

Innstilling av 3.12.1976 fra

SAMARBEIDSUTVALGET FOR JERNBANE OG STYKKGODS
oppnevnt av fylkesutvalget 19.2.1976 om

- STASJONSMÖNSTER VED JERNBANEN
- LOKALTOGTJENESTEN
- STYKKGODSOPPLEGGET
- FLEKKEFJORDSBANEN

Ehs.1

09tu 05804

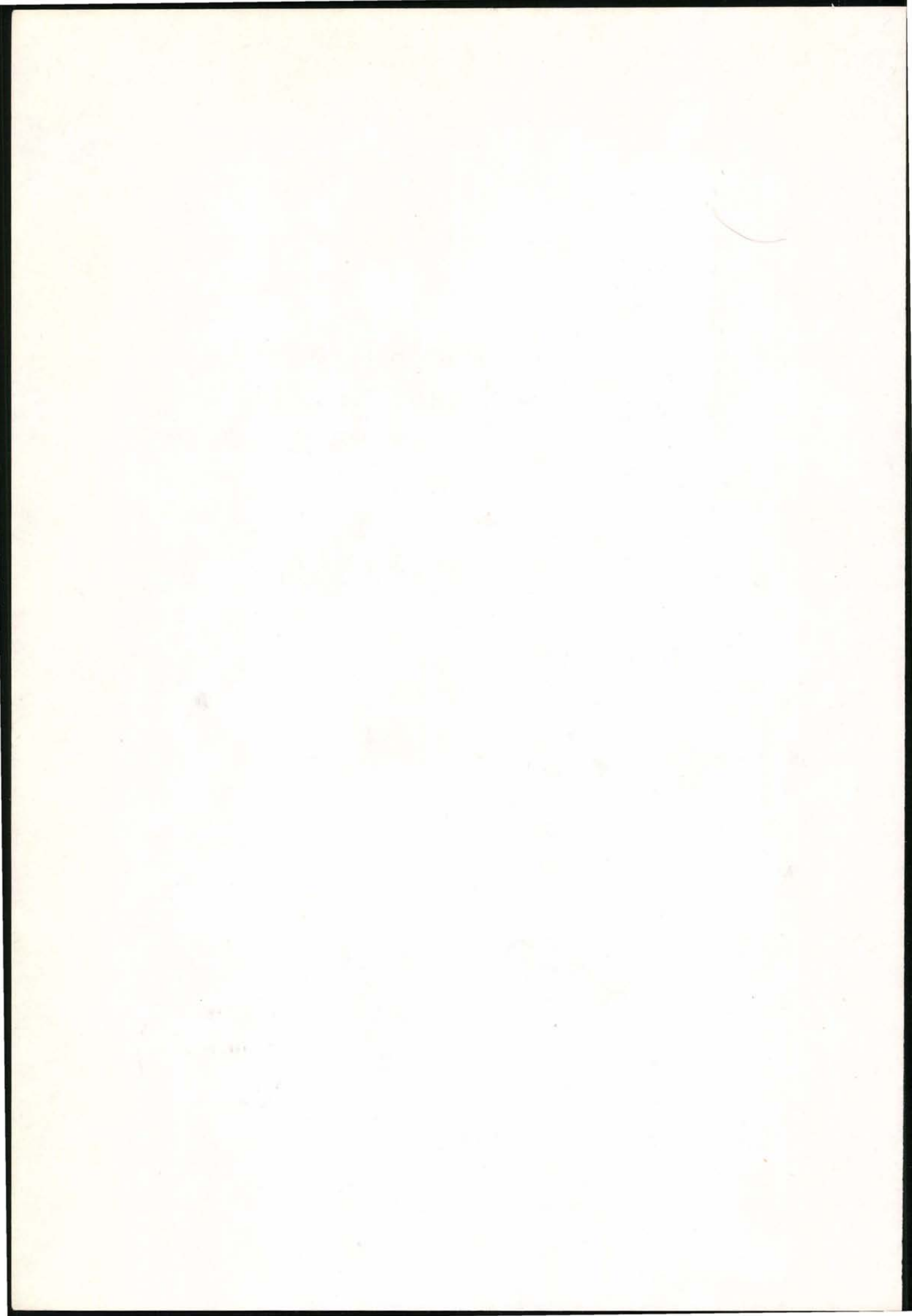
35.075.7 = 656.2 (481.32)

NSB

Innstilling
fra
SAMARBEIDSUTVALGET
FOR
JERNBANE OG
STYKKGODS

Avgitt 3. desember 1976





FORORD

Samarbeidsutvalget for jernbane og stykkogds legger med dette fram sin rapport.

Utvalget ble oppnevnt av fylkesutvalget 19. februar 1976, og rapporten oversendes nå for videre behandling.

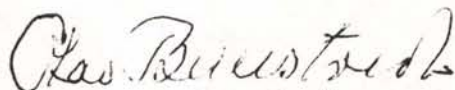
Rapporten inneholder dissenser i et forslag vedrørende stykkogdsopp-
legget og med hensyn til Flekkefjordsbanen. Ellers er innstillingen
enstemmig.

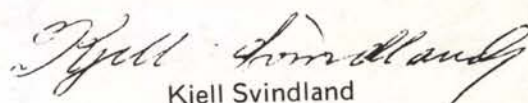
Hele utvalget vil peke på betydningen av at samarbeidsutvalg av denne
type blir opprettet. Særlig innen samferdselssektoren er det viktig at
politiske myndigheter, transportetater og transportselskaper inngår et
samarbeid om løsning av transportproblemene. For fylket vil dette få
stadig større betydning ettersom det etterhvert får ansvar for større
deler av samferdselssektoren.

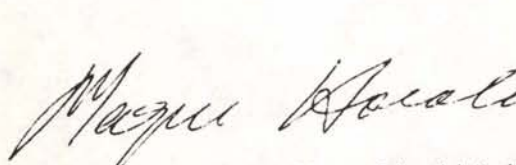
Fylkesplansekretariatet har forestått sekretærarbeidet. I tillegg har en
hatt verdifull faglig bistand fra N.S.B., Linjegods, Samferdselskontoret
og andre.

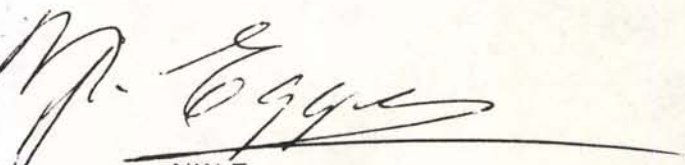
Lyngdal, 3. desember 1976.

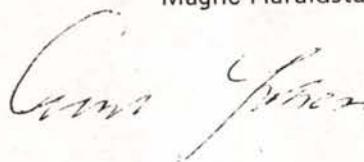

Leif Kongevold
formann

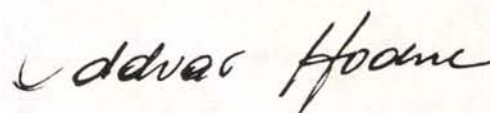

Olav Benestvedt


Kjell Svindland

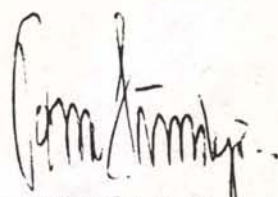

Magne Haraldstad


Njål Eggen


Arne Johansen


Oddvar Hodne


Bjørn Midttun


Arne Sunde jr.


Kjell Abildsnes

INNHOLDSLISTE

Forord

Innholdsliste

Kapittel 1: INNLEDNING

- 1.1 Utvalgets oppnevning og mandat 1
- 1.2 Vurdering av mandat 2
- 1.3 Utvalgets arbeid. Videreføring 2

Kapittel 2: SAMMENDRAG AV UTVALGETS FORSLAG

- 2.1 Stasjonsmønster ved jernbanen 3
- 2.2 Stopp av ekspresstog i Vennesla 3
- 2.3 Lokaltogtjenesten 3
- 2.4 Stykkgoodsopplegget 4
- 2.5 Flekkefjordsbanen 5

Kapittel 3: STASJONSMØNSTER VED JERNBANEN

- 3.1 Utgangspunkt 6
- 3.2 Opplysninger om stasjonene 6
- 3.3 Vurdering av dagens service og transportopplegg 6
- 3.4 Utvalgets forslag til stasjonsmønster 7
- 3.5 Utvalgets konklusjon 8

Kapittel 4: STOPP AV EKSPRESSTOG I VENNESLA

- 4.1 Statistikk 9
- 4.2 Utvalgets vurdering 10
- 4.3 Utvalgets konklusjon 11

Kapittel 5: LOKALTOGTJENESTEN

- 5.1 Utgangspunkt 12
- 5.2 Lokaltog Kristiansand — Marnardal 12
- 5.3 Lokaltog Kristiansand — Vennesla 13
- 5.4 Utvalgets konklusjon 13

Kapittel 6: STYKKGODSOPPLEGGET

- 6.1 Utvalgets forutsetninger 15
- 6.2 De totale godstransporter 15
- 6.3 Transportutvikling for Linjegods 16
- 6.4 Dagens transportopplegg 17
- 6.5 Målsetting 19
- 6.6 Utvalgets vurdering 20
- 6.7 Utvalgets konklusjon 23

Kapittel 7: FLEKKEFJORDSBANEN	
7.1 Generelt om utvalgets arbeid	25
7.2 Statistikk og transportutvikling	30
7.3 Beskrivelse av banens standard	31
7.4 Banens betydning for distriktet	34
7.5 Banens økonomi	36
7.6 Framtidig transportutvikling	37
7.7 Alternativt transportopplegg	39
7.8 Utvalgets anbefaling og konklusjon	40
Kapittel 8: VEDLEGG	
8.1 Samfunnsøkonomisk vurdering av Flekkefjordsbanen.	
8.2 Rapport fra det lokale utvalg i Flekkefjord om Flekkefjordsbanen (ikke trykt opp i denne innstilling)	
8.3 Rapport fra Landsutvalget for jernbane, avd. Vest-Agder om Langtidsplanlegging innen NSB (ikke trykt opp i denne innstilling).	

Kapittel 1

INNLEDNING

1.1.

UTVALGETS OPPNEVNING OG MANDAT

Utvalget ble opprettet ved vedtak i fylkesutvalget 19. februar 1976.

Bakgrunnen for opprettelsen av utvalget var fylkesplanutvalgets vedtak av 2. desember 1975 som også fikk fylkestingets tilslutning den 11. desember 1975. I fylkesplanutvalgets vedtak heter det mellom annet:

„Videre er fylkesplanutvalget enig i at det etableres et samarbeidsutvalg sammensatt av transportutøvere, fylkets faglige og politiske myndigheter samt representanter fra de forskjellige regionene i fylket.

Dette utvalg bør forsøke å finne frem til et alternativt opplegg som kan gi de svake distrikter i fylket tilbake et bedre transporttilbud.

De spørsmål som er reist angående Flekkefjordsbanen, må også tas inn i utvalgets arbeid.”

Følgende ble oppnevnt som medlemmer av utvalget:

1. Verkseier Leif Kongevold, Flekkefjordsregionen, formann.
2. Banksjef Olav Benestvedt, Lyngdalsregionen, varaformann.
3. Jordstyreassistent Magne Haraldstad, Mandalsregionen.
4. Overkonduktør Njål Eggen, Kristiansandsregionen.
5. Ordfører Kjell Svindland, Flekkefjord kommune.
6. Konsulent Oddvar Hodne, Norges Statsbaner, Kristiansand distrikt.
7. Regionsjef Arne Johansen, Linjegods, region Sørlandet.
8. Disponent Bjørn Midttun, Norges Rutebileierforbund, avd. Vest-Agder.
9. Fylkestrafikksjef Arne Sunde jr.

Konsulent Øistein Døvik fra NSB—Stavanger har også deltatt i utvalgets arbeid.

Siv.ing. Kjell Abildsnes i Fylkesplansekretariatet i Vest-Agder har vært utvalgets sekretær.

Utvalgets mandat lyder:

- a. Det er på det rene at flere distrikter i fylket er kommet dårlig ut med innføring av knutepunktsystemet for stykkgoods. Særlig gjelder dette de distrikter som fra før stod svakt og som har direkte kontakt med jernbanen. Utvalget skal vurdere og komme med forslag til mulige forbedringer i dagens system.
- b. I utkast til Samferdselsplan er Flekkefjordbanen foreslått nedlagt til fordel for et alternativt transportopplegg. Utvalget skal nærmere vurdere dette forslag med hensyn til hvilke konsekvenser det vil få for Flekkefjordsdistriktet. Utvalget skal også vurdere opprettholdelse av Flekkefjordbanen og beregne forbedringer og investeringer som i så fall er nødvendige. Utvalget skal fremme konkret forslag m.h.t. Flekkefjordbanens fremtid.
- c. Utvalget skal vurdere om det er mulig i tillegg til nåværende antall stopp på ekspress-togene å etablere stopp også i Vennesla.
- d. Utvalget skal vurdere utvidelse av lokaltog-tjenesten i fylket, spesielt for Kristiansandsregionen.

- e. Utvalget står ellers fritt til å ta opp de spørsmål det mener har betydning for jernbanetransporten i fylket."

1.2

VURDERING AV MANDATET.

Pkt. a.

Mandatet legger opp til en konkret vurdering av knutepunktsystemet for stykk gods. Noen generell behandling av knutepunktopplegg/Linjegods-system er det ikke forutsatt at utvalget skal foreta.

Pkt. b.

Utvalget mente tidlig at en kalkyle for alternativ opprustning av Flekkefjordsbanen var en viktig forutsetning for utvalgets arbeid på dette punkt. En slik kalkyle har det ikke vært mulig å få utført. Når utvalget likevel har lagt fram et forslag skyldes det at det virker lite sannsynlig at en slik beregning overhodet vil bli utført. I så fall er beslutningsgrunnlaget i dag like godt som det vil bli senere.

Pkt. d.

Lokaltogtjenesten i fylket har det vært vanskelig å vurdere. Det skyldes at den er så nært knyttet til rutebilopplegget i fylket. Utvalget har i dette spørsmål inntatt en avventende holdning i det dette bør tas opp i sammenheng med hele det kollektive persontransportopplegg. Dette arbeid er varslet i Samferdselsplanen.

Pkt. e.

Av andre spørsmål har utvalget drøftet stasjonsmønster ved jernbanen.

1.3

UTVALGETS ARBEID. VIDEREFØRING.

Utvalget har ikke ønsket å etablere seg som noen transportkommisjon for fylket. En har utredet de spørsmål en er pålagt så raskt som mulig. Dersom disse saker skal gis en mer oppfølgende behandling og utredning i fylket mener en fylkets samferdselsnemnd bør ha ansvar for det. En viser her til St.meld. 86 (75-76) om reformer i Samferdselssektoren. Fylkestrafikksjefen er den formelle sekretær for samferdselsnemnda. Utvalget finner det naturlig at fylkeskommunens plansekretariat bistår fylkestrafikksjefen i liknende utredningssaker.

Utvalget har ut fra dette avgitt sin innstilling i løpet av et kort år. Utvalget har hatt 7 møter, og en har gjennomført befarings av Flekkefjordsbanen.

Kapittel 2

SAMMENDRAG AV UTVALGETS FORSLAG

2.1

KAPITTEL 3: STASJONSMØNSTER VED JERNBANEN.

1. Det er i dette kapittel pekt på en del forhold vedrørende opplegg på stasjonene som en mener er viktige, det gjelder togstopp, åpningstid på stasjonene og muligheter for godsbetjening. Utvalget mener at det er viktig at NSB stadig vurderer bedre ordninger.

2. Utvalget har inndelt stasjonene i Vest-Agder i 3 grupper:

A. Hovedstasjoner med ekspedisjon av alle tjenester for gods og persontransport og en allsidig betjening. Dette er Kristiansand og Sira/Flekkefjord.

B. Regionstasjoner som

- skal være betjent
- bør ha stopp av alle tog
- skal være servicesentral for ekspedisjon av vognlastgods.
- bør ha Linjegods-ekspedisjon på stasjonen.

Dette er Vennesla, Marnardal, Snartemo og Storekvina.

C. Andre stasjoner er Nodeland, Audnedal, Sandvatn og Gyland.

3. Utvalget er bekymret for den sterke reduksjon i personale som har skjedd ved en del stasjoner. Målsettingen må være at trafikkgrunnlaget lokalt økes slik at regionstasjonene kan tilføres meningsfylt arbeid. Utvalget peker særlig på den betydning etablering av industrivirksomhet i tilknytning til jernbanen kan få.

4. Linjegods-ekspedisjonene for stykkgods bør bli på jernbanestasjonene. NSB og Linjegods anmodes om å følge dette opp når Linjegods skal overta eller opprette egne terminaler.

2.2

KAPITTEL 4. STOPP AV EKSPRESSTOG I VENNESLA.

Som spesiell sak har utvalget vurdert stopp av ekspresstog i Vennesla.

Utvalget vil anmode N.S.B. om på nytt å vurdere stopp, eventuelt signalstopp, av følgende tog i Vennesla:

- Tog fra Kristiansand kl. 07.55 til Oslo.
- Tog til Kristiansand kl. 22.10 fra Oslo.

Utvalget har beregnet antall reisende fra Vennesla pr. år. til ca. 5.000.

Som NSB's representant i utvalget ønsker ikke Hodne å ta standpunkt til konklusjonen.

2.3

KAPITTEL 5: LOKALTOGTJENESTEN.

1. Utvalget er enig med forslaget i Samferdselsplanen om at hele rutebilstrukturen og rute-mønsteret i Vest-Agder bør tas opp til vurdering. Både lokaltoget Marnardal — Kristiansand og eventuelt nytt tog Kristiansand — Vennesla må tas med i en slik utredning.

Utvalget finner det vanskelig å vurdere lokaltogetjenesten uavhengig av bussopplegget på veg og har derfor begrenset seg til en isolert vurdering av lokaltoget til Marnardal sammenlignet med et bussopplegg.

2. Utvalget kan ikke se at rutebiltransport idag er noe reelt alternativ til togforbindelsen Kristiansand — Marnardal. Uansett bruk av transportmiddel så krever transporten store tilskudd.

2.4

KAPITTEL 6: STYKKGODSOPPLEGGET.

1. Utvalget har som sin ene målsetting satt opp at godset i størst mulig grad skal framføres med jernbane. Etter den nye samferdselsloven vil framtidig bruk av jernbane i noen grad være avhengig av fylkets egen politikk.

Utvalget mener samferdselsmyndighetene må innta en restriktiv holdning når det gjelder å gi løyver og konsesjoner for godstransport på veg som konkurrerer med et tilfredsstillende transportopplegg på jernbanen.

Utvalget anbefaler at fylkeskommunen tar opp dette spørsmål på prinsipielt grunnlag slik at samferdselsnemnda kan gis mest mulig klare politiske retningslinjer.

2. Som sin andre målsetting har utvalget vurdert hvilke krav som bør stilles til transportstandarden i fylket.

Utvalgets målsetting med hensyn til tid er at gods innlevert Oslo/Stavanger den ene dagen maksimalt bør være hos kunden i Vest-Agder 2 dager etter. Framfor å korte inn transporttida ytterligere, bør en heller legge vekt på å skape et sikkert system med stor regularitet og få transportskader.

