

Strategidokument for utvikling av "SørVestBanen" (Sørlandsbanen – Vestfoldbanen)

Innspill til Nasjonal Transportplan 2006 – 2015



Innledning

Jernbaneforum Sør er et samarbeidsorgan for utvikling av jernbanen som er dannet av Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark og Vestfold fylkeskommuner. Forumet ønsker med dette strategidokumentet å presentere sine visjoner og ønsker for jernbanens framtidige plass regionen.

Jernbaneforum SØR vil understreke at det nå er helt avgjørende at man i Nasjonal Transportplan prioriterer en helhetlig utbygging av en ny SørVestBane og at dette følges opp med en god finansiering. Etterslepet i utvikling er nå så stort at vi mener det er et klart behov for offensive tiltak for å sikre at jernbanen i framtiden skal kunne spille en vesentlig rolle på Sørlandet.

Den nye SørVestBane vil bli en slagkraftig bane som binder sammen 7 fylker hvor til sammen 40 % av Norges befolkning bor innenfor 30 km eller 30 minutters togreise fra nærmeste stasjon. SørVestBanen vil bli en bane av stor nasjonal og regional betydning og for å understreke hva vi ser for oss og mener med dette, har vi trukket opp følgende visjon for 2020:

"Kystregionen fra Stavanger til Tønsberg har fått en helt ny oppblomstring etter at SørVestBanen ble ferdigstilt i 2015. Sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, dobbeltsporet på Vestfoldbanen og den øvrige oppgraderingen av banen har vært meget vellykket og ført til en sterk vekst i næringslivet langs hele strekningen fra Stavanger til Drammen. Det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger og den nye godsterminalen på Ganddal har både ført til en sterk økning i lokaltogtrafikken på Jæren og en mer kostnadseffektiv godshåndtering på hele Sørlandsbanen. Det har også gitt god effekt på miljøet og trafikksituasjonen på Jæren.

Sørlandet har som følge av det nye høyfrekvente persontogtilbudet på SørVestBanen fått et mer et mer fleksibelt bo og arbeidsmarked både internt i regionen og fra regionen til Oslo og man har fått til en god balanse mellom boliger og arbeidsplasser. For staten har dessuten de nye reisetidene gitt en så god konkurransevne for togtrafikken at offentlig kjøp har kunnet reduseres.

Det nye passasjerterminalkonseptet som er benyttet på SørVestBanen har dannet mønster for øvrige deler av Norge. Jernbanestasjonene er utviklet til fullserviceterminaler, der fylkenes satsing på et godt busstilbud til og fra terminalene, kombinert med gode parkerings- og handlemuligheter og nye attraktive boligområder i nær tilknytning til knutepunktene har ført til en helt ny hverdag for befolkningen og næringslivet i regionen.

Næringslivet er godt fornøyd med det nye fleksible godstogkonseptet som er utviklet. De nye små godstogselskapene i kombinasjon med de store selskapenes satsing på store direktetog innebærer en betydelig økning av godsarbeidet på jernbanen. Bruken av ferjeforbindelsen i Kristiansand i kombinasjon med jernbanetransport av trailere og containere fra Oslo og Stavangerregionen fungerer meget bra. Det samme gjør den nye godslinjeforbindelsen fra Grenland til kontinentet. Som følge av at persontogene i stor grad kjører gjennom Vestfoldbyene, har man nå fått en situasjon der godstrafikken har fått gode framføringsmuligheter over Nordagutu. Dette har ført til en stor utvikling av en godsterminal i Grenland.

Den forbedrede infrastrukturen på Sørlandsbanen har også gitt en fin trafikkvekst på container- og trailertogene mellom den nye terminalen på Ganddal og Oslo. Dette har ført til en merkbar nedgang av antallet store vogntog på E-18, noe som har virket positivt på trafikksikkerheten og framkommeligheten for andre trafikanter."

Framtidsvisjonen som er beskrevet ovenfor ligger til grunn for de forslag til Nasjonal transportplan 2006 – 2015 som Jernbaneforum Sør anbefaler, og vi håper nå at alle parter vil bidra til at den lar seg realisere.

Jernbaneforum Sør 26.04.02

Thore Westermoen
Vest-Agder fylkeskommune

Ellen Gjerpe Hansen
Vestfold fylkeskommune

Roald Bergsaker
Rogaland fylkeskommune

Oddvar Skaiaa
Aust-Agder fylkeskommune
(leder)

Andreas Kjær
Telemark fylkeskommune
(nestleder)

Innhold

Innledning	2
Innhold	3
Bakgrunn	4
Hensikt	4
Metode	4
Berørte transportkorridorer	4
Hovedtrekk i Kollektivtrafikkmeldingen	4
Befolkningsgrunnlag	5
Potensiale for transportarbeid på jernbanen	5
Persontrafikk	5
InterCity Kristiansand - Oslo	6
InterRegiotog Stavanger - Oslo	7
Regiotog Stavanger – Kristiansand / Arendal	8
Lokaltog Stavanger - Egersund	8
Lokaltog Telemark	8
Godstrafikk	9
Containerekspresstog	9
Semitrailerekspresstog	9
Vognlast- /underveistransporter	9
Framføringskapasitet for gods	9
Havneforbindelser	10
Kapasitetsutvidelse av det totale transportsystemet er nødvendig	10
Foreslåtte utbyggingstiltak	11
Nyanlegg:	11
Oppgradering:	11
Krav til jevn utbyggingstakt	11
Alternative investeringsmodeller	12
BOT: Build, Own/Operate, Transfer	12
PPP: Public Private Partnership (OPS)	12
Mange aktuelle aktører	12
Forutsetninger for alternativ finansiering	13
Lønnsomhet	13
Mulighet for risikospredning	14
Hensiktsmessig konsesjonsperiode	14
Forslag til organisering alternativ utbyggingsmodell	15
Etablering av utbyggingselskap	15
Oppsummering	16
Nyanlegg:	16
Oppgradering:	16

Bakgrunn

I forbindelse med etableringen av Nasjonal transportplan for 2002-2011 (NTP) ble det lagt opp til at planen skulle rulleres hvert fjerde år. Dette innebærer at den vil rulleres fra 2006. Regjeringen tar sikte på å legge fram et forslag til ny transportplan i 2004, og i forbindelse med oppstarten av utredningsarbeidet for denne planen, skal fylkene og de statlige etatene levere sine bidrag til strategiske analyser og forslag innen 1. mai 2002.

