Driftstiltak | Forbedret busstilbringer- tilbud (Klepp, Time, Eigersund kommune) | 1 mill. kr./år | fylkeskommune | Nettokostnader |
| | Kommuni- kasjonssamband | 2 mill. kr. | NSB BA, fylkeskommune | |
| Videre utredninger og planarbeider | Realiserings- studie bybane | 1,2 mill. kr. | NSB BA, fylkeskommune, kommunene | |
| | Fylkesdelplan for jernbanen i Rogaland | må vurderes nærmere | fylkeskommune | |
| | Reguleringsplaner for dobbelsporet mellomStavanger og Sandnes og nye stoppesteder | må vurderes nærmere | Baneverket, kommunene | |
| | Detaljstudier vedr. behovs- omfanget for dobbelspor og nye kjøretøy | må vurderes nærmere | Baneverket, NSB BA | |

Tiltak i perioden 2002 -2012 (evt. trase Gausel - Sola flyplass er ikke tatt med)

| Type tiltak | Lokalisering, type prosjekt | Foreløpige kostnadsanslag | Økonomisk ansvarlig | Merknader |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------|
| Banetiltak | Fullføring utbygging dobbelspor mellom Stavanger og Hinna | Stavanger - Mariero 92 mill. kr, Mariero - Hinna, 75 mill. kr. (totale prosjekt-kostnader) | Baneverket | |
| Stasjoner, stoppesteder | etablering av supplerende stoppesteder | må vurderes | Baneverket kommunene | kostnadsestimat resultat av realiseringsstudie bybane |
| Kjøretøy | Nye kjøretøy | må vurderes | NSB BA | kostnadsestimat resultat av realiseringsstudie bybane |
| Driftstiltak | Introdusering av kvarters frekvens mellom Stavanger og Ganddal | må vurderes | NSB BA fylkes-kommunen | kostnadsestimat resultat av realiseringsstudie bybane |

VEDLEGG