

**Ulf Bakke (Railconsult), Anett Bjelland,
Gottfried Heinzerling, Anders Langeland
(Agderforskning)**

Visjon og strategi for utviklingen av SørVestbanen

Rapport IRIS - 2006/212

Prosjektnummer: 7252176

Prosjektets tittel: Samfunnsanalyse SørVestbanen

Oppdragsgiver: Jernbaneforum Sør

ISBN:

82-490-0470-1

Gradering:

Åpen

Stavanger, 24.11.2006


Gottfried Heinzerling

Prosjektleder

05.01.07

Sign.dato



Einar Leknes

Kvalitetssikrer

05.01.07

Sign.dato


Gottfried Heinzerling

Senterleder

(Samfunns- og næringsutvikling)

05.01.07

Sign.dato

Innhold

FORORD	5
1 INNLEDNING	6
1.1 Sørlandsbanen forvitrer	6
2 VISJON SØRVESTBANEN.....	9
3 SØRVESTBANEN BETJENER EN NORGES MEST FOLKERIKE OG NÆRINGSINTENSIVE TRANSPORTKORRIDORER.....	11
4 NYE KONKURRANSEDYKTIGE TOGTILBUD ER BLITT EN REALITET I 2025.....	12
5 SØRVESTBANEN – GRUNNLAGET FOR EN SUKSESS I MARKEDET FOR PERSON- OG GODSTRANSPORT.....	14
5.1 Persontransport.....	14
5.2 Godstransport	16
6 SØRVESTBANEN - ET VIKTIG ELEMENT I DEN SAMFUNNSMESSIGE UTVIKLINGEN AV KORRIDOREN OSLO – GRENLAND – KRISTIANSAND - STAVANGER	17
6.1 Regional utvikling i korridoren i perioden mot 2025.....	18
6.2 Vurdering av effekter med hensyn til miljø og trafiksikkerhet.....	28
7 KONSEKVENSER FOR TOGTILBUDET LANGS EKSISTERENDE SØRLANDSBANE	31
7.1 Befolkningsgrunnlaget	31
7.2 Togtilbud på eksisterende Sørlandsbane gjennom Telemark.....	32
8 UTVIKLINGSPERSPEKTIVENE MED UTGANGSPUNKT I NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006 – 2015.....	35
9 MÅL, STRATEGI OG HANDLINGSPLAN FOR SØRVESTBANEN	39
9.1 Investeringsprogram for fullføring av SørVestbanen innen 2025.....	40
9.2 En egen Stortingsmelding om SørVestBanen?	43
9.3 Utvikling av knutepunkt.....	43

REFERANSER.....	45
VEDLEGG	46
Jernbaneverkets Stamnett utredning og strategi for Sørlandsbanen.....	46
Jernbaneverkets strategi versus strategien for SørVestbanen.....	47

Liste Tabeller

<i>Tabell 1 Bedriftsøkonomiske effekter av nytt tilbud i 2025 (beløp i mill. kr., lokaltogtrafikken Stavanger – Egersund er holdt utenfor).</i>	<i>7</i>
<i>Tabell 2 Bedriftsøkonomiske effekter av nytt tilbud i 2025 (beløp i mill. kr., lokaltogtrafikken Stavanger – Egersund er holdt utenfor).</i>	<i>10</i>
<i>Tabell 3: Befolkningsutviklingen i Sørlandsbanens hhv. SørVestbanens influensområde.....</i>	<i>12</i>
<i>Tabell 4: Prognose for trafikkutviklingen på SørVestbanen.....</i>	<i>15</i>
<i>Tabell 5: Beregning energiforbruk og utslipp av CO₂ for transport av 1000 tonn gods mellom Oslo og Stavanger (kilde: Miljøkalkulatoren, Vestlandsforskning).....</i>	<i>29</i>
<i>Tabell 6: Beregning energiforbruk og utslipp av CO₂ for transport av 1000 personer mellom Oslo og Stavanger (kilde: Miljøkalkulatoren, Vestlandsforskning).....</i>	<i>29</i>
<i>Tabell 7 Befolkning i kommunene langs Sørlandsbanen mellom Vegårdshei og Drammensområdet.....</i>	<i>31</i>
<i>Tabell 8: Investeringsiltak jernbane i NTP 2006 – 2015 (kilde: St.meld.nr.2, 2003-2004 m.fl.)</i>	<i>35</i>
<i>Tabell 9: Investeringsiltak vei i NTP 2006 – 2015 (kilde: St.meld.nr.2, 2003-2004 m.fl.).....</i>	<i>36</i>
<i>Tabell 10: Transportmidlenes markedsandeler i prosent i utvalgte relasjoner (kilde: TØI, egne beregninger).....</i>	<i>36</i>
<i>Tabell 11: Investeringsiltak jernbane i perioden 2006 – 2015.....</i>	<i>40</i>
<i>Tabell 12: Investeringsiltak jernbane i perioden 2016 – 2020.....</i>	<i>41</i>
<i>Tabell 13: Investeringsiltak jernbane i perioden før 2025</i>	<i>42</i>
<i>Tabell 14: Fordelingen av inninvesteringer i tre faser for perioden 2006 – 2025</i>	<i>42</i>

Liste figurer

<i>Figur 1 Transportkorridor Stavanger – Kristiansand – Grenland – Oslo</i>	11
<i>Figur 2: Persontogtilbud – Endringer i reisetid fra 2006 til 2025 på utvalgte relasjoner.</i>	13
<i>Figur 3: Persontogtilbud i 2025 – frekvens og reisetid.</i>	14
<i>Figur 4: Byene hhv. byområdene i Vestfold - Befolkningsutvikling 1995- 2025 (kilde: SSB)</i>	18
<i>Figur 5: Antall arbeidstakere fra Tønsberg, Sandefjord og Larvik som pendler til Oslo kommune 2000 og 2005. (kilde: SSB).</i>	19
<i>Figur 6: Arbeidstakere fra Fredrikstad, Moss, Oslo og Drammen, som pendler til de 3 Vestfoldskommunene 2000 og 2005.(kilde: SSB).</i>	20
<i>Figur 7: Befolkningsutvikling 1995- 2025 (kilde: SSB)</i>	20
<i>Figur 8: Antall arbeidstakere fra Grenland som pendler ut av regionen 2000 og 2005. (kilde: SSB)</i>	21
<i>Figur 9: Antall arbeidstakere utenfor Grenland som pendler inn til regionen 2000 og 2005. Kilde: SSB).</i>	21
<i>Figur 10: Befolkningsutvikling 1995- 2025 og framskrevet befolkningsvekst (kilde: SSB).</i>	22
<i>Figur 11: Antall arbeidstakere fra Kristiansand som pendler ut av regionen 2000 og 2005 (kilde: SSB).</i>	23
<i>Figur 12: Antall arbeidstakere utenfor Kristiansand som pendler inn til regionen 2000 og 2005. Kilde: SSB).</i>	24
<i>Figur 13: Befolkningsutvikling 1995- 2025 og framskrevet befolkningsvekst (kilde: SSB).</i>	25
<i>Figur 14: Antall arbeidstakere fra Stavanger som pendler ut av regionen 2000 og 2005 (kilde: SSB)</i>	26
<i>Figur 15: Antall arbeidstakere utenfor Stavanger som pendler inn til regionen 2000 og 2005 (kilde: SSB)</i>	26
<i>Figur 16: Eksempel Porsgrunn – Rekkevidde i jernbanetransporten ved 1,5 times reisetid i 2006 og 2025.</i>	27
<i>Figur 17 Kart over Sørlandsbanen i indre Telemark</i>	33

Forord

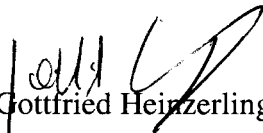
I foreliggende rapport presenteres kortfattet vesentlige resultat av en utredning der samfunnsmessige konsekvenser av en utbygging av Sørlands- og Vestfoldbanen i henhold til konseptet SørVestbanen ble vurdert. Analysen beskriver den effekten banen vil ha på de regioner den betjener.

Rapporten er basert på tre delrapporter som mer detaljert viser relevant statistikk, gjennomførte analyser og forutsetninger for analysene:

- Bakke, U., *Samfunnsanalyse SørVestbanen – Infrastruktur og togtilbud*, Arbeidsnotat Railconsult.
- Bjelland, A., *Grunnlagsdata for SørVestbanens samfunnsanalyse*, Arbeidsnotat IRIS.
- Langeland, A., *Dagens transportmønster på Sørlandsbanen og beregning av SørVestbanens potensial for passasjer- og godstransport i 2025*, Arbeidsnotat Agderforskning.

Utredningen ble gjennomført av en utredningsgruppe bestående av medarbeidere fra Agderforskning AS, International Research Institute of Stavanger AS (IRIS) og Railconsult AS i nært samarbeid med representanter for Jernbaneforum Sør, NSB BA og Jernbaneverket.

Stavanger, 28.12.2006



Gottfried Heinzerling

prosjektleder

1 Innledning

Denne rapporten er utført for Jernbane Forum Sør (JBFS) for å evaluere hvilke utviklingsmuligheter sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen kan gi (denne banen mellom Oslo og Stavanger kalles i det følgende SørVestbanen). Rapporten bygger på de tre arbeidsnotatene som er nevnt i forordet. Allerede i 2001 ble Konsekvensutredning for grenlandsbanen behandlet i fylkestingene i Telemark og Aust-Agder. Miljøverndepartementet stadfestet fylkesdelplanen for Grenlandsbanen sanere samme år.

Det er utarbeidet en visjon for en modernisert SørVestbane som antas ferdig utbygd i 2025. Utbyggingen vil koste 25 milliarder kroner og kunne tilby kjøretid på 5 timer mellom Stavanger og Oslo. Rapporten viser at det foreslåtte persontogtilbudet vil kunne drives med et betydelig overskudd.

Det har ikke vært foretatt forbedringer av Sørlandsbanen på mange år, noe som har gjort at togtilbudet gradvis blir mindre konkurransedyktig og at banen forvitrer. Sørlandsbanen omtales først i denne rapport. Dernest omtales en visjon for SørVestbanen og utredningene som ligger til grunn for denne rapport.

Avslutningsvis vises et investeringsprogram og en handlingsplan for SørVestbanen.

1.1 Sørlandsbanen forvitrer

Sørlandsbanen har en infrastruktur med altfor dårlig geometrisk standard til at togene kan konkurrere om de store trafikkvolumene med buss, fly eller bil¹. Togene må i årene framover kunne konkurrere i *reisetid* med bil og buss for å klare seg, derfor må *kjøretiden* på Sørlandsbanen reduseres betydelig. For å kunne oppnå gjennomsnittshastigheter på 120 – 150 km/t på Sørlandsbanen er det nødvendig å investere et tosifret antall milliarder for å bedre den geometriske standarden. I NTP fram til 2015 er det ikke avsatt midler til investeringer i Sørlandsbanen for å bedre standarden og dermed øke kjørefarten. I samme periode vil det benyttes betydelige midler til å forbedre E18 og E39. Konsekvensen av denne investeringspolitikken er at persontrafikken på Sørlandsbanen i de årene sannsynligvis vil fortsette å tape i konkurransen med bil og buss (trafikken med NSB på Sørlandsbanen ble redusert med 100 000 personer i løpet av de siste 10 år).

1 Se Agderforsknings rapport *Dagens transportmønster på Sørlandsbanen og beregning av SørVestbanens potensial for passasjer- og godstransport i 2025..*

Dagens togtilbud på Vestfoldbanen og Sørlandsbanen går med bedriftsøkonomisk underskudd². Totalt mottar NSB statlig kjøp i korridoren med over 250 mill kr i 2005. Tabellen³ nedenfor viser fordeling pr togprodukt.

Offentlig kjøp 2005	Mill kroner
Regiontog Oslo - Skien	104,1
Nattog Oslo - Stavanger	40,1
Fjerntog Kristiansand - Stavanger	12,5
Regiontog Kristiansand - Stavanger	34,5
Lokaltog Jærbanen	64,8
Sum offentlig kjøp	256,0

Tabell 1 Bedriftsøkonomiske effekter av nytt tilbud i 2025 (beløp i mill. kr., lokaltogtrafikken Stavanger – Egersund er holdt utenfor).

I tillegg har NSB meldt at det siste ”kommersielle produktet” på strekningen: dagtogene Oslo – Kristiansand også går med underskudd og trenger et betydelig beløp i kjøp for å kunne opprettholdes. De totale inntektene og kostnadene er ikke kjent.

Togtilbudet mellom Oslo og Kristiansand driftes i 2006 med lavere frekvens enn tilbudet mellom Stavanger og Kristiansand. En begrenset satsing på tilbudet mellom Oslo og Kristiansand kombinert med et høyt konkurransepress fra andre transportmidler resulterer i et begrenset til sviktende passasjergrunnlag. Ved offentlig kjøp vil togtilbudet mellom Kristiansand og Oslo i mindre grad være utsatt for en negativ utvikling med tilhørende fare for nedlegging.

Det er mye som tyder på at persontrafikken på Sørlandsbanen vil reduseres fortsatt, dersom det ikke skjer en dramatisk endring i transportpolitikken. Jernbaneverkets stamnettutredning *Mer på skinner fram mot 2040* bekrefter at strategien som følges for eksisterende Sørlandsbane, kan benevnes en ”forvitningsstrategi”. Under overskriften *Mål for Sørlandsbanen* på side 61 heter det:

Ut fra konkurransesituasjonen i forhold til andre transportmidler, er det først og fremst innenfor godstransport hvor Sørlandsbanen peker seg ut som et attraktivt alternativ og hvor potensialet for økt trafikk er størst. Dette tilsier at Sørlandsbanen primært bør utvikles videre i forhold til godstrafikkens behov.

² Persontog mellom Kristiansand og Oslo er ikke direkte omfattet av offentlig kjøp.

³ Kilde: Railconsult/Samferdselsdepartementet

Persontrafikken bør i første rekke utvikles mellom Oslo og Kristiansand og fra Stavanger til Egersund.

Sammenholdt med pressemeldingen til NSB fra 2005 (vist i egen boks) blir forvitningsstrategien tydeligere. Jernbaneverket og NSB må prioritere innenfor stramme rammer, og da er valget at Sørlandsbanen nedprioriteres.

NSB vurderer færre avganger på Sørlandsbanen

Stadig flere velger å reise med buss i stedet for tog. Det kan bety færre avganger på Sørlandsbanen.

-Vi kan ikke lenger kjøre underskuddene foran oss. Reduksjon i antall avganger kan bli nødvendig for å få kostnadsnivået ned, sier kommunikasjonsdirektør Arne Wam i NSB til Fædrelandsvennen.

NSB vil ikke konkretisere hvilke avganger som eventuelt rammes, men ifølge Fædrelandsvennen har NSB planer om å redusere antall daglige avganger mellom Kristiansand og Oslo fra dagens fem til bare to fra neste sommer av.

