

Jernbanedirektoratet v/Morten Sageidet
Kopi:
Samferdselsdepartementet
Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité
Storingsrepresentantene fra Rogaland
Ungdomspartiene

Høring av rapport om Ålgårdbanen, Saksref.: 202200500-1

vår dato 27.05.2022

Innledning og konklusjon

Vi mener det er flere ting i rapporten som taler for å gjenåpne Ålgårdbanen. Samtidig stiller vi spørsmålstegn ved passasjertrafikken som er beregna i rapporten. Prognosene stemmer dårlig med faktiske trafikk tall fra Jærbanen.

Sjøl om det er oppsiktsvekkende at transportmodellen RTM har beregna synkende passasjertall på Jærbanen fram mot 2050, så kan den også ha noe rett. Rapporten skriver at til grunn for modellberegningene ligger 4-feltsveg Kristiansand-Ålgård og Rogfast. Dette er store vegprosjekter som vil påvirke trafikantenes valg. Planer for tilsvarende utbygging av Sørlandsbanen finnes ikke. Med tre timer kjøretid på jernbanen Kristiansand-Stavanger og to timer på ny E39 er sannsynligheten stor for at Norge får sin første nedleggelse av en stambane. Dette bør være et varsku til politikerne. Vi mener behovet for ny transportkapasitet må planlegges samlet for bane og europaveg. Vi mener det vil være marked for en gjenåpna Ålgårdbane, men det betinger at det satses helhetlig slik som på Jærbanen på 1990-tallet. Vi mener også at politikerne må velge mellom en gjenåpning av Ålgårdbanen og en full utbygging av E39 Ålgård-Hove. Derimot tror vi en gjenåpning vil la seg forene med en enklere oppgradering av E39.

Prioriteringen mellom Ålgårdbanen og E39 dreier seg ikke bare om reisetider og markedsandeler. Den dreier seg også om vern av matjord, sjølforsyning, beredskap, energi- og ressursbruk. En 4-felts E39 vil ta mye matjord. Ålgårdbanens trasé ligger der. Noen hevder at med el-biler trenger vi ikke jernbanen. Men el-biler løser ikke alle utfordringer med arealbruk, fremkommelighet, miljø og energi. El-bilen tar like mye plass som fossilbilen. Elektrisiteten skal mellomlagres i batterier og hydrogen med tilsvarende energitap. Jernbane og bybane kan driftes direkte på strøm. For energitap på jernbane, se Bane NOR Kraftsystemutredningen s 80 hvor den for 2016 var beregna til 12 % av innmatet strøm¹. Batteriproduksjonen krever store mengder metaller og mineraler og energi som må tas ut av naturen. Vi bør ikke bytte ut fossilavhengigheten med en like stor batteriavhengighet. Det er sagt fra mange hold at svaret på klimautfordringene er mange, en større andel transport på skinner er et av dem.

I oppsummeringa av ikke-prissatte konsekvenser konkluderer rapporten med at en gjenåpning i sum vil ha relativt små negative konsekvenser for omgivelsene.

¹ <https://www.banenor.no/elkraft/energi/kraftsystemutredning.pdf>

I det videre legger vi til grunn inndelinga fra rapporten der vi har kommentarer:

2 Metode og forhold til andre planer

2.1 Arbeidsprosess og innhold i rapportens analysedel

Vi mener rapporten har lagt til grunn realistiske forutsetninger og rutemodeller for en gjenåpning av Ålgårdbanen. Av de undersøkte rutemodellene anser vi en halvtimesfrekvens for mest realistisk å realisere. I tillegg savner vi utredning av et tilbud basert på en 20-minutters frekvens.

Vi stiller spørsmål ved at Regional transportmodell (RTM) er brukt i rapporten. RTM er først og fremst egnet til å modellere trafikale følger av store vegprosjekter. Vi ser at passasjertallene som er oppgitt for 2050 for hele Jærbanen, minus Ålgårdbanen, er lavere enn faktiske passasjertall for de siste åra før pandemien. Det er oppsiktsvekkende. For 30 år sida ble det også gjennomført en satsing på lokaltogtilbudet på Jærbanen med svært gode resultater. Vi savner en omtale av dette i rapporten, og en vurdering av potensialet på Ålgårdbanen i lys av erfaringene fra Jærbanen. Det finnes også mange eksempler fra andre land på vellykkede gjenåpninger.