Utvalget mener at det fortsatt er behov for fraktsubsidier. En subsidiering bør etter utvalgets mening skje ut fra distriktpolitiske hensyn og ikke ut fra tidligere transportmessige fordeler.

3. Kristiansand stasjon med de mange direktevognforbindelser med jernbanen er nøkkelen i fylkets stykkgodsopplegg. En utvidelse av driftsopplegget over Kristiansand vil bedre transportopplegget for hele fylket. Utvalget mener at Kristiansand i tillegg til dagens relasjoner også bør få direktevognforbindelse med Hamar og Bodø.

4. Knutepunktforbindelsene over Flekkefjord forutsettes opprettholdt. Dersom godsmengdene skulle øke må det vurderes om Flekkefjord kan få daglig vognforbindelse med Stavanger.

5. Stykkgodstransporten mellom Kristiansand og Flekkefjord skjer i dag med bil. Utvalget foreslår at denne transport blir overført til jernbane.

6. Gods til Marnardal og Snartemo lokalt foreslås videresendt fra Kristiansand med konduktørvogn i ordinære godstog.

NSB og Linjegods blir bedt om å ta opp til avklaring de praktiske forhold i forbindelse med dette.

Hensikten med omleggingen skal være å korte inn transportida for godset samt å styrke stasjonene Marnardal og Snartemo.

7. Utvalget foreslår innsetting av lastbærere på relasjonene Oslo — Mandal, Oslo — Lyngdal og Oslo — Farsund. Utvalget går inn for at Kristiansand og Snartemo, på grunnlag av transporttid, transportkostnader og øvrige distriktsinteresser blir vurdert som omlastningsstasjoner i denne forbindelse.

Lastbærer er et containersystem som letter omlasting mellom bane og bil, og som gjør det mulig å opprette direkteforbindelse mellom flere og mindre steder.

8. Med sikte på å bedre transportstandarden mellom Mandal/Lyngdal/Farsund/Liknes og Egersund/Bryne/Sandnes foreslår et flertall (6 medlemmer) i utvalget opprettet en gjennomgående godsbilrute mellom Flekkefjord og Stavanger i regi av NSB's bilruter. Dette er en videreføring av den rute som NSB i dag har på strekningen Stavanger — Moi. I Vest-Agder er det slik rute mellom Flekkefjord og Kristiansand for å betjene underveis-stedene.

M i n d r e t a l l e t (3 medlemmer) går mot opprettelse av denne godsbilrute idet det mener at en slik rute vil bli en konkurrent til det opplegg som i dag eksisterer med jernbanen.

9. Utvalget foreslår at det framover utarbeides periodiske rapporter til fylkesutvalg/samferdselsnemnd om de saker som her er tatt opp. På denne måte vil en kunne få etablert et samarbeid mellom fylkeskommunen og de utøvende transportetater og selskapet.

2.5

KAPITTEL 7: FLEKKEFJORDSBANEN.

1. Utvalget har søkt å få utført kostnadsberegninger for alternativ opprustning av Flekkefjordsbanen. Dette har ikke vært mulig. Både NSB sentralt og Samferdselsdepartementet har vært avvisende under henvisning til den ventede innstilling fra det sentrale samferdselsplanutvalg. Utvalget beklager dette. Utvalget viser til bygningslovens § 17 a om fylkesplan der det heter at »sentrale statsorganer skal yte nødvendig bistand» idet en anbefaler fylkesutvalget om å følge opp saken med sikte på å få klarhet i hva det ligger i denne lovparagraf.

2. NSB — Stavanger har gitt en beskrivelse av banens standard og vurdert hvilke hovedarbeider som er nødvendig for utbygging til 18 tonn akseltrykk. Det er:

- ombygging av 2 fagverksbruer
- forsterkning av 6 mindre underganger
- parsellvis utbygging av planeringsbredder og ballasttykkelser (der disse elementer i linjekonstruksjonen ikke er utbygd tidligere)
- svilleregulering (til 60 cm svilleavstand)
- utskifting av resterende 30 kg skinner (ca. 1,5 km)
- ombygging av spor på Flekkefjord stasjon til 35 kg spormateriell og med pukkballast i hovedspor.

Utvalget mener det er svært viktig at en slik utbygging blir nærmere utredet og viser til pkt. 1 over.

3. Utvalget har presentert en del data vedrørende banens inntekter og økonomi. Disse viser at vurderinger som bare tar utgangspunkt i bedriftsøkonomiske beregninger har store svakheter. Utvalget peker på at om man tilsynelatende sparer utgifter ved å endre et bestående transportopplegg, kan det ved nærmere beregninger vise seg at disse kun påføres andre ledd i systemet.

Utvalgets sekretær har laget en skisse til samfunnsøkonomisk vurdering av banen. En har også forstått at det sentrale samferdselsplanutvalg arbeider med tilsvarende beregninger. Utvalget mener det er viktig at det arbeides videre med dette spørsmål.

4. Med bakgrunn i det materiale som har vært tilgjengelig fremmer utvalget følgende anbefaling:

Flertallet (5 medlemmer) mener at banen må opprettholdes i framtida. Flertallet legger vekt på den store betydning banen har hatt og har for distriktet og at et nær samstemmig distrikt ønsker banen opprettholdt.

Flertallet mener også at banen representerer en ressurs for framtida som en vanskelig i dag kan vurdere betydningen av.

Banen må opprettholdes både for person- og godstransport.

Primært bør banen opprustes til full standard på linje med hovedbanen. Sekundært anbefales opprustning til en lavere standard.

Et mindretall (2 medlemmer) tar ikke endelig standpunkt til banens framtid, men uttaler at

- en opprusting av banen er nødvendig og vil kreve store investeringer
- ved en eventuell nedlegging må distriktet gis kompensasjon
- det bør utføres beregninger for alternative opprustninger av banen.

Et annet mindretall (2 medlemmer) tar heller ikke standpunkt til banens framtid. Dette mindretall ønsker å avvende innstillingen fra det sentrale samferdselsplanutvalg som vil bli avgitt i 1977.

NSB's representant i utvalget finner det dessuten ikke riktig å gi uttrykk for sitt syn for NSB-etaten har behandlet samferdselsplanutvalgets innstilling.

Kapittel 3

STASJONSMØNSTER VED JERNBANEN

3.1

UTGANGSPUNKT.

I fylkesplanutvalgets vedtak om stasjonsmønster heter det:

„ Fylkesplanutvalget mener at utgangspunktet for planleggingen i Vest-Agder er at stasjonene på hovedtraseen (Sørlandsbanen)

Vennesla
 Kristiansand
 Nodeland
 Marnardal
 Audnedal
 Snartemo
 Sandvatn
 Storekvina
 Gyland
 Sira

skal være betjente stasjoner, enten ved egen betjening, eller eventuelt for enkelte av stasjonenes vedkommende, samordnet med noen av de øvrige stasjonene på strekningen”.

Dette kapittel forutsetter opprettholdelse av Flekkefjordsbanen.

3.2

OPPLYSNINGER OM STASJONENE.

I tabell 1 har en sammenfattet opplysninger om de enkelte stasjoner. Andre opplysninger om togstopp, trafikkstatistikk m.v. finnes i Samferdselsplanen.

Billetter m.v. til personreiser fåes kjøpt/bestilt på stasjonene i ekspedisjonstida. Ellers blir de reisende ekspedert av konduktøren. Billettbestilling vil også kunne skje over telefon.

Ekspedisjon av gods, vognlaster og stykkgoods må skje i ekspedisjonstida. Kunder som sokner til Audnedal stasjon må f. eks. henvende seg til Marnardal.

Innlevert stykkgoods vidertransporteres med bil

fra de stasjoner som ikke er ledd i knutepunkt-opplegget.

Mottatt stykkgoods leveres hos kunden, men kan også bli levert for henting på stasjonene.

I tillegg har stasjonene Vennesla, Nodeland, Breland, Marnardal, Snartemo, Storekvina og Gyland høytaleranlegg som betjenes fra Kristiansand. Toglederen i Kristiansand kan varsle om forsinkelser og gi andre nødvendige opplysninger.

Sira stasjon betjenes enten lokalt eller over Stavanger. Flekkefjord har bare lokal betjening.

Dette er en nyttig service og utvalget vil peke på betydningen av at den blir brukt og også utbygd til å omfatte Audnedal og Sandvatn.

3.3

VURDERING AV DAGENS SERVICE OG TRANSPORTOPPLEGG.

Persontransport.

Bortsett fra distriktet som sokner til Audnedal stasjon har alle distrikter stopp av ekspressstog. Med dette unntak mener en disse forhold er tilfredsstillende ivaretatt.

Når det gjelder billettekspedisjon som kan finne sted i togene og ved enkelte stasjoner mellom kl. 0700—1500/1730, mener en også dette forhold er tilfredsstillende løst for trafikkanterne.

Godstransport.

Utvalget vil understreke betydningen av at en kan opprettholde et lokalt kundeforhold. Det vil si at bedrifter o.a. kan ha kontakt med en stasjon i distriktet framfor å måtte henvende seg til f.eks. Kristiansand stasjon.

Det er fra brukerne pekt nettopp på dette forhold.

Forholdet til NSB gjelder ekspedisjon av vognlaster og ekspressgoods.

Tabell 1. Åpningstid og betjening.

Stasjon	Ansatt stasjons- personale sept. 1975	Ekspedisjonstid for billetter og gods	Venterom åpent
Vennesla	10	Man—fre 0800—1600	0700—1600
Kristiansand	143	Gods: Man—fre 0800—1600 Bill.: Man—lør 0900—1600 og fre. alle fjerntog.	0400—0200
Nodeland	a)		
Marnardal	2 b)	Man—fre 0700—1500	0700—1710 lør—søn fra 0723
Audnedal	c)	Ingen	0723—2146
Snartemo	3	Man—fre 0700—1730	0700—0033 lør—søn fra 0750
Sandvatn	d)	Ingen	0803—2122
Storekvina	1	Man—fre 0700—1530	0700—2117 lør—søn fra 0808
Gyland	1	Man—fre 0700—1530	0700—2109 lør—søn fra 0815
Sira	7	Man—fre 0430—0020	som ekspedisjonstid
Flekkefjord	8	Man—fre 0700—1600	som ekspedisjonstid pluss lørdag 0545—1400

a) Ubetjent, underlagt Kristiansand.

b) Betjeningen er siden september 1975 redusert til 1 ansatt.

c) Ubetjent, underlagt Marnardal.

d) Ubetjent, underlagt Storekvina.

Ekspedisjon av stykkgoods er det Linjegods som har ansvaret for. I løpet av 5 år vil Linjegods også bli forpliktet til å overta større terminaler. Hvilke jernbanestasjoner dette vil gjelde er usikkert. Utvalget mener det er viktig at stasjonene beholder sin funksjon som stykkgoods-terminaler.

Stasjonservice.

Med stasjonservice mener en service for de reisende og brukerne av selve stasjonen. Åpne venterom, høytalerservice og informasjon forøvrig er viktig for brukerne av jernbanen.

Selv om forholdene i dag kan synes tilfredsstillende for de fleste stasjoner så bør NSB stadig vurdere bedre serviceordninger.

3.4

UTVALGETS FORSLAG TIL STASJONS- MØNSTER.

Stasjonene er gruppert i 3 klasser etter funksjon.

A. Hovedstasjon.

B. Regionstasjon.

C. Andre stasjoner.

Inndelingen refererer seg til en målsetting fra utvalgets side. En er kommet til at en bør satse på enkelte stasjoner i fylket for at disse om mulig skal få funksjon som betjente transportsentraler. Derfor har en foreslått enkelte stasjoner som regionstasjoner. Utvalget er klar over at ikke alle disse stasjonene idag har en slik regionfunk-

sjon. Men en mener det er viktig framover å ha en slik målsetting å arbeide ut fra. En går også ut fra at NSB etter hvert vil kunne vurdere tiltak for å styrke regionstasjonene.

A. Hovedstasjoner

Dette er stasjoner med

- allsidig betjening
- ekspedisjon av alle tjenester for gods og persontransport.

Med dagens jernbanenett har Kristiansand og Sira/Flekkefjord i fellesskap denne funksjon.

Utvalget mener at det bør være 2 stasjoner i fylket med slik hovedfunksjon, Kristiansand stasjon og en i Flekkefjordsregionen. Dersom Flekkefjordbanen blir opprustet bør Flekkefjord stasjon ha denne funksjon. Dersom banen beholder sin nåværende standard må funksjonen som i dag deles mellom Flekkefjord som har stykkgoods og Sira som har person- og vognlaster. Den framtidige transportutvikling må avgjøre om det fortsatt bør være Sira eller om andre stasjoner kommer inn i bildet.

B. Regionstasjoner.

Dette er stasjoner som skal yte lokal service til et større distrikt. En slik stasjon må ha følgende funksjoner:

- stasjonen må være betjent
- alle tog bør stoppe på stasjonene
- servicesentral for ekspedisjon av vognlaster
- Linjegods bør ha ekspedisjon på stasjonen.

Stasjonene Vennesla, Marnardal, Snartemo og Storekvina kommer i denne gruppe.

Nattoget stopper ikke på Storekvina og Marnardal, men bortsett fra dette oppfyller stasjonene generelt funksjonskravene. Stopp av ekspressstogene i Vennesla er tatt opp som egen sak.

Utvalget vil likevel uttrykke bekymring for stasjonenes betjening. På Marnardal og Storekvina er det nå bare ansatt 1 person. En vil reise tvil om dette er tilstrekkelig og om dette ikke bare vil føre til overføring av tjenester til Kristiansand med den følge at betjeningen der må økes.

Det bør på disse steder særlig legges vekt på etablering av virksomheter i tilknytning til jern-

banen slik at trafikkgrunnet lokalt kan styrkes.

C. Andre stasjoner

Dette er mer lokale stasjoner som skal opprettholdes.

- stasjonen bør være betjent. Dersom den ikke er betjent skal den underlegges en stasjon av type A eller B slik at den kan betjenes etter behov.
- alle tog unntatt ekspress- og nattogene bør stoppe. Unntak kan være stasjoner hvor alternative transporttilbud er stort, i dag bare Nodeland.
- venterom skal være åpent og høytaleranlegg skal varsle om togtider, forsinkelser m.v.
- ekspedisjon av billetter skjer normalt i toget
- vognlaster ekspederes på henvendelse til regionstasjonen
- stykkgoods ekspederes ikke

Slike stasjoner er Nodeland, Audnedal, Sandvatn og Gyland.

Disse stasjoner har alle nevnte funksjoner i dag. Gyland har også stopp av ekspressstogene. Dette stopp bør opprettholdes av hensyn til Sirdal og de spesielle topografiske forhold i denne del av fylket som gjør kommunikasjonene til en annen stasjon vanskelig.

3.5.

UTVALGETS KONKLUSJON.

1. Utvalget har ikke registrert vesentlige behov som i dag ikke kan bli dekket av den service NSB har på stasjonene og i togene.

2. Utvalget er bekymret for den sterke reduksjon i personale som har skjedd ved en del stasjoner. Målsettingen må være at trafikkgrunnet lokalt økes slik at regionstasjonene kan tilføres meningsfylt arbeid. Utvalget peker særlig på den betydning etablering av industrivirksomhet i tilknytning til jernbanen kan få.

3. Linjagodsekspedisjonene for stykkgoods bør bli på jernbanestasjonene. NSB og Linjegods anmodes om å få følge opp dette når Linjegods skal overta/opprette egne terminaler.

Kapittel 4

STOPP AV EKSPRESSTOG I VENNESLA

4.1

STATISTIKK

Antall reisende fra Vennesla kommune.

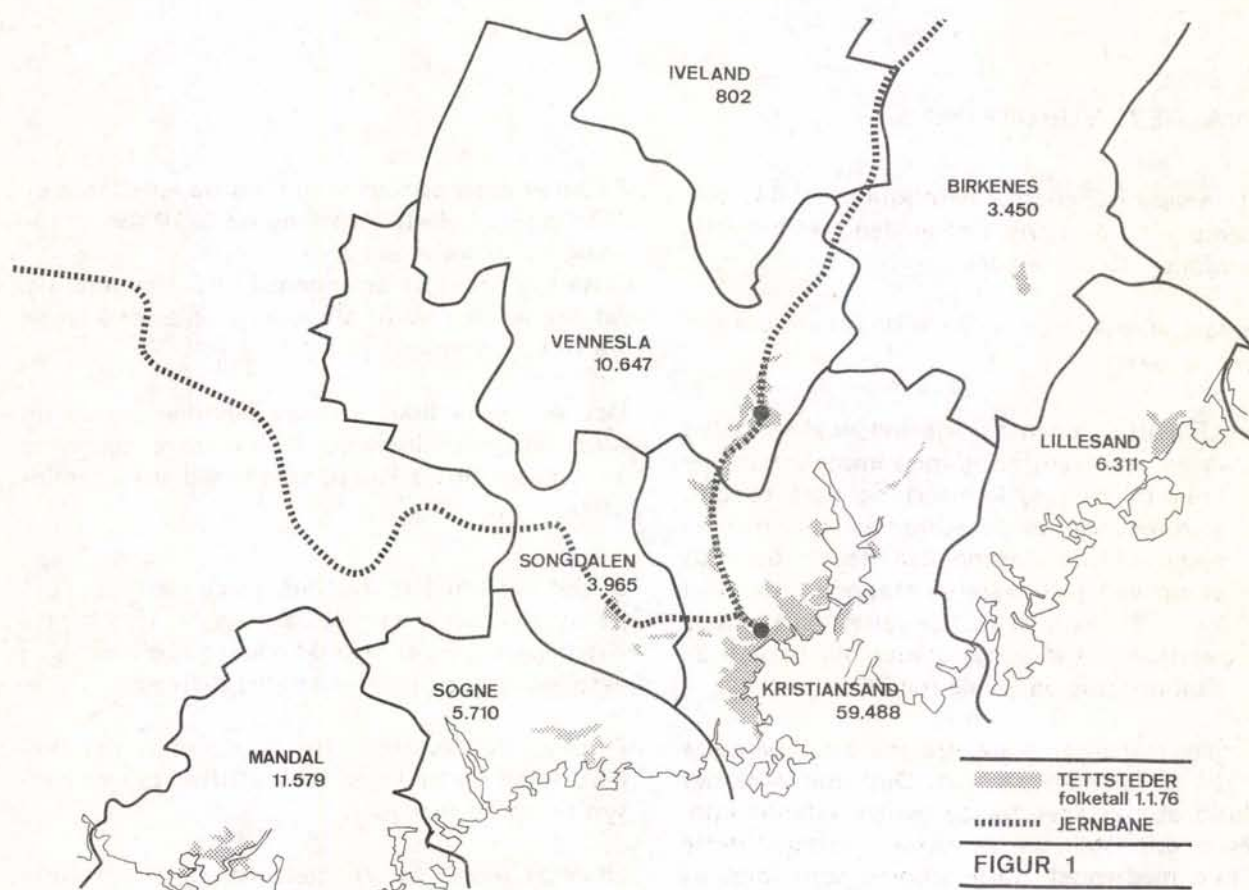
Det fins statistikk over antall solgte billetter ved Vennesla stasjon, men i denne sammenheng er det antall reisende fra Vennesla kommune til Oslo som har interesse. Noen statistikk over dette finnes ikke.