Tall for juni viser en passasjer nedgang på 50.000 på Sørlandsbanen sammenlignet med samme måned i fjor.

-Det går ikke lenger. Vi kan ikke fortsette å kjøre fjernt og uten offentlig støtte, sier Arne Wam.

Nattogene går med store underskudd. Skal dette tilbudet opprett holdes, må staten bevilge 100 millioner kroner, mener Arne Wam.

(NTB)

Oppdatert: 24. februar 2005 kl. 18:44

Sørlandsbanen viser 7% vekst i 2006⁴ som kanskje er et tegn på at den langvarige nedgangen er snudd. Imidlertid viser også de konkurrerende transportmidlene betydelig vekst i 2006 så konkurransen om passasjerene må forventes å fortsette. Dette perspektivet er det som er lagt til grunn for en visjon for SørVestbanen.

4 NRK Sørlandet 22.12.2006

2 Visjon SørVestbanen

Året er 2025: Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er blitt omfattende modernisert og oppgradert. Begge banene er blitt koblet sammen med en ny jernbanestrekning mellom Porsgrunn og Skorstøl - og danner nå den nye SørVestbanen. Sørlandsbanen i indre Telemark beholdes og brukes til gods- og lokal persontrafikk.

SørVestbanen vil tilby reisetider på tre timer mellom Kristiansand og Oslo hhv. fem timer mellom Stavanger og Oslo. Slike reisetider vil styrke jernbanen i konkurransen med fly, bil og buss både for forretningsreiser og private reiser. Den vil generere mye ny trafikk og i sum bidra til økonomisk vekst og økt velferd langs hele denne transportkorridoren. SørVestbanen vil gi 2,4 millioner mennesker et moderne, komfortabelt og raskt transporttilbud. Utbyggingen av banen vil gi i en betydelig reduksjon i utslipp av karbondioxid og andre miljøgasser. Den sikre jernbanetransporten vil føre til reduserte ulykker på veinettet.

SørVestbanen ble realisert i tre etapper:

- I tillegg til intensjonene i Nasjonal Transportplan for perioden 2006 – 2015 på 5,7 milliarder kr. ble det investert nesten 10 milliarder mellom Drammen og Stavanger på Sørlands- og Vestfoldbanen. ”Eidangertunnelen”⁵ mellom Larvik og Porsgrunn og sammenkoblingen av Vestfold- og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen) ble ferdigstillet i perioden. Mellom Skorstøl og Moi ble det foretatt kurveutrettinger og anlagt flere kryssingsspor.
- Før 2020 ble videre 5,7 milliarder kr. investert. Beløpet inkluderer tiltak for hastighetsøkning og dobbeltspor Tønsberg – Larvik.
- Ytterligere 4,5 milliarder kr. ble investert innen 2025 for å etablere tilstrekkelig kapasitet mellom Tønsberg og Larvik og togtilbud mellom Oslo – Kristiansand hhv. Stavanger som er konkurransedyktig i markedet med hensyn til reisetid og frekvens.

Tabellen nedenfor viser bedriftsøkonomiske effekter av alternative nye persontogtilbud på SørVestbanen. (se Railconsults Arbeidsrapport for detaljer)

Beregningene er basert på en forenklet modell for personal-, vedlikeholds-, energi- og kapitalkostnader, samt administrasjons- og kontorkostnader og en moderat risikopremie/avkastning for operatøren (7 prosent av årlig kostnadsmasse). Kapitalkostnader er lagt in med 3,6 mill. kr. pr. år for et standard togsett.

5 ”Eidangertunnelen” brukes i rapporten som betegnelse for parsellen Farriseidet – Porsgrunn som inkluderer flere tunnelavsnitt.

Det er utarbeidet tre alternativ:

Alternativ 1: Et togtilbud med totimestrafikk Oslo – Kristiansand – (Stavanger) etableres som suppleres av et fast timesopplegg med stopp på alle stasjoner kjøres i tillegg Skien – Oslo.

Alternativ 2: Et togtilbud med timestrafikk Oslo – Kristiansand (– Stavanger) etableres som suppleres av et fast timesopplegg med stopp på alle stasjoner kjøres i tillegg Skien – Oslo.

Alternativ 3: Et enda mer forbedret togtilbud etableres. Her er kjøretidsmålet i visjonen oppnådd. Tilbudet utvides noe i forhold til alternativ 2 da kortere reisetider gir grunnlag for lengre driftsdøgn.

Følgende tabell viser kostnader og inntekter i 2025 for tre alternative driftstilbud på SørVestbanen.

Kostnader, inntekter resultat	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Kostnader grunnrute	498	570	565
Kostnader rush Vestfold	86	86	86
Sum driftskostnad	584	656	651
Inntekter "minimum" ⁶	626	771	963
Resultat "minimum"	42	115	313
Inntekter "maksimum" ⁷	786	968	1.209
Resultat "maksimum"	202	312	559

Tabell 2 Bedriftsøkonomiske effekter av nytt tilbud i 2025 (beløp i mill. kr., lokaltogtrafikken Stavanger – Egersund er holdt utenfor).

6 Ved **Inntekter "minimum"** forutsettes en negativ prisutvikling der transport forutsettes å bli billigere. Togreiser prises med en stor andel billigbilletter – maks prisuttak er satt til 200 kr pr relasjon.

7 Ved **Inntekter "maksimum"** forutsettes en nøktern prisutvikling med priser antakelig noe lavere enn i dag. I inntektsalternativet tas det høyde for et stort innslag av månedsbilletter hhv. lave priser på typiske arbeidsreiserelasjoner.

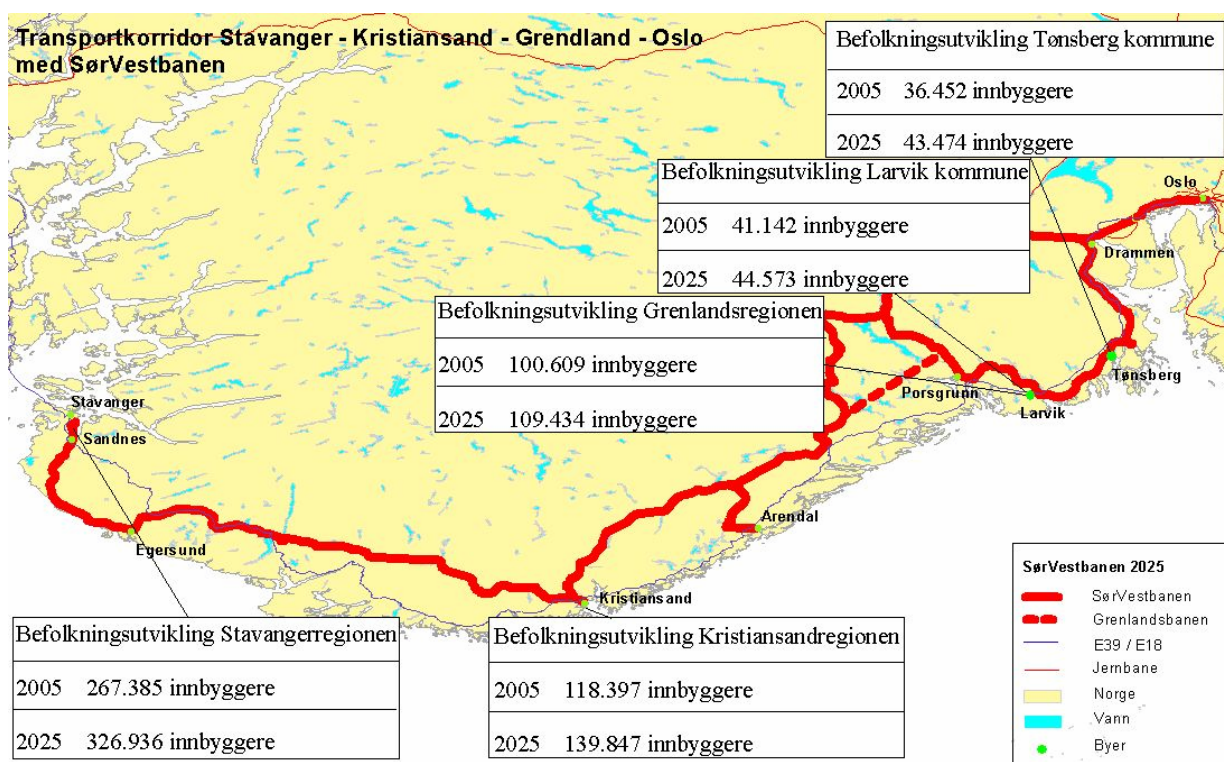
Persontogtilbudet på SørVestbanen kan under de gitte forutsetningene drives med et driftsmessig overskudd i motsetning til dagens situasjon som krever driftstilskudd. Visjonen innebærer et svært robust opplegg bedriftsøkonomisk sett ved at persontogtilbudet vil gå med driftsmessig overskudd selv ved en lav prisuthenting i markedet. Godstransporten vil drives under kommersielle vilkår.

Utvikling av lokaltogtilbudet på Jæren og etablering av lokaltog i Indre Telemark vil betinges av offentlig tilskudd.

Driftsmessige overskudd knyttet til person- og godstogtilbudene på SørVestbanen tyder på et betydelig samfunnsøkonomisk overskudd ved etablering av banen.

3 SørVestbanen betjener en Norges mest folkerike og næringsintensive transportkorridorer

SørVestbanen vil gå gjennom tett befolkede områder i Sør Norge. I 2005 bor rundt 900.000 personer langs SørVestbanens influensområde. Dette er 270.000 flere enn det som bor langs Sørlandsbanen. I 2025 vil det bo vel 1,1 millioner personer langs SørVestbanen. Dette er 325.000 flere enn det som vil bo langs Sørlandsbanen i 2025.



Figur 1 Transportkorridor Stavanger – Kristiansand – Grendland – Oslo

Denne befolkningen på 1,1 millioner mennesker vil i betydelig grad reise internt i regionen og også i betydelig grad til/fra Oslo og Akershus. I Oslo og Akershus forventes det å bo rundt 1,3 millioner innbyggere i 2025. Tar en Oslo og Akershus med så vil det bo 2,4 millioner innbyggere i 2025 i SørVestbanens influensområde. Det er altså et betydelig befolkningsgrunnlag for SørVestbanen.

Befolkningsutvikling	2005	2015	2025
Befolkningen i Sørlandsbanens influensområde	632 038	700 379	783 294
Befolkningen i SørVestbanens influensområde	905 610	995 785	1 108 338

Tabell 3: Befolkningsutviklingen i Sørlandsbanens hhv. SørVestbanens influensområde.

Betydelige deler av norsk næringsliv med et tilsvarende transportbehov er lokalisert i transportkorridoren Stavanger – Kristiansand – Grenland – Oslo og vil kunne betjenes av SørVestbanen.

4 Nye konkurransedyktige togtilbud er blitt en realitet i 2025

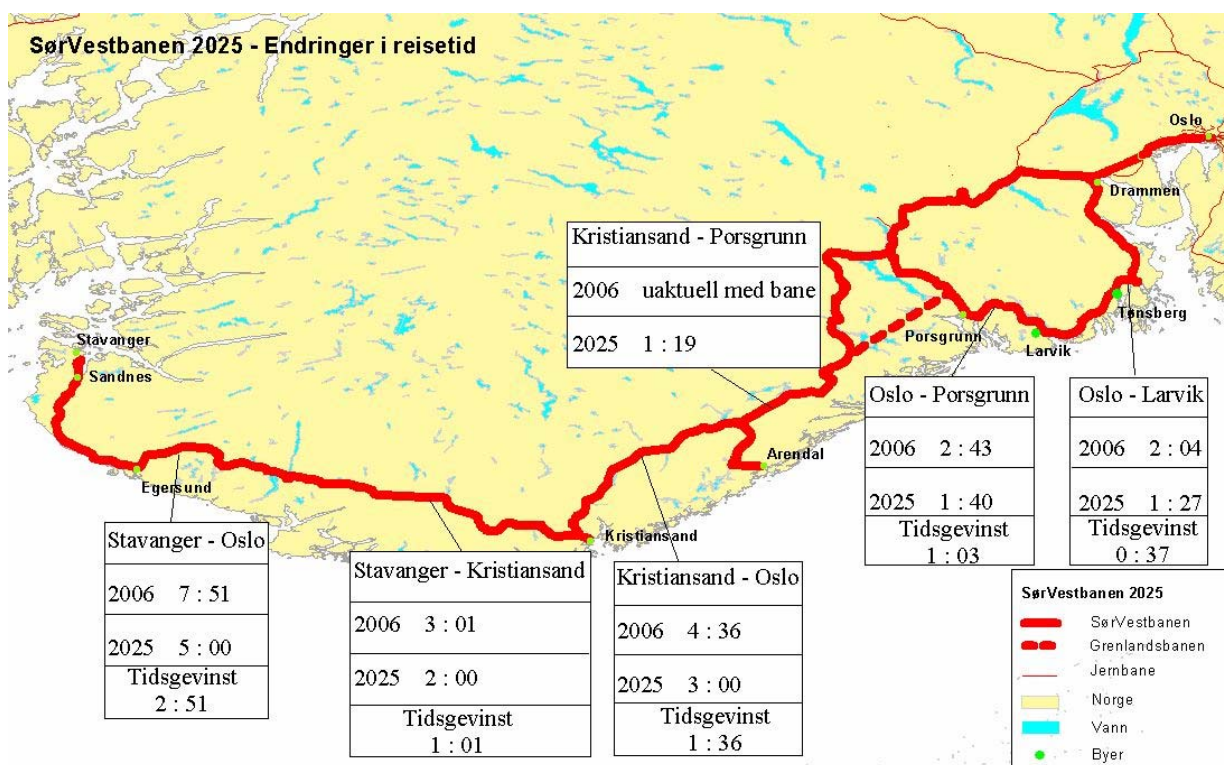
Denne satsingen på bedre infrastruktur har resultert i nye togtilbud som bidrar til høye markedsandeler for jernbanen innen person- og godstransport i korridoren Stavanger – Kristiansand – Grenland – Oslo. Jernbanen består i konkurransen med bil, ekspressbuss og fly.

Togtilbud persontrafikk:

- Regiontog: en avgang i hver retning pr. halvtime og 1 time og 40 minutters reisetid mellom Oslo og Porsgrunn (åpningstid mandag til fredag: 04 – 00). Torp flyplass har fått sin tilknytting til jernbanenettet.
- Regiontog: en avgang i hver retning pr. time og 3 timers reisetid mellom Oslo og Kristiansand via Vestfold (åpningstid mandag til fredag: 04 – 00).
- Regiontog: en avgang i hver retning annenhver time og 5 timers reisetid mellom Oslo og Stavanger via Vestfold (åpningstid mandag til fredag: 05 – 00).
- Satsingen åpner for etablering av nye lokale tilbud basert på bruk av kombibaneteknologi i Stavanger- og Grenlandsregionen.
- Et nytt lokalt togopplegg på Sørlandsbanen som knytter indre Telemark sammen med Sørlandet, Grenland, Vestfold, Nedre Buskerud og Oslo er etablert. Et slikt togtilbud vil betjene korridoren Skorstøl – Kongsberg (150 km) med rundt 33.000 innbyggere i tettstedene innen tilbudets influensområde.