3 Dagens infrastruktur

Ålgårdbanen er en eksisterende trasé. Som rapporten peker på vil inngrep og ulemper for omgivelsene bli vesentlig mindre ved en gjenåpning enn ved bygging av ny infrastruktur.

4 Transportmarked

4.1.1 Befolkning og arbeidsplasser

Vi vil peke på at tettstedene Ålgård og Figgjo til sammen har nesten 4.200 flere innbyggere enn Nærbø tettsted, og bare snaue 900 færre enn på Bryne.

Befolkning, oktober 2021, SSB²:

Ålgård og Figgjo 11.600, 2.257 pers. per kv.km.

Bryne 12.465, 2.206 pers. per kv.km.

Nærbø 7.336, 2.354 pers. per kv.km.

Vi vil også peke på at Ålgård og Figgjo genererer over halvparten av trafikken på E39 retning Sandnes. E39 ÅDT 2019: Bollestad 8.400 (sørøst for Ålgård) Bråstein 19.000 (nordvest for Ålgård).

4.1.2 Antall reisende

Rapporten gir en oversikt over reisestrømmene fra og til Ålgård og Figgjo, og skriver at kollektivandelen er lav for alle reiserelasjonene. Vi spør om en årsak til det kan være at dagens kollektivtilbud ikke oppfattes som attraktivt og konkurransedyktig i forhold til bil?

Rapporten peker på at kollektivtilbudet til og fra Ålgård og Figgjo blir betydelig bedre med tog. I dag utgjør buss 23 og overgang i Sandnes basisen i tilbudet. Ålgård-Stavanger tar en time (Kolombuss reiseplanlegger). Et framtidig tog vil i følge rapporten bruke vel 12 min. Ålgård-Ganddal og 33 min.

² <https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/tettsteders-befolkning-og-areal>

helt til Stavanger. Det er nær en halvering av reisetida. Rapporten skriver og at tog er klart raskere enn bil i rushtidene, se figur 8-2 s. 64.

4.3 Utviklingen av transportmarkedet

4.3.1 Befolkning og arbeidsplasser i fremtiden

Vi vil fremheve at rapporten anslår at befolkningsveksten vil bli størst i områder som er nærmere enn 1 km i gangavstand fra en av Ålgårdbanens holdeplasser. Rapporten anslår også et økende pendlingsbehov til nabokommunene. Regionalplanen legger også opp til fortetting i sentrum nær kollektivtilbud. Alt dette er forhold som taler for en gjenåpning.

5 Togtilbud og kapasitet

Vi tror alternativ 3 A med kvartersrute til Nærbø og halvtimesrute til Ålgård vil være en hensiktsmessig fordeling av kapasiteten mellom Jærbanen og Ålgårdbanen. Rapporten skriver: "seks tog per time til Nærbø i referansealternativet har lav lønnsomhet i utgangspunktet." Rapporten forutsetter at busstilbudet er uendra. For videre analyse vil vi foreslå at buss 23 og togtidene blir justerte til hverandre, f.eks. slik at de til sammen gir en jevn frekvens. Ruta til buss 23 bør også vurderes, f.eks. kunne den termineres på Forus, Sola eller UiS i stedet for Sandnes. Ressursene som i dag brukes til å kjøre rute 23 kunne også brukes til å mate til Ålgårdbanens stasjoner.

Videre savner vi en vurdering av et tilbud med 20-minutters frekvens til Ålgård. Vi mener en slik frekvens vil kunne være et alternativ i situasjon 2 og 3, men ikke i situasjon 1. I situasjon 3 med dobbeltspor til Nærbø mener vi det minst bør kjøres fire avganger per time dit. Vi foreslår å vurdere et ruteopplegg med fem avganger per time til Nærbø og tre til Ålgård. Jevnt fordelt ville det betydd en avgang fra og til Stavanger stasjon hvert 7,5 min.