Hensikt

Hensikten med dette notatet er å beskrive Jernbaneforum Sørs (JFS) forslag til strategi for utvikling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. De 5 fylkene står samlet i denne saken. Dokumentet inngår som en del av grunnlaget for de 5 fylkeskommunenes innspill til Nasjonal Transportplan, og vil også bli oversendt Samferdselsdepartementet, Jernbaneverket og NSB BA direkte fra Jernbaneforum Sør.

Metode

Notatet er basert på Jernbaneforum Sørs visjon for en framtidig Sørlandsbane som er koblet sammen med Vestfoldbanen. Som arbeidstittel har vi valgt å kalle den sammenkoblede banen for SørVestBanen. På bakgrunn av denne visjonen og en gjennomgang av eksisterende planer beskrives det så et forslag til et satsingsprogram for neste planperiode. Det er lagt stor vekt på å få fram aktuelle muligheter som finnes for alternativ finansiering og bygging, for å sikre at prosjektene kan realiseres med en tilfredsstillende framdrift.

Berørte transportkorridorer

Forlaget til strategi berører det som i NTP 2002-2011 er beskrevet som korridor 3 dvs. strekningen Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger. I tillegg vil forslaget også delvis berøre transportarbeidet i korridor 4, som er Kristiansand - Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim.

Hovedtrekk i Kollektivtrafikkmeldingen

Stortingsmelding nr 26 – "Kollektivtrafikkmeldingen gir en rekke viktige føringer som er lagt til grunn for det videre arbeidet med strategiplaner for Sørlands- og Vestfoldbanen. De viktigste hovedtrekkene for jernbaneområdet er følgende:

- Offentlig kjøp konsentreres sterkere til InterCityområdet og de 4 største byområdene.
- Sterkere satsing på trafikken i InterCitytriangelet (Skien-Lillehammer-Halden)
- Liberalisering av ekspressbusser
- Konkurransen på sporet på offentlig kjøpstrekninger fra 2006 (Forsøksprosjekter fra 2004)
- Mer rasjonell anleggsmotdrift for prioriterte prosjekter.
- Vurdering av OPS prosjekter på utvalgte prioriterte enkeltprosjekter på Jernbane
- Bedre samordning og organisering

Befolkningsgrunnlag

Sørlandsbanen har idag sine start og endepunkter i sterke vekstregioner med flere viktige byer/stasjoner langs traseen. Det samme gjelder Vestfoldbanen. Ser man på Sørlandsbanen og Vestfoldbanen som helhet, så ser vi at SørVestBanen binder sammen 7 fylker med tilsammen 40 % av Norges befolkning innenfor 30 km eller 30 minutters togreise nærmeste stasjon. Jernbanen vil spille en viktig rolle i det samlede transportsystemet og den sammenslåtte SørVestBanen vil derfor ha et betydelig potensiale. Tabellen nedenfor viser dette:

Fylke	Folketall pr 01.01.02
Oslo/ Akershus:	850.000
Buskerud:	130.000
Vestfold:	215.000
Telemark:	115.000
Aust-Agder:	95.000
Vest-Agder:	140.000
Rogaland:	280.000
Sum SørVestBanen	1 825.000
Totalbefolkning i Norge	4 525.000
Andel av totalbefolkning	Ca 40.%

Skal dette markedspotensialet utnyttes, så kreves det en målrettet og kraftig satsing over en lang periode. Vi mener et forsiktig anslag gir grunnlag for å anslå en trafikkutvikling på ca 20 – 25 % på strekningen Kristiansand - Oslo fram mot år 2020. Skal vi oppnå dette, må det imidlertid forutsettes en betydelig kvalitetsforbedring og reisetidsforkortelse i forhold til idag.

Potensiale for transportarbeid på jernbanen

Sørlandet og Nord-Jæren er 2 av de 3 nasjonale regioner som vokser i kraft av sin egen tyngde. Sørlandsbanen vil ved en sammenkobling med Vestfoldbanen til SørVestBanen, binde disse regionene sammen med Osloregionen, som er den tredje av vekstregionene. Vi vil her beskrive hvordan potensialet gjennom en helhetlig strategi vil kunne utvikles videre både for persontrafikk og godstrafikk. Mulighetene er betydelige og gode og miljøvennlige kommunikasjoner er en viktig forutsetning for å få til en bærekraftig utvikling langs hele banen.

Persontrafikk

SørVestBanen har mange roller som skal fylles, både nasjonalt, regionalt og lokalt. Samtidig skal banen være et ledd i bærekraftig utvikling på deler av strekningen. Vi tror at banen kan gjøre en slik jobb hvis de rette tiltak settes inn.

Vi har valgt å dele persontrafikken inn i 5 hovedområder:

- InterCity Kristiansand - Porsgrunn - Oslo.
- InterRegiotog Stavanger - Oslo
- Regiontog Stavanger – Kristiansand / Arendal.
- Lokaltog: Stavanger – Egersund
- Lokaltog Telemark

InterCity Kristiansand - Oslo.