Togtilbud godstrafikk:

- Et omfattende tilbud for transport av gods mellom Stavanger, Kristiansand, Drammen og Oslo er etablert.
- Det tilbys tilstrekkelig trasekapasitet for å kunne drifte tilbud innenfor heltog og vognlass hvis den kommersielle interessen er til stede.
- Mer generelt sett kan det tilbys økt fleksibilitet og kapasitet for godstransporten på dagens Sørlandsbane.
- Intermodale⁸ konsept knyttet til havneavsnittene i Stavangerregionen, Kristiansand, Grenland, Vestfold og Drammen kan realiseres.



Figur 2: Persontogtilbud – Endringer i reisetid fra 2006 til 2025 på utvalgte relasjoner.

⁸ Med intermodal menes her transportkjeder basert på kombinert bruk av minst to forskjellige transportmåter, eksempelvis båt/lastebil, og jernbane/lastebil. Intermodalitet anses som virkemiddel for økte markedsandeler for sjø- og jernbanetransporten i et fremtidig trafikkbilde.



Figur 3: Persontogtilbud i 2025 – frekvens og reisetid.

5 SørVestbanen – grunnlaget for en suksess i markedet for person- og godstransport

Med forutsetning om konkurransedyktige priser og de nye togtilbudene etablert så vil SørVestbanen være en stor suksess i markedet for person- og godstransport.

5.1 Persontransport

I nedenfor stående prognose for persontrafikken i 2025 er følgende forutsetninger lagt til grunn:

- Befolknings- og inntektsutvikling som beregnet av Statistisk Sentralbyrå (SSB).
- Betydelig forbedringer av bil-, buss- og flytilbudet.
- Reisetid med SørVestbanen 5 timer Oslo-Stavanger.
- Billettprisen på SørVestbanen er konkurransedyktig med konkurrentenes priser.

I prognosen inngår videre vurderinger av ulike elementer som i sum bidrar til veksten i persontrafikk ved etablering av SørVestbanen:

- For *det første* vil eksisterende trafikk på Sørlandsbanen kjøre i en ny trase med hurtigere tog (Trafikken til/fra Indre Telemark vil erstattes med lokaltog) - *Eksisterende trafikk overføres til SørVestbanen.*
- *Dernest* vil det nye og raskere tilbudet på SørVestbanen trekke til seg trafikk som overføres fra buss, fly og bil - *Trafikk overføres til jernbanen fra andre transportmåter.*
- For *det tredje* vil det nye tilbudet skape ny trafikk. En rekke nye reisemål blir tilgjengelig innenfor folks reisetids- og kostnadsbudsjett – *Ny trafikk genereres på grunn av bedre tilbud på bane.*
- For *det fjerde* vil det over tid skje en regionforstørring og pendlingsområdene øker. Dette øker områdenes konkurransesituasjon og bidrar til økonomisk vekst – *Utviklingstrafikk på jernbanen.*

Med disse forutsetninger og vurderinger så vil SørVestbanen i 2025 transportere 1,6 millioner passasjerer som vist i tabellen nedenfor.

Type trafikk	Merknad	Trafikk	Andel
<i>Eksisterende trafikk overført til SørVestbanen.</i>	Justert for større befolkningsgrunnlag langs SørVestbanen.	700 000	44 %
<i>Trafikk overført fra andre transportmåter.</i>	Fra buss 150.000 reisende, fra fly 150.000 reisende og fra bil 200.000 reisende.	500 000	31 %
<i>Generert trafikk pga raskere og bedre tilbud på bane.</i>	Nye 0,3 reiser/innbygger med bane skapes av det nye tilbudet.	350 000	22 %
<i>Utviklingstrafikk</i>	Anslag for økt pendling over lange avstander.	50 000	3 %
<i>Sum trafikk 2025</i>		1 600 000	100 %

Tabell 4: Prognose for trafikkutviklingen på SørVestbanen

Prognosen på 1,6 millioner er en firedobling fra dagens trafikk på Sørlandsbanen. Det vil bli 4400 personer som benytter SørVestbanen på en gjennomsnittsdag. Med forutsetningene om driftsopplegget beskrevet i avsnitt 4 vil det gå 20 tog i hver retning daglig med i gjennomsnitt 110 passasjerer i hvert tog.

På *strekningen Stavanger – Oslo* vil fly fortsatt være vesentlig raskere enn de øvrige transportmidlene. Toget vil være 27 prosent raskere enn personbilen og vil konkurrere om mange av fritidsreisene.

På *strekningen Kristiansand – Oslo* vil fly fortsatt være 20 prosent raskere enn de øvrige transportmidlene, og vil sannsynligvis bli foretrukket for de fleste forretningsreiser. Toget er 15 prosent raskere enn personbilen og vil konkurrere også om forretningsreiser med fly. For mange av fritidsreisene vil toget ha en konkurransefordel.

Toget vil tilby raskeste reisetid på *strekningen Kristiansand – Stavanger* i 2025, men det er lite som skiller mellom fly, bil og tog.

På *strekningen Kristiansand – Grenland - Vestfold* vil det for første gang etableres et togtilbud som vil være konkurransedyktig med bil- og busstrafikken. På hele *strekningen Stavanger – Kristiansand – Grenland – Oslo* vil jernbanen på en bedre måte kunne betjene viktige regioninterne relasjoner. Betjeningen av relasjonen Sira – Kristiansand i Vest-Agder er et eksempel der jernbanen har en viktig funksjon for den regioninterne trafikken.

5.2 Godstransport

I rapporten *Strategi for næringslivets godstransporter i region sør*⁹ er overføringspotensialet for godstransporten fra vei til bane beregnet. Det er dette potensialet som legges til grunn for overføring til SørVestbanen¹⁰. NB fotnote må rettes

Næringslivet effektiviserer logistikken og setter stadig større krav til punktlig dør til dør transport. Godstransport med tog er mindre fleksibel enn lastebiltransport. Det er derfor

9 Statens Vegvesen Region Sør *Strategi for næringslivets godstransporter i region sør* (strategistaben), Arendal 2006.

10 Beregningene i rapporten er basert **påfølende** forutsetninger:

- 47 prosent av vogntogene som passerer grensen mellom Rogaland og Vest-Agder på E39 har Oslo/Akershus Østlandet eller lenger borte som destinasjons- eller utgangspunkt. Dette er det teoretiske potensialet for overføring av godstransport fra E39/E18 på *strekningen Stavanger – Oslo* til jernbanetransport.
- Ved 41 prosent av lastebilene lengre enn 16m, som passerte grensen mellom Aust-Agder og Telemark, er det teoretiske potensialet for overføring til jernbane basert på fra/til mønsteret for bilene.
- 18 prosent av lastebilene lengre enn 16m som passerte grensen mellom Aust-Agder og Telemark er potensielt overførbare til bane på *strekningen Kristiansand - Oslo*

bare antatt at en tredjedel av det potensialet for overføring beregnet i rapporten, er aktuelt å overføre.

Dersom vi forutsetter at godstilbudet på SørVestbanen i 2025 er godt tilpasset logistikkutviklingen og næringslivets krav, så vil følgende volum kunne overføres i 2025:

- 400.000 tonn mellom Oslo og Stavanger/Kristiansand
- 400.000 tonn mellom Østlandet/Sverige og Stavanger/Kristiansand

I tillegg til dette overføringspotensialet fra veg som går parallelt med jernbanen, er potensialet for økt intermodal transport over havnene i Kristiansand, Grenland og Larvik beregnet. Disse tre havnene vil med den nye SørVestbanen ha/kunne få direkte tilknytning til banen. Alle tre havner har også ferge og feedertrafikk til havner i Danmark, Tyskland, Nederland og England.

Muligheten for å tilrettelegge for mer effektive intermodale transporter over disse havnene er stor. Etter en vurdering av jernbanens framtidige konkurransevne i et marked hvor integrerte logistikkjeder blir mer og mer styrende, antar vi her at bare 10 prosent av den intermodale transporten over disse tre havnene er overførbare til SørVestbanen. *Det blir da en mengde på 400.000 tonn.*

Samlet i 2025 viser disse anslagene at SørVestbanen i 2025 bør minimum kunne trekke til seg ca 1,2 million tonn gods, i tillegg til dagens ca 670 000 tonn, totalt 1,9 millioner tonn.

6 SørVestbanen - et viktig element i den samfunnsmessige utviklingen av korridoren Oslo – Grenland – Kristiansand - Stavanger

Den nasjonale transportkorridoren Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger er blitt betydelig hevet gjennom satsningen på SørVestbanen. Den nye og oppgraderte banen vil ikke bare tilby en generelt sett bedre transportstandard på jernbanen i korridoren. Det vil for første gang tilbys direkte jernbaneforbindelser mellom Stavanger- og Kristiansandsregionen på den ene siden, og Grenland og Vestfold på den andre siden.

6.1 Regional utvikling i korridoren i perioden mot 2025

I transportkorridoren Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger ligger noen av de mest vekstkraftige byene og byregionene i Norge. Mye av den nasjonale veksten i den kommende 20 årsperioden vil være lokalisert i denne korridoren.

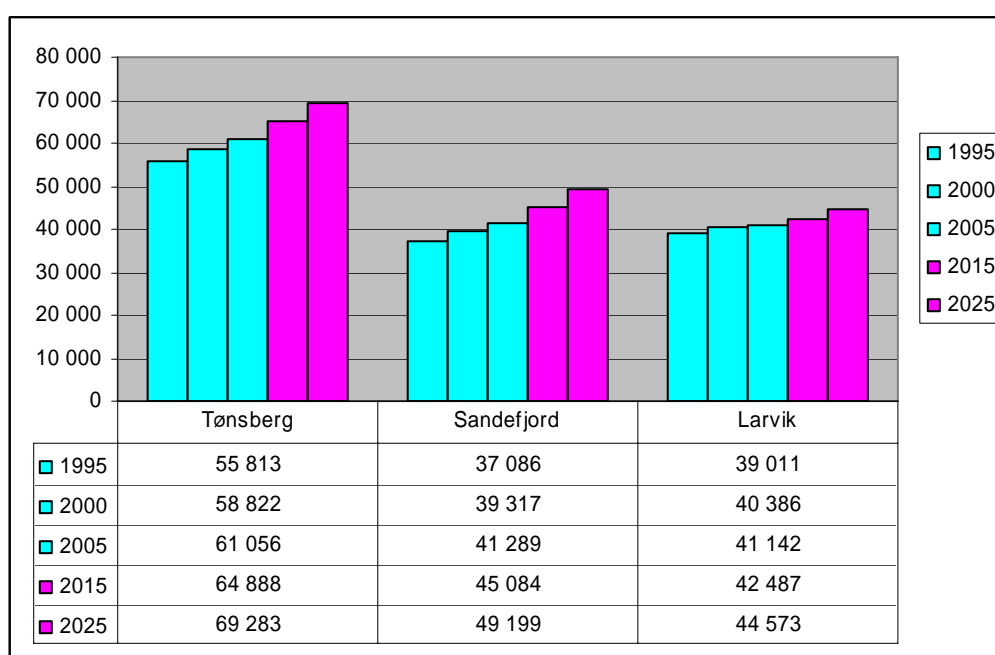
I de følgende avsnitt presenterer vi relevante fakta for fire viktige regioner langs SørVestbanen – Vestfold, Grenland, Kristiansandsregionen, Stavangerregionen.

6.1.1 Vestfold

Befolkningsutvikling

Vestfolds fjorten kommuner har til sammen over 220 000 innbyggere. Fylket plasserer seg slik som landets tettest befolkede fylke. Befolkningsveksten i Vestfold kommer i stor grad av nettoinnflytting. Det er bare Akershus og Østfold som har høyere positiv nettoinnflytting enn Vestfold.

I denne framstillingen vil de mest befolkningstette kommunene stå i fokus, dvs. Tønsberg kommune sammen med de tilgrensende kommunene Nøtterøy og Tjøme, Sandefjord kommune og Larvik kommune. For disse tre byene hhv. byområdene har befolkningsutviklingen de siste 10 årene har vært høyest i Sandefjord med 11,3 % og Tønsberg 9,4 %. Larviks vekstrate de siste 10 årene har vært på om lag 5,4 %.



Figur 4: Byene hhv. byområdene i Vestfold - Befolkningsutvikling 1995- 2025 (kilde: SSB)

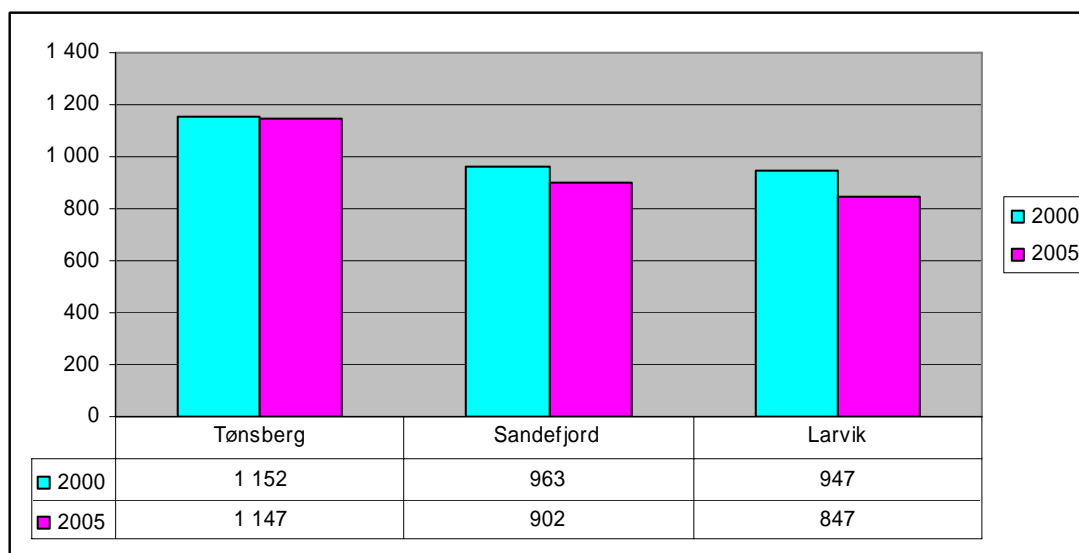
I tiårsperioden 2015- 2025 vil utviklingsraten fortsatt være høy for Sandefjord med 9,1 %. Veksten i Tønsberg vil synke noe, 6,7 %, mens Larvik vil ha tilnærmet lik befolkningsvekst som tidligere, 4,9 %.