5.6 Infrastrukturbehov

Ved å sette opp en enkel grafisk rutetabell kan det se ut som en jevnt fordelt 20-minuttersfrekvens gir behov for et kryssingsspor mellom km. 5 og 6.

6. Infrastruktur

Vi vil fremheve at rapporten mener traséen har et godt profil, at underbygningen kan brukes som den er og at grunnforholdene er stabile. Det er ingen overraskelse at hele det tekniske anlegget må fornyes.

6.4.1 Ganddal

Vi mener planleggingen av det nye vendespolet bør tilpasses en gjenåpning av Ålgårdbanen. En seinere ombygging vil føre til at tog til Ganddal som folk er blitt vant til å bruke må innstilles for en lengre periode, og til store ekstra kostander. Regnet per sporkilometer antar vi at det vil bli billigst å gjenåpne Ålgårdbanen samtidig som det bygges dobbeltspor til Nærbø. Utbygging på Ganddal blir da en del av helheten. Her bør det være synergieffekter mellom de to utbyggingene som felles rigg, fagfolk og leveranser av materiell.

6.4.3 Ålgård

Vi mener det er viktig at en ny Ålgård stasjon får god kontakt med sentrum og blir opplevd som tilgjengelig og trygg. Vi tror det kan bli oppfattet som lite attraktivt å måtte krysse Sandvikveien (i plan eller via gangbru/tunnel) for så å oppsøke en smal plattform som ligger for seg selv "ute i vannet". Vi vil peke på et mellomalternativ hvor sporet gradvis blir bygd opp til tilstrekkelig høyde for planfri kryssing av Sandvikveien. Ny stasjon kan legges på denne viadukten: dels over elva, dels over Sandvikvegen og dels inn i Ålgård sentrum. På den måten blir eneste konsekvens for biltrafikken at Ole Nilsens vei delvis blir gågate. Myke trafikanter kan passere på tvers under stasjonen. Det nordvestre hjørnet av kjøpesenteret sin parkering kan være mulig sted for en bussholdeplass.

Vi vil peke på at nærhet til stasjon også kan få betydning for verdien på eiendommene på Ålgård og Figgjo, se Eiendom Norge³.

7 Investeringskostnader

Basisestimatet i rapporten spenner fra om lag 1,5 til 1,9 mrd. Til dette kommer et usikkerhetstillegg på omlag 200-250 mill. Det gir en kilometerkostnad i området 139 - 178 mill. Vi synes ikke det er dyrt når en sammenlikner med andre infrastrukturprosjekter. Utbygging fra et til to spor Stavanger-Sandnes (ca. 15 km) 2006-2009 kosta den gangen ca. 165 mill./km., se prosjektkostnad side 139 i statsbudsjettet for 2013. Dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn (22,5 km) bygd 2012-2018 for 7,4 mrd. eller ca. 329 mill. kr./km. E39 Hove-Ålgård 4 felt (14 km) hadde i 2020 et kostnadsoverslag på 3,3 mrd, eller en kilometerpris på ca. 236 mill.

Vi merker oss også at anleggsgjennomføringen vurderes til å være enkel/middels komplisert. Byggetida er grovt anslått til to år.

8 Markedsgrunnlag

Vi tror rapporten har undervurdert potensialet for reiser på en gjenåpna Ålgårdbane.

8.1 Metode og forutsetninger

Rapporten har brukt RTM - Regional transportmodell for analysen. Vi stiller spørsmålstegn ved hvor riktige resultater modellen gir? I en annen rapport, Kategorisering av arealbruk i RTM - 2. utgave Statens Vegvesen 11.03.2016⁴, står det på s. 7: "RTM er i første rekke utviklet for å modellere konsekvenser av store veiprojekt. Dette forklarer hvorfor de lengre reisene har fått størst oppmerksomhet i modellen. Modellen er også til en viss grad egnet til å beregne effekten av kollektivtiltak,"

³ <https://eiendommnorge.no/aktuelt/blogg/hvordan-pavirker-avstand-til-stasjonen-boligprisene-i-pendleromrader>

⁴ <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2679647/Kategorisering%20av%20arealbruk%20i%20RTM.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ålgårdbanerapporten bruker både begrepene "turer" og "reiser". De blir brukt om hverandre, og vi har ikke sett at de blir definert, se f.eks. figur 8-3 s. 64 og 8-6 s. 66. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen⁵, se punkt 1.2 definerer begrepet "reiser". Vi antar at Ålgårdbanerapporten forstår "reise" på samme måten. Men hva med begrepet "tur"? Eksempelet i Reisevaneundersøkelsen viser fem reiser i en kjede. Dersom en slik reisekjede tilsvarer begrepet "tur", og "tur" og "reise" blir brukt om hverandre i rapporten, blir framstillinga ikke riktig.