Det antas at nærområdet fra Kristiansand stasjon strekker seg fra Mandal i vest til Lillesand i  st. Av et folketall i dette område på ca. 100.000 har Vennesla ca. 10.500 eller vel 10%.

Det totale antall reisende Oslo-Kristiansand var ca. 80.000 både i 1974 og 1975. På grunn av sin store handel og næringsliv må en anta at Kristiansand har forholdsmessig flere reiser enn de øvrige distrikter.

Et anslag for antall reisende Vennesla-Oslo pr.  r vil ligge på vel 5.000.

Figur 1 viser avstandsforholdene, nærområdet for Kristiansand stasjon og folketall i kommunen 1.1.1976.



Reisetid.

I tabell 2 nedenfor er satt opp reisetid fra/til Vennesla med tog. Tabellen viser at forskjell i reisetid mellom forholdene i dag og et eventuelt togstopp i Vennesla vil være vel en time.

For de antatt vel 5.000 reisende representerer altså økt reisetid et samlet t i d s t a p på nærmere 6.000 timer i året. De øvrige 75.000 reisende tjener ca. 5 min. hver

på ikke å stoppe i Vennesla. Det vil si en t i d s g e v i n s t på vel 6.000 timer.

Det bemerkes at en del reiser selvsagt skjer med de tog som stopper i Vennesla, kfr. tabellen foran. Tidstapet beregnet over er derfor lavere enn angitt. Men en del av de øvrige 75.000 reiser skjer også med tog som stopper i Vennesla, dette reduserer igjen tidsgevinsten. Begge tall er derfor for høye.

Tabell 2: Forskjell i reisetid.

Tog avg./ank. Kristiansand	Togpassering Vennesla	Buss avg./ank. Vennesla	Forskjell i reisetid
avg. 0755 a)	0807	avg. 0705	62 min.
» 1240	1254 b)	» 1140	74 »
» 1700	1712	» 1605	67 »
ank. 1350	1333	ank. 1440	67 »
» 1550 a)	1534 b)	» 1640	66 »
» 2210 a)	2156	» 2300	64 »

a) Tog som starter/ender i Kristiansand. Tog med ankomst 2210 korresponderer med tog fra Kristiansand til Sira.

b) Toget stopper i Vennesla. Daghurtigtog.

4.2

UTVALGETS VURDERING

1. Vennesla har en stor befolkning, 10.647 innbyggere pr. 1.1. 1976. Det er den tredje største kommunen i Vest - Agder.

Utvalget er enig med NSB når de uttaler om ekspressstogene:

„Forutsetningen for kjøring av ekspressstog er en rask fremføring for å imøtekomme de krav til service, komfort og kort reisetid som forlanges av det store flertall av de reisende. Ekspressstogene kan derfor bare gis stopp ved trafikksterke stasjoner for at vi kan tilby kortest mulige reisetider på disse relasjoner. De øvrige steder blir betjent av daghurtigtog og lokale tog.”

Utvalget mener at Vennesla må bli å betrakte som en trafikksterk stasjon. Det viser også det forhold at tidstapet for de øvrige reisende oppveies av gevinsten for Vennesla — reiser. I dette er ikke medregnet trafikkøkning som følge av stopp i Vennesla.

2. Det er ekspressstogene til Oslo fra Kristiansand 0755 og fra Oslo til Kristiansand 2210 som er de viktigste for Venneslareiser.

Disse tog har start og endemål i Kristiansand, og det burde ikke by på alvorlige problemer å legge inn stopp i Vennesla.

Det er viktig ikke å endre togtider i tide og utide. Stopp av disse tog vil bare kreve regulering av togtider til/fra Kristiansand med sirka 5 minutter.

3. Det har tidligere fra NSB's side vært lagt vekt på at Vennesla stasjon bare ligger 15 km. fra Kristiansand, og at man ikke kan ha to stopp ved ekspressstogene innenfor så kort avstand.

Utvalget har forståelse for argumentet. Men skal NSB tjene sin funksjon må bedriften ta mer hensyn til trafikkmengden.

Utvalget mener at Vennesla har så stor trafikkmengde at dette alene betinger stopp.

4. På relasjonen Kristiansand — Oslo er konkurransen mellom fly og jernbane stor.

Det er prisfaktoren som taler i favør av jernbane. Mens tidsfaktoren taler i favør av fly.

I tabell 4 har en satt opp reisetid med tog og fly til Oslo fra Vennesla morgen og fra Oslo om kvelden med og uten togstopp i Vennesla.

Disse beregninger gjelder bruk av offentlige transportmidler. Hvis man benytter egen bil vil både reisetid med fly og tog fra Kristiansand bli kortere. For fly vil det dreie seg om bortimot en time og med tog fra Kristiansand sirka 30 minutter kortere reisetid.

I dag er forskjell i reisetid mellom tog og fly fra Vennesla ca. 3 timer basert på offentlige transportmidler.

Med togstopp i Vennesla vil forskjellen i reisetid til Oslo bli 2 timer og fra Oslo 1 time 30 minutter.

Utvalget har grunn til å tro at reisende fra Vennesla i så fall vil benytte tog i større utstrekning enn i dag.

4.3

UTVALGETS KONKLUSJON.

Utvalget vil anmode NSB om på nytt å vurdere stopp, eventuelt signalstopp av togene, fra Kristiansand 0755 og til Kristiansand 2210, i Vennesla.

En kan ikke se at stopp av disse tog vil innvirke på togopplegget i og med at det er i start/ende punkt av reisen.

Utvalget viser til sine statistikkberegninger som viser over 5.000 reisende pr. år fra Vennesla kommune.

Som NSB's representant i utvalget ønsker ikke Hodne å ta standpunkt til konklusjonen.

Tabell 3. Relasjonen Kristiansand — Oslo.

År	Reisende		% jernb.	Pris kr.		Pris jernbane i % av flypris
	jernbane	fly		jernb.	fly	
1970	57.000	80.000	42	83	125	66
1972	55.000	100.651	35	96	137	70
1974	80.000	96.229	45	105	187	56
1975	79.000	122.569	40	112	205	55

Tabell 4. Reisetid Vennesla — Oslo.

		Avg. Vennesla	Ank. Oslo	Reisetid
Fly Kjevik	0750	0605	0850	2 t. 45 min.
Tog Kr.sand	0755	0705	1255	5 t. 50 min.
Tog Vennesla	0807	0807	1255	4 t. 48 min.
		Avg. Oslo	Ank. Vennesla	Reisetid
Fly Kjevik	2225	2045	2400	3 t. 15 min.
Tog Kr.sand	2210	1710	2300	5 t. 50 min.
Tog Vennesla	2156	1710	2156	4 t. 46 min.

Kapittel 5

LOKALTOGTJENESTEN

5.1 UTGANGSPUNKT.

Det er fylkes- og landsdelssenteret Kristiansand som er utgangspunkt for lokaltrafikken med jernbanen. Hensikten er å opprettholde og bedre kontakten for distriktene med arbeidsmarked og skoletilbud i Kristiansand.

Den konsentrasjon av funksjoner som har skjedd til Kristiansand forutsetter derfor et godt kommunikasjonsopplegg til distriktene. Det vil være galt å vurdere et slikt opplegg isolert økonomisk.

Lokaltogtjenesten ved Flekkefjordsbanen er tatt opp i kapittel 7.

5.2 LOKALTOG KRISTIANSAND — MARNARDAL.

Trafikk

Ruteopplegg og antall reisende i 1975 er sammenfattet i tabell 5 under:

Tabell 5: Lokaltog Kristiansand-Marnardal.

Togavgang/ankomst				Antall reisende pr. dag mandag-torsdag 1975		
Fra Kr.sand	Til Marnard.	Fra Marnard.	Til Kr.sand	Fra/til Kr.sand	Til/fra Marnard.	Totalt antall reisende i tog.
0510	0545	0530	0630	20	12	Tomtog 23
0633	0710	0723	0805	2	3	4
1415	1500	1515	1555	28	15	31
1625	1710	1710	1750	11	2	12
				8	4	8
				18	3	22
				3	2	4
Sum pr. dag				90	41	104

Det framgår at det totale antall reisende pr. virkedag var 104 personer i 1975. 39% av disse reiste hele strekningen Kristiansand — Marnardal. Det framgår ikke av tabellen hvor mange reiser som foregår til andre stoppesteder i Marnardal kommune. En stikktelling i togene januar/februar 1975 indikerer likevel at ca. 70% av reisene er til/fra Marnardal kommune.

Trafikknedgangen fra 1973 til 1975 var 15%.

Dersom en antar samme trafikk gjennom hele året blir det ca. 25.000 reiser på årsbasis.

Vurdering av togets kostnader.

I NOU 21/1975 om „Støtteordninger i norsk samferdsel” er utgiftene til toget beregnet til 0.6 mill. kroner for 1973. Inntektene er oppgitt til 0.1 mill. kroner. Det knytter seg en rekke usikkerheter til beregningen.

Tilsvarende utgifter i forbindelse med et alternativt buss-opplegg vil kunne beregnes. Tabell 6 under viser et overslag på 462.000 kroner.

Tabell 6: Bussrute Marnardal — Kristiansand. Kostnader.

Personalkostnader: 12 timer a 360 dager a kr. 32,— pr. time	kr. 140.000,—
Driftskostnader: Forutsetter 8 enkeltturer pr. dag. Antatt avstand 50 km. Kostnad kr. 1,62 pr. km	» 230.000,—
Avskrivning: Forutsetter behov for 1 buss	» 50.000,—
Felleskostnader: 10% av kr. 420.000,—	» 42.000,—
Sum	kr. 462.000,—

1) Avstanden på 50 km er usikker da det ikke er helt klart hvilken trase en alternativ buss bør få.

En bussrute vil få betydelig lenger reisetid enn toget, trolig 70—80 minutter mot togets 45—50 minutter.

Overslaget tyder på at det også er lite å vinne økonomisk med å erstatte nåværende lokaltog med bussrute. Bussruten vil bli et langt dårligere tilbud. I begge tilfeller vil det være nødvendig med store offentlige tilskudd.

Togets betydning for distriktet.

Av arbeidstakerne i Marnardal er vel 20% pendlere. Mesteparten pendler til Mandal. Men endel pendler også til Kristiansand, og disse benytter vel i stor grad toget.

Elever fra Marnardal sokner til de videregående skoler i Mandal. Kristiansand er aktuell for elever som ønsker linjer som ikke finnes i Mandal.

5.3

LOKALTOG KRISTIANSAND — VENNESLA (GROVANE)

På samme måte som for lokaltog til Marnardal er saken vanskelig å vurdere isolert.

Jernbanen bør være et aktuelt alternativ for lokaltrafikken i Vennesla idet en stor del av utbyggingen framover vil skje i tilknytning til jernbanen.

Det lokale utvalg i Kristiansandsregionen har ikke lagt fram noe materiale på dette området. Før dette er gjort har dette utvalg vanskelig for å vurdere saken.

Utvalgets konklusjon er derfor at spørsmålet får utstå til man skal drøfte hele det kollektive transportopplegg i fylket.

5.4

UTVALGETS KONKLUSJON

1. Utvalget er enig med forslaget i Samferdselsplanen om at hele rutebilstrukturen og rute-mønsteret i Vest-Agder bør tas opp til vurdering og planlegging.

Både lokaltog til Marnardal og eventuelt lokaltog til Vennesla må behandles i denne sammenheng.

2. Lokaltog til Marnardal må sees som en del av det regionale transportmønster i fylket. Dette utvalg mener at det fortsatt bør være et kollektivt transporttilbud på denne strekning.

Det er ikke noen løsning idag å erstatte lokaltog med buss.

Utvalgets medlem Midttun, er enig i dette, men vil i denne sammenheng bemerke følgende:

- Det er en svært kostbar transport for samfunnet som her utføres. Dersom stasjonen gjennom NSB fortsatt vil bekoste denne, kan det kanskje forsvares fra fylkets side. Men dersom dette vil gå ut over andre transporter i fylket, er det nødvendig å se om denne transport kan gjøres billigere.

- b. Det kjøres også i dag kombinert bussrute 4 ganger i uka Høye — Kristiansand med minimal trafikk.

I det arbeid som er forutsatt i pkt. 1 ovenfor må det vurderes et samordnet opplegg med de tilstøtende distrikter.

Et alternativ er å opprette en hyppigere bussforbindelse gjennom Finland til Kristiansand. Om den skal ta sitt utgangspunkt i Mandalen eller andre steder må vurderes. De trafikksvake distrikter langs jernbanen

på strekningen Øyslebø — Breland kan betjenes med en etterspørselstyrt drosjerute til Nodeland i korrespondanse med buss til Kristiansand.

- c. Det framgår at det finnes alternativer til nevnte lokaltog. Disse alternativer vil ha en dårligere transportstandard særlig m.h.t. reisetid. Spørsmålet blir derfor hvor store tilskudd samfunnet er villig til å bruke for å opprettholde et transporttilbud av denne type.

Kapittel 6

STYKKGODSOPPLEGGET

6.1

UTVALGETS FORUTSETNINGER

Som det framgår av Samferdselsplanen side 47 er knutepunktsystemet godkjent av Stortinget. Linjegods er også pålagt å utføre transportene på den for firmaet mest lønnsomme måte. Linjegods kan pålegges visse ordninger, men skal isåfall ha vederlag for de merutgifter dette medfører.

I denne forbindelse refereres § 2 i Hovedavtalen for Linjegods som er vedtatt av Stortinget.

„Målsettingen er gjennom Linjegods A/S å utvikle en konkurransedyktig transportvirksomhet som på forretningsmessig grunnlag skal tilføre de deltakende selskaper størst mulig markedsandel. Samarbeidet tar sikte på å etablere et landsomfattende transporttilbud ved bruk av jernbane og rutebil samt lokalruteskip i de områder der det er aktuelt.

Innenfor den økonomiske ramme myndighetene setter skal det legges vekt på å gi et best mulig transporttilbud også for de distrikter som har et dårlig trafikkgrunnlag.

I transportopplegget skal man tilstrebe at transportene utføres av det transportmiddel som gir de laveste samfunnsøkonomiske kostnader, hensyn tatt til transportkvaliteten. Innen denne ramme må det være en forholdsvis vid adgang til å benytte den transportform som kan sikre at partene beholder transportene.”

Dette utvalg har med bakgrunn i det mandat som fylkesutvalget har gitt, ikke sett det som sin oppgave å vurdere knutepunktopplegg/linjegodssystem. Dette spørsmål er derfor ikke behandlet.

Utvalget har søkt å komme fram til et bedre transportopplegg innenfor de forutsetninger som er referert over.

Utvalget vil gi uttrykk for at knutepunktopplegget ikke har falt heldig ut for alle distrikter,

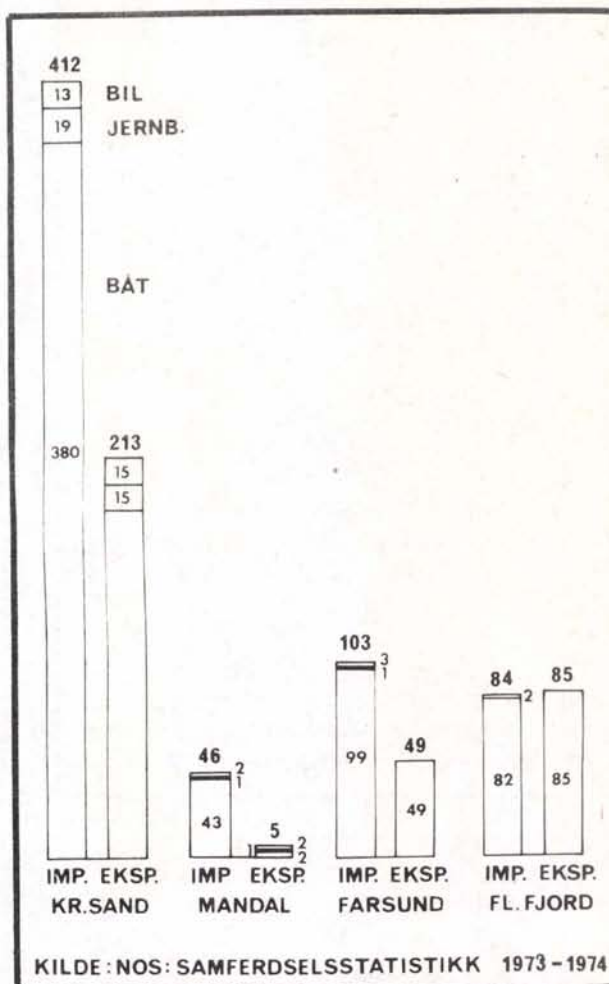
dette gjelder mellom annet deler av Vest-Agder. Spesielt for disse områder må det arbeides med forbedringer i et samarbeid mellom fylket og Linjegods A/S.

6.2

DE TOTALE GODSTRANSPORTER

Nedenfor er gjengitt noe statistikk for å vise den betydning linjegods og stykkgodsopplegget har i det totale transportbildet.

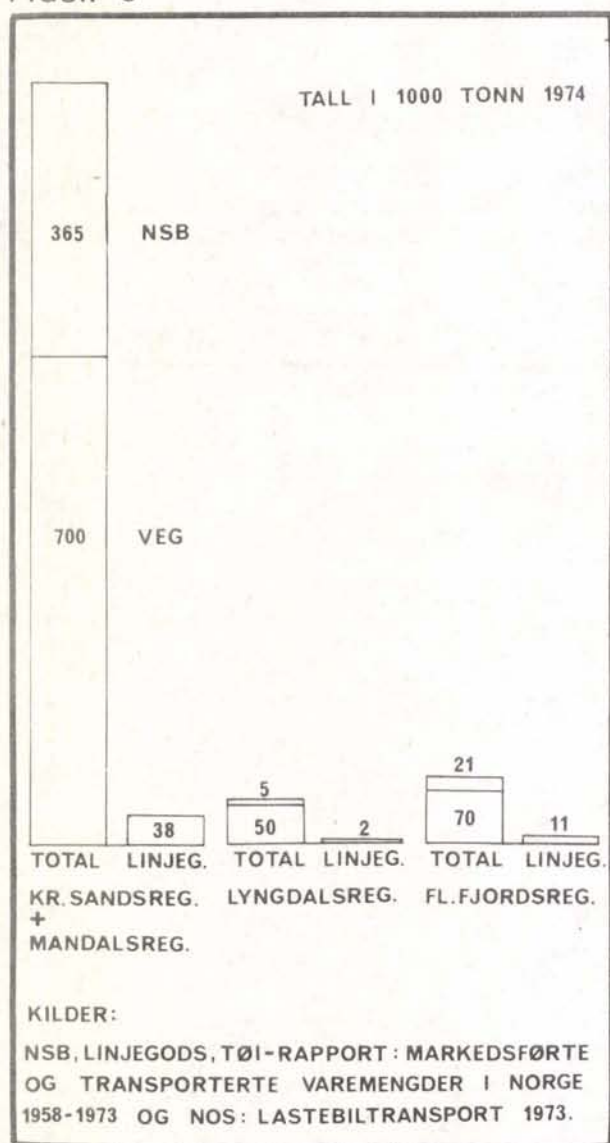
FIGUR 2 VARETRANSPORT 1973. 1000 TONN.



