



Kirkegata 2, N-6004 ÅLESUND
Phone: +47 70 10 16 40
Fax: +47 70 10 16 41
post@norskbane.no
www.norskbane.no
Konto-nr. 2711.13.65933
Org.nr. 984 365 772 mva

┌ SørVestBanen / Jernbaneforum Sør ┐
┌ Fylkeskommunene Vestfold, Telemark, Aust-Agder, ┐
┌ Vest-Agder og Rogaland ┐
┌ Aktuelle kommuner ┐

Deres referanse:

Vår referanse: SørVestBanen090513 /twb

Ålesund, 13.05.2009

SørVestBanen Oslo – Kristiansand / Stavanger. Vurdering av mulige reisetider.

SørVestBanen har gjort en viktig jobb med å sette søkelyset på behovet for en oppgradering av dagens jernbanenett. Vi ønsker å ta initiativ til en nærmere dialog med SørVestBanen, fylkeskommunene og kommunene for å se på muligheten for samarbeid om utvikling av fremtidens jernbane i hele SørVest-regionen, inkludert Haugalandet og videre til Hordaland med Bergen.

Vi håper å kunne bidra til en åpen faglig og politisk debatt som kan belyse nærmere aktuelle alternativer og muligheter. I den forbindelse ønsket vi også å gå grundig gjennom hvilke reisetider som reelt er mulig å oppnå med eksisterende planer for SørVestBanen. Dette er kortfattet gjengitt i vedlagte notat og viser at tiltakene i beste fall vil gi en reisetid på 3 ½ time for Oslo – Kristiansand og minst over 5 ½ time til Stavanger.

Deutsche Bahn er nå, på oppdrag av Norsk Bane, i slutfasen av en større utredning av et nasjonalt høyhastighetsnett i et flerbrukskonsept med svært raske reisetider for både intercity-, regional-, langdistanse- og godstrafikken. Det vil kunne knytte sammen Vestfold, Buskerud, Telemark, kysten av Agderfylkene, Rogaland og Hordaland med helt nye reisetider jfr. notat og vedlagte plansje.

Et raskt, effektivt og moderne høyhastighetsnett vil gi stor mobilitet og et stort utviklingspotensial for hele SørVest-regionen, fylkene og kommunene, slik vi også ser det ellers i Europa. Vi ønsker å bidra konstruktivt i disse prosessene. Ta gjerne kontakt for videre informasjon og samarbeid!

Vennlig hilsen

Kjell Stundal
Styreleder

Thor W. Bjørlo
Kommunikasjonssjef



Kirkegata 2, N-6004 ÅLESUND
 Phone: +47 70 10 16 40
 Fax: +47 70 10 16 41
 post@norskbane.no
 www.norskbane.no
 Konto-nr. 2711.13.65933
 Org.nr. 984 365 772 mva

SørVestBanen Oslo – Kristiansand / Stavanger. Vurdering av mulige reisetider.

INNLEDNING

SørVestBanen har lansert 3 timers reisetid med tog fra Oslo til Kristiansand og 5 timer til Stavanger for en investering på 25 mrd. kroner. Vi har savnet en oversiktlig og samlet fremstilling over hvordan man kommer frem til de oppgitte reisetidene for SørVestBanen og de forutsetningene som ligger til grunn. Vi har derfor gått nøye gjennom de foreslåtte tiltakene og finner at de i beste fall vil gi en reisetid på 3 ½ time for Oslo – Kristiansand og tilsvarende lengre tid til Stavanger.

Slike reisetider gir dessverre neppe de ønskede effektene for regionen, næringslivet og jernbanen, selv om de forbedrer dagens svært dårlige reisetider med tog. Internasjonale erfaringer viser derimot at reisetider på 2 ½ time eller bedre på slike strekninger er svært konkurransedyktige og gir store regionale effekter. Utredningen Norsk Bane har engasjert Deutsche Bahn til, viser reisetider på 1:55 timer Oslo – Kristiansand, 2:25 t. Oslo – Stavanger (via Haukeli) og 1:25 t. Kristiansand – Stavanger¹, vil gi raskere reisetider i intercitytrafikken for Akershus, nedre Buskerud, Vestfold og Telemark, vil knytte sammen kystbyene i Agderfylkene fra Risør til Flekkefjord ("Agderbyen") og vil skape et nytt arbeidsmarked i Rogaland, fra Jæren til Stavanger, Haugalandet og Ryfylke. Også godstrafikken vil få nye muligheter med dobbeltspor, forbikjøringsspor, økt lastekapasitet og kortere frakttider. Dette vil gi en helt ny mobilitet og et stort utviklingspotensial for hele området.