Næringsutvikling og pendlingsmønster

De tre byene hhv. byregionene viser nedgang i både primærnæring og sekundærnæring for kvinner og menn. Det er innenfor tertiærnæringen at kommunene viser positiv sysselsettingsutvikling. I Vestfold fylke er offentlig sektor samlet sett den største arbeidsgiveren. Totredjedeler av sysselsettingen rettet mot fylkets egen befolkning. Dette i form av offentlige og private tjenester, og gjennom boligbygging og persontransport.

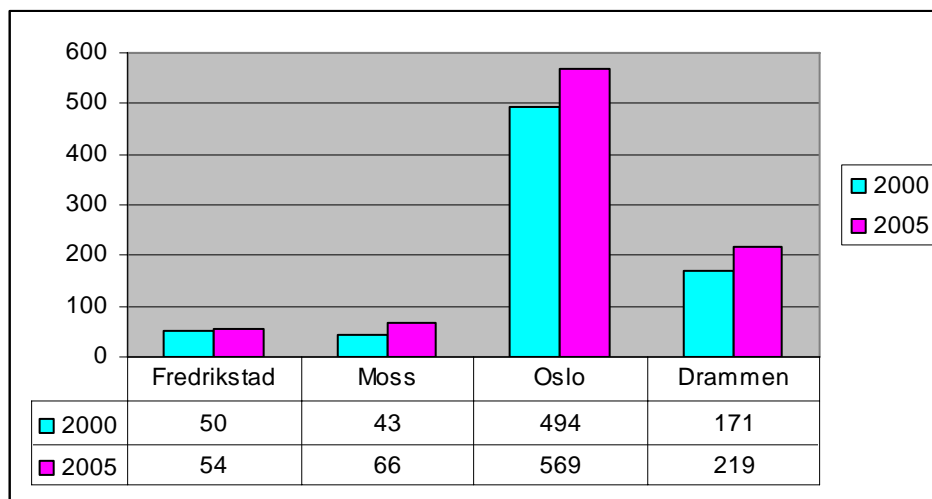
Det er Tønsberg som skiller seg ut med overskudd av arbeidsplasser innenfor byregionen, mens både Sandefjord og Larvik har underdekning av arbeidsplasser. Tønsberg kommune er Vestfolds hovedstad, og de markante sysselsettingstallene kan derfor henge sammen med utstrakt samlokalisering av offentlige virksomheter. Ser vi på fylket under ett vises en underdekning på hele 10 447 arbeidsplasser i 2005.

I 2005 hadde Tønsberg 50,5 % innpendling. Innpendlingen til Larvik, som har størst underskudd av arbeidsplasser av de bykommunene, hadde kun en innpendlingsprosent på 18 (2005). I figuren på neste side illustreres de tre Vestfoldbyenes pendlingsmønster til Oslo.



Figur 5: Antall arbeidstakere fra Tønsberg, Sandefjord og Larvik som pendler til Oslo kommune 2000 og 2005. (kilde: SSB).

Tønsberg, Sandefjord og Larvik har alle redusert pendlingsaktiviteten til Oslo de siste 5 årene.



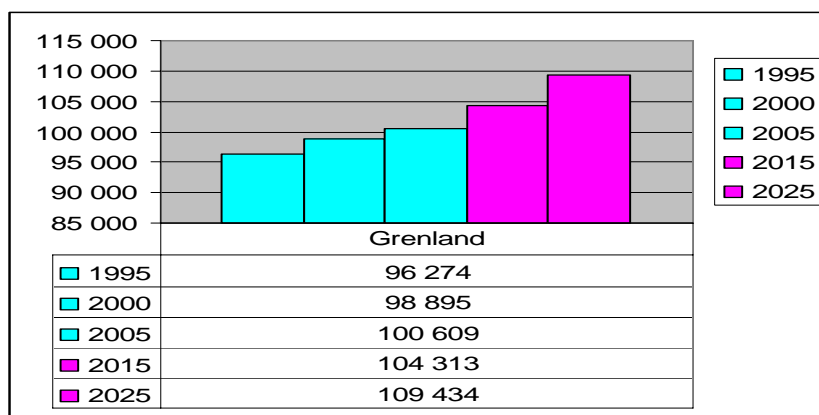
Figur 6: Arbeidstakere fra Fredrikstad, Moss, Oslo og Drammen, som pendler til de 3 Vestfoldskommunene 2000 og 2005.(kilde: SSB).

De siste fem årene har Vestfoldskommune har hatt en liten vekst i antall pendlere fra Oslo (økning med 75 personer) og Drammen (økning med 48 personer). Innpendlingen fra Moss har steget med 23 personer i samme tidsperiode, mens innpendlingen fra Fredrikstad er utflatende.

6.1.2 Grenlandsregionen

Befolkningsutvikling

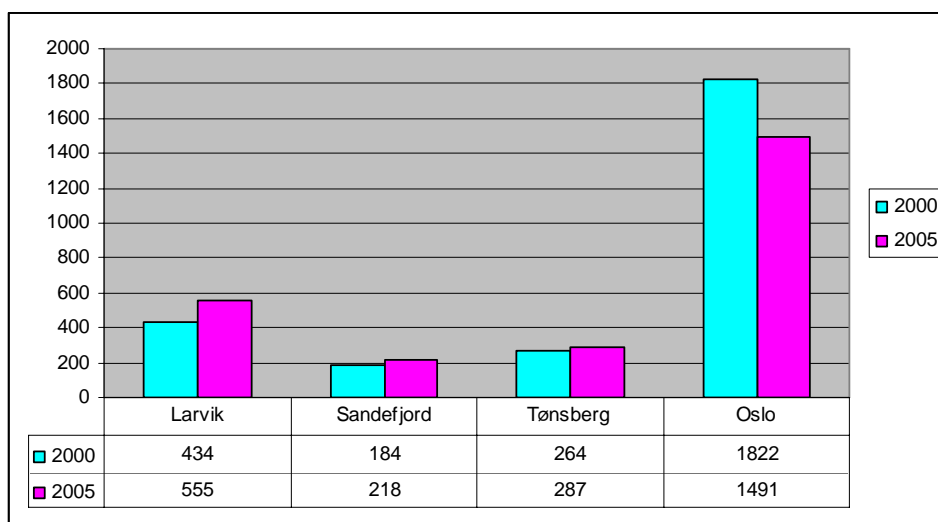
Grenlandsregionen består av kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan. Grenland har over 60 % av befolkningen i Telemark. Det er Grenlandsregionen som står for befolkningsveksten i Telemark. I perioden 1995- 2005 var veksten på omkring 4,5 %. Dette står i kontrast til den fylkesvise utviklingen som i samme periode var på 1,9 %. Befolkningsutviklingen i Grenlandsregionen er likevel relativt beskjeden sammenlignet med landsgjennomsnittet, og Kristiansand- og Stavangerregionen. Figur 7 viser videre prognoser for befolkningsutvikling fram til 2025. Veksten i tiårsperioden 2015- 2025 er estimert til å bli tilnærmet lik vekstraten siden 1995 (4,9 %).



Figur 7: Befolkningsutvikling 1995- 2025 (kilde: SSB)

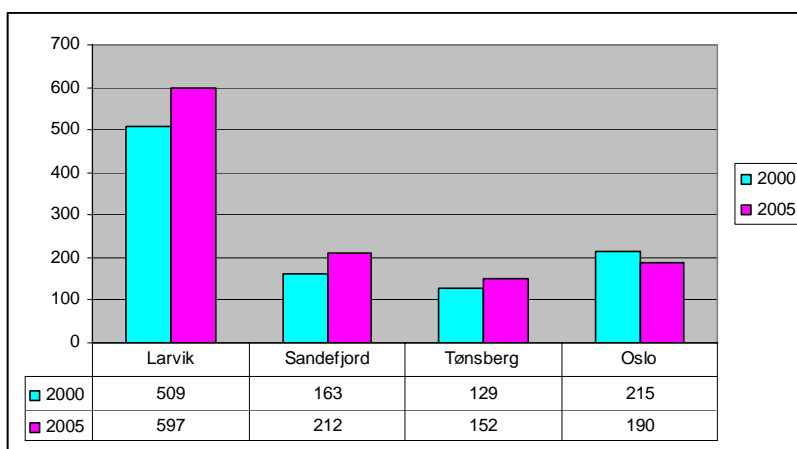
Næringsutvikling og pendlingsmønster

Noe spesielt for Grenlandsregionen er den store andelen mannlige sysselsatte innenfor sekundærnæringen. På grunn av nedgang innenfor industrisyssetningen har imidlertid utviklingen vært negativ de siste par årene. Grenland mistet 1725 industriarbeidsplasser i perioden 2001- 2004. Arbeidsmarkedet i Grenlandsregionen preges av et tradisjonelt kjønnskille innenfor næringsgruppene, hvor andelen kvinner er markant innenfor offentlig og privat tjenesteyting. Grenlandsregionen har de siste par årene hatt en underdekning av arbeidsplasser. I 2000 var underskuddet 1 176 arbeidsplasser, mens det i 2005 var på 1 232. Grenlandsregionens pendlingsmønster er rettet østover mot Vestfold og Drammen, Akershus og Oslo.



Figur 8: Antall arbeidstakere fra Grenland som pendler ut av regionen 2000 og 2005. (kilde: SSB)

Oslo er den kommunen som har klart flest arbeidstakere fra Grenland (1491). I perioden fra 2000 til 2005 har det imidlertid vært en nedgang på 331 pendlere. Larvik kommune markerer seg med flest arbeidstakere fra Grenland (555), mens Sandefjord og Tønsberg har henholdsvis 218 og 273 arbeidstakere (2005).



Figur 9: Antall arbeidstakere utenfor Grenland som pendler inn til regionen 2000 og 2005. Kilde: SSB).

I figur 9 framgår antallet som pendler inn til Grenland fra andre kommuner. Innpendlingen til Grenland fra Vestfoldbyene er beskjeden. Ut fra tabellen er det Larvik kommune som har flest personer i arbeid på Grenland (597).

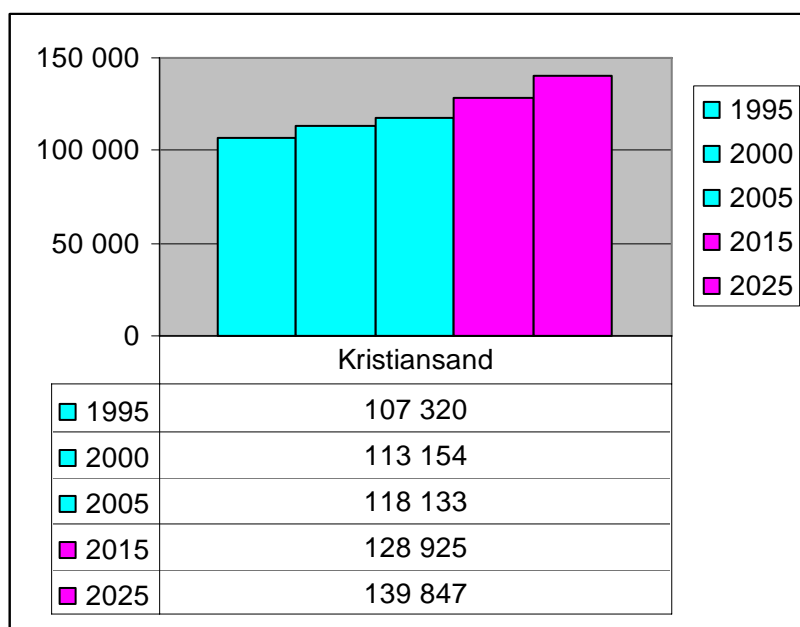
Relevante opplysninger ellers

Grenland har også lavere andel universitets- og høyskoleutdannede enn landsgjennomsnittet. Levekårsindeksen for Grenland var 6,7 i 2005 (SSB). Samlet levekårsindeks angir hvilken gjennomsnittverdi kommunene har på 7 spesifikke levekårsproblemer, som mottakere av sosialhjelp, uføretrygd, attføring, overgangsstønad, grad av arbeidsledighet, dødelighet per 100 000 innbygger og tilfeller av voldskriminalitet. Lav verdi på skalaen, 1-10, tilsier få levekårsproblemer. Grenlandsregionen har i likhet med Kristiansandsregionen dårligere levekårsindeks enn landsgjennomsnittet som er på 5,5.

6.1.3 Kristiansandsregionen

Befolkningsutvikling

Kristiansand er landets femte største by. Kristiansandsregionen strekker seg over to fylker og består av kommunene Birkeland, Lillesand, Vennessla, Søgne, Songdalen, Kristiansand og Iveland. Det er Kristiansand som er fylkeshovedstad i Vest-Agder, mens Arendal er fylkeshovedstad i Aust-Agder.



Figur 10: Befolkningsutvikling 1995- 2025 og framskrevet befolkningsvekst (kilde: SSB).

Det framgår av figur 10 at Kristiansandsregionen de siste 10 årene har en befolkningsutvikling som er jevnt stigende, på om lag 10 %. Vekstraten i 10 årsperioden

2015- 2025 er estimert til å være på 8 %. Ser en samlet på befolkningsveksten i storbyregionene så kommer Kristiansandsregionen på en tredje plass med en relativ befolkningsvekst på 33 %.

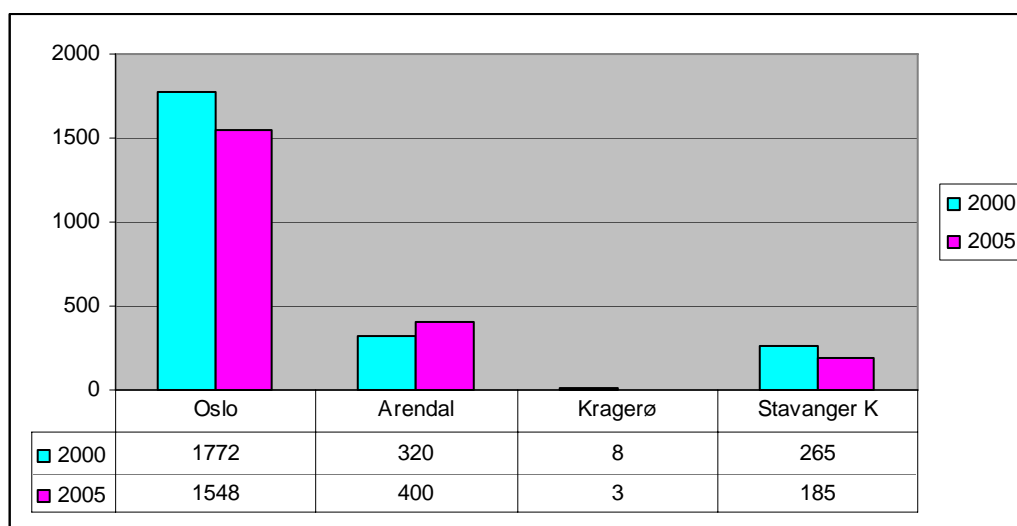
Næringsutvikling og pendlingsmønster

Kristiansandsregionen er preget av de siste 20-30 årenes omfattende deindustrialiseringsfase. En omstillingsutfordring i kjølvannet av dette, er å få høynet regionens generelle kompetanse. Kristiansand har eksempelvis den laveste andelen med høyere utdanning av de norske storbyene. Det har også lenge vært et kjent forhold ved denne regionen at den skårer lavt på levekårsindikatorer. På samlet levekårsindeks skårer regionen 7,2 (SSB).

