

SAMFERDSELSKONTORET I TELEMAR

Transport Kragerø

Aktuelle tiltak ved eventuell
nedleggelse av Kragerø-banen

asplan

Asplan • Institutt for samfunnsplanlegging

Sandvika Stavanger Bergen Trondheim Bodø Lillehammer Tønsberg Skien Kristiansand S.



SAMFERDSELSKONTORET

Transport Kragerø

Aktuelle tiltak ved eventuell
nedleggelse av Kragerø-banen

Sandvika, august 1982

Ref.:H1908/P6513/KL/rb

FORORD

Foreliggende rapport er utarbeidet på oppdrag fra Samferdselskontoret i Telemark, som en oppfølging av vedtaket i fylkets samferdselsutvalg den 20.10.81 vedr. Kragerøbanens framtid. Vedtaket lyder:

"Samferdselsutvalget går inn for at det blir starta forhandlinger med Samferdselsdepartementet for å drøfte den framtidige drifta av Kragerøbana. Dersom ein må godta nedlegging av drifta må dei tilsvarande midler som NSB sparar bli tilførte distriktet som tillegg til ordinær tilskottsramme til fylket. Samfersleutvalet et kjent med at det vil foreligge utredning fra nedsatt utval og forutsetter at denne fyljer saka."

Den nevnte utredning "Transport Kragerø" tar i særlig grad for seg Kragerøbanens framtid og klarlegger de driftsmessige og økonomiske forutsetninger for driften. I sammenheng med Samferdselsutvalgets vedtak har utvalget i sin utredningsrapport pekt på de investerings- og tilskuddsbehov som er tilstede i transportsektoren i Kragerø, med bl.a. veginvesteringer, utbedring av terminalområdet og drift av sjøverts persontransport. Foreliggende rapport konkretiserer disse behovene i omfang og kostnad. Fremstillingen gis i sammendragsform, for de mer detaljerte beregninger vises det til egne bilag og til "Transport Kragerø".

Rapporten er utarbeidet av Asplan As i samarbeid med Samferdselskontoret og Vegkontoret i Telemark og i forståelse med Kragerø kommune.

Asplan har hatt en meget knapp ramme for oppdraget og mange av de nødvendige opplysninger har ikke foreligget før den opprinnelige frist for arbeidet utløp. Hos Asplan er arbeidet utført av siv.ing. Kjell Lønne.

Sandvika, 6.7.1982

ASPLAN As
Institutt for samfunnsplanlegging

INNHold	Side
1. KOSTNADSFORHOLD VEDRØRENDE KRAGERØ-BANEN	5
2. NØDVENDIGE INVESTERINGS- OG DRIFTSTILTAK FOR Å OPP- RETTHOLDE TILFREDSSTILLENDE TRANSPORTSTANDARD	6
2.1 Investeringer i Rv 38 (innfartsveg til Kragerø)	6
2.2 Opprettholdelse av kollektivtransporttilbud Kragerø-Sørlandsbanen	7
2.3 Opprettholdelse av godsekspedisjon	8
3. ANDRE INVESTERINGS- OG DRIFTSTILTAK I SAMFERDSELEN I KRAGERØ	9
3.1 Terminalområdet	9
3.2 Fergedriften i Kragerø kommune	11
4. OPPSUMMERING	13

1. KOSTNADSFORHOLD VEDRØRENDE KRAGERØ-BANEN

I "Transport Kragerø" fremkommer det at opprettholdelse av Kragerø-banens drift i sin nåværende form lenger enn 10 år, krever en opprusting av banelegeme (10 mill.kr.) og vognmateriell (11 mill.kr.) på tilsammen 21 mill.kroner.

Ved en eventuell nedleggelse av banen har NSB beregnet at det spares 6,1 mill.kroner i driftsomkostninger pr. år, inklusive kapitalkostnader til utskifting av rullende materiell. Det tilsvarende inntektstap er beregnet til 2,1 mill.kroner (1980), hvilket betyr en nettoreduksjon i tilskuddsbehovet på 4 mill.kroner pr. år. Av dette kan 2,7 mill.kroner tilskrives persontransporten.