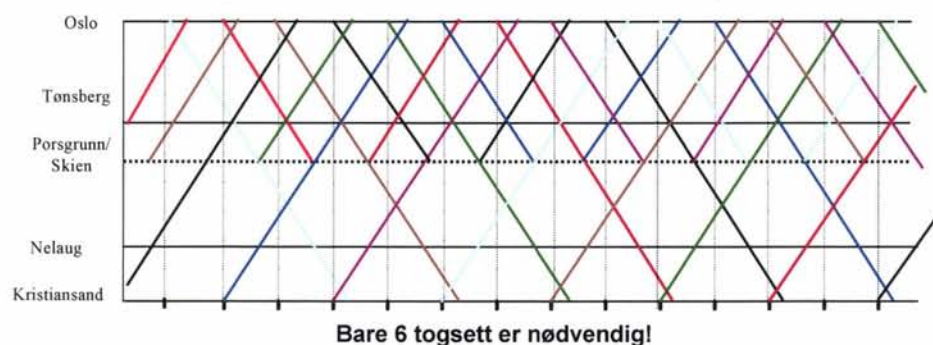
InterCity-trafikken rundt Oslo har stor betydning for det felles bolig- og arbeidsmarkedet som Osloregionen utgjør. Vestfoldbanen er den InterCity-strekningen som har størst potensiale, og dette gjør at man har et relativt godt utbygget togtilbud på strekningen.

Reisetiden mellom Oslo og Skien ligger idag på ca 2 timer og 43 minutter. Ved en ferdigstilling av tiltakene på Vestfoldbanen og en sammenkobling med Sørlandsbanen vil vi kunne få en reisetid til mellom Oslo og Kristiansand på 3 timer og 15 minutter. Dette betyr at Kristiansand kan bli den nye endestasjonen for InterCitytogene.

En rutemodell med Kristiansand som endestasjon vil kunne gi en meget effektiv rutemodell for InterCitytogene, og binde Sørlandet og Østlandet sammen i et felles arbeidsmarked.

Mulig grunnrutestruktur InterCity Oslo – Kristiansand

(2 timers frekvens Kristiansand, 1 timers frekvens til Grenland)



Med bare 6 togsett vil det være mulig å opprettholde en to timers frekvens på Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Oslo, samtidig som man kan dekke opp en times frekvens på Vestfoldbanen mellom Grenland og Oslo. Dette vil gjøre det mulig å få et høyfrekvent og effektivt persontogtilbud på strekningen med et sterkt redusert behov for offentlig kjøp. De tog som snur i Grenland vil kunne ha Skien som base og snustasjon. Samtidig må det legges opp til bygging av ny stasjon på Landmannstorvet i Skien, for å sikre god forbindelse til det øvrige kollektivnettet.

Tilbudet vil kunne suppleres med en rushtidsavgang fra Arendal om morgenen med retur om ettermiddagen. I tillegg vil det være behov for rushtogavganger mellom Oslo og Tønsberg/Sandefjord.

InterRegiotog Stavanger - Oslo

Persontrafikken på Sørlandsbanen sliter med konkurranseevnen. Sørlandsbanen er i sin nåværende form preget av mye svinger, begrenset krysningskapasitet, relativt lange framføringstider og tildels dårlig punktlighet. Dette innebærer at reisetiden er lite konkurransedyktig i forhold til både fly og bil, samtidig som det hindrer en mer effektiv bruk av togsettene. En forbedring på dette området vil kunne gi betydelige besparelser for operatøren. Selv om det har vært en viss vekst i trafikken på ekspresstogene på Sørlandsbanen i det siste, så mister de idag markedsandeler i det voksende markedet. Behovet er derfor stort for å gjøre offensive endringer.

Ekspresstogene mellom Stavanger og Oslo har i dag en reisetid på 7 timer og 38 minutter. En utbygget SørVestBane vil redusere denne reisetiden ned til 5 timer og 50 minutter. Dette er fremdeles lang tid på de lengste relasjonene, men fjerntogene er ikke bare endepunktstrafikk. Underveistrafikken for fjerntogene er viktig, og den nye sammenkoblingen vil gjøre at man toget går gjennom flere byer underveis. Det fører til en betydelig forbedring i trafikkgrunnlaget og grunnlag for bedret lønnsomhet.

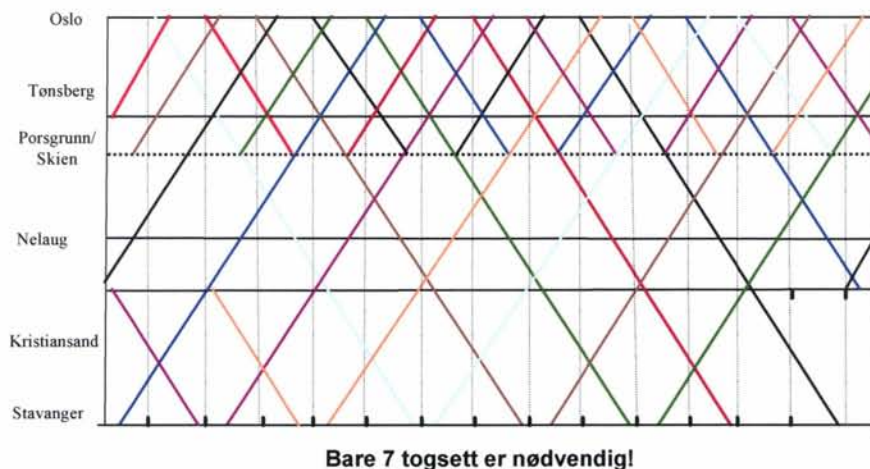
Med en sammenkoblet bane, vil vi kunne få reisetider mellom Stavanger og Porsgrunn på 4 timer og 10 minutter, mens strekningen Stavanger - Tønsberg kan kjøres på 4 timer og 50 minutter. Dette innebærer at toget på disse relasjonene vil få en betydelig forbedret konkurranseevne i forhold til flyene og suverent vil slå bilen på reisetid.