På tross av dette ble Kristiansandregionen kåret til den mest vekstkraftige regionen totalt sett, i en utredning foretatt av Østlandsforskning på oppdrag fra Kommunal- og regionaldepartementet. Indikatorer som ble vektlagt i den kartleggingen målte regional robusthet, demografisk livskraft, næringsmessig kompetanseevne, regional kompetanse og regional tilgjengelighet.

Kristiansandregionen har en stor andel sysselsatte i offentlig og privat tjenesteyting, og lav sysselsetting innenfor primærnæringen. Kristiansandregionen har for øvrig den laveste andelen sysselsatte innenfor sekundærnæringen av de hovedregionene presentert her.

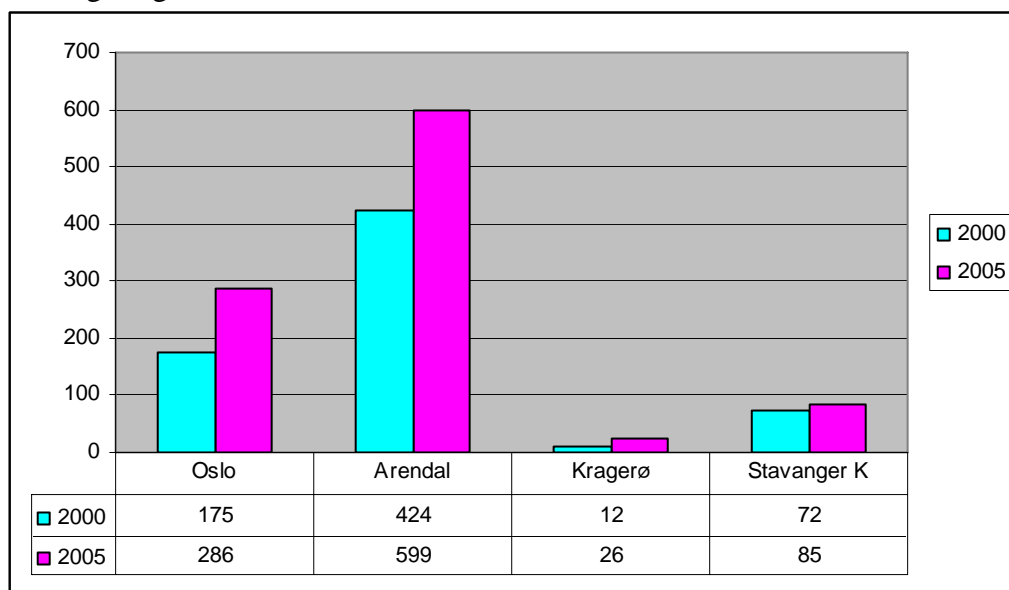
Regionen har tilnærmet regional dekning av arbeidsplasser. I 2000 var underskudd på 803 arbeidsplasser, og i 2005 var underskuddet sunket til 155.



Figur 11: Antall arbeidstakere fra Kristiansand som pendler ut av regionen 2000 og 2005 (kilde: SSB).

Utpendlingen fra Kristiansand går hovedsakelig til Oslo. Antallet pendlere fra Kristiansand til Oslo har sunket betydelig, med 224 personer de fem årene. En årsak til at pendlingen til hovedstaden er fallende kan være generell vekst i økonomien. Et oppsving i arbeidsmarkedet kan gi seg utslag i flere får jobb der de bor og slipper å

pendle. Et annet inntak til å forstå den fallende pendlingsprosenten kan være gjennom den utstrakte flytting av offentlige virksomheter til distriktene. Ellers er antall pendlere til Arendal stigende. Det er for øvrig et lavt og synkende pendlingstall til Stavangerregionen.



Figur 12: Antall arbeidstakere utenfor Kristiansand som pendler inn til regionen 2000 og 2005. Kilde: SSB).

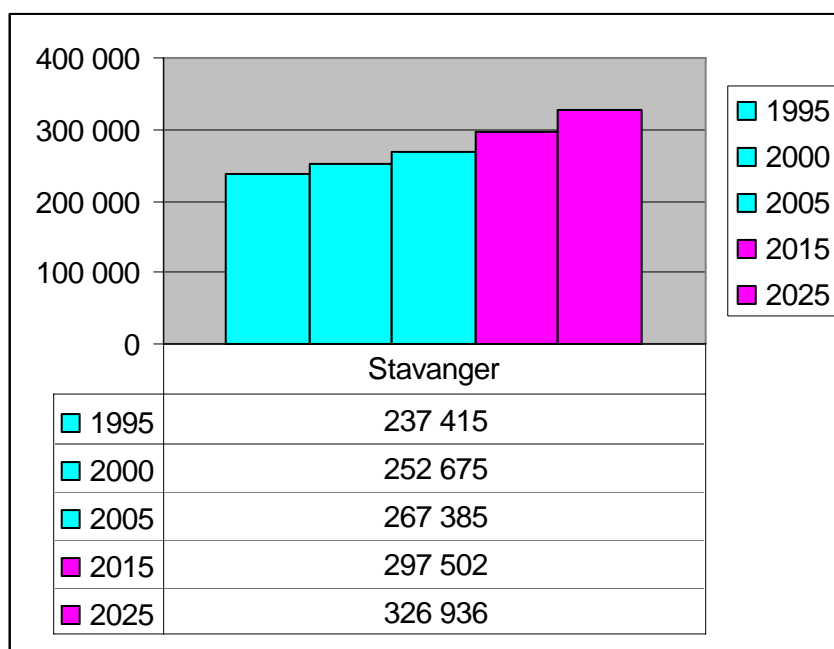
Innpendlingen til Kristiansandsregionen har økt i perioden 2000 – 2005. Fra Oslo kommune arbeidet det 175 personer i Kristiansandsregionen i 2000, mens det i 2005 har økt til 286. Samme tidsperiode har også gitt 175 flere pendlere fra Arendal til Kristiansand.

Pendling i et kjønnsperspektiv viser også her at andelen mannlige pendlere er vesentlig større enn hva den er for kvinner. Antall pendlere fra kommunene i Kristiansandsregionen var 10 010 menn og 6 747 kvinner (2005). For alle de fire regionene er tendensen den samme; det er 30 prosent flere menn som pendler enn kvinner.

6.1.4 Stavangerregionen

Befolkningsutvikling

Stavanger er Norges fjerde største by. Stavangerregion er her definert til å bestå av kommunene Stavanger, Sandnes, Klepp, Time, Hå, Gjesdal, Sola, Randaberg, Strand og Rennesøy. Befolkningsutviklingen er den største i landet over et 30 års perspektiv. I perioden 1995- 2005 har veksten vært på 12,6 %, mens framskrevet befolkningsvekst for tiårsperioden 2015- 2025 er estimert til å være på om lag 9,1 %.

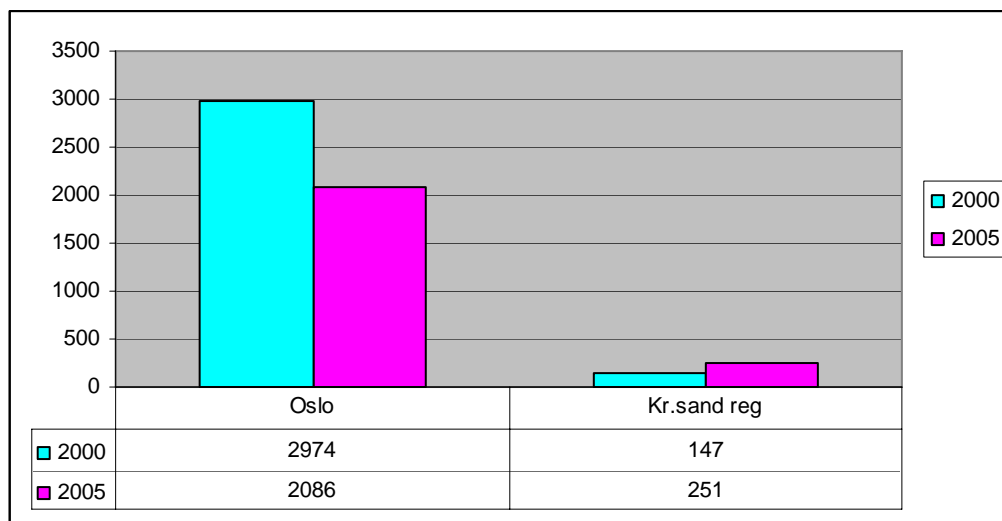


Figur 13: Befolkningsutvikling 1995- 2025 og framskrevet befolkningsvekst (kilde: SSB)

En indikator som er med på å definere robuste regioner, er alderssammensetning. Det blir for eksempel oppfattet som positivt om en region har høy andel unge og lav andel eldre. Stavangerregionen skårer i den sammenheng bedre enn både Grenlandsregionen, Vestfoldbyene og Kristiansandsregionen gjennom å ha den høyeste andelen unge og den laveste andelen eldre.

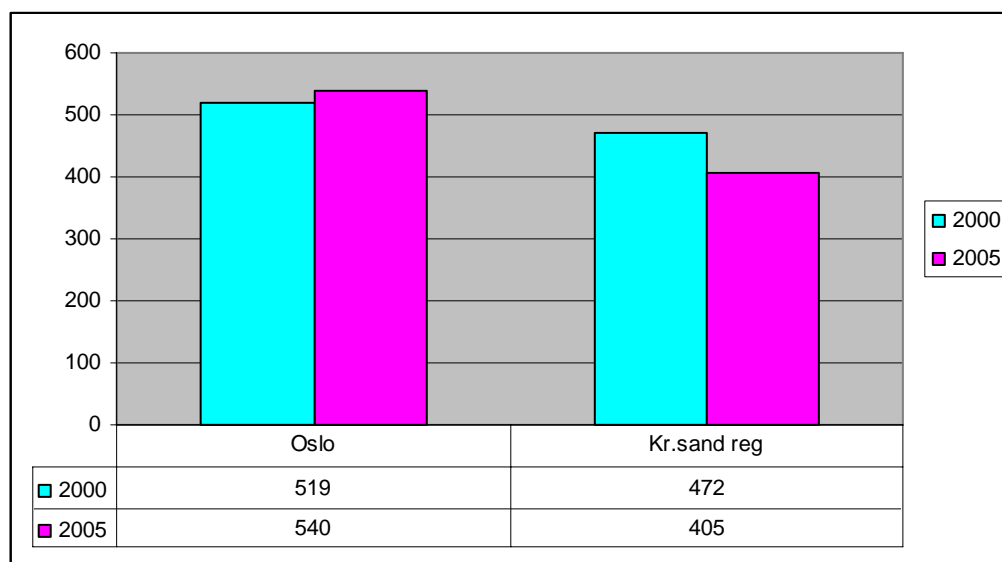
Næringsutvikling og pendlingsmønster

Stavangerregionen har et inntektsnivå som er høyere enn landsgjennomsnittet (og regionen skårer godt på levekårsindikatorer 3,4 i 2005. I Rogaland dominerer petroleumsvirksomhet. Fylket har 50 % av den nasjonale sysselsettingen innenfor sektoren, der hovedtyngden er lokalisert i Stavangerregionen. Når andelen sysselsatte i sekundærnæringen har holdt seg betraktelig mer stabil enn hos de tre andre regionene, kan det ha sammenheng med stor aktivitet i oljerelatert næringsvirksomhet i Stavanger. Kvinneandelen innenfor sekundærnæringen i Stavangerregionen er også betydelig høyere enn hva den er i Grenlandsregionen, Vestfoldbyene og Kristiansandsregionen. Regionen har tilnærmet regional dekning av arbeidsplasser.



Figur 14: Antall arbeidstakere fra Stavanger som pendler ut av regionen 2000 og 2005 (kilde: SSB)

Antall arbeidstakere fra Stavangerregionen som arbeider i Oslo var i 2005 på 2086 personer. I likhet med Grenlandsregionen, Vestfoldbyene og Kristiansandsregionen er pendlingstallene til Oslo synkende. De siste fem årene har antallet Oslo-pendlere fra Stavangerregionen sunket med 888 personer. Motsatt retning er pendlingstrømmen betraktelig mindre, 540 personer i 2005. Pendlingsforholdet mellom Stavangerregionen og Kristiansregionen er også preget av forskjellig størrelsesorden. Innpendlingen til Stavanger fra Kristiansregionen er på 405, mens innpendling til Kristianssand fra Stavangerregionen kun er 251.

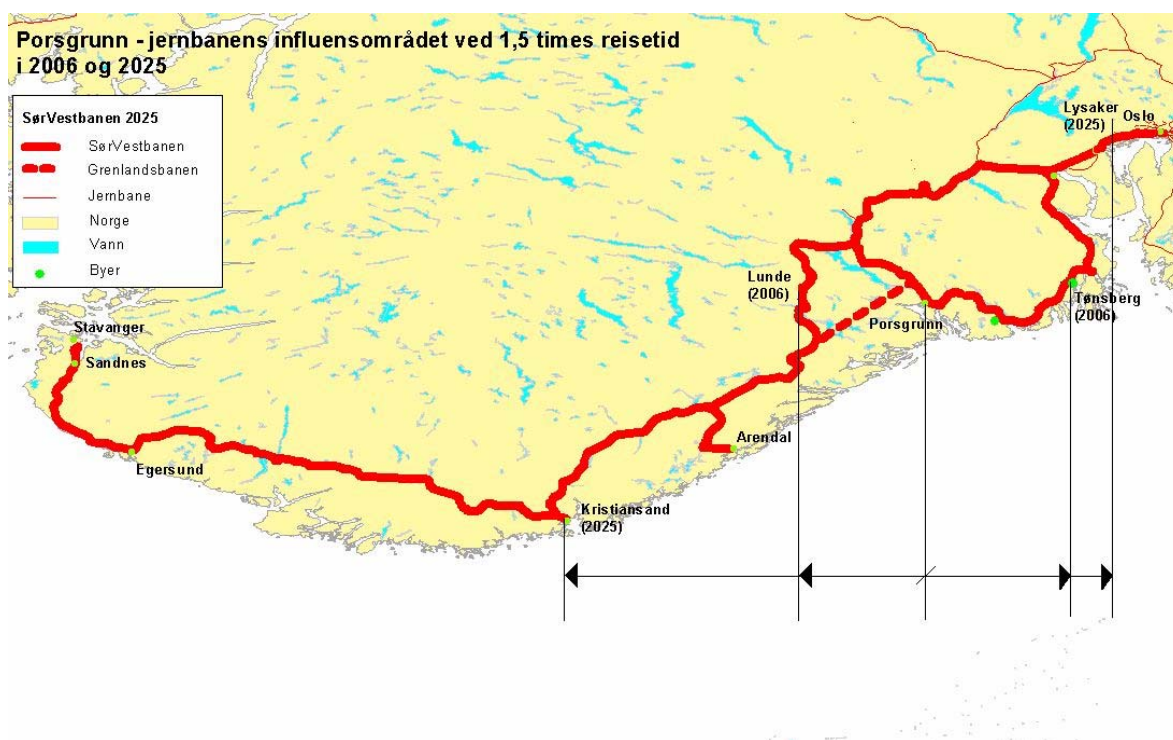


Figur 15: Antall arbeidstakere utenfor Stavanger som pendler inn til regionen 2000 og 2005 (kilde: SSB)

6.1.5 Konklusjon

Byregionene i influensområdet til SørVestbanen, særlig Stavanger-, Kristiansands-, Grenlandsregionen og bybåndet i Vestfold preges generelt av en positiv befolknings- og næringsutvikling. Samtidig kan det konstateres betydelige forskjeller regionen imellom når det gjelder vekstkraft og interregional integrering.