Figur 2 viser varetransporten 1973 mellom de enkelte regioner i fylket og utlandet. Den totale eksport/import var dette år sirka 1 million tonn gods. Av dette ble over 92% transportert med skip. Bil og jernbane har omtrent lik andel med sirka 4% hver.

Omfanget av stykkgodstransporten i Linjegods regi i den innenlandske transport til/fra Vest-Agder framgår av figur 3. Linjegods hadde i 1974 ansvar for 4% av de totale innenlandske transporter på veg/jernbane.

FIGUR 3



6.3

TRANSPORTUTVIKLING FOR LINJEGODS.

Linjegods — region Sørlandet, omfatter Aust og Vest-Agder samt Moi. Tabell 7 viser transportutviklingen i Vest-Agder 1973-1975.

Tabell 7: Stykkgoods.

1000 tonn fraktberegningsvekt.

	Sendt	Mottatt	Omlastet	Sum
1973				
Kristiansand	11,8	15,2	11,4	38,4
Snartemo ¹⁾	1,4	0,7	—	2,1
Flekkefjord	2,7	6,5	—	9,2
Sum	15,9	22,4	11,4	49,7
1974				
Kristiansand	12,8	17,2	8,3	38,3
Snartemo ¹⁾	1,3	0,9	—	2,2
Flekkefjord	3,9	3,9	3,2	11,0
Sum	18,0	22,0	11,5	51,5
1975				
Kristiansand	17,9	19,0	8,3	45,2
Snartemo ¹⁾	0,8	0,9	—	1,7
Flekkefjord	3,0	3,9	3,0	9,9
Sum	21,7	23,8	11,3	56,8

1) I sendt tonnasje er inkludert omlastet gods til/fra Farsund og Lyngdal.

Omlastet gods er gods som blir distribuert fra Flekkefjord og Kristiansand til andre steder i Vest-Agder. Totalt mottatt stykkgoods til Vest-Agder er summen av mottatt og omlastet gods.

I denne perioden har økningen over Kristiansand vært 18%, Flekkefjord 8% mens Snartemo har nedgang i godsmengder. Dette skyldes ikke at distriktet har mindre godsmengder, men at godset framføres på annen måte.

Ifølge intensjonen bak Linjegods skulle selskapet også drive med utenlandstrafikk. For region Sørlandet har dette bidratt vesentlig til å styrke bedriftens stilling i landsdelen ved å kunne tilby såvel den lokale industri som den lille bruker et vidt spekter av transport tjenester. Økningen i godsmengden for sendt trafikk til utlandet har vært 162% fra 1973 til 1975.

Total økning av sendt tonnasje i region Sørlandet har vært sirka 91% fra 1973 til 1975. Totalt sendt tonnasje i 1975 utgjorde 41.040 tonn, hvorav 10.553 tonn var til utlandet.

Stykkgodset til utlandet har en noe annen struktur enn innenlands stykkgoods. Det utgjøres vesentlig av større forsendelser. I denne forbindelse bør nevnes at også NSB har stykkgodstransport på utlandet slik at NSB og Linjegods på dette område er konkurrenter. NSB's stykkgodstransporter på utlandet utgjorde i 1975 noe under 1000 tonn.

Tabell 8 under viser bruken av jernbanestasjonene mellom Kristiansand og Flekkefjord til nødvendig terminaltjeneste for sendt og mottatt gods.

Godsgrunnlaget for de 5 jernbanestasjonene er med unntak for Sira meget lite. Totalt behandlet stykkgoods er minimalt, og det viser også tilbakegang for alle unntatt Sira fra 1974 til 1975. Disse små godsmengdene gir ikke grunnlag for forsvarlige økonomiske trafikkopplegg.

Stasjonene betjenes i dag av samtrafikerende bilruter. Noen selskaper beholder hele fraktinntekten minus ekspedisjonsgebyr på sine strekninger, andre har en tonnprisavtale med Linjegods. Bilrutene står ansvarlig for det økonomiske resultat.

Sannsynligvis sendes og mottas det mer gods til disse stasjoner, men dette blir ikke registrert ettersom det blir levert direkte til brukerne fra bilrutene. Dette er dessuten et langt bedre transporttilbud enn om godset må hentes og leveres på stasjonen. Stasjonen tjener nærmest som reservested for henting og levering av varer til brukere som ikke nås direkte med bilruten.

Tabell 8: Egentraffikk. Tonn fraktberegningsvekt.

Stasjon	1974			1975		
	sendt	mottatt	ialt	sendt	mottatt	ialt
Marnardal	4	31	35	4	14	18
Snartemo	43	142	185	52	99	151
Storekvina	29	130	159	9	22	31
Gyland	5	55	60	2	40	42
Sira	675	225	900	712	237	949

Fraktinntekter for rutebilselskapene.

Totalt utbetalte Linjegods i 1975 1,7 mill. kr. til rutebilselskapene i Vest-Agder. Tilsvarende tall for 1974 var 1,2 mill. kr. Av de totale inntekter som rutebilselskapene har av godstransport utgjorde transport for Linjegods 18% i 1974.

Tabell 9: Linjegods utbetaling til rutebilselskapene. 1.000 kr.

Selskap	1974	1975
Sørlandsruta	795	1.178
De sammensluttede Bilruter	153	135
Kvina Bilruter	104	114
Sirdal og Gyland Bilruter	32	49
Flekkefjord Bilruter	3	4
Torridalens Bilruter	98	108
Lillesand og Topdalens Bilruter	3	6
Agder Bilruter	44	67
Sum	1.232	1.661

6.4

DAGENS TRANSPORTOPPLEGG.

Transport til/fra fylket — knutepunktopplegg.

Linjegods driftsopplegg er basert på et knutepunktsystem med fast oppsatte direktegående jernbanevogner på trafikksterke relasjoner. Følgende vogner går fra og til Vest-Agder:

Fra Kristiansand
til Alnabru, Oslo V, Drammen, Stavanger,
Trondheim og Bergen.



Til Kristiansand
fra Oslo V, Oslo Ø, Grefsen, Alnabru,
Lillestrøm, Drammen, Fredrikstad, Trond-
heim, Bergen, Skien, Moi, Egersund/Bryne,
Sandnes, Stavanger.

Fra Snartemo
til Alnabru.

Til Snartemo
fra Olso V.

Fra Flekkefjord
til Oslo v/Alnabru, Drammen, Stavanger.

Til Flekkefjord
fra Olso V, Stavanger.

Dette er som nevnt f a s t o p p s a t t e vogner.
Dersom det er mye gods til/fra enkelte stasjoner
så settes det opp ekstravogn.

På grunn av streiken på Alnabru har det i de
siste måneder (fra april 1976) ikke gått vogn
fra Snartemo og fra Flekkefjord til Alnabru.

I tillegg til de opplistede jernbanerelasjoner så
kjøres ordinær godsrute mellom Kristiansand
og Vestfoldbyene. Dertil kjøres partilastbiler
etter behov mellom Kristiansand og Stavanger
samt Kristiansand og Oslo. Partilastbilene er
ikke tilgjengelige for allmenheten, de kjører
stort sett direkte fra bedrift til bedrift.

Gods til/fra utlandet i Linjegods regi tran-
sporteres med godsbil over Kristiansand havn
til Danmark/kontinentet og langs E-18 østover
til Sverige.

Distribusjon i fylket av gods østfra (Oslo)

I sammenstillingen under har en redegjort for
distribusjon av gods som kommer østfra.

Sted	Distribusjonsmåte/tid
Kristiansandsregionen	Godset kjøres ut direkte fra Kr.sand stasjon. Gods innlevert Oslo en dag er hos kunden dagen etter.
Åseral, Eiken	Godset distribueres av Agder Bilruter fra Kristiansand. Området har Oslogods kl. 12.00—17.00 dagen etter dersom det er sortert i Kristiansand. Det er sorteringskapasiteten i Kristiansand som avgjør om disse områder får godset dagen etter innlevering i Oslo, eller om de må vente 1 døgn ekstra.
Mandalsdistriktet	Gods til Mandal sorteres samlet i Oslo og lastes direkte på bil fra jernbanevogn i Kristiansand. Gods innlevert Oslo den ene dagen er i Mandal formiddagen dagen etter.
Marnardal	Godset kommer over Kristiansand og Mandal. Det omlastes begge steder. Transporttida er som regel 1 døgn mer enn tilsvarende forsendelse til Mandal.
Farsund, Lyngdal	Oslo V gods kommer i direktevogn over Snartemo og er hos kunden middagstid dagen etter innlevering. Det øvrige gods kommer over Kristiansand i flere vogner og må sorteres. Gods som er sortert i Kristiansand før kl. 15.00 ankommer Farsund neste dag kl. 10.00.
Snartemo	Oslo V gods ankommer Snartemo direkte. Øvrige gods kommer med bil fra Kristiansand, som regel dagen etter.
Flekkefjord	Oslo V og Stavangergods ankommer direkte. Øvrige gods fra øst kommer med bil etter omlasting i Kristiansand dagen etter og blir utlevert til kunden 2 dager etter innlevering.
Kvinesdal	Gods går over Flekkefjord og Kr.sand. Gods over Flekkefjord er i Liknes kl. 14.00 og gods over Kristiansand i Liknes kl. 0900 2 dager etter innlevering i Oslo. Gods til Kvinlog må omlastes i Liknes.

Sirdal

Gods ankommer over Flekkefjord og Stavanger. Tonstad har direkte buss med begge steder. Godset er i Tonstad tidligst ettermiddagen dagen etter innlevering Oslo.

Gods fra vest

Trafikkavviklingen fra Stavanger til Vest-Agder går over Flekkefjord og Kristiansand etter samme prinsipp som Oslo-gods.

Men når det gjelder trafikkavviklingen til/fra steder mellom Kristiansand/Flekkefjord og til/fra steder mellom Flekkefjord/Stavanger, er denne svært utilfredsstillende.

Et avskrekkende eksempel kan være en forsendelse fra Liknes til Bryne. Denne vil bli transportert vekselvis med bil og bane og kreve ikke mindre enn 3 terminalbehandlinger (i Flekkefjord, Moi og Egersund). I tillegg kommer behandling på sender og mottagersted. Transporttia kan da enkelte ruter ikke transporteres daglig, ligge på nærmere 1 uke.

Hensynet til bruk av lokale terminaler er nok her tilgodesett, likeledes både bilruter innen sitt eget konsesjonsområde og jernbane. Tilsidesatt er bare transportbrukeren som opplever en lenger transporttid på den korte strekning mellom Liknes og Bryne enn det byes ham til Trondheim eller for den saks skyld til København eller Stockholm.

Normalt vil en forsendelse mellom områdene Mandal/Lyngdal/Farsund/Liknes i Vest-Agder og Egersund/Bryne/Sandnes i Rogaland ta fra 3 til 5 døgn og kreve 2-3 omlastninger i tillegg til terminalbehandling på sender og mottakersted.

Godsmengden på disse relasjoner er ikke stor sammenlignet med hovedrelasjonene. De er likevel av en slik størrelse at det bør kunne tilbys et brukbart transportopplegg.

Frakter

I tabell 10 har en satt opp frakter pr. 1.6.76 til de ulike områder i Vest-Agder fra Oslo.

Tabell 10:

Gods fra Oslo til	Frakt (kr. for 100 kg)
Kristiansand utkjøringsområde	45
Åseral, Eiken, Audnedal, Bjelland, Laudal	62-68
Mandal, Lindesnes	64
Marnardal	62
Farsund, Lyngdal	67-70
Snartemo	62
Flekkefjord	51
Kvinesdal	68
Sirdal	70

6.5

MALSETTING

Målsetting om bruk av transportmiddel

Utvalget mener at godset i størst mulig grad skal framføres med jernbane. Jernbane bør brukes der dette ikke medfører stor forskjell i transporttid og transportkostnader sammenlignet med et opplegg på veg.

Utvalget ønsker å bedre jernbanens stilling og foreslår i denne sammenheng at fylkets samferdselsnemnd i framtida legger opp til en restriktiv praktisering av den nye samferdselsloven.

Målsetting om transportstandard.

I utgangspunkt burde alle områder i fylket ha samme transporttilbud. Dette er ikke mulig. Et transportopplegg må nødvendigvis være best utbygd i områder med store transportmengder. Utvalget legger likevel til grunn at det i alle områder av fylket skal finnes et tilfredsstillende transporttilbud. En er klar over at dette ikke kan skje uten offentlige tilskudd. En mener også at dette er riktig politikk.

I det etterfølgende har en på dette grunnlag søkt å analysere faktorene tid og kostnad.

Tid.

Gods innlevert Oslo/Stavanger den ene dagen bør maksimalt være hos kunden i Vest-Agder 2 dager etter. For de mest trafikksterke områder vil framføringen ofte kunne skje raskere.

I denne forbindelse peker en på betydningen av kvaliteten i transportopplegget. En for sterk innkorting i transporttida vil kunne slå ut på antall transportskader og forsinkelser/uregelmessigheter i transportopplegget. Framfor å vurdere ytterligere innkorting i transporttida mener utvalget at en heller bør arbeide med å forbedre disse forhold.

Kostnad.

Det prinsipp som idag følges i Norsk Samferdsel er at transportkostnadene skal avspeile transportvegen.

Det er ingen fylkessak å avgjøre disse spørsmål. Det er heller ikke ønskelig med ulik praksis fra fylke til fylke. Det er trolig heller ikke mulig økonomisk for et fylke å subsidiere ulike transportter om de måtte ønske det.

I dag har distrikter langs jernbanen lavere frakter enn de skulle hatt om transportvegen ble lagt til grunn, kfr. tabell 10 foran. Dette ble gjennomført slik at disse distrikter ikke skulle få en urimelig prisoppgang ved overgang til Linjegods-systemet.

Et annet prinsipp for fraktberegning er å la kostnadene i størst mulig grad bli bestemt av avstanden fra sender til mottaker. Omlastningskostnadene må derved utjevnes på alle transportter. Det vil bli en viss fraktutjevning mellom knutepunkter og andre områder.

Utvalget er kommet til at det nok er riktig som idag, å benytte en mellomting mellom disse systemer. En subsidiering av visse distrikter bør likevel skje ut fra distriktspolitiske hensyn og ikke ut fra tidligere fordeler som følge av samfunnsstøttede transportopplegg.

6.6

UTVALGETS VURDERING

Transportopplegg mellom fylket og resten av landet

1. **K r i s t i a n s a n d** stasjon er nøkkelen i fylkets stykkgodsoplegg. Kristiansand har en rekke direkte vognforbindelser som gir høy transportkvalitet og lav framføringstid. En utvidelse av driftopplegget over Kristiansand vil bedre transportopplegget for hele fylket.

I tillegg til dagens relasjoner bør Kristiansand få direkte vognforbindelser med Hamar og Bodø.

2. **F l e k k e f j o r d** har direkte vognforbindelser med Stavanger, Oslo og Drammen. Godsmengdene tilsier at det neppe kan bli aktuelt med flere direkte forbindelser. Utvalget vil peke på at Flekkefjord bare har direktevogn til Stavanger 2—3 ganger i uka. Ideelt sett burde denne forbindelse vært daglig, men med dagens transportmengder er dette neppe realistisk. Saken må følges opp om godsmengdene skulle øke.

3. **S n a r t e m o** har idag direkte vognforbindelse med Oslo. Dette har betydning for Farsund — Lyngdal området. Det er idag ikke godsgrunnlag for å øke stykkgodstransporten over Snartemo.

4. For det gods som skal til/fra Mandal/Lyngdal/Farsund/Liknes og Egersund/Bryne/Sandnes er transportvegen kronglete. Det skyldes som nevnt at det benyttes både bil og bane med derav mange omlastninger og forsinkelser.

I henhold til utvalgets målsetting om bruk av transportmidler side 32 foran vil utvalgets flertall (Kongevold, Svindland, Sunde, Hodne, Midttun, Johansen) skissere følgende opplegg for transportter på denne strekning:

A. I Vest-Agder transporteres godset som i dag med gjennomgående daglig godsruete på strekningen Kristiansand — Flekkefjord. Unntatt er gods mellom knutepunktene Kristiansand og Flekkefjord.

B. Godset omlastes i Flekkefjord.

C. I Rogaland forlanges NSB's bilrute, som idag går (Stavanger) — Sandnes — Bryne — Eger-

sund med stopp — Moi, til Flekkefjord. En slik bilgodsrute forutsettes å kjøre minimum 3 ganger i uka, gjennomgående Stavanger — Flekkefjord.

Dette opplegg vil bringe transporttida på angjeldende strekning ned i 2—3 døgn og reduserer antall omlastninger utenom start og endested til en.

Flertallet har vurdert om forslaget vil bety overføring av trafikk fra jernbane til vegtransport.

Det framgår av figur 4 at NSB etter flertallets opplegg vil dominere transporten på strekningen Kristiansand — Stavanger.

På strekningen Kristiansand — Flekkefjord blir opplegget som idag med det viktige unntak at transporter mellom knutepunktene Kristiansand og Flekkefjord foreslås overført fra veg til bane.

På strekningen Stavanger — Flekkefjord foreslås altså etablert en gjennomgående rute på veg.

NSB's bilruter har idag konsesjon på denne strekning, men de benytter den bare fram til Moi. På strekningen Moi — Flekkefjord er det idag ingen godsbilrute.

I tillegg til jernbaneopplegget i figur 4 over kjøres det vogn fra Sandnes til Flekkefjord etter behov, normalt 2-3 ganger i uka.

Et nytt transportopplegg som foreslått gir ikke automatisk økte godsmengder. Men det er vel

rimelig å anta at et bedre opplegg vil trekke til seg noe mer gods og redusere det store omfang som egentransporten i området har.

NSB har i transportopplegget ansvar for transporten både med bil og jernbane. Flertallet antar at Linjegods gjennom sin transportfordeling mellom bil og bane burde kunne sikre jernbanerelasjonene tilstrekkelig godsgrunnlag gjennom sitt samarbeid med NSB.

Flertallet vil likevel presisere følgende klare forutsetning for sitt forslag.