SørVestBanen har gjort en viktig jobb med å sette søkelyset på behovet for en oppgradering av dagens jernbanenett. Vi ønsker å ta initiativ til en nærmere dialog med SørVestBanen, fylkeskommunene og kommunene for å se på muligheten for samarbeid om utvikling av fremtidens jernbane i hele SørVest-regionen, inkludert Haugalandet og videre til Hordaland med Bergen.

Vi håper å kunne bidra til en åpen faglig og politisk debatt som kan belyse nærmere aktuelle alternativer og muligheter. I den forbindelse ønsket vi også å gå grundig gjennom hvilke reisetider som reelt er mulig å oppnå med eksisterende planer for SørVestBanen. Nedenfor følger en kort sammenfattende oppstilling, med noter og oppsummerende kommentarer.

REISETID MED SØRVESTBANEN

Utgangspunkt i flg. SørVestBanen: Dagens raskeste tider Oslo – Porsgrunn og Skorstøl – Kristiansand, pluss ny bane mellom Porsgrunn og Skorstøl (Grenlandsbanen).

Strekning	Tid
1. Oslo – Porsgrunn (dagens raskeste kjøretid) ²	2:38
2. Stasjonsopphold Porsgrunn	0:01
3. Porsgrunn – Skorstøl (ny bane, 59 km, enkeltspor, gj.snitt 143 km/t) ³	0:25
4. Skorstøl – Kristiansand (raskeste i dag)	1:22
Til sammen	4:26⁴

¹ Med stopp underveis. Nonstop vil for eksempel Stavanger – Oslo kunne kjøres på ca. 1 t. og 45 min.

² Beste tid på dagtid 2:38 t., dårligste 2:50 t.. Noen få sene tog bruker 2:35 t., men de er ikke fremme før over midnatt og utgjør således ikke noe reelt sammenligningsgrunnlag.

³ Det er optimistisk for ensporet bane. Tidsoppgavene kan ikke inkludere kryssing av møtende tog på tross av at man legger opp til times avganger for persontrafikk og økning i godstrafikk. Vi savner detaljerte trasé- og driftsplaner.

Innsparinger i reisetid med andre tiltak planlagt for SørVestBanen:

Strekning	Tid
5. Lysaker – Sandvika ⁵	0:03
6. Barkåker – Tønsberg	0:03
7. Larvik – Porsgrunn (Eidangertunnelen) ⁶	0:20
8. Holm – Holmestrand – Nykirke (i hht. Jernbaneverket)	0:05
9. Kutte stopp i Sande, Skoppum, Stokke, Vegårdshei (iht. Railconsult) ⁷	0:09
Tidsinnsparinger til sammen	0:40
Reisetid Oslo – Kristiansand	3:46

Videre tiltak hvor traséer ikke er utredet, men som inngår i planen for SørVestBanen:

Strekning	Tid
10. Tønsberg – Larvik ⁸	0:06
11. Nykirke – Barkåker ⁹	0:03
12. Skorstøl – Kristiansand ¹⁰	0:10
Tidsinnsparinger til sammen	0:19
Reisetid Oslo – Kristiansand (uten kryssing av møtende tog)	3:27
13. Tillegg for kryssing av møtende tog på enkeltspor Skorstøl - Kristiansand ¹¹	0:06
Reisetid Oslo – Kristiansand med alle tiltakene for SørVestBanen	3:33

KOMMENTARER:

1. Det er vanskelig å se hvordan SørVestBanen skal nå målet om 3 timer Oslo – Kristiansand med de tiltakene som er angitt. Mange tiltak mangler dokumentasjon. Man må kunne fastslå at selv 3 ½ time vil være vanskelig å nå. Reisetiden til Stavanger øker tilsvarende.