Vestfold med sitt bybånd er i stor grad integrert i en større regional sammenheng med deler av Buskerud, Akershus og Oslo og opplever en robust utvikling mht. befolkningsvekst og en regional næring under omstilling. Kun Larvik kommune der en i utgangspunkt regner med en lavere befolkningsvekst synes å ha et uforløst potensial for vekst. *Grenlandsregionen* derimot opplever mindre befolkningsvekst og preges av store omstillingsutfordringer knyttet til industrisektoren. Regionen i mindre grad integrert i en regional sammenheng, noe som synes å bidra til at nødvendige omstillinger i regionen medfører tøffere konsekvenser i regionen enn var tilfelle hvis regionen var integrert i en større sammenheng. *Kristiansands- og Stavangerregionen* operer hver for seg som godt, men relativ atskilt fungerende byregioner. Men også her vil et større regionalt tilfang kunne bidra til økt robusthet i forhold til regionale utviklingsbehov.



Figur 16: Eksempel Porsgrunn – Rekkekvide i jernbanetransporten ved 1,5 times reisetid i 2006 og 2025.

Et fokus på infrastruktur som prosjektet SørVestbanen representerer vil generelt sett bidra til mer robuste og integrerte bo- og arbeidsmarkedsregioner. I første omgang vil det være særlig Grenlandsregionen som vil dra nytte av en slik satsing.

Mer generelt sett så trengs det i transportkorridoren Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger en god transportinfrastruktur for å tilfredsstillere behovene innen person- og godstransport. SørVestbanen vil bidra til å sikre den nødvendige kapasiteten og tilgjengeligheten for å tilfredsstillere transportbehovene til en økende befolkning og et voksende næringsliv.

En sentral faktor for regionenes fortsatte vekst og attraktivitet er evnen til å beholde ungdom og framstå som en kunnskaps- og kompetanseorientert byregion. Regionenes satsning innenfor utdanningssektoren, forskning og utvikling (FoU) kan brukes for å indikere en slik retning. Stavangerregionen står i den sammenheng sterkt med bl.a. overgangen fra høyskole til universitet i 2005. Kristiansandsregionen befinner seg i en tilsvarende prosess der trolig Høyskolen i Agder vil få universitetsstatus i nær framtid, noe som vil kunne gi et løft til regionen. Grenlandsregionen er tilknyttet Høyskolen i Telemark, og forskningskompetansen i regionen er orientert mot prosess og industrinær FoU innenfor petroleumssegmentet. Vestfold har per i dag få forskningsinstitusjoner, noe som vil kunne føre til at flere ungdommer reiser ut av regionen for å studere og arbeide. Utbedringene av transportkorridor 3 kan imidlertid legge til rette for at flere velger å bo ved hjemstedet og bli enten student eller arbeidspendlere.

6.2 Vurdering av effekter med hensyn til miljø og trafiksikkerhet

SørVestbanen vil tidligst være komplett i 2025. Det vil skje betydelige endringer i utslipp fra biler og fly, og trafiksikkerheten vil forbedres i løpet av 20 år. Beregning av miljøeffekter og sikkerhet baserer seg derfor på dagens miljø- og sikkerhetsstandarder. Det er stor usikkerhet i de følgende beregningene, men de viser størrelsesforhold og utviklingsretninger. SørVestbanen vil med den trafikk som antatt i visjonen kunne gi store miljøgevinster og redusere trafikkulykkene betydelig særlig på stamveiene E18 og E39. Person- og godstransport utført ved hjelp av jernbane virker mer miljø- og sikkerhetsforbedrende enn veitransport.

Forskjellige beregninger av effekten av SørVestbanen er vist i det følgende¹¹.

6.2.1 Redusert energiforbruk og reduserte emisjoner med SørVestbanen

Potensial for redusert energiforbruk og reduserte emisjoner eksemplifiseres på de neste sidene ved beregninger for energiforbruk og utslipp av karbondioxid ved gods- hhv. persontransport mellom Oslo- og Stavangerregionen hhv. Kristiansandsregionen.

¹¹ Beregningene inkluderer ikke energi- hhv. materialforbruk med tilhørende emisjoner knyttet til utbygging av fysisk infrastruktur for de respektive transportmidlene.

Hovedalternativ	Veitransport	Jernbanetransport
	Tung godsbil med mer enn 20 tonn totalvekt, avstand 540km	Elektrisk trekraft, normalbelegg (74 prosent), avstand 593km Tilbringertransport: godsbil 20 tonn totalvekt, avstand 20km
Antall km (sum)	540	613
CO ₂	29 982 kg	1 140 kg
Energibruk.	115 794 kwh	34 050 kwh

Tabell 5: Beregning energiforbruk og utslipp av CO₂ for transport av 1000 tonn gods mellom Oslo og Stavanger (kilde: Miljøkalkulatoren, Vestlandsforskning)

Det er store miljøgevinster knyttet til overføring av godstransport fra vei til jernbane på strekningen Oslo- Kristiansand- Stavanger. Togets utslipp av karbondioksid tilsvarer kun fem prosent av lastebilenes utslipp. Energiforbruket til toget er kun en tredjedel av lastebilens.

I tabellen er beregnet effekten av 1000 tonn. Overføringspotensialet som er lagt til grunn, i denne rapport var 800 000 tonn. SørVestbanen kan gi en betydelig miljøfordel.

Hovedalternativ	Bil, 1 person per bil, avstand 540 km	Buss, normalbelegg (50 prosent), avstand 540 km	Flytype Boeing 734/735, <500km, normalbelegg (59 prosent), avstand 340km	Eltog - Signatur, normalbelegg (43 prosent), avstand 596km
Antall km (sum)	540	540	355	591
CO ₂	97 310 kg	35 242 kg	72 350 kg	3 494 kg
Energibruk.	358 732 kwh	53 652 kwh	273 550 kwh	86 433 kwh

Tabell 6: Beregning energiforbruk og utslipp av CO₂ for transport av 1000 personer mellom Oslo og Stavanger (kilde: Miljøkalkulatoren, Vestlandsforskning)

Utslipp av karbondioksid for bil og fly er høye, mens buss og tog har betydelige reduserte utslipp pr. person. Toget kommer veldig gunstig ut som tabellen viser og togets utslipp av CO₂ utgjør for eksempel kun 10 % av bussens utslipp.

Energiforbruket til toget er rundt en femtedel av flyets energiforbruk hhv. rundt en fjerdedel av bilenes energiforbruk. Energiforbruket er noe høyere for tog enn buss.

Miljøargumentene knyttet til overføring av person- og godstransport fra vei til bane er her blitt sterkt bekreftet. Det er vesentlige miljøgevinster å hente for samfunnet ved å investere i ny og forbedret infrastruktur på bane, når en legger til grunn den kraftige reduksjonen i utslipp av karbondioksid og energibruk fra andre transportmidler som det vil kunne gi.

6.2.2 Færre ulykker med SørVestbanen

I prognosen for antall passasjerer på SørVestbanen i 2025 er det antatt at 500.000 personer årlig blir overført fra fly, buss og bil til jernbane.

Effekten denne overføring fra andre transportmidler til tog har på antall ulykker er basert på en rekke forutsetninger. Overføringen er beregnet utelukkende mellom tog og bil på grunn av store usikkerheter knyttet til bl.a. aktuell og fremtidig belegg i fly- og busstrafikken. Det tas utgangspunkt i et belegg på 1,4 personer per bil og en ulykkesfrekvens tilsvarende for E18 i dag på 0,3 personskade ulykker per million kjøretøykilometer. Ulykkesfrekvensen for persontog er satt til null¹². For tunge lastebiler er beregningen utført med svenske data¹³ for ulykkesfrekvens for tunge kjøretøyer.

Trafikkbelastningen og dermed ulykkesrisikoen er høyere på E18 enn E39. I motsatt retning virker forskjell i standard og tungetrafikkens andel av den totale trafikken, som er mye høyere på E39 enn E18. Det understrekes at usikkerheten er stor i denne beregningen, som illustrerer omfang og retning av overføring fra veg til bane.

Med disse forutsetningene viser beregningen at det hvert år vil bli *46 færre personer skadd og 1 person mindre drept i ulykker*. Over en periode på 10 år er det ikke usannsynlig at SørVestbanen kan redusere antall personskader med rundt 350. Videre vil mellom fem og ti dødsulykker unngås på grunn av trafikkoverføring fra E18/E39 til SørVestbanen.

¹² Ulykker ved planovergang belastes ikke jernbanen.

¹³ Lindberg G, *External Accident Cost of Heavy Goods Vehicles*. VTI 2001.

7 Konsekvenser for togtilbudet langs eksisterende Sørlandsbane

Det er meget uklart om og når Grenlandsbanen vil kunne fullføres, fordi det ikke er avsatt bevilgninger til denne banen. Det er derfor også meget usikkert hvilke konsekvenser dette vil medføre for togtilbudet på eksisterende Sørlandsbane, i årene etter 2015 med en fullført Grenlandsbane. Omlegging av jernbanetilbudet til Kristiansand/Stavanger via Vestfold vil innebære at persontogtilbudet mellom Oslo og Sørlandet gjennom indre Telemark og Kongsberg/Hokksund sannsynligvis vil nedlegges og erstattes med et lokalt/regionalt togopplegg.

Det er mange alternative muligheter for et slikt lokalt/regionalt togopplegg. Noen slike muligheter kommenteres nedenunder.

7.1 Befolkningsgrunnlaget

Befolkningen i kommunene langs Sørlandsbanen mellom Drammensområdet og Vegårdshei, er vist i følgende tabell for årene 2005 og 2025 (SSB's framskrivning).

Befolkning	2005	2025
Øvre Eiker	15 633	18 997
Kongsberg	23 244	28 694
Notodden	12 359	13 705
Sauherad	4 323	4 787
Bø	5 249	7 009
Nome	6 565	6 739
Drangedal	4 143	4 517
Gjerstad	2 500	2 821
Sum	74 016	87 269

Tabell 7 Befolkning i kommunene langs Sørlandsbanen mellom Vegårdshei og Drammensområdet

Det er 74.000 som bor i disse kommunene. Alle kommunene er store kommuner i utstrekning, slik at mange av kommunenes innbyggere vil bo flere kilometer fra nærmeste stoppested. Det store spørsmålet blir derfor hvor mange av disse innbyggerne vil bruke toget, og hvor ofte vil de benytte det lokale togtilbudet?

Legger vi til grunn en reisefrekvens på 1,0 reiser per innbygger per år (betydelig høyere enn på Sørlandsbanen) så får vi mellom 100 og 200 reiser per dag.

I tillegg til disse reisene som skapes i det lokale influensområdet, så kommer det reiser utenfra. Det er for eksempel forskeren ansatt på Høgskolen i Bø som pendler med tog fra Larvik, eller deltidsstudenten med forsørgeransvar, som bor i Risør og bruker toget til Bø 3 ganger i uka. Arbeidsmarkedet er ofte i ubalanse i tynt bebodde strøk. Kvinner pendler generelt mindre enn menn, og konsekvensen er enten undersysselsetting eller flytting. SørVestBanen sammen med et lokalt togtilbud i Indre Telemark vil bidra til følgende arbeidsmarkedseffekter:

1. bedre muligheter for å pendle til jobb i en annen kommune
2. rett person på rett plass
3. rekruttering av spisskompetanse

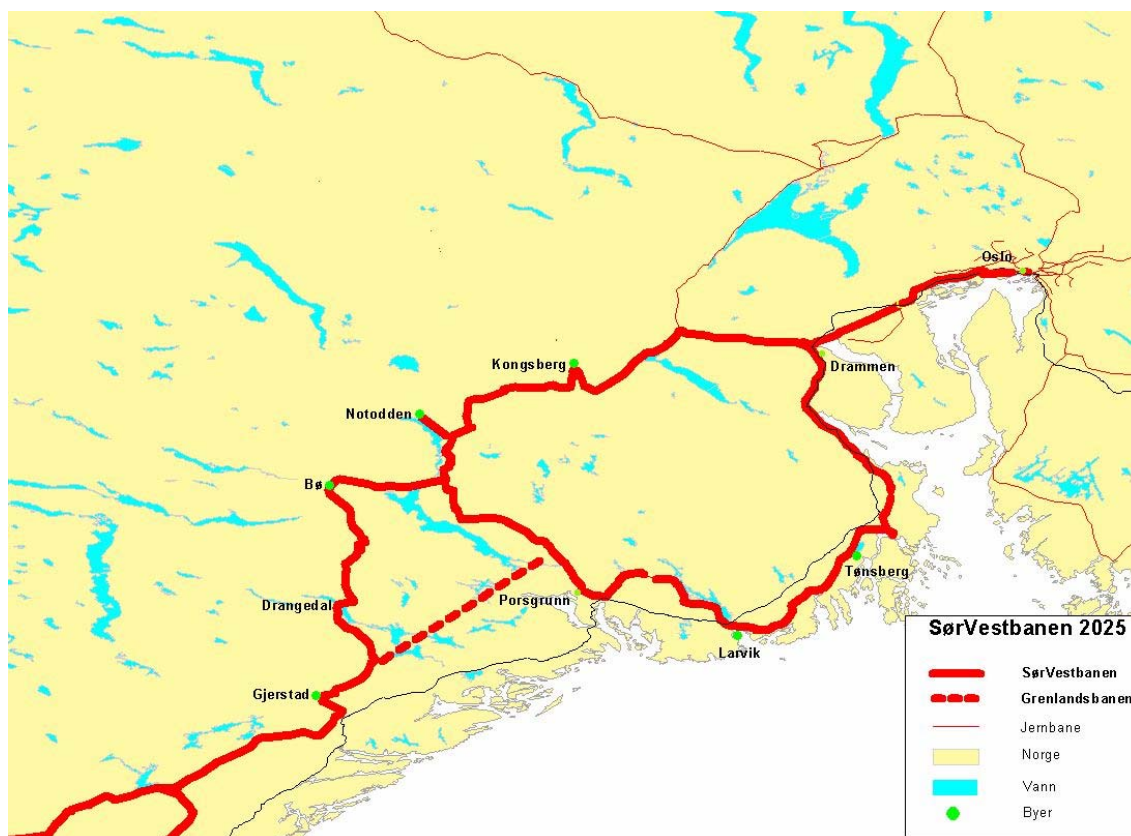
Denne regionale forstørrelseeffekten av et lokalt togtilbud vil kanskje bli den viktigste effekten av dette togtilbudet. Det vil gi god tilgjengelighet til høgre utdanning, og både øke og styrke arbeidsmarkedet, kanskje spesielt gjelder det for de forskjellige høgskolene. Det åpner også opp for bedre kontakt mellom høgskolesystemene i Buskerud, Vestfold og Telemark. I konkurranse med bil og buss vil toget kunne bli et viktig supplement i dette området.