Ved en beslutning om nedleggelse av Kragerø-banen vil NSB således spare følgende:

Investering vedr. opprusting av banelegeme:	10 mill.kroner
Driftstilskudd pr. år (1980)	: 4 mill.kroner

Disse tallene bør være utgangspunktet for drøftinger vedrørende tilføring av ekstraordinære samferdselsmidler til Kragerø-distriktet ved en eventuell nedlegging av Kragerø-banen. For sammenligning av det årlige driftstilskudd på 4 mill.kroner med et fast engangsbeløp nevnes her at nåverdien beregnet etter 7 prosent kalkulasjonsrente blir på 57,1 mill.kroner.

De behov Kragerø-distriktet har for investerings- og driftsmidler kan deles i tre:

1. Behov som det er nødvendig å løse umiddelbart etter en bane-nedleggelse for å opprettholde tilfredsstillende transport-standard
2. Behov som har vært utsatt i påvente av avklaring bl.a. i jernbanespørsmålet, men også på grunn av manglende økonomi
3. Andre uløste behov som kan løses ved frigivelse av jernbanearealene

De to første punktene omtales i de følgende kapitler.

2. NØDVENDIGE INVESTERINGS- OG DRIFTSTILTAK FOR Å OPPRETTHOLDE TILFREDSSTILLENDENDE TRANSPORTSTANDARD

2.1 Investeringer i Rv 38 (innfartsveg til Kragerø)

Nedlegging av Kragerø-banen kan redusere utbedringskostnadene Sannidal-Kragerø fra 55 mill.kroner til 35 mill.kroner. En finner det rimelig at det som kompensasjon for nedlagt bane ytes midler til vegutbedring, dels som forskudtering og dels som ekstraordinær bevilgning.

Rv 38 fra E 18 til Kragerø er av dårlig standard fra Sannidal og helt inn til Kragerø. Vegen er smal, 4-5 m, krapp kurvatur og randbebyggelse med tildels svært uoversiktlige avkjørsler. Vegen har ingen form for sikring av fotgjengerne og syklistene. Den har 10 tonn akseltrykk, men to lave underganger (3,5 m) ved Sannidal og Kalstad, og to smale broer (4,5 m) ved Vadfoss. Spesielt de siste 3 km er ansett som problematiske. Se oversiktskart side 8.

Ved nedlegging av Kragerø-banen vil trafikkbelastningen på vegen bare øke ubetydelig. Men til forskjell fra i dag vil en ikke ha jernbanen som alternativ transportmulighet for transporter som krever større fri høyde enn 3,5 m. I tillegg til dette er det på grunn av vegens lave geometriske og usikkerhetsmessige standard et generelt behov for opprusting til enhetlig bredde (6,5 m), tilfredsstillende kurvatur- og avkjørselsforhold, og sikring av syklistene og fotgjengere.

Utbedring av nåværende Rv 38, fra Kalstadbrua til Kragerø, har lenge stått på behovslisten hos Statens vegvesen. Høye kostnader, knappe midler og usikkerhet med hensyn til Kragerø-banens fremtid har imidlertid gjort at en ikke har kunnet gjøre noe hittil. Nedskjæringene i vegmidlene vil måtte føre til at utbedringen på denne strekningen må gjennomføres over flere år enn tidligere antatt.

For 1982-85 er det avsatt 3,6 mill.kroner til utbedring. Det er beregnet en samlet kostnad på denne strekningen på 15-20 mill.kroner avhengig av alternativ. Ved nedlegging av jernbanen er det ønskelig at utbedringen forseres. Ekstramidler eller forskudtering bør da vurderes.