⁴ I dag er for øvrig raskeste reisetid 4:25 for Oslo – Kristiansand via Kongsberg og Bø.

⁵ Etter en gjennomgang med Jernbaneverket er det konkludert med at beste reisetid Oslo – Drammen vil bli på 32 min som følge av tiltaket Lysaker – Sandvika. Det svarer til en innsparing på 3 min for det raskeste dagtoget Oslo – Porsgrunn (på 2:38, som regnet med ovenfor). Det bruker i dag 35 min på strekningen - uten stopp på Lysaker, Sandvika eller Asker. Strekningen blir redusert med 0,44 km fra dagens 7,14 km til 6,7 km på ny bane. Økt kapasitet til fire spor vil gi noe redusert kjøretid Oslo – Drammen, men primært gi færre forsinkelser og økt kapasitet. Strekningene Oslo S - Lysaker og Asker - Drammen vil imidlertid fremdeles ha kun to spor og være en flaskehals, særlig Lysaker - Oslo S.

⁶ Oppgitt kjøretidsreduksjon vil være for optimistisk ved togkryssing på enkeltsporet bane, slik nåværende planer er.

⁷ Oppgitt kjøretidsreduksjon er realistisk i forhold til tiden for nedbremsing, opphold og akselerasjon, men forutsetter at man ikke får lengre kjøretid som følge av andre / nye kryssinger på enkeltsporet bane. Dette må dokumenteres i detalj.

⁸ Med 200 km/t maksimumshastighet på ny bane, stopp ved Torp og Sandefjord og hastighetsbegrensingen i "sløyfen" gjennom Tønsberg (som følge av Jernbaneverkets planer for Tønsberg – Barkårker), vil man vanskelig å vinne mer enn 6 min. Dagens strekning er 43 km med korteste reisetid 35 min på dagtid, eller 33 min uten stopp på Stokke i hht. pkt. 9.

⁹ Til sammenligning kjøres den nybygde strekningen Ski – Moss (33km) nå på 19 min uten stopp. Ca. 10 km lengre bane tilsier minst 3 min ekstra, pluss minst 5 min ekstra for to stopp, totalt minst 27 minutter, trolig mer inkl. bremsing og akselerasjon. Et Signaturtog bruker for eks. 8 km fra 0 til 200 km/t ved vindstille på flat bakke og 18 km ved 8 promille stigning. Fra Tønsberg er det i dag 19,1 km til Torp, 4,7 km videre til Sandefjord og 19,1 km til Larvik.

⁹ Dagens bane Nykirke – Barkåker er 16 km lang. 2 min er allerede tatt ut ved ikke å stoppe på Skoppum, jfr.pkt. 9.

¹⁰ Vi savner konkrete traséplaner med tids- og virkningsberegninger for tiltakene. Mer enn 10 min kortere reisetid for de oppgitte 3,5 mrd. kr i investeringer synes vanskelig å oppnå.

¹¹ Med reisetid 1:22 og times avganger, vil et sørgående tog fra Skorstøl møte 3 tog før det ankommer Kristiansand. NSB har på andre strekninger regnet et tidstap på 4 min pr. kryssing. Dette fordeles likt (hver sin gang å stoppe) mellom toget fra Skorstøl og møtende tog, slik at man får et tidstap på 6 min. Dette gjelder for optimale situasjoner der kryssingssporene ligger akkurat slik som ruteplanen trenger dem. I tillegg kommer evt. kryssinger på strekningene Porsgrunn – Skorstøl og Larvik - Porsgrunn hvis Eidangertunnelen realiseres som planlagt (med enkeltspor). Det er sannsynlig med et tillegg på minst 8 min, men vi tar med "best case" på 6 min.