Dersom rutemodellen for InterCitytogene samkjøres med InterRegiotogene på SørVestBanen, vil man kunne få en meget effektiv rutemodell med et behov på tilsammen 7 togsett. Denne modellen vil kunne se slik ut:

Mulig grunnrutestruktur InterRegio tog

Stavanger – Kristiansand - Oslo

(2 timers frekvens Stavanger, 1 timers frekvens til Grenland)



Med dette rutetilbudet vil man kunne få en helt ny situasjon for kundene langs SørVestBanen. Man vil få direkte forbindelser mellom byene langs kysten med meget konkurransedyktige framføringstider. Dette vil kunne generere en betydelig trafikkvekst. Samtidig vil løsningen kunne skape store fordeler for kundene, med flere avganger, høyere punktlighet og bedre fleksibilitet. Denne utviklingen vil kunne avlaste E-18 og sørge for en bedre trafikkavvikling og færre ulykker på veien.

Regiontog Stavanger – Kristiansand / Arendal.

Direkteforbindelsene mellom Stavanger og Kristiansand/ Arendal vil få en rask og god forbindelse med InterRegiotogene som er vist ovenfor. For å dekke opp underveistrafikken til de mindre stasjonene, vil det være mulig å etablere et regiontogtilbud som supplerer fjerntogene og skaper grunnlaget for økt samhandel innen regionen. Dette kan etableres på strekningene (Stavanger -) Egersund – Kristiansand – Vennesla (Nelaug/Arendal) og det må vurderes om dette tilbudet kan utvikles som et hovedelement i den framtidige betjeningen av Arendalsbanen.

Lokaltog Stavanger - Egersund

Lokaltogene på Jærbanen har vært en suksess siden de ble fornyet i 1992. På 10 år har man hatt en trafikkvekst på hele 249 %. De siste årene har veksten flatet noe ut, men dette kommer i stor grad av at tilbudet nå har nådd et kapasitetstak. For å kunne videreutvikles må det tilføres mer kapasitet gjennom nytt materiell og bedre infrastruktur. Jærbanen er et godt eksempel på at målrettet satsing gir resultater i markedet, og JFS er derfor opptatt av at dette tilbudet videreutvikles. Nytt dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger ligger allerede inne i Nasjonal Transportplan for inneværende periode, og det er meget viktig at dette ferdigstilles i henhold til planen.

Nord Jæren er som tidligere nevnt en region som vokser i egenskap av sin størrelse, og det er derfor meget viktig at veksten følges opp med en videre utvikling av gode transportløsninger. For at lokaltogene på Jærbanen skal kunne utvikles videre er det derfor avgjørende at det så snart som mulig blir bygget en ny godsterminal på Ganddal, slik at man slipper å få godstrafikken inn på den tett trafikkerte strekningen mellom Sandnes og Stavanger.

Lokaltog Telemark

Ved sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vil dagens Sørlandsbane mellom Skorstøl og Kongsberg ha en betydelig reduksjon i togtilbudet. Det bør derfor opprettes et eget lokaltogtilbud på strekningen Sannidal – Kongsberg. Dette bør samordnes med Bratsbergbanen, og ha gode forbindelser til det øvrige togtilbudet på Sørlandsbanen på den nye stasjonen på Sannidal. For å bygge opp trafikkgrunnlaget i god tid før sammenslåing av banene, bør rutetilbudet vurderes etablert som en prøvestrekning for konkurranse i spredtbygde strøk allerede fra 2004. Det må samtidig sikres rammebetingelser for en langsiktig satsing.

Godstrafikk

Godstrafikken på Sørlandsbanen og Vestfoldbanen har andre utfordringer enn persontrafikken. I stor grad lider godstrafikken av at den har lav prioritet i forhold til persontrafikken. Dette fører ofte til punktlighetsproblemer samtidig som kundenes krav til "just in time" levering øker. Følgelig mister godstrafikken mye av sine kunder over til veitransport.

Containerekspresstog

Det er idag et stort behov for varetransport mellom Stavanger, Kristiansandsområdet, Grenland og Oslo. For å få denne transporten over på Jernbane, kreves det et effektivt transportopplegg med containere som lastbærere. En utbygget SørVestBane vil kraftig forbedre mulighetene for å kunne kjøre containerekspresstog fram og tilbake på dagen. Ved å satse på direkte godstog med få stopp, vil vi kunne få et raskt og kostnadseffektivt togopplegg, som vil kunne overføre store godsmengder fra vei til bane.

Semitrailerekspresstog

En annen trend som vi ser i utviklingen innenfor godstransport er bruken av semitrailere som lastbærere. For å ytterligere redusere antallet trailere på veien, er det derfor viktig at man også sørger for utvikling av spesialtog for effektiv transport av semitrailere mellom landsdelene. Det er også viktig at dette dimensjoneres slik at man kan transportere de nye 25.5 meter lange vogntogene på bane. En utbygget SørVestbane med utvidet lasteprofil vil derfor være et vesentlig element i markedstilpasningen av jernbanetransport.

Vognlast- /underveistransporter

Utviklingen har vist at vognlast i mindre og mindre grad er konkurransedyktig. Spesielt gjelder dette ved små godsmengder og ved kortere avstander. Det viser seg også at store aktører har spesielt problem med å få lønnsomhet i denne type transporter. Erfaringer fra bl.a. Sverige og Danmark har vist at små selskaper i større grad enn de store får til lønnsomhet på denne type transporter. Jernbaneforum Sør anbefaler derfor at det snarest legges til rette for og oppmuntres til at mindre godstransportaktører får etablere seg som supplerende aktører på underveistransporter og vognlast som NSB(CargoNet) ikke har funnet lønnsomme.