Den indre strekningen, fra Sannidal til Kalstadbrua er ikke oppført i Norsk Vegplan, men utbedringsbehovet er som nevnt stort også her. Der- som banedriften opprettholdes vil utbedring til fullgod standard koste 35 mill.kroner. Nedlegging av jernbanen vil kunne redusere disse kost- nadene med 8-10 mill.kroner (enklere løsning ved Sannidal og ved Kalstad), og ved også å ta i bruk deler av jernbanetraséen til vegformål vil en kunne gjennomføre utbedringsarbeidene for 18-20 mill.kroner. En slik løsning vil også være miljømessig bedre. Siden en ikke har funnet muligheter for å avsette midler over Norsk Vegplan finner en det rimelig at det gis kompensasjon i form av ekstraordinære midler til en nøktern utbedring som beskrevet for denne strekningen.

Totalt vil det altså være behov for veginvesteringer på strekningen Sannidal-Kragerø på ca. 35 mill.kroner for å få en tilfredsstillende innfartsveg. En finner det rimelig at det som kompensasjon for en eventuell nedlagt bane stilles midler til vegformål dels som for- skudtering og dels som ekstraordinære midler.

2.2 Opprettholdelse av kollektivtransporttilbud Kragerø-Sørlandsbanen

Det bør ytes særskilte tilskuddsmidler til bussrute Kragerø-Drangedal (0,8 mill.kr./år, 1980) som kompensasjon for nedleggelse av banen.

Det fremgår av "Transport Kragerø" at opprettelse av bussruter til erstatning for jernbanetilbudet vil koste ca. 1,5 mill.kroner til Drangedal og ca. 1,1 til Neslandsvatn. Hvilket av disse stedene som velges som endepunkt er avhengig av hva NSB velger som hovedstoppested. Drangedal er et trafikk-knutepunkt og et samnsynlig valg, og også et mål for mange av dagens reisende med Kragerøbanen. De motsvarende inntekter i de to rutealternativene er 0,7 og 0,5 mill.kroner. Det vil således være nødvendig med et årlig tilskudd på 0,8 eller 0,6 mill. kroner. I utgangspunktet bør en basere seg på **Drangedal** som overgangs- stasjon, og med et årlig tilskuddsbehov på 0,8 mill.kroner. Dette bør fastsettes som særskilte tilskuddsmidler med indeksregulering til denne ruten som kompensasjon.