7.2 Togtilbud på eksisterende Sørlandsbane gjennom Telemark

Når de gjennomgående togene Oslo – Kristiansand kjøres via Vestfold og Grenlandsbanen, åpner det seg flere muligheter for lokale togopplegg på den eksisterende Sørlandsbanen Kongsberg – Skorstøl/Brokelandsheia. Det kan bli aktuelt å etablere nye forbindelser mellom Hokksund/Kongsberg/ indre Telemark og Sørlandet og mellom indre Telemark/Buskerud og Grenlandsområdet.

Et slikt tilbud kan utvikles på flere måter:

- Et opplegg som tar utgangspunkt i Sør-Vestbanens tilbud og eksisterende trafikk Oslo – Kongsberg.
- ”Åtte-talls” løsningen, et lokalt opplegg som prioriterer interne reiser mellom Buskerud/Vestfold/Telemark. Det kan også etableres togforbindelse mellom Hokksund/Kongsberg og Porsgrunn ved at enkelte av lokaltogene (intercitytog) forlenges.
- Det kan etableres nytt togtilbud mellom Oslo - Kongsberg og Bø/Skortsøl. Dette kan enten gjennomføres ved at det etableres helt nye togtilbud eller at enkelte av dagens lokaltog (intercitytog) Eidsvoll - Kongsberg forlenges.



Figur 17 Kart over Sørlandsbanen i indre Telemark

7.2.1 Forslag til togopplegg mellom Kongsberg-Skorstøl

Utgangspunkt er at en Oslo-forbindelse utgjør den viktigste funksjonen for et togopplegg langs dagens Sørlandsbane i Telemark. I tillegg vil et lokalt togopplegg forbedre muligheten for samhandling langs strekningen. Videre vil en kunne øke antallet forbindelser mellom Grenland og Indre Telemark gjennom korrespondanse på Nordagutu og Skorstøl og reise mot Sørlandet – Stavanger over Skorstøl. Et lokalt tilbud på strekningen kan gis med utgangspunkt i best mulig forbindelse til og fra Oslo i Kongsberg, til og fra Kristiansand i Skorstøl, og søkes samordnet med Bratsbergbanen på Nordagutu for å dekke forbindelsen Bø – Grenland.

Eksempel på tilbud og innsatsnivå for et lokalt togopplegg

Kongsberg – Skorstøl er ca 145 km og vil ta tett oppunder to timer med et stoppmønster som må til for at togene skal ha en lokal/regional funksjon. Kjøretiden fra Bø til Oslo blir omtrent lik som i dag, mens til Kristiansand blir det 20 minutters reduksjon. Det er spesielt på kortere strekninger hvor jernbanen kjører en betydelig omvei, som Drangedal-Porsgrunn, at reisetiden med toget er lang. For de som i tillegg har noen kilometer til stoppestedet på jernbanen, blir fordelen med biltransport stor.

Togtilbudet med to-timers opplegg innebærer 14 210 togkilometer pr uke. Dette er innenfor de rammer for lokale togtilbud som tilbys andre steder. Til sammenligning viser ruteplanen for strekningen Hamar – Røros at tre togsett kjøres 19 640 togkilometer pr uke.

7.2.2 “Åtte-talls” løsningen

Det er foreslått å lage nye togtilbud i det “åttetallet” eller de to ”ringene” som formes når Grenlandsbanen er etablert: *Drammen – Kongsberg – Porsgrunn – Vestfold – Drammen og Skorstøl – Bø – Porsgrunn – Tangen – Skorstøl*. Mange forskjellige togtilbud kan tenkes opprettet i disse to ”ringene”. Det er i denne rapport ikke utarbeidet detaljerte opplegg for slike alternativer, som bør utredes nærmere før en avklarer markedsmuligheter, kostnader og inntekter.

Generelt er det svært mange muligheter for nye togopplegg som åpner seg når Grenlandsbanen blir fullført. Forslaget til togopplegg mellom Kongsberg-Skorstøl som skissert over, viser at slike opplegg ligger innenfor dagens transportpolitikk både med hensyn til befolkningsgrunnlag og kostnader.

8 Utviklingsperspektivene med utgangspunkt i Nasjonal Transportplan 2006 – 2015

Jernbanens konkurransesituasjon i transportkorridor 3 Oslo – Grenland - Kristiansand – Stavanger i Nasjonal Transportplan (NTP) utvikles i henhold til flere forhold. I perioden 2006 – 2015 er det i NTP forutsatt en rekke prosjekter for jernbanen gjennomført eller startet opp. Tiltak på strekningen mellom Oslo og Drammen er holdt utenfor oversikten.

<i>Tiltak</i>	<i>Kort beskrivelse</i>	<i>Kostnader</i>	<i>Tidspunkt</i>
Holm – Holmestrand	Ny dobbeltsporparsell	1050 mill. kr.	Realiseres i siste del av planperioden
Barkåker - Tønsberg	Ny dobbeltsporparsell	730 mill. kr.	Realiseres i siste del av planperioden 2006 - 2015
”Eidangertunnelen”	Nytt enkeltspor med to kryssingsspor	1970 mill. kr.	Realiseres i siste del av planperioden 2006 - 2015.
Kvarehei	Kryssingsspor	40 mill. kr.	Realiseres i perioden 2006 - 2009
Ganddal	Ny godsterminal	370 mill. kr.	Realiseres i perioden 2006 – 2009
Sandnes - Stavanger	Utbygging til dobbeltspor	820 mill. kr.	Realiseres i perioden 2006 – 2009

Tabell 8: Investerings tiltak jernbane i NTP 2006 – 2015 (kilde: St.meld.nr.2, 2003-2004 m.fl.)

Samtidig er det planlagt en rekke tiltak på E18 og E 39 mellom Oslo og Stavanger.

I sum foreslås i gjeldende NTP en statlig investeringsramme på 2040 mill. kr. for perioden 2006 – 2009 og 3830 mill. kr for hele perioden 2006 – 2015 for E 18 Oslo – Kristiansand. I tillegg er det regnet med om lag 2700 mill. kr i bompenger, hvorav om lag 150 mill. kr i første fireårsperiode. For E 39 Kristiansand – Stavanger er det foreslått en statlig investeringsramme til hele stamveggruten Kristiansand – Bergen på 280 mill. kr. for perioden 2006 – 2009 og 2330 mill. kr for hele perioden 2006 – 2015. I tillegg er det regnet med om lag 1600 mill. kr i bompenger, hvorav om lag 40 mill. kr i første fireårsperiode.

<i>Tiltak</i>	<i>Kort beskrivelse</i>	<i>Tidspunkt</i>
E 18 – Sammenhengende firefelts motorvei fra Drammen til Tønsberg	Flere nye delstrekninger	2006 - 2009
E 18 – Sammenhengende firefelts motorvei gjennom Vestfold	Flere ny delstrekninger	Realiseres i perioden 2006 - 2015
E 18 Grimstad – Kristiansand	Ny veistrekning, OPS-prosjekt	Realiseres i perioden 2006 - 2009
E 39 Handeland – Fedal	Ny veistrekning, OPS-prosjekt	Prosjektet ble realisert i perioden 2004 - 2006

Tabell 9: Investerings tiltak vei i NTP 2006 – 2015 (kilde: St.meld.nr.2, 2003-2004 m.fl.)

Trass i noen betydelige investeringer i jernbanen i transportkorridoren Stavanger – Oslo vil jernbanen i 2015 være i en dårligere konkurransesituasjon mot veitrafikken på grunn av en betydelig høyere fremdrift når det gjelder utbyggingen av den parallelle stamveien.

8.1.1 Aktuell konkurransesituasjon i 2005 mellom jernbanen og hhv. bil, ekspressbussen og fly

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 vurdert opp mot annen relevant statistikk tegner et bilde der jernbanen er i persontransporten under konkurransemessig press fra flere hold i ulike markedsområder geografisk sett.

Tabellen nedenfor viser transportmidlenes markedsandeler i utvalgte relasjoner.

Transportmiddel	Oslo og Akershus - Stavanger	Stavanger – Kristiansand	Kristiansand – Oslo og Akershus	Grenland – Oslo og Akershus	Vestfold – Oslo og Akershus
Jernbane	Ikke tatt med i vurderingen	21 %	15 %	6 %	23 %
Fly	66 %	Ikke tatt med i vurderingen	21 %	Ikke tatt med i vurderingen	Ikke tatt med i vurderingen
Buss	Ikke tatt med i vurderingen	Ikke tatt med i vurderingen	21 %	13 %	5 %
Personbil (fører og passasjer)	25 %	70 %	42 %	80 %	71 %

Tabell 10: Transportmidlenes markedsandeler i prosent i utvalgte relasjoner (kilde: TØI, egne beregninger).

Det er særlig i trafikken mellom Kristiansand hhv. Grenland og Oslo/Akershus at jernbanen har en relativ svak posisjon overfor bil- og busstrafikken. Mellom Oslo og Stavanger står jernbanen svakt i forhold til flytrafikken.

Andelen godstrafikk på jernbanen mellom Oslo og Kristiansand hhv. Stavanger (fra endepunkt til endepunkt) vurderes å være på ca. 30 hhv. 50 prosent i 2005. Til sammenligning er den tilsvarende andelen på strekningene Oslo – Bergen og Oslo-Trondheim på 60 hhv. 50 prosent (kilde: St. meld. Nr. 24 (2004 – 2004), Jernbaneverket).

8.1.2 Utvikling av markedssituasjonen for ulike togprodukt (person og gods) i den løpende NTP-perioden 2006 - 2015

Med utgangspunkt i ovenfor stående forhold vil markedssituasjonen for de ulike togproduktene med stor sannsynlighet utvikles som følger.

Persontransport:

Lokaltogtrafikken mellom Stavanger og Egersund vil få en fortsatt positiv utvikling målt i antall passasjer. Dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes åpner for utvikling av nye baneprodukt som kombibane Nord-Jæren.

Regiontogtrafikken mellom Oslo, Drammen og Larvik vil kunne ha en positiv utvikling målt i antall passasjer.

Regiontog mellom Larvik og Skien vil bli marginalisert i perioden med fare for nedlegging.

Regiontog Oslo – Arendal/Kristiansand og Kristiansand – Stavanger vil bli marginaliserte produkter. Opprettholdelse av dagens togtilbud vil kunne kreve økt behov for offentlig kjøp.

Godstransport:

Med Alnabru og Ganddal godsterminaler på plass vil jernbanen kunne tilby konkurransedyktig transport av unitisert gods mellom Stavanger - Kristiansand - Oslo, og heltog ellers ved behov. Mangel på tilstrekkelige kryssingsspor vil kunne virke hemmende på produktutviklingen. Det vil ikke være tilstrekkelig kapasitet på Vestfoldbanen for gjennomføring av godstransport.

8.1.3 Konklusjon

Hvis ikke innsatsen og ambisjonsnivået økes utover det som er dokumentert i NTP 2006 – 2015 så vil jernbanen tape terreng i transportkorridoren Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger. Jernbanen vil samlet sett være en forvittringsbane i

transportkorridoren. Basert på ambisjonsnivået i NTP vil en ikke kunne realisere SørVestbanen med alle de samfunnmessige gevinstene denne satsingen innebærer.

Heller ikke Jernbaneverkets stamnettutredning *Mer på skinner fram mot 2040* innebærer en helhjertet satsing på Sørlandsbanen. Utredningens strategi sammenholdt med et investeringsbehov på Sørlandsbanen satt i utredningen til 1,5-2,5 mrd. kr. viser at Sørlandsbanen nedprioriteres i forhold til de andre hovedbanene og togtransporten i Osloområdet. Jernbaneverkets stamnettsutredning drøftes nærmere i vedlegget.

9 Mål, Strategi og Handlingsplan for SørVestbanen

For å kunne realisere visjonen om SørVestbanen er det behov for et langsiktig og samlende krafttak som går betydelig utover dagens nivåer og rammer i Nasjonal Transportplan.

Strategisk sett står tre elementer sentral for å få realisert visjonen om SørVestbanen:

- Investeringer i jernbanen må fremskyndes og økes i omfang for å skape SørVestbanen.
- Offentlig kjøp av transporttjenester må brukes målrettet for å få etablert togtilbud med høy aksept i markedene langs SørVestbanen. På sikt vil flertallet av togtilbudene kunne driftes på et bedriftsøkonomisk lønnsomt grunnlag.
- Relevante knutepunkt langs SørVestbanen må utvikles for å styrke banens grunnlag i person- og godstransporten.

Med utgangspunkt i denne strategien viser elementene i handlingsplanen nedenfor relevante tiltak med tilhørende kostnader.

I handlingsplanen skilles mellom investeringer, drift med varig behov for offentlig kjøp av transporttjenester. Handlingsplanen er delt i tre tidsmessige avsnitt, (1) investeringene som bør foretas i NTP-perioden 2006 – 2015, (2) Tiltak som bør foretas innen 2020 for å få etablert SørVestbanen og (3) Tiltak som bør foretas innen 2025 for å få realisert visjonen om SørVestbanen. For hver av fasene beskrives konsekvensene ved å kunne tilby bedre togtilbud i tråd med en oppgradert infrastruktur.

Visjonen er at SørVestbanen skal tilby kjøretider med tog på 3 timer mellom Kristiansand og Oslo, og 5 timer mellom Stavanger og Oslo. **Målet** er at alle nødvendige investeringer er foretatt og banen skal være fullt operativ i 2025 med moderne vogner og høy frekvens.

En **strategi** med et investeringsprogram som følger NTP prosessen er utarbeidet og vist nedenunder. SørVestbanen er imidlertid et så unikt nasjonalt prosjekt at det bør løftes ut av NTP prosessen. Argumenter for at det er nødvendig med en egen Stortingsmelding for SørVestbanen er derfor også presentert.