Framføringskapasitet for gods

Framføringskapasiteten for gods på Sørlandsbanen har vært hemmet av manglende kryssingskapasitet og lange transporttider. Godstogene konkurrerer om plassen på sporet, både med lokaltrafikken på Jæren og i Osloområdet og med Signaturtogene på Sørlandsbanen.

I Stavangerområdet er det helt vesentlig å få bygget godsterminalen på Ganddal så snart som mulig. Dette vil gjøre det mulig å kjøre tur/ retur med samme togmateriell på ett døgn, noe som vil føre til en betydelig forbedret økonomi for

operatøren. I Osloområdet er det vesentlig å få bygget ut det nye dobbeltsporet mellom Asker og Oslo, slik at også kapasiteten på denne strekningen blir forbedret.

Når det gjelder godstransport på Vestfoldbanen er forholdet slik at transporter til og fra industrianleggene i Grenlandsområdet er så sterkt hemmet av kapasiteten på Vestfoldbanen at togene istedet kjører over Sørlandsbanen og Bratsbergbanen når de skal til Grenland. Med en sammenbygget Sørlands- og Vestfoldbane vil framføringen for godstogene bli enklere, da det vil bli mer ledig banekapasitet på strekningen Nordagutu - Drammen.

Havneforbindelser

Regionen har idag en havneforbindelse med jernbanetilknypning i Kristiansand. Det har vært en liten oppgang i jernbanegods siste år til tross for total nedgang på trafikken over havna. Dette skyldes blant annet kapasitetsproblemene på Sørlandsbanen. På grunn av banens kapasitetsbegrensninger, har godstogene problemer med å oppnå tilstrekkelig punktlighet til at de får til en effektiv utnyttelse av havneforbindelsen. Dette vil kunne forbedres dramatisk ved en oppgradert SørVestBane. Det er derfor grunnlag til en betydelig økning av utskipningen av gods over denne havna.

Nasjonalhavna i Grenland, som er den største i Norge, håndterer over 10 millioner tonn gods pr år. Grenland har faste godslinjer til de største Nordsjøhavnene. Containervolumet på jernbane til havna ventes å bli tredoblet når elektrifiseringen av et av havnesporene er ferdig i 2003.

CargoNet AS har i sin strategi et sterkt ønske om å satse på Grenland som en fremtidig ferjeterminal og omlastingssted for containere og trailere til Osloområdet. De ser her for seg et system med både transport av trailere til Oslo og containere i retur til Grenland. Framkommelighet på jernbanenettet blir avgjørende for å kunne lykkes med denne satsingen.

Kapasitetsutvidelse av det totale transportsystemet er nødvendig.

Transportarbeidet langs E-18 er idag underlagt store begrensninger. Det er også på vegsiden behov for store investeringer, og de er beskrevet spesielt. Det er av trafikksikkerhetsmessige årsaker begrenset hvor høy framførings-hastighet som er mulig å oppnå på vegsiden. Imidlertid er det på jernbanen mulig å kutte ned reisetiden betydelig, gjennom å utnytte krengeteknologi og nye jernbanetrasseer. Dette vil kunne overføre mer transport fra vei til bane, og både gi redusert reisetid og en god avlastning til veitrafikken. For å få til dette må det imidlertid satses slik at man får noen effekt av tiltakene. Dagens investeringstakt er ikke tilstrekkelig for å løse de grunnleggende problemene vi står over for, og det er derfor nødvendig med en helhetlig og kraftig oppgradering av jernbanen.

Foreslåtte utbyggingstiltak

Det er en rekke prosjekter som må gjennomføres for å få en full oppgradering av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. De viktigste av disse er i geografisk rekkefølge følgende:

Nyanlegg:

- | | |
|---|--------------------------|
| • Dobbelspor Holm- Holmestrand – Nykirke | 1.800 mill |
| • Dobbelspor Barkåker – Tønsberg | 700 mill ¹⁾ |
| • Ny enkeltsporbane Larvik – Porsgrunn | 1.970 mill ¹⁾ |
| • Ny enkeltsporbane Porsgrunn – Skorstøl (Grenlandsbanen) | 4.000 mill |
| • Nye Skien Stasjon (Landmannstorvet) | 36 mill |
| • Nordre tilsving på Arendalsbanen | 40 mill |
| • Linjeomlegging Drangsdalen | 500 mill |
| • Ny godsterminal Ganddal | 293 mill ¹⁾ |
| • Dobbelspor Sandnes – Stavanger | 1.030 mill ¹⁾ |

Oppgradering:

I tillegg kommer opprusting av følgende stasjoner:

Drammen, Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik Porsgrunn, Kristiansand, Moi, Egersund og Stavanger	410 mill
---	----------

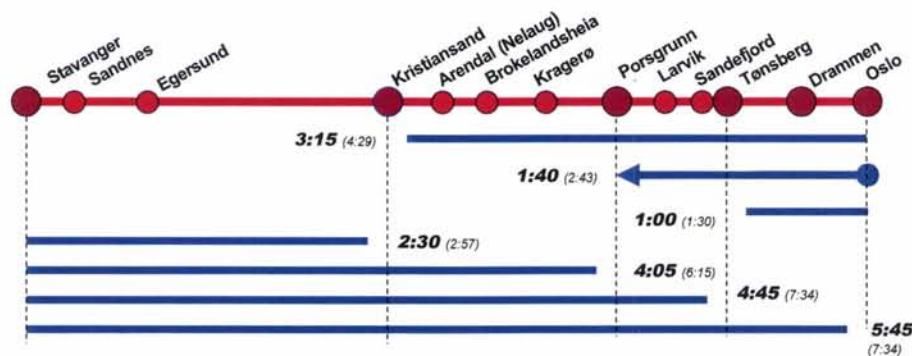
Totale investeringer: 10.779 mill

Av dette er det satt av tilsammen 3.700 millioner i Nasjonal Transportplan 2002-2011. Prosjekter som er innarbeidet i planen er merket ¹⁾. Flere av prosjektene er imidlertid ikke fullfinansiert i perioden bla Larvik - Porsgrunn som mangler ca 1000 millioner. Dette innebærer, at dersom alle prosjekter skal kunne være gjennomført innen 2015, så er det et betydelig etterslep som må innhentes. Dette gjør at man også bør vurdere alternative finansieringsmåter. Dette vil derfor bli behandlet som et eget punkt nedenfor.