2. Togene på SørVestBanen vil ikke konkurrere tilstrekkelig med personbilen på E 18. F.eks. vil togreisen Oslo – Porsgrunn etter fullført utbygging en gang etter 2030 ta ca. 2 timer, mens man allerede i dag kan kjøre samme strekning med bil på samme tid. Mens bilen ofte kan kjøre fra dør til dør, må imidlertid togpassasjerer regne tillegg i tid til/fra stasjonene.
3. SørVestBanen baserer seg på enkeltsporet bane med kryssningsspor fra Larvik til Kristiansand, samtidig som man planlegger sterk økning i godstrafikk og times avganger for persontrafikk. En slik økning i togtrafikken på enkeltsporet bane vil måtte gi noe venting på møtende tog. Her ligger en konflikt mellom målet om reduserte reisetider og økt frekvens.
4. Nevneverdige reisetidsreduksjoner på strekningen *Skorstøl – Kristiansand* vil kreve omfattende tiltak, som i *realiteten vil innebære ny bane* for store deler av strekningen. Omlegginger av eksisterende linje må derfor vurderes opp mot alternative korridorer, en problemstilling som også er tatt opp av Railconsult. Det vil da være naturlig å vurdere en *ny trasé langs kysten av Sørlandet*, der befolkningen og markedsgrunnlaget er.
5. Det gir igjen spørsmål om grunnlaget for ny bane Porsgrunn – Skorstøl. Det er viktig å se hele strekningen Porsgrunn – Kristiansand under ett og lage en helhetlig plan basert på grundige trase- og markedsvurderinger før man tar stilling til enkeltstrekninger.
6. Det er nok behov for en *kraftig oppjustering av kostnadene på 25 mrd. kr som er stipulert av SørVestBanen*. Eidangertunnelen er for eksempel i SørVestBanens kalkyler oppgitt til 1,97 mrd. kr, mens prisen i regjeringens forslag til NTP er justert til 3,691 mrd. kr. Tilsvarende ser vi ved andre prosjekter. Jernbaneverket opplyser at prisen de oppgir på 3,8 mrd for Grenlandsbanen (Porsgrunn – Skorstøl) baserer seg på planer og kostnadsnivå fra 1998. SørVestBanens regulering til 3,9 mrd dekker neppe prisstigningen fra den gang. Jernbaneverket har heller ikke utarbeidet noen konkrete planer for strekningen Skorstøl – Kristiansand, noe som gjør at prisanslaget på 3,5 mrd. her må sies å være svært usikkert.

AVSLUTNING:

Før man tar endelig stilling til enkeltprosjekt er det viktig å utarbeide en helhetlig plan for hele SørVest-regionen med tilknytningen til Østlandet. Her må det inngå vurderinger av ulike trasealternativer, hastigheter, reisetider og driftskonsepter - og hvordan disse løser transportoppgavene for intercity-, regional-, langdistanse- og godstrafikken på best mulig måte.

Det er bl.a. viktig å vurdere kostnader, driftsinntekter og ringvirkninger av en ny trasé fra Grenlandsområdet til Kristiansand og Egersund langs kysten av Agderfylkene, der befolkningen og markedet er, opp mot en investering i Grenlandsbanen og en omfattende og svært kostbar utbedring av linjen Skorstøl – Kristiansand. Det er også svært viktig at Vestfoldbanen blir bygd ut etter en helhetlig plan med en hastighetsstandard som gjør at den kan inngå i det fremtidige nasjonale høyhastighetsnett. Vi ønsker å bidra konstruktivt i disse prosessene.