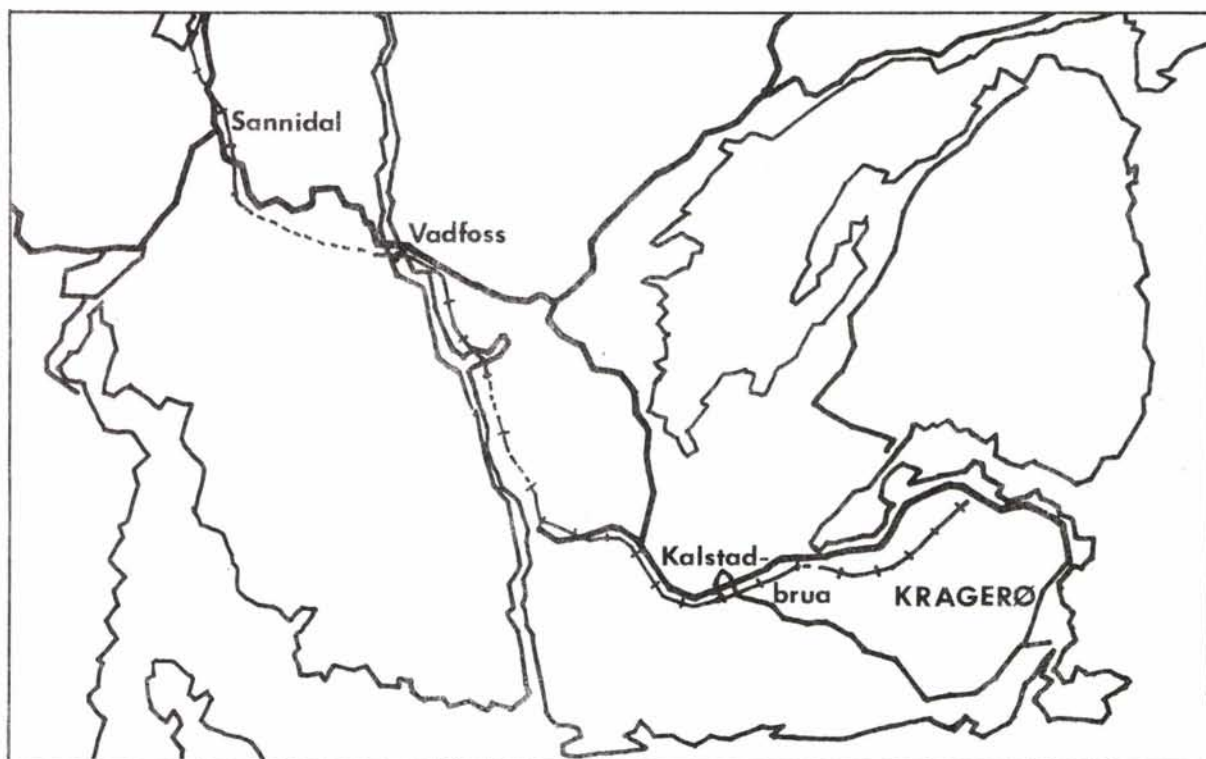
2.3 Opprettholdelse av godsekspedisjon

Ingen større nyinvesteringer eller opprettelse av godsruter nødvendig.

Nedlegging av jernbanen betyr at nær all godstrafikk med Kragerø-banen i dag overføres til bil. Bare 400-500 tonn gods regner en med blir aktuelt å omlaste fra bil til jernbane ved Drangedal stasjon. Dette betinger ingen nyinvesteringer.

I Kragerø vil det bli noe mer omlasting fra bil til distribusjonsbil, uten at dette betinger større investeringer, men det må sikres nødvendig manøvreringsareal ved nåværende godshus/terminal.

Reisegods vil ekspederes over bussterminalen og fraktes av bussrutene etter samarbeidsavtale med NSB:



Oversiktskart Rv 38 Sannidal til Kragerø.

3. ANDRE INVESTERINGS- OG DRIFTSTILTAK I SAMFERDSELEN I KRAGERØ

Endel tiltak har i lang tid vært nødvendige og ønskelige, men er ikke gjennomført dels på grunn av usikkerhet omkring jernbanespørsmålet, dels på grunn av manglende økonomi. Det dreier seg i første rekke om å samle alle terminalfunksjoner og begge fergeleier til ett sted. De siste par årene er det også fremkommet større udekkede underskudd for fergedriften i Kragerødistriktet. Denne fergedriften er livsviktig for den faste øybefolkning, og det er nødvendig med tiltak som kan sikre opprettholdelse av et rimelig tilbud.

3.1 Terminalområdet

Utbedring av terminalforholdene for buss og drosje er beregnet til 0,7-0,8 mill.kroner. Samling av fergevirksomheten vil koste i størrelsesorden 4 mill.kroner. Det foreslås at det stilles midler til disse forbedringer som kompensasjon for en evt. tapt jernbane.