Full utbygging av prosjektene ovenfor muliggjør følgende reisetider:

Reisetider på SØRVESTBANEN

(Dagens raskeste reisetid i parantes)



Krav til jevn utbyggingstakt

Den stadige opp- og nedbyggingen av anleggsorganisasjoner som vi ser idag er svært lite velegnet for å sikre en effektiv utbygging. Det er derfor positivt at kollektivtrafikkmeldingen legger vekt på å få til en mer rasjonell anleggsdrift. For at man skal kunne få til en kostnadseffektiv utbygging av banen, må det derfor sikres et finansielt grunnlag som gjør det mulig å opprettholde en høy utbyggingstakt gjennom hele perioden. Dette innebærer at man ved planperiodens start må få til en totalfinansiering som følger de enkelte prosjekt, slik at ikke årlige budsjettdiskusjoner i Stortinget skal føre til forsinkelser og redusert nytte/ kostnad for prosjektene.

Alternative investeringsmodeller

Det er slått fast at Staten har ansvaret for å finansiere utbygging og drift av jernbanens infrastruktur. For å sikre at det investeringsprogrammet som er beskrevet ovenfor skal bli ferdig til 2015, vil det med dagens rammer være nødvendig med en helt annen finansieringsform enn det som er lagt opp til i inneværende planperiode. Det er flere måter å gjøre dette på, men JFS vil foreslå at man definerer SørVestBanen som et enkeltprosjekt, og etablerer den som en prøvestrekning når det gjelder en helhetlig utbygging med alternativ finansiering.

Skal man lykkes med dette, bør det etableres en finansierings- og utbyggingsmodell som er forretningsmessig interessant for eksterne interessenter. Det er her flere modeller som kan benyttes, men følgende ansees som mest aktuelle:

BOT: Build, Own/Operate, Transfer

I dette konseptet etableres et utbyggingsselskap som bygger anlegget, deretter eier og driver banen og trafikken på den i et visst antall år til anlegget er nedbetalt. Anlegget overføres deretter til staten/Jernbaneverket. (Eksempel: Arlandabanan)

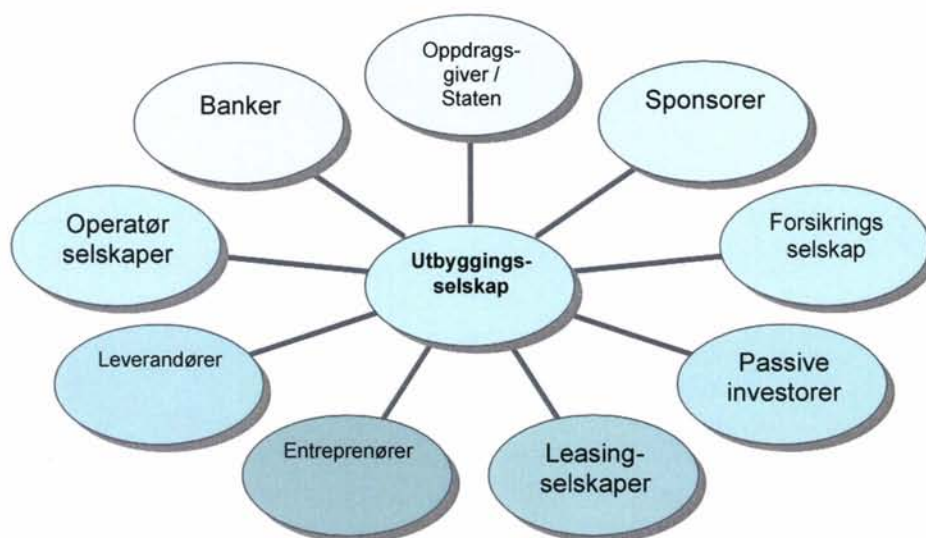
PPP: Public Private Partnership (OPS)

Dette er den modellen som i Norge er kjent som Offentlig Privat Samarbeid (OPS) Dette er en modell der det offentlige og de private helt eller delvis deltar i finansieringen, byggingen og driften av de offentlige tjenestene, og der de deler risikoen i prosjektet. Investorene får deretter nedbetalt sitt bidrag gjennom leie fra det offentlige, slik at det gis avkastning på investert kapital. (Eksempler: Kallax flyplass i Luleå)

Mange aktuelle aktører

Uansett hvilken modell for privatfinansiering man ender på, vil det være hensiktsmessig å etablere et frittstående utbyggingsselskap, som tar ansvaret for gjennomføringen. Eierstruktur og oppgaver for utbyggingsselskapet vil være avhengig av hvilken modell som velges.

Det vil kunne være mange aktører som er aktuelle i forbindelse med et prosjekt som etableres med alternativ finansiering. De mest aktuelle er vist nedenfor.



Effekten av de planlagte infrastrukturtiltakene vil i stor grad være avhengig av at man får til hele utbyggingen. Det er selvfølgelig mulig å hente ut delgevinster underveis, men fullt utbytte får man først når hele utbyggingen er gjennomført. Jernbaneforum Sør mener derfor det vil være hensiktsmessig å organisere hele SørVestBanesatsingen som en helhet, der utbyggings-selskapet står fritt til å finne lokale samarbeidspartnere for å bygge ut delprosjektene.