9.1 Investeringsprogram for fullføring av SørVestbanen innen 2025

Investeringsprogrammet for SørVestBanen legger opp til å kunne gjennomføre visjonen med 5 timers kjøretid med tog fra Stavanger til Oslo i 2025. Det betyr en gjennomsnittsfart på 120 km/t og at standard togmateriell forutsettes benyttet. Sørlandsbanen er imidlertid anlagt med så dårlig geometrisk standard at betydelige strekninger må legges helt om mellom Skorstøl og Stavanger. Investeringsprogrammet som er delt i tre faser, tar med alle nødvendige investeringer for å oppnå denne kjøretiden i de fem fylkene fra Vestfold til Rogaland¹⁴.

9.1.1 Fase 1: 2006 - 2015

SørVestBanen Investeringer: 2006 - 2015	Millioner kroner
Hastighetsøkning Skorstøl – Kristiansand	1 200
Holm – Nykirke	1 800
Sandnes – Stavanger + Ganddal	1 190
Larvik – Eidanger	1 970
Barkåker – Tønsberg	730
Porsgrunn – Skorstøl	4 000
Kristiansand – Moi	1 500
Tønsberg – Larvik (oppgraderes)	2 500
Ny trasé Drangsdalen	500
Sum 2006 - 2015	15 390

Tabell 11: Investerings tiltak jernbane i perioden 2006 – 2015

Konsekvenser når fase 1 er avsluttet:

¹⁴ I NTP 2006-2015 er Skøyen – Sandvika inkludert med 2 280 mill. Denne post er ikke tatt med i oppstillingen her. Problematikken omkring utkjøring fra Drammen mot Vestfold og investeringer i den forbindelse er heller ikke inkludert.

- I 2015 vil SørVestbanen være fullt utbygget til Skorstøl og et forbedret persontogtilbud ville kunne tilbys parallelt med utbyggingen av E18 gjennom Vestfold.
- I 2009 vil et tilstrekkelig antall kryssingsspor være etablert og Ganddal og Alnabru terminaler vil være ferdigstilt hhv. oppgradert. Nyetablering og forlengelse av inntil 16 kryssingsspor egnet for godstansporten etableres trinnvis. Godstransporten vil kunne tilby attraktive togtjenester (unitisert gods og heltog) på strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger.
- I 2009 vil Jærbanen være tilstrekkelig utbygget for å kunne forbedre lokaltogtilbudet. Forutsetningen for å kunne utvikle et regionalt banetilbud i tillegg til lokaltog vil være på plass.

I perioden 2006-2015 blir dette en investering på 1700 mill per år.

9.1.2 Fase 2: 2016 – 2019

SørVestBanen Investeringer: 2016 - 2019	Millioner kroner
Hastighetsøkning Skorstøl – Kristiansand	1 400
Nykirke – Barkåker	1 600
Tønsberg – Larvik (dobbeltspor)	1 400
Kristiansand – Moi	1 300
Sum 2016 - 2019	5 700

Tabell 12: Investeringstiltak jernbane i perioden 2016 – 2020

Konsekvenser fase 2:

- Innen 2020 vil en betydelig økt sporkapasitet for godstransporten være tilgjengelig. Godstogene vil i stor grad å bruke Sørlandsbanen mellom Oslo og Stavanger. Forutsetningen for ytterligere ekspansjon av og større effektivitet i jernbanens godstrafikk vil være til stede.
- Innen 2020 vil det kunne utvikles et nytt lokalt togopplegg som knytter indre Telemark sammen med Sørlandet, Grenland, Vestfold, Nedre Buskerud og Oslo. Et slikt togtilbud vil betjene korridoren Skorstøl – Kongsberg (150 km) med rundt 75 000 innbyggere i tettstedene innen tilbudets influensområde. For å sammenligne så tilbys i dag på strekningen Elverum – Røros (240 km) seks daglige togavganger for de 23 000 innbyggere som bor i banens influensområde.

Sørvestbanen Investeringer: 2016 – 2019 Sum 5 200 mill, 1300 mill per år

9.1.3 Fase 3: 2020 - 2024

SørVestBanen Investeringer: 2020 - 2024	Millioner kroner
Hastighetsøkning Skorstøl – Kristiansand	900
Tønsberg – Larvik (dobbeltspor)	1 900
Kristiansand – Moi	1 700
Sum 2020 - 2024	4 500

Tabell 13: Investeringstiltak jernbane i perioden før 2025

Konsekvenser fase 3:

- Innen 2025 vil Torp flyplass være knyttet til regiontogtilbudet.
- Hele SørVestbanen vil ha en standard som gir grunnlag for å tilby konkurransedyktige persontog mellom Stavanger – Kristiansand og Oslo.

9.1.4 Samlet investeringsprogram for å realisere SørVestbanen.

I samletabellen nedenunder vises at SørVestbanen kan realiseres for vel 25 milliarder kroner fordelt over en 20 års periode.

SørVestBanen Investeringer: 2006 - 2024		Millioner kroner
Perioden	2006 – 2015	15 390
Perioden	2016 – 2019	5 700
Perioden	2020 – 2024	4 500
Sum 2006 - 2024		25 590

Tabell 14: Fordelingen av inninvesteringer i tre faser for perioden 2006 – 2025

I 2025 vil SørVestbanen mellom Oslo – Tønsberg – Porsgrunn – Kristiansand – Stavanger – være bygget ut til en moderne jernbane. SørVestbanen vil gi 2,4 millioner mennesker et moderne, miljøvennlig, komfortabelt og raskt transporttilbud. Sterkt reduserte reisetider vil styrke jernbanen i konkurransen med fly, bil og buss både for

forretningsreiser og private reiser. Den vil generere mye ny trafikk og i sum bidra til økonomisk vekst og økt velferd langs hele denne transportkorridoren.

9.2 En egen Stortingsmelding om SørVestBanen?

Togtilbudet på SørVestBanen gir et så godt driftsresultat fordi banen ses på som en integrert helhet og som ett prosjekt. Den passer derfor ikke inn i den tradisjonelle måten å finansiere infrastruktur prosjekter på i Norge, som har vært stykkevis og delt. NTP prosessen har fortsatt parsellfinansiering som hovedmodell. Det har ofte ført til kamp om å få et prosjekt inn i handlingsprogrammet med en mindre sum til oppstart av prosjektet. Ved rullering av NTP-programmet så blir mange ”satsinger” i praksis flytting av etterslep¹⁵.

Sørlandsbanen har lidd under manglende midler til investering og drift i årevis, den har vært og er nedprioritert. Konsekvensen kan bli at transporten nedlegges som bebudet av Jernbaneverket, med den følge at både dobbeltsporet Stavanger-Sandnes og terminalen på Ganddal viser seg å bli feil investeringer.

SørVestbanen har mulighet til å kunne drives med et betydelig driftsoverskudd som kanskje den eneste bane i Norge. Lokal og mellomlang togdrift for eksempel på Vestfoldbanen eller Jærbanen, vil ikke kunne gå med overskudd i overskuelig framtid. Stortinget bør av disse grunner behandle SørVestBanen særskilt og fatte et vedtak om dette er et prosjekt som det skal satses på, eller ikke. Uten et slikt vedtak og med en fortsatt meget langsom investeringstakt, så er risikoen for store feilinvesteringer betydelige.

9.3 Utvikling av knutepunkt

SørVestbanen er motivert ut fra ideen om å knytte sammen byer som i dag ikke har direkte jernbaneforbindelse. Oslo, Drammen, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn/Grenlandsbyen, Kristiansand og Sandnes/Stavanger utgjør de folketunge

¹⁵ Rogaland i utvikling Nr. 3 2006:14

områdene langs banen. Arendal vil ha forbindelse til banen via Nelaug. Bystasjonene er funksjonelle knutepunkter og har stort sett tydelig avgrensede oppland, godt utbygd kollektivtrafikk og etablerte parkeringsløsninger som underbygger deres rolle som knutepunkter.

Drammen og Porsgrunn er i tillegg jernbaneknutepunkter med tog til/fra tilgrensende banestrekninger. I tilfelle introduisering av lokaltog i Vestfold, foreslår vi Tønsberg som knutepunkt for overgang mellom medstrøms lokal- og ekspresstog da Tønsbergs har betydelig attrahert trafikk.

En stasjon på Torp flyplass vil øke tilgjengeligheten langs hele SørVestbanen. Aust-Agder og Grenland vil særlig oppleve forbedrete muligheter til samhandling ut med utlandet dersom denne stasjonen opprettes.

Kragerø, Risør, Tvedestrand, Grimstad og Lillesand ligger helt i utkanten av jernbanens nedslagsfelt. Tradisjonelt har bussmating til jernbanen foregått slik: Kragerø – Neslandsvatn, Risør – Gjerstad, Tvedestrand – Vegårshei og Grimstad – Arendal/Rise. De seneste åra har Tvedestrand og til og med Arendal i enkelt tilfelle, hatt mating over Gjerstad.

En ny stasjon omtrent ved tilknytningspunktet mellom den nye Grenlandsbanen og eksisterende Sørlandsbane ved Skorstøl vil ligge forholdsvis nært E18. Brokelandsheia er bygget opp som et nytt senter i Gjerstad kommune med ca 30 bedrifter. Flere innen industri/produksjon, men mest innen handel og service er rettet mot lokalk markedet og kunder som trafikkerer E18. Det foregår også utbygging av boliger på stedet. En jernbanestasjon i dette området vil kunne legge til rette for en ytterligere vekst i området, og stasjonen vil naturlig være betjeningspunkt for Risør og Tvedestrand. Hvorvidt det er ønskelig med flere sentra i regionen enn de allerede etablerte, vil måtte vurderes av lokale og regionale myndigheter.

Utnyttelsen av godsterminalene og dermed terminalstrukturen styres av driftsopplegget for godstransporten. Langemyr ved Kristiansand bør uansett utvides med et ekstra lastespor med tilhørende lastegate.

Referanser

Bakke, U., *Samfunnsanalyse SørVestbanen – Infrastruktur og togtilbud*, Arbeidsnotat Railconsult, Oslo 2006.

Bjelland, A., *Grunnlagsdata for SørVestbanens samfunnsanalyse*, arbeidsnotat IRIS 2006/213 Stavanger.

Denstadli 2005 m.fl., *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*, TØI rapport 844/2006, Oslo.

Jernbaneverket, *Mer på skinner fram mot 2040 - Jernbaneverkets stamnettutredning*, Oslo 2006.

NSB Persontrafikk, 1994. *Nytt regiontogtilbud i Sørvest-Norge*.

NSB Persontrafikk, 1994. *Nytt togtilbud i Telemark og Aust-Agder*.

Langeland, A., *Dagens transportmønster på Sørlandsbanen og beregning av SørVestbanens potensial for passasjer- og godstransport i 2025*, arbeidsnotat Agderforskning, Kristiansand 2006.

Statens Vegvesen Region Sør (strategistaben), *Strategi for næringslivets godstransporter i region sør*, Arendal 2006.

Statens Vegvesen Region Sør. *Næringslivets godstransporter i Region sør. Godstransportundersøkelse 2005. Dokumentasjonsrapport*. Strategistaben juni 2006

Vedlegg

Jernbaneløpnetts Stamnett utredning og strategi for Sørlandsbanen

Etter at arbeidet med denne rapport i det vesentlig var utført så legges stamnettutredningene fram for neste NTP periode. Jernbaneløpnetts stamnettutredning *Mer på skinner fram mot 2040*¹⁶ bekrefter i det alt vesentlige de beregninger og vurderinger som er gjort i dette notatet. Strategien som er utarbeidet for SørVestbanen er imidlertid helt forskjellig fra Jernbaneløpnetts strategi som kan benevnes en "forvitningsstrategi".

Under overskriften Mål for Sørlandsbanen på side 61 heter det:

Ut fra konkurransesituasjonen i forhold til andre transportmidler, er det først og fremst innenfor godstransport hvor Sørlandsbanen peker seg ut som et attraktivt alternativ og hvor potensialet for økt trafikk er størst. Dette tilsier at Sørlandsbanen primært bør utvikles videre i forhold til godstrafikkens behov. Persontrafikken bør i første rekke utvikles mellom Oslo og Kristiansand og fra Stavanger til Egersund.

Under overskriften Strategi og tiltak for Sørlandsbanen på side 61 heter det:

Ut fra beskrivelsen av framtidig togtilbud og målsettingene ovenfor bør Sørlandsbanen utvikles videre som enkeltsporet bane med kryssingsspor på strekningene Kongsberg-Egersund. På strekningen Sandnes-Stavanger skal nytt dobbeltspor ferdigstilles. I tillegg skal Sørlandsbanen og Vestfoldbanen koples sammen via Grenlandsbanen. Dette forutsetter dog at nødvendig dobbeltsporutbygging i Vestfold og Farriseidet - Porsgrunn er gjennomført.

Selv om Grenlandsbanen bygges på lengre sikt og dermed vil avlaste strekningen Drammen - Skorstøl, kan det være aktuelt å bygge kryssingsspor på denne strekningen som avhjelper kapasitetssituasjonen på kort sikt.

¹⁶ Jernbaneløpnetts, oktober 2006. *Mer på skinner fram mot 2040*. Jernbaneløpnetts stamnettutredning.

Denne strategien sammenholdt med oversikt over investeringsbehovet på Sørlandsbanen (side 62) hvor det er ført opp 1,5-2,5 mrd. kr. til investering i eksisterende infrastruktur viser klart at Sørlandsbanen nedprioriteres i forhold til de andre hovedbanene og togtransporten i Oslo området. Sørlandsbanen bør bli en godsbane sies det, og det vil ikke satses på persontrafikk mellom Kristiansand og Egersund fram til 2040!

Jernbaneløstets strategi versus strategien for SørVestbanen

Jernbaneløstets strategi er helt forskjellig fra den strategi for SørVestbanen som denne rapporten legger opp til. SørVestbanen (den nye Sørlandsbanen via Vestfold) har nettopp på persontrafikken sitt store potensial. Det er fordi jernbanen kan kombinere raske reiser mellom knutepunkt samtidig som den betjener over en million mennesker som bor langs SørVestbanen. Det er på lange reiser toget har fortrinn og SørVestbanen vil gi et helt nytt transporttilbud for eksempel mellom Mandal og Horten. Det er denne helheten i tilbudet med raske tog mellom Stavanger og Oslo samtidig som underveis trafikken får et godt tilbud med tilbringer til stoppestedene, som gjør at SørVestbanen er en samfunnsmessig god investering.

Godstransporten på SørVestbanen har også i vår analyse et betydelig potensial. Det å trekke til seg dette potensialet som vil tredoble dagens godsmengder på Sørlandsbanen, avhenger imidlertid av en transportpolitikk som endrer på konkurransevilkårene mellom godstransport på sjø, bane og veg. Om en slik politikk kommer vet ingen, men veitransporten vil høyst sannsynlig fortsette å vokse og ta markedsandeler fra jernbanen, også på Sørlandsbanen. Å satse relativt ensidig på godstransporten på Sørlandsbanen som Jernbaneløstets stamnettutredning antyder kan være en relativt risikofylt strategi sammenlignet med strategien for utbyggingen av SørVestbanen.