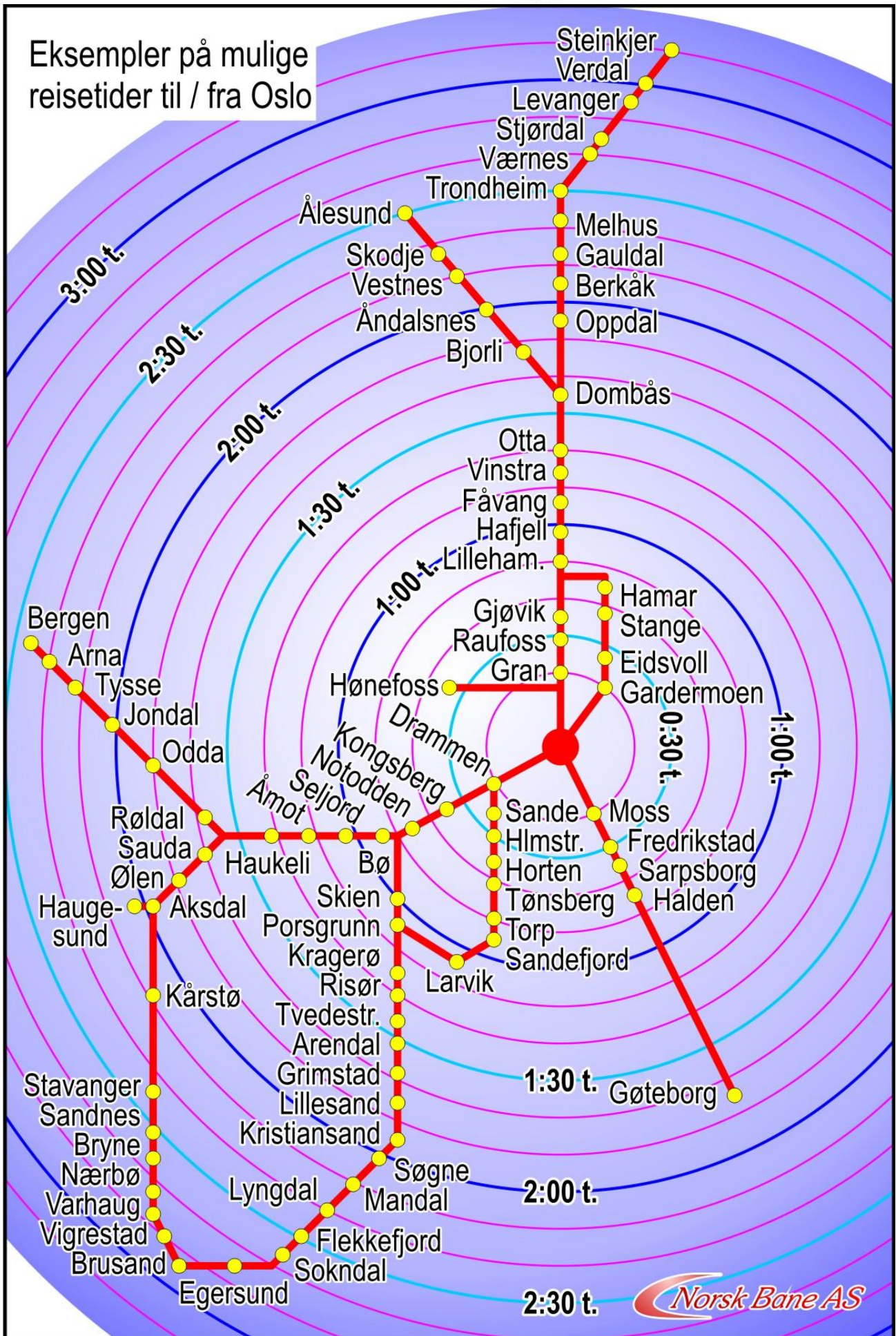
Notat Norsk Bane, 13.05.09

Thor W. Bjørlo

Kilder:

1. Rapporten visjon og strategi for utvikling av SørVestBanen (2006) v/IRIS, Railconsult, Agderforskning. ([http://www.iris.no/internet/student.nsf/199f312efd2a0cacc125680e00635b85/dabf8edb195686edc12572340057e4a4/\\$FILE/IRIS%202006-212.pdf](http://www.iris.no/internet/student.nsf/199f312efd2a0cacc125680e00635b85/dabf8edb195686edc12572340057e4a4/$FILE/IRIS%202006-212.pdf))
2. SørVestBanens nettsider: <http://www.jernbaneforum.no/SrVestBanen.asp>
3. Jernbaneverkets nettsider for aktuelle prosjekter: <http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/>
4. Tilsendt utdrag av notat fra Railconsult 2006
5. Maiveksling med Jernbaneverket ang. Lysaker – Asker, Porsgrunn – Skorstøl – Kristiansand

Eksempler på mulige reisetider til / fra Oslo



Stasjoner med under 20 min reisetid fra Oslo er ikke tatt med i oversikten av plasshensyn. Det gjelder også stasjonene Forus, Ganddal, Klepp, Tangen, Brumunddal, Moelv, Hommelvik, Åsen og Røra. Ved Hønefoss: Tilknytning til Hallingdalen / Finse via Bergensbanen og til ny ringbane via Vikersund, Hokksund og Oslo.