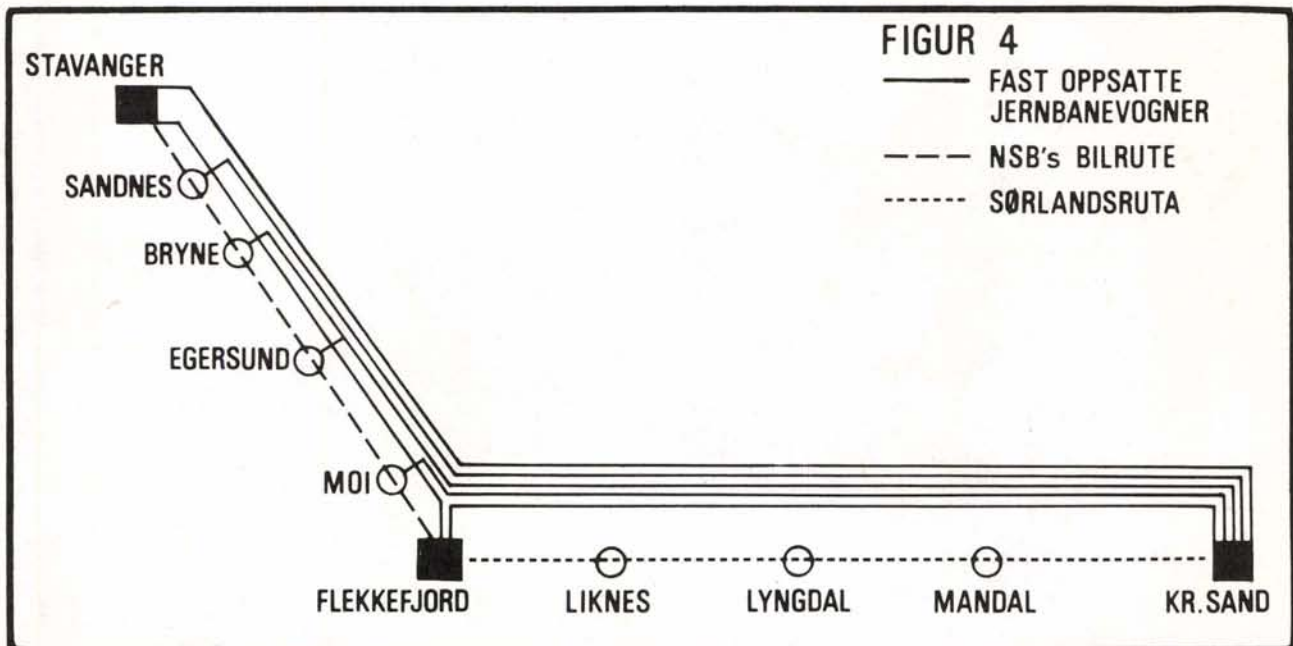
Direkteforbindelsene med jernbane Flekkefjord — Stavanger og Kristiansand — Stavanger/Sandnes/Bryne/Egersund skal opprettholdes.

Konsesjonen på veg er delt i Flekkefjord. Forbindelsen fra Flekkefjord og østover er daglig, mens den vestover bare er foreslått 3 ganger i uka. Det er teknisk og praktisk mulig å koble konsesjonene sammen f.eks. ved hjelp av en gjennomgående tilhenger. I alle tilfeller vil likevel de direkte jernbanerelasjoner stå fram som det hurtigste transportmiddel.

5. Utvalgets mindretall (Haraldstad, Benestvedt, Eggen,) går mot at det opprettes en gjennomgående godsbilrute på strekningen Stavanger — Flekkefjord.

Mindretallets begrunnelse er:

Så mye gods som mulig må transporteres med jernbanen.



En mener at en slik rute vil åpne opp for en gjennomgående godsbilrute på hele strekningen Kristiansand — Stavanger.

En mener videre at trafikkgrunnlaget for jernbaneforbindelsene vil svekkes. Den periodiske forbindelsen Sandnes — Flekkefjord vil falle bort. Jernbanevogna Stavanger — Flekkefjord er allerede i dag dårlig utnyttet og vil komme i fare. En er også i tvil om det kan svekke forbindelsene Sandnes — Kristiansand, Egersund/Bryne — Kristiansand og Moi — Kristiansand.

En svekkelse av jernbanen vil føre enda mer transport over på vegene. Dette er i strid med målsettingen både sentralt og lokalt. Det vises her til uttalelser fra kommunene i Vest-Agder, kfr. uttrykt vedlegg nr. 2.

Selv om det er en forutsetning for opprettelse av godsruta at den ikke skal frakte gods mellom knutepunktene Stavanger, Flekkefjord og Kristiansand, så tviler en på at dette vil kunne holde i praksis.

Transportopplegg innen fylket

Idag videreføres alt gods fra knutepunktene med bil. For de områder som ligger langs jernbanen medfører dette lang transportveg. Det er små godsmengder som det dreier seg om til Marnardal og Snartemo.

Utvalget mener gods til disse områder bør kunne framføres i konduktørvogna i ordinære godstog som likevel stopper.

Gods mellom Kristiansand og Flekkefjord transporteres på veg. Utvalget mener at trafikk mellom knutepunkter skal gå med jernbane. Denne transport foreslås overført til jernbane.

For øvrig ligger nøkkelen til hurtig transportavvikling i fylket gjennom en effektiv terminal i Kristiansand og en stadig tilpassing og koordinering av rutetider for bilrutene.

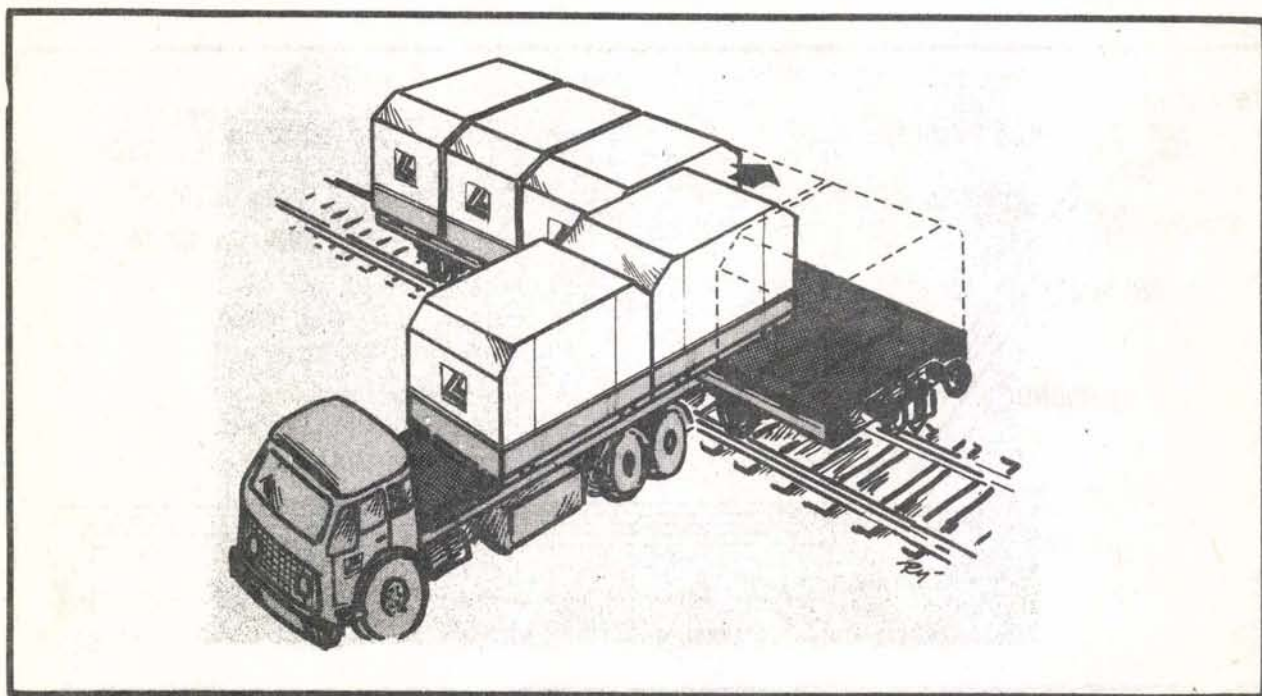
Nye transportopplegg

Linjegods arbeider med innføring av et lastbærer-system i sine transporter. Dette er et containersystem som gjør samspillet mellom bil og jernbane mer effektivt. Med dette system vil gods til ett distrikt kunne plasseres i samme container slik at man slipper sortering av en jernbanevogn. Kfr. figur 5.

Systemet vil eliminere en del av dagens omlastingsproblemer for gods til Farsund og Lyngdal.

Dette system vil redusere transporttiden for gods til Farsund/Lyngdal med 1 døgn smil. med i dag. Unntak er Oslo-V gods som vil få nær lik transporttid.

Utvalget mener at Vest-Agder bør prioriteres når det gjelder innsetting av lastbærere. På grunn av fylkets topografi blir transporter til enkelte deler av fylket vanskelig. Bruk av lastbærere vil kunne råde bot på noe av dette. For



nærmere vurdering av dette spørsmål vises til Samferdselsplanen.

Utvalget anbefaler at dette system snarest blir satt inn på trafikk til Mandal, Lyngdal og Farsund. En er klar over at dette vil bety at direktevognen Oslo V — Snartemo faller bort.

Lastbærerne må framføres over bestemte stasjoner, og opplegget må sees i sammenheng med ruter videre på veg.

Kristiansand peker seg ut som naturlig omlastingsstasjon. Utvalget mener likevel at også Snartemo bør vurderes i denne forbindelse. Snartemo kan være svært aktuell da det spesielt er gods til denne region som det her er tale om.

6.7

UTVALGETS KONKLUSJON

1. Framtidig bruk av jernbane vil etter den nye samferdselsloven blant annet avhenge av den samferdselspolitikk som lokalt og sentralt vil bli praktisert.

Utvalget mener samferdselsmyndighetene må innta en restriktiv holdning når det gjelder å gi løyver og konsesjoner for godstransport på veg som konkurrerer med tilfredsstillende gods-transportopplegg på jernbanen.

Hensikten er at det forholdsvis omfattende transportopplegg på jernbane som man i dag har på strekningen Kristiansand — Stavanger, skal kunne opprettholdes og styrkes.

En vil anbefale fylkesutvalget å ta opp dette spørsmål for viderebehandling på prinsipielt grunnlag slik at samferdselsnemnda kan gis mest mulig klare politiske retningslinjer.

2. Transportopplegget/driftsopplegget på Kristiansand må utvides mest mulig for å bedre transporttilbudet for fylket som helhet.

I tillegg til dagens relasjoner bør Kristiansand få direktevognforbindelse med Hamar og Bodø.

3. Gods til Marnardal og Snartemo lokalt foreslås videresendt fra Kristiansand med konduktørvogn i ordinære godstog.

NSB og Linjegods blir bedt om å ta opp til avklaring de praktiske forhold i forbindelse med dette.

Hensikten med omleggingen skal være å korte inn transporttida for godset samt å styrke stasjonene Marnardal og Snartemo.

4. Direktetraffikken mellom Kristiansand — Flekkefjord foreslås overført til jernbane.

5. Et flertall i utvalget (Kongevold, Svindland, Johansen, Hodne, Midttun, Sunde) foreslår å opprette en gjennomgående godsbilrute på strekningen Flekkefjord — Stavanger for å betjene underveisstedene. Det forutsettes rutefrekvens minimum 3 ganger i uka og at NSB's bilruter står for transporten.

NSB har i dag konsesjon på denne rute, men de benytter den bare på strekningen Stavanger — Moi. Flertallet foreslår at denne rute skal forlenges til Flekkefjord og kjøre hele strekningen uten lange avbrudd.

Hensikten med ruta er å sikre gods mellom Mandal/Lyngdal/Farsund/Liknes og Sandnes/Bryne/Egersund en tilfredsstillende framføringstid.

Forslaget vil redusere transporttida fra i dag 3 — 5 døgn til 2 — 3 døgn på strekningen.

Flertallet vil i denne forbindelse vise til punkt 1 i konklusjonen over og side 24 om forutsetninger for utvalgets arbeid.

Dette forslag er en direkte konsekvens av knutepunktsystemet som er godkjent av Stortinget, og flertallet ser ingen muligheter for at man ved bruk av jernbanen kan bedre de transporter det her gjelder. Skal disse områder få et bedre transporttilbud seg imellom må dette skje på veg. Ut fra hensynet til kundene og de distrikter dette gjelder, har så flertallet funnet det riktig å fremme dette forslag.

Mindretallet i utvalget (Haraldstad, Benestvedt, Eggen) går mot at det opprettes en slik gjennomgående godsbilrute mellom Flekkefjord og Stavanger. En slik godsbilrute vil bli en konkurrent til det opplegget i dag har på jernbanen. Mindretallet mener at jernbaneopplegget vil svekkes så sterkt at det etter hvert blir innskrenkninger. Det vises ellers til mindretallets begrunnelse side 21—22.

Hele utvalget vil anmode NSB og Linjegods i samarbeid med fylkestrafikksjefen i Rogaland og Vest-Agder om å viderebehandle saken. Utvalget forutsetter at det i denne sammenheng også tas opp ulike konsekvenser for det bestående jernbaneopplegg.

6. Det tas initiativ for å få innsatt lastbærere på Sørlandsbanen på relasjonene

Oslo — Mandal

Oslo — Lyngdal

Oslo — Farsund

over Kristiansand og/eller Snartemo.

Saken oversendes Linjegods region Sørlandet for viderebehandling.

7. Utvalget vil foreslå at fylkestrafikksjefen/fylkesplansekretariatet i samarbeid med Linjegods etterhvert utarbeider periodiske rapporter til fylkesutvalg/samferdselsstyre om spørsmål som her er tatt opp. På den måten vil fylkeskommunen ha mulighet til å følge opp saker som den har tatt opp.

Også i relasjon til de reformer som er varslet i st.meld. 86 (75-76) om reformer i samferdselssektoren vil dette ha betydning. I denne melding legges det opp til at fylkeskommunen etterhvert skal få økt ansvar i samferdselssaker.

Kapittel 7

FLEKKEFJORDSBANEN

7.1

GENERELT OM UTVALGETS ARBEID

Problemstilling.

Flekkefjordsbanen har i dag lavere standard enn hovedbanen. Akseltrykket er 11 tonn mot 18 tonn på hovedbanen og tunnellene har mindre tverrsnitt, kfr. NSB's beskrivelse side 31-34.

Utvalget er i mandatet bedt om å beregne nødvendige investeringer for opprusting av banen. I brev av 30. juli 1975 antydes det fra NSB opprustningskostnader på ca. 50 mill. kroner. Utredningen fra NSB er basert på svært gamle kalkyler som er fremskrevet til dagens prisnivå.

For å kunne vurdere saken på et realistisk grunnlag har utvalget ment at det burde utføres en ny utredning som gir fullstendig omkostningsoverslag for opprusting av Flekkefjordbanen pr. i dag.

Bistand fra sentrale etater.

Utvalget rettet først forespørsel til NSB, Stavanger distrikt, om å bistå med slik utredning. Forespørselen ble tatt opp med toppledelsen i NSB. Resultatet av saksbehandlingen ble at „NSB ikke kan påta seg det merarbeid som en konkret kostnadsberegning av alternative ombygginger av Flekkefjordsbanen til høyere standard medfører.”

Utvalget forela dette svar for fylkesutvalget som gjennom fylkesordføreren tok spørsmålet opp med **S a m f e r d s e l s d e p a r t e m e n t e t**. Departementets svar, undertegnet statsråd Christiansen forelå 20. juli 1976. Dette svar var også negativt.

Samtidig rettet utvalget henvendelse til **J e r n b a n e g r u p p e n** under Utvalget for norsk samferdselsplan om å få tilstilet det analyse-

materiale som er utarbeidet i forbindelse med gruppen utredningsarbeid. Svar herfra forelå 16. juni 1976. Dette svar var også negativt.

Avtrykk av brevene er gjengitt etter dette avsnitt.

Utvalgets vurdering

Det har således ikke vært mulig for utvalget å få utført de beregninger som fylkesutvalget gjennom mandatet ønsket.

Fylkesutvalget har, etter hva dette utvalg forstår, ment at det ikke er fylkeskommunens oppgave å bekoste en slik utredning.

Utvalget har også undersøkt bruk av konsulent. Da det er tvil om hvem som eventuelt skal bekoste en slik utredning er dermed heller ikke dette aktuelt i denne omgang.

Den sentrale jernbanegruppen har utført følgende samfunnsøkonomiske analyser av banen.

1. Banen opprettholdes som idag.
2. Banen opprettholdes for godstransport
3. Banen nedlegges.

Utvalget mener at også mulighetene for alternativ opprusting av banen burde vært utredet før jernbanegruppen avga sin innstilling. Først da ville man ha et fullgodt grunnlag for å fatte vedtak om banens framtid.

Jernbanegruppens valg av alternativer kan tyde på at den ikke ser opprusting av banen som noe realistisk alternativ, og at man samtidig forventer en utvikling der sidelinjen vil få redusert transportmessig betydning.

Denne sak berører også helt prinsipielle sider vedrørende fylkesplanleggingen. I bygningslovens § 17 a om fylkesplan heter det uten forbehold: „Sentrale statsorganer skal yte nødvendig bistand.”

NORGES STATSBANER
26 STAVANGER DISTRIKT

Distriktsjefen

Postadr.: Postboks 200,
4001 Stavanger
Telefon: (045) 29 065

Bilag (antall)

FYLKESMANNEN I VEST-AGDER
UTBYGGINGS-AVDELINGEN

001281 | -4.5.76

ARK. 7/1.13
BEH. T. B.

ke 12/5-76

Vest-Agder Fylkeskommune
Fylkesplanssekretariatet
Skippergt. 21
Postboks 665

• 4601 KRISTIANSAND

Deres ref. og datum
76/KA/EMH/711.12 St

Eget saknr. og ref.
84/44 Org/Dvi

Datum
30.4.76

Sak

SAMARBEIDSUTVALG FOR JERNBANE OG STYKKGODS
FLEKKEFJORDBANEN KALKYLE FOR OPPRUSTING TIL HØYERE STANDARD

På bakgrunn av Deres brev av 23.3.76 har distriktet vurdert mulighetene for å foreta en konkret kostnadsberegning av opprusting til høyere standard på Flekkefjordbanen.

Da Deres forespørsel indirekte berørte prinsipielle spørsmål om rammen for den assistanse NSB kan yte i slike saker, er forespørselen tatt opp med topp-ledelsen i NSB.

I saksfremstillingen fra distriktet til NSB Hovedadministrasjon er bl.a. anført:

"I brev av 23.3.76 fra utvalgets sekretariat til distriktet, blir spørsmålet tatt opp om å undersøke mulighetene for å gjennomføre en konkret kostnadsberegning av alternative ombygginger av Flekkefjordbanen. Det mest omfattende alternativ utvalget ønsker beregnet er "opprusting til fullgod standard på linje med hovedbanen". Etter hva distriktet regner med, må kostnadstall for de øvrige alternativer avledes av en hensiktsmessig opp/inndeling av det mest omfattende alternativ.

Det foreligger ikke tilstrekkelige data - verken i distriktets eller tidligere anleggets arkiver - til at man i dag sitter inne med grunnlag til å gjennomføre de ønskede beregninger. Det lengste man kan strekke seg til med eksisterende data, er den antydning av størrelsesorden som distriktet har nevnt i brev av 30.7.75.