I punkt "4.3.2 Antall reisende i fremtiden" bruker rapporten begrepene "reisestrømmer" og "turer som starter og slutter i Ålgård og Figgjo". I så fall kan en tur bestå av flere reiser. F.eks. kan 200.000 turer tilsvare en million reiser.

Vi finner óg at det ikke er helt samsvar mellom figur 8-3 på s. 64 og det som står under "passasjerer på tog og buss" på s. 65. For alternativ 1A viser figuren at det blir 160 flere kollektivpassasjerer per døgn. På s. 65 står det at 1A gir 500 flere togpassasjerer og 270 færre busspassasjerer, med andre ord netto 230 flere kollektivpassasjerer. Her er det en differanse på 70 passasjerer per døgn. Tilsvarende for alt. 1B er differansen 90 passasjerer per døgn. Har vi sett feil, eller er det feil i rapporten?

8.3.1 Situasjon 1. Markedsgrunnlag for Ålgårdsbanen, gitt dagens jernbaneinfrastruktur
For nullalternativet (ingen Ålgårdbane) har modellen RTM for 2050 beregna 8280 passasjerer per døgn på Jærbanen i 2050. Per år skulle det bli 3,02 mill. passasjerer. Det er betydelig lavere enn de faktiske passasjertallene:

Passasjerer på Jærbanen (NSB):

2016, 3.713.000 passasjerer: <https://www.vy.no/vygruppen/presse-og-nyheter/pressemeldinger/2017/over-66-millioner-nsb-reiser-i-2016?item=2325>

2017, 3.586.020 passasjerer: <https://www.vy.no/vygruppen/presse-og-nyheter/pressemeldinger/2018/over-65-millioner-togreiser-i-2017?item=2283>

2018, 4.322.000 passasjerer: <https://www.vy.no/vygruppen/presse-og-nyheter/pressemeldinger/2019/passasjerveksten-fortsetter-for-nsb?item=2258>

2019 fram til 14.12, 4.862.910 passasjerer: <https://www.vy.no/vygruppen/presse-og-nyheter/pressemeldinger/2020/reisevekst-vy-tog-2019?item=5754>

Det samme mønsteret gjentar seg for nullalternativene i situasjon 2 (10 min. rute Stavanger-Skeiane og 15. min. rute til Ganddal) og situasjon 3 (10. min rute Stavanger-Nærbø). Modellen RTM har regna 3,74 mill. passasjerer per år for situasjon 2 og 4,38 mill. for situasjon 3.

Med andre ord beregner modellen RTM en klart fallende passasjerutvikling de kommende 28 åra, tross store planlagte investeringer og flere togavganger. Vi mener derfor direktoratet og politikerne bør spørre seg om det beregnede resultatet kan være riktig.

⁵ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=71405>

"Se på Jærbanen"

Dette er tittelen på et hefte Jernbaneverket utgav i 2002. Her oppsummeres satsinga som ble gjort på Jærbanen tidlig på 90-tallet og hva som ble oppnådd, se omtale i Kjøreveien nr. 2-2003⁶. Tilbudet var i utgangspunktet ikke særlig attraktivt. Lokaltoget hadde få reisende og tilbudet var nær ved å bli lagt ned. I stedet valgte NSB, kommunene, fylket og næringslivet å oppgradere. Fra 663.000 reiser per år i 1991, økte det til 1,3 mill. året etter, 1,66 mill. i 1993, 2,14 mill. i 1996 og 2,32 mill. i 2001. Passasjerutviklingen sprenge både forsiktige og mer optimistiske prognoser. I 2019 var passasjertallet oppe i nær 5 millioner.