Forutsetninger for alternativ finansiering

Begge modellene som er beskrevet ovenfor har en rekke fordeler, blant annet at risikoen i utbyggingen deles mellom staten og utbyggings-selskapet. Når risikoen ligger på utbyggings-selskapet, der investorene og leverandørene sitter sentralt, er det erfaringsmessig meget stor egeninteresse i selskapet til å holde kostnadsrammer og framdrift. Det er imidlertid noen sentrale forutsetninger som må være til stede for at alternativ finansiering skal være mulig.

Lønnsomhet

For at det skal kunne være en betalingsvillighet for prosjektet må det som et minimum være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det innebærer at det må være en betalingsvillighet i samfunnet for det godet som prosjektet utgjør. Denne betalingsvilligheten kan knyttes til ulike forhold, som feks miljøvennlighet, forbedret rutetilbud, punktlighet, sikkerhet, kapasitet o.l. De prosjektene som er utredet så langt viser en samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

I tillegg må prosjektet være bedriftsøkonomisk lønnsomt for de bedrifter som involveres i prosjektet. Det må være en tilstrekkelig avkastning på prosjektet til at det blir foretrukket av entreprenører og finansinstitusjoner. Samtidig må det også være en sikkerhet for at man får rammebetingelser som gir lønnsom drift.

På bakgrunn av dette bør noe av tilbakebetalingen kunne skje gjennom en incitamentsordning ut fra:

- Anleggets bruk (*skyggetoll,¹⁾ antallet tog eller vognkm*)
- Anleggets tilgjengelighet (*Bonus for ferdigstilling til rett tid, bonus for å ikke forstyrre trafikken i anleggsperioden o.l.*)
- Kvaliteten på driften (*punktlighet, trafiksikkerhet, Renhold på stasjoner og tog o.l.*)
- Brukerbetaling (*Passasjeravgifter knyttet til forbedret tilbud*)

1) Skyggetoll innebærer at staten betaler selskapet en avgift for hvert tog eller togpassasjer som passerer etter en avtalt beregningsmodell.)

I tillegg kommer betaling gjennom en eventuell krysssubsidiering fra veganlegg. (Det siste ble det også lagt opp til i det opprinnelige bompengevedtaket på E18, der det lokalt ble vedtatt å bruke 50 mill fra E18 til etablering av Brokelandsheia st med jernbaneforbindelse. Dette ble imidlertid ikke behandlet av Stortinget pga at sammenkoblingen ikke ble vurdert. Vedtaket og viljen lokalt er der imidlertid.)

Mulighet for risikospredning

For å lykkes med et prosjekt med alternativ finansiering må det legges vekt på å få til en risikospredning. Risikoen i prosjektet er av både teknisk, økonomisk og politisk art. Målet er å få til en optimal fordeling av risikoen mellom bestiller og utbyggingsselskap. Staten har best forutsetninger for å dekke den politiske risikoen, mens utbyggingsselskapet bør kunne dekke den økonomiske og tekniske risikoen. Staten bør også kunne garantere for lånene, slik at det oppnås de mest gunstige rentebetingelsene.

Hensiktsmessig konsesjonsperiode

For at det skal være forretningsmessig å få inn eksterne aktører i prosjektet må det satses på en hensiktsmessig konsesjonsperiode. Denne bør være noe lenger enn nedbetalingstiden på prosjektet. Som eksempel kan nevnes at på Arlandabanen som ble åpnet i 1999 har selskapet fått konsesjon på togdriften fram til 2040.

Når egnet modell er funnet, vil det være aktuelt å kjøre en tilbudsforespørsel der ulike konsortier får muligheten til å gi bud. Tilbyderne vil kunne utfordres både på pris, design, miljøvennlighet og totalt togtilbud, slik at man får den totalløsningen som gir det beste totalkonseptet for Sørlandsbanen.

Jernbaneforum Sør ønsker her å være en sentral pådriver og katalysator, Staten har det overordnede ansvaret for finansiering, og Kollektivnett og de vil i samarbeid med Staten og Jernbaneverket kunne spille en viktig rolle i utformingen av forespørselen.

Forslag til organisering alternativ utbyggingsmodell

På bakgrunn av de utfordringer og de modeller som er beskrevet ovenfor, vil JFS foreslå følgende modell:

Etablering av utbyggingselskap

Jernbaneverket og Fylkeskommunene v/ Jernbaneforum SØR utformer og lyser ut en tilbudskonkurranse for alle hovedprosjektene på SørVestBanen. Her blir ulike konsortier invitert til å delta i å konkurrere om etableringen av et utbyggings-selskap som får ansvar for finansiering, prosjektering, utbygging og drift av SørVestBanen.

I konkurransen om å få delta i utbyggingselskapet vil ulike grupperinger kunne delta, og det forutsettes at konsortiene består av minimum Entreprenørselskap, Bank/forsikring, togprodusent, jernbaneoperatør.

Utbyggingselskapet er ansvarlig for å utforme detaljplaner, inngå avtaler med entreprenører, stå for byggeledelse og oppfølging av prosjektene og deretter ivareta den daglige driften av banen i konsesjonsperioden.

For å sikre gode rentebetingelser på lån, forutsettes det at Staten garanterer for lånene, men at øvrig risiko påhviler utbyggingselskapet. Utbyggingselskapet har totalansvaret for utbyggingen og skal følgelig stå fullt ut ansvarlig for ferdigstilling og kvalitet.