Etter distriktets vurdering må derfor de ønskede kostnadsoverslag baseres på en fullstendig ny innmåling av eksisterende linjeforhold i marken. Dette gjelder

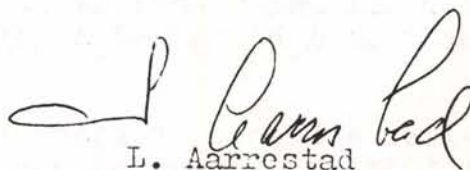
så vel linjestrøkt som lengde- og tverrprofiler, og ikke minst geotekniske og geologiske undersøkelser med hensyn til utstrossingen av nåværende tunnelprofiler og skjæringer.

Distriktets baneavdeling har ikke personale til å drive disse undersøkelser, verken når det angår mark- eller kontorarbeid.

Etter distriktets vurdering må eventuelle resurser til dette stilles til rådighet av Hovedadministrasjonen, eller privat konsulent må engasjeres."

o o o

Resultatet av saksbehandlingen er at NSB ikke kan påta seg det merarbeid som en konkret kostnadsberegning av alternative ombygginger av Flekkefjordbanen til høyere standard medfører.



L. Aarrestad



S. D.
T. t

DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

KONTOR: MYNTGT. 2 - TLF. 11 90 90 - RIKSTELEFONER OG FJERNVALG TLF. (02) 41 90 10
POSTADRESSE: OSLO-DEP. OSLO 1
TELEX 18990 env n

Vest-Agder fylke
v/fylkesordføreren
Postboks 770

4601 KRISTIANSAND S

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
4277/76 - 100.5
KES/BF

Dato

20. juli 1976

FLEKKEFJORDBANEN

Vi viser til Deres brev av 2. juli 1976 hvor departementet blir bedt om å bistå med å utrede opprusting av Flekkefjordbanen.

Som fylket allerede er kjent med, foretar Samferdselsplanutvalget for tiden en vurdering m.h.t. fortsatt drift eller nedleggning for en rekke sidebaner, deriblant Flekkefjordbanen. Arbeidet ventes avsluttet i nær fremtid.

Departementet finner det for sin del rimelig å avvente resultatet av det pågående utredningsarbeid før en tar stilling til mer omfattende utredninger.

Ragnar Christiansen
Ragnar Christiansen

Anna Bale
Anna Bale

FYLKESRÅDMANNEN I	
VEST-AGDER	
001452	26.07.76
ARKIV NR.	_____
SAKSBEH.	<i>V.M.</i>

Postadresse: Postboks 26 Slemdal, Oslo 3
Kontoradresse: Stasjonsveien 4, Oslo 3, Tlf. (02) 14 20 90
Bankgiro: Christiania Bank og Kreditkasse 6001.05.80733
Postgiro: 3 17 50



Vest-Agder fylkeskommune
Kjell Abildsnes
Markensgt 13
Postboks 770
4601 KRISTIANSAND

Deres ref.:

Vår ref.:

Dato

KD/ii

16.6.1976

Flekkefjordbanen - kalkyle for opprusting til høyere standard

Det vises til tidligere korrespondanse og telefonsamtaler.

Jernbanegruppen under Utvalget for norsk samferdselsplan har drøftet Deres henvendelse om å få tilstilet det analysemateriale om Flekkefjordbanen som utarbeides i forbindelse med gruppens utredningsarbeid.

Dette materiale vil foreligge over sommeren, og vil i hovedsak bestå av driftsøkonomiske analyser gjennomført omtrent på samme måte som for det øvrige sidebanenett.

Det er riktig som anført i Deres brev av 4.mai d å at Jernbanegruppen ikke vil foreta noen spesielle driftstekniske kalkyler av Flekkefjordbanen, som skulle omfatte en opprustning av akseltrykket. Gruppen har tatt dette standpunkt ut fra en totalvurdering av hvilke utredningsressurser den disponerer innenfor den gitte tidsramme, og hensyn tatt til de prioriteringer av utredningsoppgaver en har måttet foreta.

Vennlig hilsen
For TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Kjell Dankertsen
Kjell Dankertsen

FYLKESMANNEN I VEST-AGDER	
UTBYGGINGSAVDELINGEN	
001735	2. 6. 76
ARK.	7112
BEH.	T.G.

le 22/6.76 *TA*

Utvalget vil anbefale fylkesutvalget å følge opp saken med sikte på å få klarhet i hva det ligger i formuleringen i § 17a.

Det vil bli meget vanskelig å gjennomføre fylkesplanleggingen etter intensjonene dersom det skulle bli vanlig at departementer og stats-etater inntar liknende holdninger i framtida.

Mot denne bakgrunn har utvalget vært inne på at utvalgets arbeid med Flekkefjordsbanen har liten hensikt. Men utvalget er likevel kommet til at det viktigste nå er å skaffe tilveie data om banen til bruk for fylket i den videre behandling av saken.

En konkret innstilling om banen vil på grunn av de nevnte manglende opplysninger ha flere svakheter. Utvalget har likevel med bakgrunn i mandatet valgt å fremme sin anbefaling på det grunnlag som foreligger.

Saken bør tas opp igjen i fylket når innstillingen fra det sentrale samferdselsplanutvalg foreligger, trolig i løpet av 1977.

7.2

STATISTIKK OG TRANSPORTUTVIKLING.

Persontransport.

Tabell 11. Antall reisende pr. år.

År	Lokalt på banen	Til og fra banen over Sira x)	Ialt	% over Sira
1970	93.400	43.400	136.800	31.7
1971	89.700	46.200	135.900	34.0
1972	86.100	52.200	138.300	37.7
1973	84.500	48.300	132.800	36.4
1974	79.200	48.500	127.700	38.0

x) inklusive lokaltrafikk til/fra Moi.

Solgte rullebilletter i togene er regnet om til reiser og satt opp i kolonnen: lokalt på banen. Beregningsgrunnlaget er noe endret fra 1973 til 1974. Dette er delvis årsak til forskjellen fra 1973 til 1974. Stikktellinger i togene tyder på at det er omtrent samme antall reisende med banen de siste år.

Antall reiser til og fra banen over Sira i kolonne

3 baserer seg på antall solgte billetter eksklusive rullebilletter. I 1974 utgjorde trafikken mellom Moi og Flekkefjord ca. halvparten av disse reiser.

Lokaltrafikken, dvs. reiser Sira — Flekkefjord og Moi — Flekkefjord, utgjorde dermed ca. 80% av totaltrafikken. De resterende 20% er samtrafikk med Sørlandsbanen.

Trafikken med de såkalte skoletogene (togene 3004 og 3009) på ukas 5 første dager utgjør ifølge stikktellingene ca. 38% av totaltrafikken. Hovedtyngden av de reisende i disse togene er skoleelever.

Dette gir grunnlag for å anta følgende inndeling:

— lokalreiser Flekkefjord-Sira-Moi	ca. 45%
— skolereiser	ca. 35%
— samtrafikk med Sørlandsbanen	ca. 20%

Godstransport.

Godstransportene er idag vel 10.000 tonn i året. Fra 1970 har utviklingen vært som i tabell 12.

Tabell 12: Godsmengder pr. år. Tonn.

År	Sendt	Mottatt	Ialt
1970	3.400	5.400	8.800
1971	3.300	4.700	8.000
1972	3.300	4.600	7.900
1973	5.200	5.300	10.500
1974	4.900	5.400	10.300

Tabellen omfatter vognlaster og stykkgoods. NSB's egne transporter er ikke med.

Tabell 13. Fordeling på vareslag. 1974. Tonn.

Vareslag	Sendt	Mottatt
Mineralske produkter		300
Tømmer, trelast, ved		900
Treforedlingsprodukter		200
Jern og metaller		300
Andre gods-slag	1.500	400
Samlastgoods (Linjegods)	3.300	3.200

Avvik i sum mellom tabell 12 og 13 skyldes at ekspressgodset ikke er med i tabell 13. Det er også foretatt noen avrundinger.

7.3

BESKRIVELSE AV BANENS STANDARD

Dette avsnitt er utarbeidet i samarbeid med NSB-Stavanger distrikt.

Historikk. Generelt.

I en kort beskrivelse av sidelinjens nåværende tekniske tilstand, kan det være hensiktsmessig å ta utgangspunkt i den omleggingen av den gamle Flekkefjordbanen som fant sted i 1940-41, og som hadde sammenheng med fremføringen av Sørlandsbanen over Sira-området.

Omleggingen ble utført i henhold til tidligere fremlagte planer godkjent av daværende Arbeidsdepartement i brev av 13.12.40.

Overensstemmende hermed ble det bygget ny linje mellom Sira og Sirnes, mens den gamle linjetrase mellom Sirnes og Flekkefjord ble beholdt.

Parsellen Sira — Sirnes ble anlagt som bredsporet bane. Den ble dimensjonert for 16 t akseltrykk, samme tillatte lasteprofil som Sørlandsbanen og med tillatte hastigheter 65 km/t og 70 km/t for henholdsvis gods- og persontog. Det er siden anleggstiden ikke utført noen investeringsarbeider på denne parsellen.

Parsellen Sirnes — Flekkefjord er opprinnelig anlagt som smalsporet bane, omkring århundreskiftet.

Tilkoblingen til Sørlandsbanen medførte at det måtte legges om til bredt spor.

Omleggingen kan kort karakteriseres slik:

1. Ingen endring av vertikal- eller horisontaltrase.
2. Endel spredt spretting av fjell i bunn og tak i tunneler, samt enkelte fjellskjæringer.
3. Ingen endring av utmuringene i tunnelene.
4. Liten og spredt økning av planumsbredden.
5. Reduksjon av ballast-tykkelsen i tunnelene med 20 cm.
6. Innlegging av bredsporet slippers i 87 cm avstand med 30 kg skinner.
7. Forsterkning av 6 mindre underganger samt delvis av en fagverksbro.

Dette medførte følgende driftsforhold på parsellen:

Max. akseltrykk 11 t.

Max. hastighet 40 km/t og 50 km/t for gods henholdsvis persontog.

De 2 fagverksbroene må ved 11 t. akseltrykk passeres med hastighet 10 km/t. Likeledes er det p.g.a. uoversiktlige kurver og bratte fjellheng hastighetsreduksjoner til 20—30 km/t på 3 kortere linjepartier. Det samme gjelder ved 1 planovergang.

Lasteprofiler er redusert — både med hensyn til tverrsnitt og vognens akselavstand og lengde sammenlignet med Sørlandsbanens profil. Siden omleggingen i 1941 er det utført følgende tilleggsarbeider som kan nevnes i denne sammenheng:

1. Ytterligere spredt spretting av fjell i skjæringer (1956).
2. Div. omlegginger og investeringer ved Flekkefjord stasjon. (1969 — 0).
3. Utskifting av 30 kg skinnene med 35 kg på hele strekningen Sirnes — Flekkefjord med unntak av ca. 1,5 km mellom Regevik og Flikkeid samt på Flekkefjord st.
4. Innlegging av endel ekstra sviller i enkelte kurver for å bedre stabilitet av skinnegangen.

Disse tilleggsarbeidene — dels utført gjennom investeringer, dels gjennom årlige vedlikeholdsarbeider har ikke medført prinsipielle endringer av de foran nevnte driftsforhold på parsellen Sirnes — Flekkefjord.

De har imidlertid bedret på driftsforholdene ved at de har muliggjort fremføring av spesiell motorvogn, gitt bedre kjøring, mindre vedlikehold av spor, bedre grunnlag for dispensasjon for akseltrykk på enkeltvogner samt bedre ekspedisjonsforhold ved Flekkefjord stasjon.

Det kan være av interesse helt konkret å peke på følgende avvik mellom dagens sidelinje og Sørlandsbanen, som er bredsporet kl. 1.

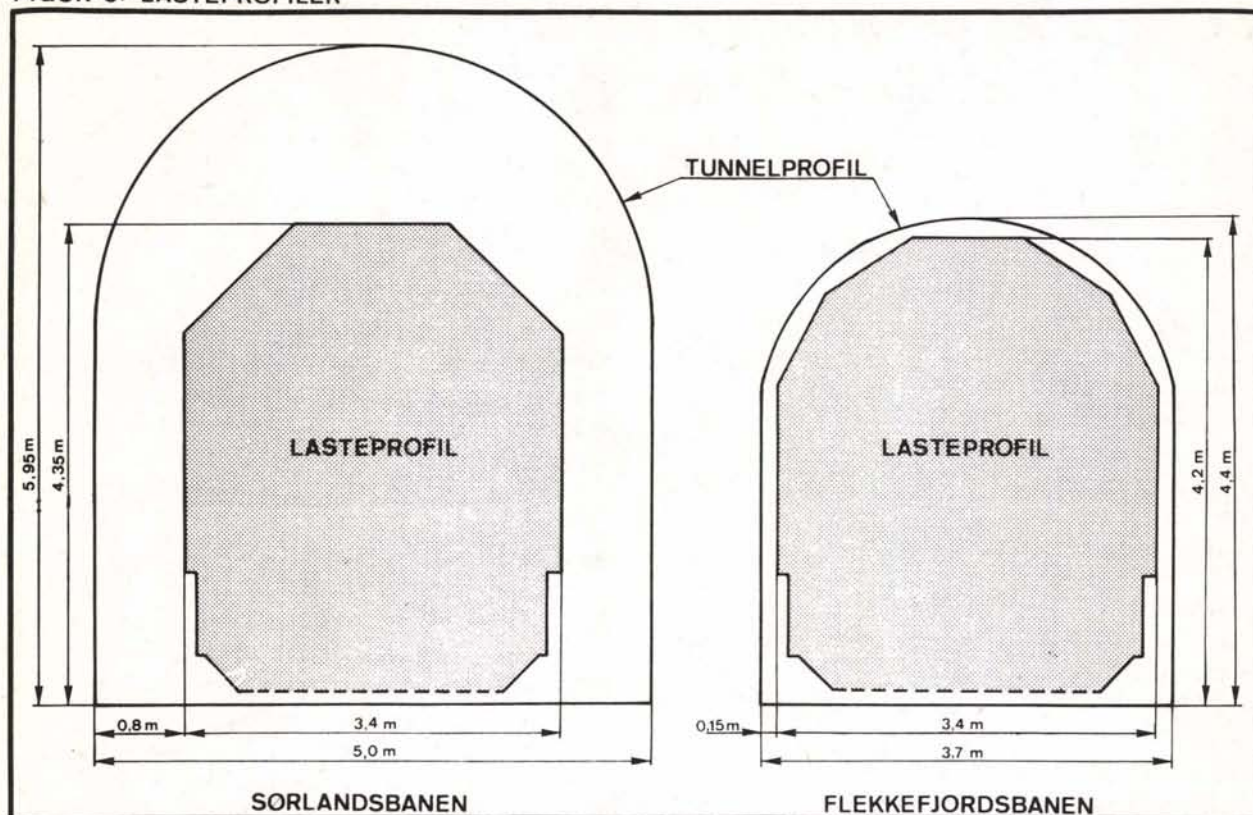
Vedrørende planeringen.

1. Tunneler

Tunnelprofilet har innvirkning med hensyn til lasteprofilet og lengder for laster.

Lasteprofilet for banen sammenliknet med hovedbanen er vist skjematisk i figur 6. Tilsvarende oppstilling for lengder for laster er vist i figur 7.

FIGUR 6: LASTEPROFILER



En sammenligning av disse figurer og tabeller viser at det er en merkbar reduksjon av den vogn- og laststørrelse som kan fremføres på sidelinjen. Dette ulike forhold lar seg ikke uttrykke gjennom noen enkelt tallstørrelse da flere mål ved vogn og last gjør seg gjeldende:

- Lastens høyde over skinneoverkant
- Lastens plassering på vognen
- Vognens akselavstand

Men spesielt må anføres:

Ved kjøring av største laststørrelse på sidelinjen i dag er det der hvor man har minst tverrsnitt, kun 15 cm klaring til tunnelvegger og tak.

Etter vedtatte normer for bredspore baner skal slik klaring være 80 cm.

Dette har betydning for:

- Den sikkerhet hvormed vedlikeholdspersonell kan ferdes i tunnelen.
- Den sikkerhetsmargin hvorved last kan føres gjennom tunnelen uten skader, kfr. last forskyvning, isdannelse på tunnelvegger.

- Mengden av vedlikeholdsarbeid. Mange av sidelinjens tunneler ligger i fjellsidene med oppsprukket fjell og stort vannsig. Det snauet rommet mellom last og fjell krever fort at det må igangsettes ishugging.

Til dette vil utvalget bemerke at vintrene i dette distrikt vanligvis ikke har de store kuldeperioder. Middelterperaturen i januar og februar er ca. 0 grader, i desember og mars er den pluss 2–3 grader.

2. Planeringsprofiler

Utenom tunnelene er det eksempelvis følgende forskjell i planeringsmål mellom bredsporet og smalsporet bane:

- Planeringsbredde:

bredsporet bane	5,0 m
smalsporet bane	4,0 m
differense	1,0 m
- Avstand fra spormidte til vegg i fjellskjæring:

bredsporet bane	2,5 m
smalsporet bane	1,95 m
differense	0,55 m

FIGUR 7: LENGDER FOR LASTER.
Meter.



BANE STREKNING	A	N	L
FLEKKEFJORDS BANEN)	10,0	2,0	14,0
	8,0	2,3	12,6
	7,0	2,5	12,0
	5,0	2,15	9,3
	4,0	1,65	7,3
NORMALT PROFIL	17,0	3,3	23,6
	16,0	3,4	22,8
	14,5	3,65	21,8
	13,0	3,85	20,7
	12,0	4,0	20,0
	11,0	4,2	19,4
	10,0	4,3	18,3
	8,0	4,0	16,0
	7,0	3,7	14,4
	5,0	2,6	10,2
	4,0	2,0	8,0

*) VOGNER MED AKSELAVSTAND 12 M TILLATES
FRAMFORT SÅFRAMT LASTEN IKKE RAGER UTEN-
FOR ELLER OVER SIDESTAKENE.

Når det da — som på sidelinjen — er plassert en bredsporet skinnegang oppå parsellvis smal-sporede planeringsprofiler, er det å bemerke:

- Svillene får ikke den sidestøtte som ønskes p.g.a. smal planerings- og ballastbredde. Konsekvens: mer justeringsarbeid og mindre sikkerhetsmargin mot solslyng.
- Den reduserte klaringen mellom vognlast og fjellskjæringer gir ulemper av samme art som er nevnt for tunnelene.

Vedrørende overbygningen

Ballastlagets bredde er for en bredsporet linje kl. 1 3,0 — 3,2 m. For en smalsporet bane kl. 2 er tilsvarende bredde 2,6 m. Altså differanse på 0,4 — 0,6 m.

Under vedlikeholdsarbeidene opp gjennom årene, er disponibel planumbredde søkt utnyttet best mulig med hensyn til ballastlagets bredde. Følgelig er ikke differensen overalt så stor som 0,4 — 0,6 m i dag.