Terminalområdet kan defineres som området mellom jernbanestasjonen, Danskekaien og tidligere Trikotasjefabrikken. Utbedringene av terminalfunksjonene kan deles i to:

1. Opparbeidelse av buss- og drosjeterminal, og
2. samling av fergevirksomheten til ett sted og i nærheten av bussterminalen

Begge disse tiltak vil bidra til en bedring av transportstandarder i Kragerø og en finner det rimelig at det stilles midler til disposisjon for dette som en kompensasjon for en eventuelt tapt jernbane. **Bortfall av jernbanens tilbud vil tross alt innebære en reduksjon av transportstandard for de kollektivreisende.**

3.1.1 Opparbeidelse av buss- og drosjeterminal

Bussene mangler i dag tilfredsstillende oppstillingsplasser, og har ingen fellestjenester utenom det jernbanen kan tilby. Det ble i 1979

nedsatt et utvalg for å utrede bedring og samordning av terminalforholdene for bane, buss og drosje. Utvalget har foreslått enklere tiltak under forutsetning om at jernbanedriften opprettholdes. Det foreligger ikke kostnadsoverslag for tiltakene.

Basert på skisser fremlagt i utredningen "Transport Kragerø" har vi beregnet at utendørs opparbeidelse av terminalen vil koste mellom 0,5 og 0,6 mill.kroner, under forutsetning av at jernbanen nedlegges og stasjonsområdet tas i bruk til bussoppstillingsplasser.

Ombygging av stasjonsbygningen vil være nødvendig i en viss grad og anslås til 0,2 mill.kroner.

Totalkostnad for buss- og drosjeterminalen blir således 0,7-0,8 mill.kroner.

3.1.2 Samling av fergevirksomheten til ett sted

Samling av fergefunksjonene innebærer fordeler både for publikum og for selskapets drift, men har vært utsatt i mange år på grunn av uklarheter med hensyn til planer og økonomi.

Det er utarbeidet en disposisjonsplan for Kragerø havn. Denne forutsetter at fergevirksomheten samles til Danskekaiaen. Dette medfører at Barthebrygga blir frigjort, hvilket representerer en verdi for kommunen.

Havneplanen er til behandling i kommunen, og den endelige plassering av fergeleiene kan bli en annen. Det foreligger ikke detaljerte planer for fergeterminalen og heller ikke endelig konkretisering av nødvendige tiltak. Inntil videre har vi basert oss på disposisjonsplanen og de skisser som ble utarbeidet i "Transport Kragerø". Basert på enkle skisser er det beregnet kostnader for terminalen etter følgende forutsetninger:

- Fjordbåtselskapet skal fortsatt opprettholde sitt tilbud til øybefolkningen med to bilfergeavganger pr. dag. Dette betinger to fergelemmer (en ny)
- Terminalen skal gi plass for drosje-båter/leiebåter med en mindre trebygge

- Anlegg av tilfredsstillende biloppstillingsplass
- Nytt terminalbygg med venterom, ekspedisjon, kontorer etc. pluss lagerrom for gods og rekvisita til fergevirksomheten

De utvendige arbeider bør kunne gjennomføres for i størrelsesorden 3 mill.kroner, og terminalbygget for ca. 1 mill.kroner.

Det vil finnes alternative plasseringer av fergeterminalen - det mest aktuelle er forskyving til Kirkebukta. Dette betinger også at buss- og drosjeterminalen lokaliseres på samme sted. Kostnadene vil trolig bli noe høyere, (flytting av en fergelem, nytt felles terminalbygg for ferge og buss/drosje) anslagsvis tilsammen 5 mill.kroner.

3.2 Fergedriften i Kragerø kommune

Fergedriften til Kragerøs øysamfunn står foran store økonomiske problemer. Som kompensasjon for en tapt jernbane bør det stilles midler til rådighet for fergedriften som bidrar til å opprettholde en fast bosetting på øyene.

I vedlegg 3 er det nøye redegjort for problemstillinger og alternative driftsformer for Kragerø Fjordbåtselskap.

Fjordbåtselskapets driftsopplegg i dag medfører høyere kostnader enn det som dekkes gjennom inntekter og tilskudd fra kommunen og fylket. De siste to årene er det således akkumulert et udekket underskudd på ca. 0,5 mill.kroner. (Driften holdes gående ved hjelp av banklån) Knappe midler i samferdelssektoren har medført at fylket måtte redusere sine tilskudd til driften.