- Staten ved Jernbaneverket er formell oppdragsgiver.
- Framtidig persontogtrafikk utføres av SørVestBanen AS
Det forutsettes at det konsortiet som vinner konkurransen om utbygging på banen også får trafikkeringsretten til persontrafikken på strekningen. Det bør imidlertid være mulig for andre å trafikere mot en trafikkeringsavgift til utbyggingselskapet.
- Fremtidig offentlig kjøp tilfaller selskapet
Dette innebærer at dette skal bidra til nedbetaling av banen, samtidig som selskapet skal garantere et minimumstilbud på strekningen.
- Incitamentsavtale for økt trafikk
Det bør legges opp til en incitamentsavtale som sikrer at selskapet kan øke sine inntekter fra staten dersom de gir et tilbud utover det man er blitt enige om i avtalen. Dette incitamentet kan både knyttes til antallet avganger og antall passasjerer.
- Anlegget tilbakeføres til JBV etter 40 år

Utbyggingselskapet gis muligheten til å foreslå og finansiere ytterligere forbedringer på strekningen dersom dette er i samsvar med langsiktige målsetninger.

Oppsummering

På bakgrunn av den visjonen som er trukket opp for SørVestBanen vil Jernbaneforum Sør anbefale at følgende prosjekter innarbeides i revidert forslag til NTP: (Disse er listet i geografisk rekkefølge)

Nyanlegg:

• Dobbeltspor Holm- Holmestrand – Nykirke	1.800 mill
• Dobbeltspor Barkåker – Tønsberg	700 mill
• Ny enkeltsporbane Larvik – Porsgrunn	1.970 mill
• Ny enkeltsporbane Porsgrunn – Skorstøl (Grenlandsbanen)	4.000 mill
• Nye Skien Stasjon (Landmannstorvet)	36 mill
• Nordre tilsving på Arendalsbanen	40 mill
• Linjeomlegging Drangsdalen	500 mill
• Ny godsterminal Ganddal	293 mill
• Dobbeltspor Sandnes – Stavanger	1.030 mill

Oppgradering:

I tillegg kommer opprusting av følgende stasjoner:

Drammen, Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik Porsgrunn, Kristiansand, Moi, Egersund og Stavanger	410 mill
---	----------

Totale investeringer: 10.779 mill

JFS forutsetter at staten som et minimum viderefører det investeringsnivået som det er lagt opp til i NTP 2002 – 2011. Kapital utover de ordinære rammer finansieres som en kombinasjon mellom statlig og privat kapital.

JFS anbefaler at alle prosjektene på Vestfold- og Sørlandsbanen samles i ett fellesprosjekt, og at dette benyttes som et pilotprosjekt for alternativ finansiering. Det legges til grunn at ferdigstilling på hele prosjektet skal skje senest i 2015. Det anbefales at det innhentes tilbud fra ulike leverandørgrupper på et totalkonsept som består av bygging, drift og vedlikehold av hele banen og rutetilbudet på denne. Kontraktperioden fastsettes på bakgrunn av hvor stor grad av direkte statlig finansiering man kan få.

Det forutsettes at de årlige midlene som medgår til offentlig kjøp på Vestfoldbanen, regiontog Kristiansand - Stavanger og for Arendalslinjen stilles til disposisjon for et driftsselskap mot en trafikkeringsplikt på disse strekningene.

JFS anbefaler videre at det prioriteres å etablere lokaltog Telemark som et eget forsøksprosjekt for konkurranse på sporet i spredtbygde strøk.

Pedersen Per

Fra: Øyvind Rørslett [or@railconsult.no]
Sendt: 3. januar 2006 16:48
Til: post@jernbaneforum.no
Emne: Jernbaneforum 2006, torsdag 9. mars i Oslo

Jernbaneforum 2006: Opp med dampen?

Sted: Oslo kongressenter (Folkets hus), Oslo
Tid: torsdag 9. mars 2006 kl. 09.00 - 16.00

Jernbaneforum 2006 arrangeres som den fjerde jernbanekonferansen i rekken. Årets konferanse lever opp til posisjonen "årets viktigste jernbanekonferanse": sentrale aktører møtes til debatt og viktige faglige spørsmål diskuteres. Trender og erfaringer belyses. Sett av datoen allerede nå!

Fra programmet

- **Samferdselsminister Liv Signe Navarsete** er utfordret til å svare på om regjeringen vil innfri Soria Moria-løftene om satsing på jernbanen.
- **Sentrale stortingspolitikere** vil debattere samferdselspolitikken
- **Gods:** jernbanen i Norge synes å ha lyktes med å få godstransporter over fra vei til bane. Hvordan har man fått dette til, og hva skal til for å forsterke dette ytterligere? Innlegg ved **Are Kjensli**, ny adm.dir. i CargoNet, **Terje Østensen** fra Ofotbanen og logistiksjeff **Jon Gjømble** fra Norske Skog.
- **Tog og regional utvikling:** teori eller praksis? Ved norske **regionalpolitikere** og **Einar Enger** fra NSB.

Bak denne konferansen står nå samtlige av landets regionale jernbanefora - med fylkeskommuner og kommuner som medlemmer. Selv om hvert jernbaneforum arbeider for utviklingen av jernbanen i sitt nærområde, er det bred enighet om at jernbanenettet må rustes opp slik Stortinget har gjort vedtak om ifm. Nasjonal Transportplan.

Vi som står bak konferansen er engasjert i å utvikle jernbanen til en konkurransedyktig, effektiv og miljøvennlig transportform. Vi håper at du som deler dette engasjementet vil nytte høvet til å holde deg oppdatert om jernbanen i Norge, og ønsker deg vel møtt til årets viktigste jernbanekonferanse - Jernbaneforum 2006.

Endelig program vil bli distribuert i januar. Du kan allerede nå melde deg på konferansen på www.jernbaneforum.no; eller send en e-post til post@jernbaneforum.no og få programmet i posten. Påmeldingsfristen er 28. februar.

Vennlig hilsen
Øyvind Rørslett
Prosjektleder Jernbaneforum 2006

 **Railconsult**

Norwegian Railconsult AS
Skippergt 31
N-0154 Oslo
Tel +47 22 33 66 33
Fax +47 22 33 66 34
Mob +47 975 25 425
www.railconsult.no

Jernbaneverket
Biblioteket



09TU11166

103258