Likevel: P a r t i e l t har ballastlaget mindre bredde enn normert for bredsporet linje.

Konsekvens som nevnt foran under punkt a.

Ballastlagets tykkelse er — som nevnt — redusert med 20 cm i tunnelene for å oppnå max. høyde på lasteprofilet. Dette medfører at tresvillene i stor grad ligger praktisk talt direkte på fjellbunnen.

Konsekvens: Dårlige justeringsmuligheter. Linje-grøftene er eliminert med påfølgende stor isdannelse om vinteren i tunnelbunn og skinnegang. Ekstra ishuggingsarbeider er følgelig påkrevd.

Ved fremføring av 18 t akseltrykk kreves 35 kg skinner med svillavstand 60 cm. Som nevnt har sidelinjen nå — med små unntak — 35 kg skinner. Svillavstanden er på grunn av nevnte spredte forsterkninger ujevn. Den varierer således mellom 72 — 87 cm.

Konsekvens: Øking til f.eks. 18 t akseltrykk krever svilleregulering.

Vedrørende bruene

På parsellen Sirnes — Flekkefjord er det som nevnt 6 underganger og 2 fagverksruer.

Undergangsbruene (spennvidder mellom 4,3 og 5,5 m) ble forsterket med 2 ekstra bjelker hver. Sammenlignet med det belastningstog som er lagt til grunn for dimensjonering av Sørlandsbanens mindre underganger (20 t/m) må sidelinjens underganger, ytterligere forsterkes noe.

Fagverksbruene er opprinnelig bygget for 8 t akseltrykk. Hovedadministrasjonen opplyser at for akseltrykk utover 11 t, må bruene ombygges.

Vedrørende overgangsbruene

Med hensyn til overgangsbruene over jernbanen er å bemerke at brua ved Lavold holdeplass har en fri høyde på 4,26 m over skinnetopp. Sammenlignet med Sørlandsbanens profil må brua løftes 54 cm.

Noenlunde samme forhold har en ved overgangsbrua for gårdsvei mellom Selura og Drangeid holdeplasser.

Vedrørende Flekkefjord stasjon

Stasjonstomten har i dag 25 kg spormateriell i grusballast. Tilsvarende er normalen for Sørlandsbanen : 35 kg spormateriell m/pukkballast i hovedspor og kryssingsspor.

Vurdering av utbygging til 18 tonn akseltrykk.

En utbygging av Flekkefjordsbanen til Sørlandsbanens standard med hensyn til akseltrykk alene innbefatter hovedarbeider som:

- ombygging av 2 fagverksruer
- forsterkning av 6 mindre underganger
- parsellvis utbygging av planeringsbredder og ballasttykkelser (der disse elementer i linjekonstruksjoner ikke er utbygd tidligere)
- svilleregulering (til 60 cm svilleavstand)
- utskifting av resterende 30 kg skinner (ca. 1,5 km)
- ombygging av spor på Flekkefjord stasjon til 35 kg spormateriell og med pukkbballast i hovedspor

Ovennevnte arbeider påregnes rent teknisk å kunne utføres med banen i drift, men likevel slik at enkelte tog må kunne innstilles ved spesielt kritiske operasjoner (f.eks. innskifting av broene).

Fra et driftsøkonomisk synspunkt er det nødvendig å fremheve at det i praksis ikke skal innstilles mange tog før det er fordelaktig — rent kostnadmessig — med full driftsstopp. Skal man måtte etablere et driftsopplegg på vei som erstatning for innstilte tog, vil man snart få den økonomiske belastning med 2 driftsopplegg. Kapasiteten på de 2 oppleggene vil sannsynligvis bli dårlig utnyttet. Eksakte kalkyler for den aktuelle situasjon vil selvsagt kunne avklare nærmere hva som er fordelaktig — full driftsstopp eller ikke.

Dersom banen blir stengt i en ombygningsperiode, vil NSB måtte engasjere seg i å opprette midlertidige ordninger på veg. Dette er helt nødvendig for i det hele tatt å ha et trafikkgrunnlag når banen igjen åpnes for regulær trafikk.

7.4

BANENS BETYDNING FOR DISTRIKTET.

Flekkefjord kommune har hatt i arbeid et utvalg med mandat „å fremskaffe best mulig opplysninger til støtte for kravet om sidelinjens opprettholdelse”.

Utvalget har lagt fram sin rapport. Rapporten ble behandlet i Flekkefjord formannskap 19. august 1976.

Formannskapet ga sin tilslutning til rapporten.

Flekkefjord bystyre har ved flere anledninger gitt uttrykk for at banen må opprettholdes, senest i møte 27.11. 1975 hvor det ble fattet slikt vedtak: „Flekkefjord bystyre må på det mest bestemte protestere mot nedleggelse av sidelinjen (enstemmig)”.

Rapporten følger som uttrykt vedlegg til denne utredning. Med bakgrunn i rapporten og tilgjengelig materiale forøvrig har utvalget i dette kapittel sammenfattet den betydning banen i dag antas å ha for distriktet.

Næringslivets transporter.

Over 95% av import/eksport fra Flekkefjordregionen til utlandet foregår med båt.

En bedrift (Draco) har i brev av 3/5—76 oppgitt at deres eksport går med jernbane fra Flekkefjord. Denne bedrift gir også uttrykk for at en nedleggelse av sidelinjen vil få innvirkning på bedriftens framtidige produksjonsmuligheter i Flekkefjord. Bedriften har 130 ansatte.

Markedsførte og transporterte varemengder til/ fra Flekkefjordsregionen med bil og jernbane var i 1973 120—130.000 tonn. Av dette ble vel 10.000 tonn transportert med Flekkefjordsbanen. Dette utgjør både vognlaster og stykk-gods.

Det er fra enkelte bedrifter pekt på betydningen

av at man gjennom jernbanen er knyttet til et transportapparat som dekker store deler av landet og Norden. Ved opplasting i vogner i Flekkefjord kan varer leveres til de mest sentrale steder uten omlastinger. Faren for transport-skader blir mindre.

Ved bruk av containere vil denne form for sikker dør-til-dør transport kunne utbygges ytterligere.

Fiskernes Salgslag har i brev av 4/5-76 pekt på at dersom en slipper omlastinger vil jernbanen med fordel kunne nyttes for flere transporter enn idag.

Stykkogdstransport.

Flekkefjord er knutepunktstasjon for stykk-gods.

De årlige stykkgodsmengder til Flekkefjord utgjorde sirka 11.000 tonn i 1974. Av dette ble sirka 6500 tonn transportert med jernbanen.

Linjegods er interessert i å ha sine knutepunkter ved jernbanen og i de største stedene for å spare omlastinger og derved kunne yte best mulig service. Av hensyn til stykkgodsfremføringen til Linjegods er det derfor ønskelig at sidelinjen til Flekkefjord opprettholdes.

Persontransport.

Årlig utføres ca. 450.000 reiser med utgangs- eller endepunkt i Flekkefjord.

- 130.000 reiser med jernbanen (1974)
- 245.000 reiser med Flekkefjord Bilruter (1974)
- 85.000 reiser med andre bilruter (1974).

En stor del av trafikken med Flekkefjord Bilruter er lokaltrafikk. Av trafikken med jernbanen er som nevnt foran 35% skolereiser og 20% samtrafikk med Sørlandsbanen, de øvrige 45% er lokalreiser Flekkefjord — Sira — Moi.

Omsetning av jernbanetjenester lokalt.

Ved Flekkefjord stasjon ble det i 1973 innbetalt tilsammen 2.1 millioner kroner, 1.4 mill. er billettinntekter og vognlastgods, 0.7 mill. er

for stykkgods til Linjegods. Av det gods som innleveres Linjegods er det en del som blir bilframført.

I tillegg til beløpene over kommer frakter som er innbetalt ved andre stasjoner for sendinger til/frasFlekkefjord.

Videre kommer ca. 0.5 mill. som er innbetalt av industrien i Flekkefjord over Linjegods' konto i Kristiansand.

For billetter betalt på Sira for reiser ned til Flekkefjord er det i 1973 betalt 0.1 mill.

Lokal omsetning i forbindelse med banen inkludert Linjegodsarbeid utgjør etter dette 2-3 millioner kroner årlig.

Vurdering.

Banen har stor lokaltrafikk. Den er viktig både i skolebartransporten, pendlertransporten og i samtrafikken med Sørlandsbanen.

For stykkgodstransporten har jernbanen betydning som ledd i knutepunktoplegget.

Transport av vognlaster fra Flekkefjord er ikke stor, og det skjer omfattende transporter med trailere. Jernbanen har likevel stor betydning for enkelte bedrifter og i forbindelse med spesialtransporter.

Flekkefjord som endestasjon benyttes også i noen grad som lagerplass for bedriftene. Ekspedisjonsbestemmelsene er slik at i et tidsrom på 22 timer før/etter avgang og ankomst for en vognlast så disponerer bedriftene vogna fritt. Ønsker man å bruke lenger tid på lasting/lossing påløper det ekstra kostnader (vognleie).

For hele distriktet ligger det en stor betydning i den mulighet for framtida som en jernbanelinje representerer. Et transportmiddel kan være en viktig faktor i en lavkonjunktur og det representerer en ressurs for framtida. Nye transportbehov kan melde seg.

Utvalget mener at det er viktig å vurdere sidelinjen også i en slik ressursmessig sammenheng.

7.5

BANENS ØKONOMI.

NSB's inntekter.

NSB's totale inntekter for trafikken til/fra Flekkefjordsbanen var ifølge regnskapstallene som oppført i tabell 14.

Tabell 14: NSB's inntekter. mill. kr.

	1974	1975
Persontrafikk	1,20	1,23
Vognlasttrafikk	1,17	1,25
Ekspressgods og øvrige inntekter inkludert Linje-gods' terminaldrift	0,32	0,41
	2,69	2,89

I utredningen NOU 1975 : 21 „Støtteordninger i norsk samferdsel" er det foretatt en resultatberegning for NSB's banestrekninger. I den kom man fram til at Flekkefjordsbanens andel av NSB's inntekter i 1973 utgjorde ca. 0,7 mill. kr.

Tallene framkommer etter en fordeling av inntektene hvor avgangs- og ankomststasjonen godskrives for en terminalinntekt. Den øvrige del av inntektene fordeles på banene etter framførings-avsatanden. Begrunnelsen for en slik fordeling er at inntektene for en reise/transport skal dekke kostnadene for hele framføringsstrekningen, ikke bare på den banen hvor transporten oppstår eller avsluttes.

Hensikten med denne beregning er å vurdere utgifter og inntekter på de enkelte banestrekninger som en del av det samlede jernbanenett. Beregningen er uegnet som utgangspunkt for å vurdere en enkelt banestrekningens framtidige driftsform. I en slik vurdering må en også trekke inn den matningseffekt som i dette tilfelle Flekkefjordsbanen vil ha for hovednettet.

Hvor stor denne matningseffekten er, vil alltid bli et skjønnsspørsmål. Yttergrensene er:

- Minimalt trafikktap på hovednettet. Det vil si at all trafikk fås igjen på en overgangsstasjon.
- Maksimalt trafikktap vil si at all trafikk til/fra sidelinjen blir borte og går over på andre transportmidler.

Et sted mellom disse ytterpunkter vil det sannsynlige inntektstap for NSB ligge om banen blir nedlagt.

Det maksimale inntektstap er NSB's totale inntekter til /fra Flekkefjordsbanen. I 1975 utgjorde det 2,89 mill. kr.

Det minimale inntektstap vil ligge nær det beløp som resultatberegningene av NSB's banestrekninger gir, for 1973 var det 0,7 mill. kr.

NSB's årlige inntektstap ved eventuell nedlegging av Flekkefjordsbanen skulle etter dette i 1975 ligge mellom 1 og 3 mill. kroner.

NSB's investeringer og vedlikehold

I de siste 20 år er det totalt i nyanlegg investert kr. 330.000,-, i gjennomsnitt altså kr. 16.500,- pr. år. Det gjelder utbedring av fjell i skjæringer (1956) og omlegginger ved Flekkefjord stasjon (1969).

Driftutgifter til vedlikehold av banen er satt opp under for de 3 siste år. Dette er for det meste lønn- og personalkostnader.

1973 - 222.000 kr.

1974 - 253.000 "

1975 - 253.000 "

I tillegg kommer utgifter til vedlikeholdsmateriell, det er skinner og sviller. Det materiell som er brukt på Flekkefjordsbanen, er materiell som er skiftet ut på hovedbanen som følge av standardhevninger og vedlikehold der. Materiellet kan ikke lenger benyttes på hovedbanen. NSB anslår verdien av dette materiell til en årlig kostnad på 150 - 200.000 kroner de siste år.

Samfunnsøkonomisk vurdering

I vedlegg til dette avsnitt har utvalgets sekretær analysert dagens transportopplegg på Flekkefjordsbanen sammenholdt med et alternativt opplegg på veg.

Beregningen viser årlige samfunnsmessige kostnader med dagens transportopplegg på 1,8 mill. kroner. Investering i nytt persontogmateriell vil heve kostnadene til 2.2 mill. kroner. Kostnadene i forbindelse med alternativt vegtransport er utregnet til 2,0 mill. kroner.

Utvalget vil ikke ta standpunkt til beregningen. Den bygger på en stor del skjønn og en rekke diskutabile forutsetninger.

Når utvalget likevel har valgt å henvise til den så har det sin grunn i at en ønsker å understreke at bedriftsøkonomiske vurderinger kan ha store svakheter som grunnlag for vedtak innen transportsektoren. Om man tilsynelatende sparer utgifter ved å endre et bestående transportopplegg, så kan det ved nærmere beregninger vise seg at disse kun påføres andre ledd i systemet.

Samfunnsøkonomiske vurderinger av denne type er en måte å tallfeste politiske målsettinger på og illustrere de ulike konsekvenser av disse. I denne sammenheng er vurderingene interessante. Utvalget mener derfor at det bør arbeides videre med en slik vurdering av Flekkefjordsbanen. En har også forstått at det sentrale samferdselsplanutvalg kommer til å presentere en tilsvarende beregning.

Sekretærens vurdering tar ikke hensyn til aktuelle nyinvesteringer i baneanlegg eller veganlegg. Nå vil verken veganleggene eller eventuelle baneanlegg i Flekkefjordsdistriktet kunne bygges ut fra krav til en viss forrentning. For begge anlegg blir det spørsmål om å prioritere tilgjengelige ressurser.

Målsettingen innen norsk samferdsel er at transportene i regelen skal dekke de variable kostnader, det gjelder både veg- og jernbanetransport. Investeringene har i denne sammenheng dermed interesse bare i den grad de virker inn på de variable kostnader.

Vest-Agder vegkontor utreder nå et alternativ for E 18 hvor jernbanetraseen tas i bruk. Det er antatt at dette vil kunne redusere veginvesteringene.

På den andre sida har Flekkefjord bystyre gått inn for å utrede en E 18-trase nord for Selura som vil gi betydelige miljømessige fordeler.

Dette viser at det er for tidlig å vurdere virkningen av investeringene i distriktet. Bygging av ny E 18 vil gripe inn i hele lokalsamfunnet uansett valg av trase.

7.6

FRAMTIDIG TRANSPORTUTVIKLING.

Persontransport.

Flekkefjordsbanen er i persontransporten å regne for en lokal trafikkåre. Avstanden Flekkefjord — Sira på 17 km tilsier også at man her ikke har behov for noen stor hastighet. I så måte vil trolig også banen med dagens standard tilfredsstillende kravene for persontransporten.

Det materiell som benyttes i dag er fra 1952. Materiellet er modent for utskiftning. Det vil dreie seg om investeringer i størrelsesorden ca. 5 millioner kroner.

Godstransport.

Godstransporten utgjør idag som nevnt 10 — 11.000 tonn pr. år.

Utvalget har foreslått at Linjegods for sine transporter mellom Flekkefjord og Kristiansand benytter jernbane. Dette vil medføre en økning i godsmengdene på 2 — 3000 tonn pr. år.

I figur 8 har en tegnet inn ISO-kontaineren og EURO-kontainerne på lasteprofilet for Flekkefjordsbanen. Det framgår at ISO-kontaineren kan føres fram til Flekkefjord, mens begge EURO-kontainerne (høyde 2,5 og 2,6 meter) stikker utenfor lasteprofilet ved bruk av OS-vogn. OS-vognen kan laste 2 stk. 20' ISO-kontainere eller 1 stk. EURO-kontainer.

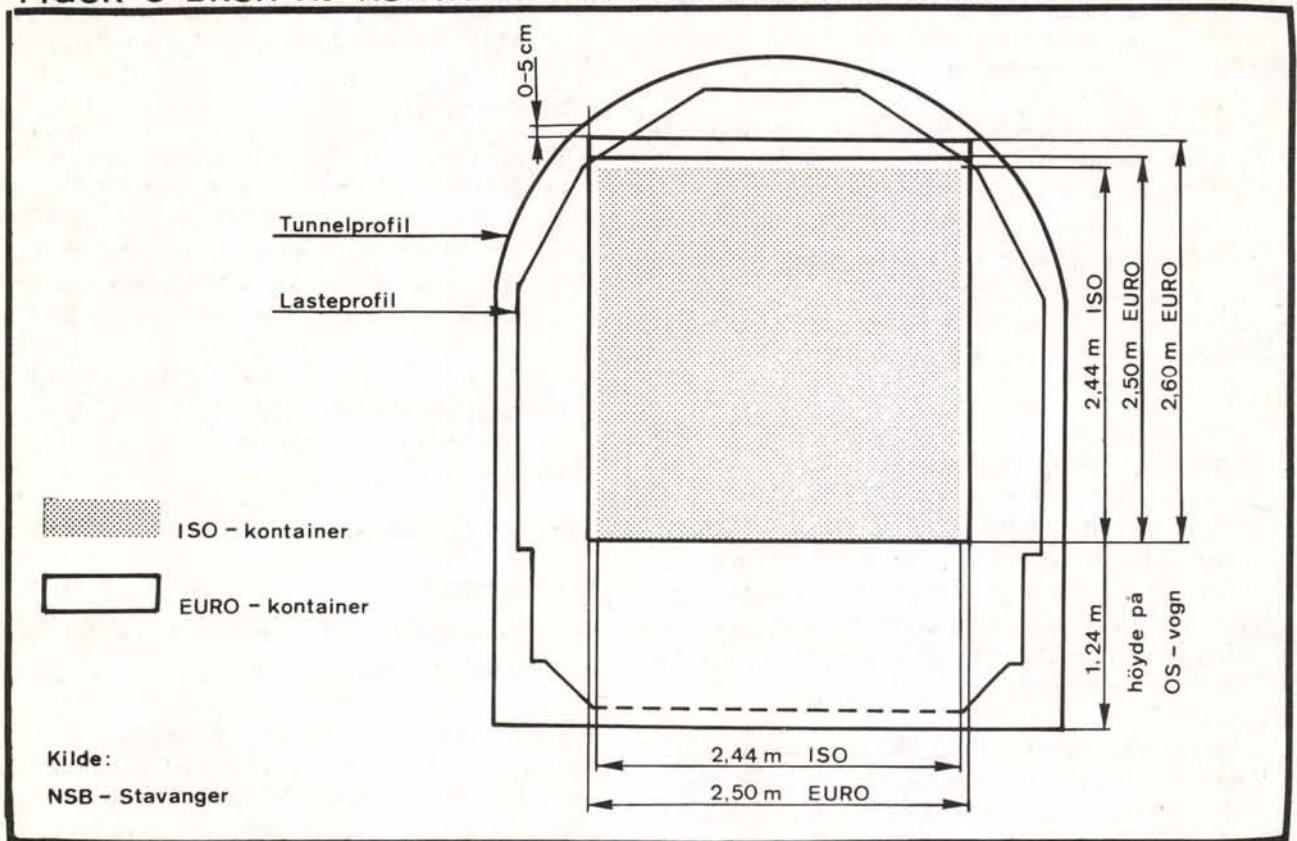
Linjegods-lastbærer kan ikke framføres med Flekkefjordsbanen slik profilet er idag.