Ålgårdbanerapporten har også anslått en nedgang i busstrafikken. Det stemmer ikke med erfaringene fra Jærbaneprojektet på 90-tallet. Dersom tog og buss planlegges slik at de utfyller hverandre (avgangstider og flatedekning) er det ikke usannsynlig at busstrafikken vil øke.

Det er fort å glemme, og for de yngre er 30 år lenge sida. Vi anbefaler derfor sterkt dagens politikere og planleggere å sette seg godt inn i historien til suksessen på Jærbanen.

Så er ikke Jærbanen helt unik. Det finnes mange eksempler fra andre land på hvor vellykket det har vært å vekke til live eller gjenåpne jernbaner. Vi tillater oss å legge ved en oversikt vi har skrevet tidligere.

Også i den ordinære persontrafikkstatistikken fra SSB⁷ kan man spore en "skinneeffekt". Det finnes som kjent langt færre linjer med tog og bybane i Norge enn det finnes busslinjer. Likevel stod jernbane og bybane for 5,5 % av personkilometerne i 2019, mens rutebuss stod for 5,4 %.

For Jærbaneprojektet ble det gjort en enkel markedsanalyse. Vi foreslår at det også for Ålgårdbanen gjøres det samme, og at man legger stor vekt på erfaringene fra Jærbanen og fra andre land når potensialet skal anslås.

9 Samfunnsøkonomisk analyse

Vi mener en gjenåpnet Ålgårdbanen vil få større trafikk enn det som er beregnet i rapporten, og dermed en bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Om prosjektet kommer på plussida er likevel ikke sikkert.

På den annen side kan ikke Ålgårdbanen vurderes etter noen annen målestokk enn øvrige infrastrukturprosjekter. Samfunnsøkonomisk netto nytte av de samlede samferdselsprosjektene i 1. periode i gjeldende NTP er klart negativ, se NTP 2022-2033 tabell 10.2 s. 161. Forskningsprogrammet

⁶ https://banenor.brage.unit.no/banenor-xmlui/bitstream/handle/11250/2631496/2003%20Nr%202_2003_red.pdf?sequence=68&isAllowed=y

⁷ <https://www.ssb.no/statbank/table/03982/>

Concept ved NTNU fant i en rapport fra 2019 at samfunnsøkonomisk nytte i liten grad hadde vært utslagsgivende for prioriteringen av samferdselsprosjekter.⁸

9.3 Følsomhetsanalyser

Vi tror at stasjonsplasseringen i Ålgård er av stor betydning, og viser til det vi har skrevet under 6.4 Stasjoner.

Vi er enig i rapportens konklusjon om at utbygging til 4 felt og 110 km/t på E39 Ålgård-Hove vil redusere Ålgårdbanens konkurransedyktighet i forhold til bil. Konkurransforholdet kollektiv-bil vil også påvirkes av andre forhold som hvor høye bompengene blir på E39, framtidig nivå på veg/kjøprising på Nord-Jæren og Kolombuss kollektivsatser.

Rapporten skriver at 4-felts veg også vil bedre fremkommeligheten og påliteligheten for buss. Vi antar at det å bygge motorveg først og fremst vil gjøre personbilen mer attraktiv, også i forhold til buss.

I situasjon 1B (30. min. rute) er det beregna 380 færre bilturer i døgnet, mange antagelig foretatt i rush. Også 380 færre biler vil ha en betydning. Om vi forutsetter 45 km/t i snitthastighet, billengde 4,7 m og 2 sekunder avstand til forankjørende så vil tog til Ålgård frigjøre vel 11 km vegbane gjennom døgnet. Det tilsvarer ca. 80 % av veglengden Ålgård-Sandnes. Økes hastigheten så vil de samme bilene trenge mer vegbane.

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder

Vedlegg: "Gjenåpnede baner"

⁸

https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262021752/L%C3%B8nnsomhet+i+norske+og+svenske+transp+ortplaner_rapport-mwZRiWdY.pdf/4e1f12b5-44fc-4985-a0c0-6517e682afb2?version=1.0