Selskapet vil trolig på kort sikt kunne drive i balanse igjen ved å sløyfe endel dårlig belagte avganger, men står likevel overfor et uunn-gåelig problem; gammelt fergemateriell. Om få år vil det være nødvendig å skifte ut en 30 år gammel ferge. Ny ferge vil koste omlag 8 mill.kroner. Selskapet driver i dag med svært lave kapitalkostnader og nyanskaffelse vil øke disse med i gjennomsnitt 1 mill.kroner i 15 år.

Selv med redusert rutetilbud vil en ikke kunne dekke inn disse kapitalkostnader med ordinære inntekter og tilskudd.

På grunn av kommunens satsing på fergeleier på Fjordbåtselskapets rutetilbud med to avganger med bilferge pr. dag for øybefolkningen, har en greid å stanse avfolkningen av øyene. Denne rutestandarden (minst to avganger) kan bare opprettholdes ved bruk av to bilferger i samtidig trafikk. Dersom selskapet ikke skaffes midler til fornying av feragemateriellet vil en måtte redusere denne rutestandarden til én avgang med bilferge pr. dag for øybefolkningen. Til erstatning må det da kjøres rene passasjerruter. Dette krever også investering i en ny passasjerbåt, anslagsvis 2 mill.kroner, med de årlige driftsomkostningene kan reduseres slik at tilskuddsbehovet blir mindre (anslagsvis reduksjon fra 2,1 til 1,5 mill.kroner). Det er imidlertid usikkert hvilke konsekvenser en slik reduksjon kan ha for mulighetene til å opprettholde en fast befolkning på øyene.

Det vil synes urimelig i Kragerø-samfunnet å både miste sin jernbane og et tilbud som kan opprettholde en fast bosetting i øysamfunnet, og i utgangspunktet bør det som kompensasjon for jernbanen stilles midler til rådighet som sikrer drift av to samtidiggående bilferger. Dette betinger årlige ekstraordinære tilskudd på ca. 1 mill.kroner i tillegg til det kommune og fylke yter i dag.

I tillegg kommer at Kragerøs øyer er viktige turistområder - også i landssammenheng, og at det også av denne grunn er viktig å kunne opprettholde et godt kommunikasjonsstilbud.

4. OPPSUMMERING

Som en oversikt og oppsummering av de behov i kommunikasjonssektoren som er omtalt foran gjengis disse med kostnader i tabellen nedenfor. Rekkefølgen kan betraktes som et forslag til innbyrdes rangering, men dersom det blir aktuelt å prioritere gjøres dette naturligvis av de ansvarlige politiske instanser. Ved å beregne nåverdi av de årlige driftstilskudd (etter 7 prosent kalkulasjonsrente) kan denne legges til investeringsbeløpene og sammenlignes med nåverdien av de NSB's innsparte driftstilskudd. Nåverdi av de foreslåtte driftstilskudd og investeringer utgjør ca. 51 mill.kroner, mens nåverdi av NSB-innsparing utgjør 57 mill. kroner, dvs. at alle de opplistede behov kan dekkes innenfor rammen av det innsparte tilskudd. Dette tilsier at også deler av Rv 38 mellom Kalstadbrua og Kragerø burde kunne finansieres av ekstraordinære midler.

	Driftstilskudd pr. år	Investering
Drift av bussrute Kragerø - Drangedal	0,8	
Opprusting av Rv 38 Kalstadbrua - Kragerø		Forskud- tering
Sannidal - Kalstadbrua		20,0
Opparbeidelse av felles drift og bussterminal		0,8
Driftstilskudd Kragerø Fjordbåtselskap	1,0	
Samling av fergevirksomheten		4,0
SUM	1,8	25,0
Nåverdi	25,7	25,0

Sum nåverdi 25,7 + 25 = 50,7 mill.kroner

Nåverdi av fremtidige driftstilskudd for NSB: 57 mill.kroner