I tabell 15 har en illustrert fraktforholdet (vognlastregulativet) ved vognlasttransport på Flekkefjordsbanen med 11 tonn akseltrykk, sammenholdt med 18 tonn akseltrykk på hovedbanen.

Det går fram av tabell 15 at ved maksimal last er fraktene pr. tonn nyttelast ved Flekkefjordsbanen 50% høyere enn for hovedbanen som følge av det lave akseltrykk. Bruk av kontainere faller enda ugunstigere ut.

NSB kan likevel i visse tilfeller inngå fraktavtaler med den enkelte kunde slik at de faktiske tonnpriser endres. Likeledes kan det gis dispensasjon for noe høyere akseltrykk.

FIGUR 8: BRUK AV KONTAINER PÅ FLEKKEFJORDSBANEN



Tabell 15. Fraktutnyttelse ved 18 og 11 tonns akseltrykk.

Vognstype	Vekt av tomvogn pluss evt. kontainer	Lasteevne tonn		Vognlastfrakt kr./t Oslo- Flekkefjord ved maks last	
		18 t.	11 t.	18 t.	11 t.
Lukket His	12,5	23,5	9,5	146	215
Lukket Gbs	14,0	22,0	8,0	146	232
Åpen Os	13,0	23,0	9,0	146	221
Åpen Os med 2 ISO-kont.	17,7	18,3	4,3	154 x)	338 x)
Åpen Os med 1 ISO-kont.	15,35	20,65	6,65	145 x)	253 x)

x) Eksklusive containerleie.

De forhold som her er nevnt underbygger påstanden om at banen i dag ikke tilfredsstillere kravene til en tidsmessig godslinje. Og bruk av containere på banen er nærmest uaktuelt.

Med nåværende standard vil banen fortsatt kunne få betydning for spesielle transporter (stykk gods) og for enkelte bedrifter. Men for at banen skal få noen avgjørende betydning

for hele distriktet kreves en opprusting.

Dette gjelder særlig heving av akseltrykket.

Utbygging av vegnettet.

Flekkefjordsbanen erstatter ikke vegen verken når det gjelder person- eller godstransport. Og vegnettet må utbygges på samme måte som for resten av fylket.

7.7

ALTERNATIVT TRANSPORTOPPLEGG.

Dersom driften ved Flekkefjordsbanen skal innskrenkes eller nedlegges må det være en forutsetning at det etableres et alternativt transportopplegg. Dette opplegg må være klart på det tidspunkt driften av banen innskrenkes.

Med bakgrunn i mandatet har utvalget skissert et alternativt opplegg. Det tar utgangspunkt i

Flekkefjord skal fortsatt være stasjonsby. Nedlegging av banen skal ikke resultere i økte frakter.

Vegnettet må utbygges slik transporter som idag kan gå med jernbanen kan utføres på veg.

Utvalget vil presisere at det alternative opplegg bare må ses på som et utgangspunkt for det videre arbeid dersom det blir aktuelt med nedlegging av banen. Dette arbeid vil måtte utføres i nært samarbeid med de lokale myndigheter i Flekkefjord.

1. Flekkefjord som stasjonsby – terminalanlegg.

NSB's-terminal i Flekkefjord opprettholdes med dagens tjenesteytelser.

I den grad det er mulig stilles stasjonsområdet til disposisjon for andre samferdselsformål som byen måtte ha behov for.

Utvalgets hensikt er at Flekkefjord som kompensasjon må få utbygd en tidsmessig terminal.

2. NSB's drift.

Driftsopplegget på hovedlinjen må vurderes på nytt. Utvalget forutsetter at persontogene skal stoppe som idag, kfr. kapittel 3 foran.

Det er nødvendig med utbygging av servicen med sikte på forbedring for persontransporten på Sira.

Godstransporten må omorganiseres. I denne sammenheng vil utvalget peke på Storekvina stasjon. En utbygging av denne stasjon vil kunne bedre transportopplegget for hele vestre del av Vest-Agder. NSB's godsknutepunkt bør vurderes lagt til Storekvina som vil dekke områdene Farsund/Lyngdal – Flekkefjord.

3. Fraktkompensasjon.

Fraktene i framtida skal beregnes som om det fortsatt gikk jernbane til Flekkefjord. Kompensasjon må gis i form av redusert sonetall.

4. Utbygging av vegnettet.

En forsert standardheving av vegnettet skal være fullført før jernbanen blir nedlagt. Følgende vegstrekninger bør inngå i denne utbygging.

Tabell 16: Økt vegbevilgning. Mill. kroner.

Vegnr. Strekning.	Behov	Foreslått investert før 1985	Forsert utbygging.
E-18 Trolldalen – Sirnes	50	12,3	38
E-18 Trolldalen – Liknes	32	20	12
R-465 Liknes – Storekvina	1	0,7	1
R-466 Flikka – Gyland	5	0	5
R-467 Sirnes – Sira	5	0	5

Behovet forutsetter utbygging til 1990-standard, 22 m vogntoglengde, 10 tonn akseltrykk på alle de opplistede vegstrekninger.

5. Rutetransport på veg.

En forutsetter at rutetransporten på veg i området tas opp til full revisjon. Strekningen Sira – Flekkefjord – Liknes – Storekvina må få et samordnet ruteopplegg som også er koordinert med jernbanen.

Dette spørsmål må tas opp som en del av det alternative opplegg i samarbeid med lokale myndigheter og på fylkesnivå med sikte på å ta opp problemer over fylkesgrensa mellom Vest-Agder og Rogaland.

Samlet kompensasjon

Den samlede kompensasjon i form av et alternativt opplegg skulle dermed bli som referert i tabell 17.

Tabell 17: Kompensasjon.

Utbygging/ombygging av Flekkefjord stasjon	antatt 5 mill. kr. 1)
NSB's drift. Utbygginger av stasjonene ved hovedlinjen	antatt 5 mill. kr. 1)
Fraktkompensasjon	lavere sonesetting
Forsert utbygging av vegnettet.	ca. 60 mill. kr. 2)
Endret rutetransport på veg	eventuelt økning av ordinært tilskudd.

1) Beløpet er anslått. Det bygges ikke på beregninger fra NSB.

2) Dette er ikke ekstrabevilgning, men en raske takt i utbyggingen.

7.8

UTVALGETS ANBEFALING.

Utvalget har delt seg i 3 fraksjoner.

Fraksjon 1, flertallet i utvalget (Kongevold, Svindland, Benestvedt, Haraldstad, Eggen).

Denne fraksjon mener banen må opprettholdes i framtida. En legger vekt på:

1. Distriktets interesser.

Et nær samstemmig distrikt ønsker banen opprettholdt. Befolkning og næringsliv mener at banen er et stort trivselselement og en avgjørende faktor i utviklingen av Flekkefjordsområdet.

2. Flekkefjord har hatt jernbane siden 1904. Den har hele tida vært av stor verdi for byens utvikling. Den representerer fortsatt, god eller dår-

lig, en ressurs for framtida som en vanskelig i dag kan vurdere betydningen av.

3. Primært bør banen opprustes til full standard både hva akseltrykk og tunneltversnitt angår.

En er klar over at dette vil dreie seg om store investeringer. Sekundært vil en derfor gå inn for at banen snarest opprustes slik at godsvogner som transporteres med Sørlandsbanen kan framføres helt til Flekkefjord stasjon, eventuelt transportert med lavere hastighet enn vanlig.

En vil i denne forbindelse sterkt understreke behovet for at det blir utført alternative beregninger for opprusting av banen slik utvalget har bedt om.

4. Banen må opprettholdes for både person og godstransport. En vil gå imot at persontransporten overføres til veg slik at banen blir en ren godslinje.

Dette alternativ ser en bare på som et skritt på vegen mot senere full nedlegging. Det bør derfor investeres i nytt persontog — materiell.

Fraksjon 2 (Sunde og Midttun) vil uttale:

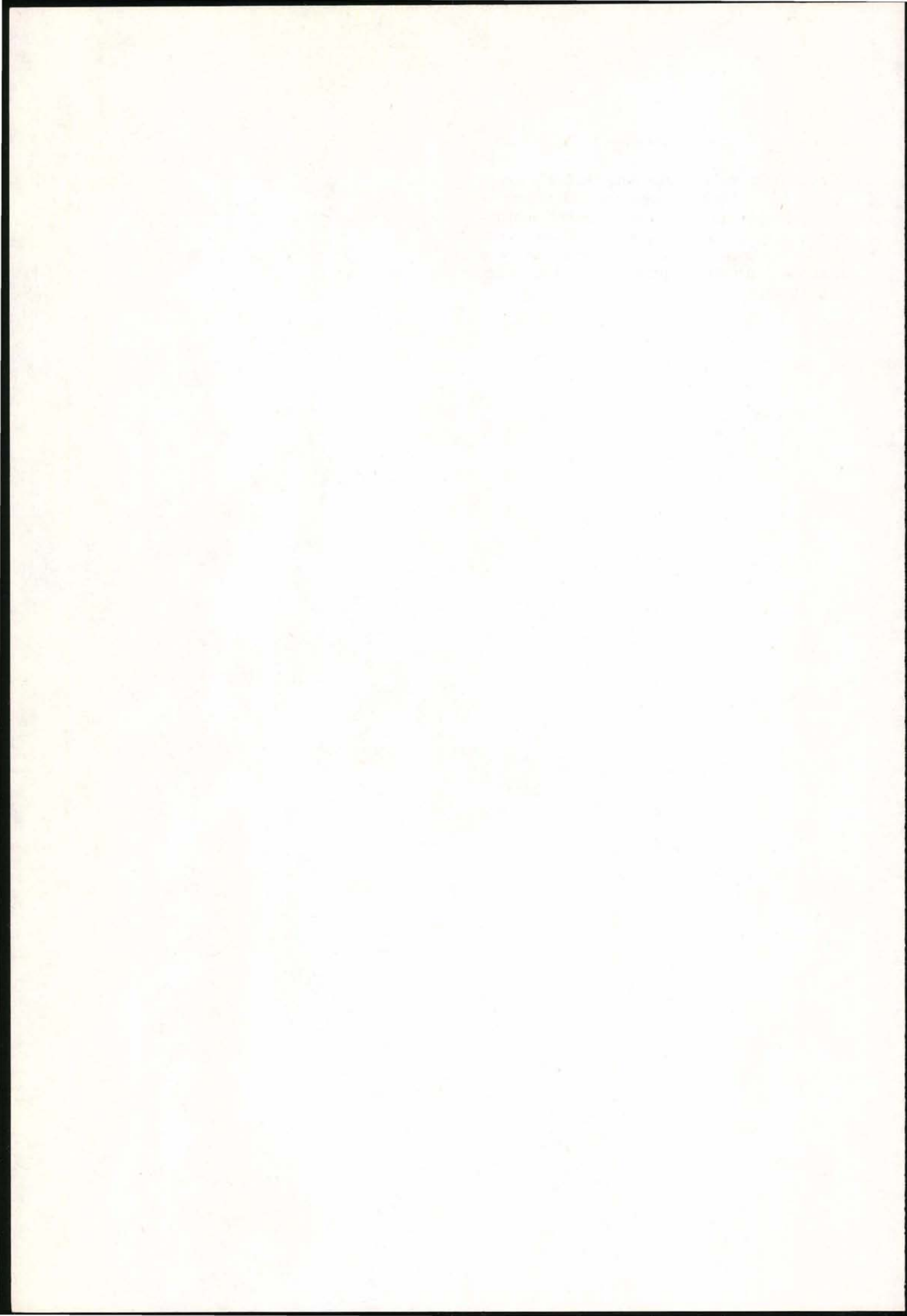
1. Flekkefjordsbanen er i dag ikke en tidsmessig transportlinje. Det vil kreves svært store beløp å få rustet banen opp i den standard som er ønskelig og som er nødvendig for at linjen kan utnyttas i et moderne og rasjonelt transportopplegg. Dette må være et ufravikelig krav for at det i framtida skal være håp om at banen skal bli et tilfredstillende transportmiddel for brukerne. NSB har antydnet kostnader på 50 mill. kr. (1975 priser). En antar at dette beløp heller ligger for lavt enn for høyt. En ser små muligheter for at slike beløp vil bli bevilget for transport av såvidt små transportmengder som Flekkefjordsbanen nå tilføres, og som en på sikt kan regne med å få tilført linjen.

2. Banen har betydd og betyr fremdeles mye for distriktet. En mener det er riktig at distriktet gis kompensasjon for det tap en eventuell nedlegging av banen medfører.

3. En støtter kravet om at det må utføres beregninger av kostnader for alternativ opprustning av banen, og finner ikke å kunne ta endelig standpunkt til banens framtid før slik utredning foreligger.

Fraksjon 3 (Hodne og Johansen).

Denne fraksjon finner det ikke riktig å ta standpunkt til forslag om banens framtid på det nåværende tidspunkt. En ønsker å avvente innstillingen fra det sentrale samferdselsplanutvalg. NSB's representant finner det dessuten ikke riktig å gi uttrykk for sitt syn før etaten har behandlet saken.



KAPITTEL 8 VEDLEGG

Samfunnsøkonomisk vurdering av Flekkefjordsbanen.
1975 priser. Mill. kroner.

Alternativ
på jernbane

Alternativ
på veg

Persontransport.

1. Bedriftsøkonomi, kfr. NSB
overslag 5.11. 1974

Personalkostnader.	0.41	0.23
Forskjell i skatt		0.08
Driftskostnader for materiell	0.37	0.14
Kapitalkostnader før 1980		0.10
» » etter 1980	0.36	0.15
Administrasjon m.v.	0.02	0.05

2. Overgang fra jernbane til buss vil
redusere komforten og gi økt reisetid.
Det antas at dette i verdi utgjør 5
minutter pr. tur.

0.08

3. Det er sannsynlig at en del av nåværende
jernbanetrafikk går over til å benytte
privatbil framfor buss. Antar en inn-
tektssvikt på 10% som følge av dette.

0.13

4. Økt privatbilbruk vil gi økte
vegholdskostnader.

0.04

5. Økt privatbilbruk vil også gi flere
trafikkulykker.

0.04

Persontransport før 1980
Persontransport etter 1980

0.80
1.16

0.89
0.94

Godstransport.

6. Underskudd ved NSB.

0.30

7. Overføring av godstransport til veg
gir økt vegvedlikehold

0.08

8. Økte kostnader for bruker som følge
av omlasting/utkjøring

0.40

9. Det omlastede gods vil bli forsinket
sammenliknet med idag. Antar at en
vil kunne betale 20% mer for å få
godset hurtig.

0.32

Godstransport

0.30

0.90

Fellesutgifter.

10. 15 personer er knyttet til arbeid ved jernbanen og Linjegods. Antar at 6 av disse må flytte om banen nedlegges.		0.06
11. Banens felleskostnader.	0.68	
<hr/>		
Dagens transportopplegg	1.78	1.95
Etter 1980, uten baneforbedringer	2.14	2.00
<hr/>		

Merknader

Pkt. 1: Gjennomsnittlig lønnsnivå ved NSB ligger nærmere 50% høyere enn ved rutebilene. Det kan stilles spørsmål om denne ulike konkurransesituasjon skal telle i en samfunnsøkonomisk vurdering. I denne forbindelse har en beregnet forskjell i skatt og korrigert for dette. Etter 1980 er det behov for nytt persontogmateriell som vil øke kapitalkostnadene fra idag 0 til 0,36 mill. kr. Det antas at det etter 1980 også blir behov for en ekstra buss.

Pkt. 2: Publikasjonen „Økonomisk vurdering av veginvesteringer" fra TØI 1972 oppgir tidskostnader på i gjennomsnitt kr. 5.60 pr. time i 1972 — priser. Det gir i 1975 0.08 mill. kr. i økte reisetidskostnader på veg.

Pkt. 3: Inntektsvikten er beregnet som 10% av NSB's totale inntekter i 1975 som utgjorde 1,23 mill. kr.

Pkt. 4: Vegholdskostnadene er beregnet ut fra samme kilde som under pkt. 2.

Pkt. 5: Det er antatt ulykkeskostnader etter følgende frekvens:

1 dødsulykke = 1 mill. kr. = 10 mill. passkm.
1 personskadeulykke = 50.000 kr. = 1. mill. passkm.

Pkt. 6: Ifølge NOU 1975: 21 „Støtteordninger i norsk samferdsel" gikk godstransporten ved Flekkefjordsbanen i 1973 med 0,2 mill. kr. i underskudd. I tabellen er dette framskrevet til 1975. Dette punkt forutsetter at biltransport kan drives med balanse, d.v.s. 0,3 mill. kr. billigere enn NSB, bedriftsøkonomisk.

Pkt. 7: Samme kilde som under pkt. 2 er benyttet.

Pkt. 8: En del av stykkgodset må omlastes en ekstra gang sammenlignet med idag om det overføres til veg. Antar at 1/2 — delen av godset (3200 tonn) må omlastes og at dette får 25% fraktøkning av gjennomsnittsfrakt 500 kr. pr. tonn.

Pkt. 9: Bygger på omlasting i Sira.

Pkt. 10: Svensk kilde, „Dalarna. Regional trafikkplan" oppgir årskostnader for samfunnet til kr. 10.000 pr. familie som må flytte.

Pkt. 11: Ifølge kilde under pkt. 6 må også Flekkefjordsbanen ha tilskudd for å dekke felleskostnadene. Forutsetter at et opplegg på veg kan drives uten slike tilskudd.

35.075.7:656.2(482.3)NSB

Vest-Agder fylkeskommune.....
Sammarbeidsutvalget for jern-
bane og stykk gods. 1976
Innstilling fra .. Bibl.

Levert ut	til	Levert inn
B.4.89	JENS KNUT SKJERSTAD	
	FRA...	

NSB
Dokumentasjonstjenesten

A/L BIBLIOTEKSENTRALEN - OSLO

ART. NR. 400/4103



12. 08. 1996

MIKROMARC

Jernbanelibet

Biblioteket



09TU05806

Trykk: A/S VYVI, Kristiansand