

ANNEX 4: TIDLIG SAMMENLIGNING ANDRE PROSJEKTER

Samfunnsøkonomien er svært positiv i prosjektet alene (trasé Luravika-Stokka-Forus Vest-Ullandhaug-Sørmarka/Våland-Paradis), men dette prosjektet vil også sterkt forbedre samfunnsøkonomien i andre prosjekter:

- Dobbeltsporet Egersund-Sandnes vil få en dramatisk forbedret økonomi som følge av en togtrase via Forus Vest og Ullandhaug, men det er ikke sikkert at verken dobbeltsporet Egersund-Sandnes får innkalkulere denne fordelene (togtraseen via Forus Vest og Ullandhaug er ikke planlagt) eller at togtraseen via Forus Vest og Ullandhaug får innkalkulere denne fordelene (togtraseen skal vurderes på en stand-alone basis)
- Bussveien (og eventuelt senere konvertering til bybane) vil få en forbedret overgang av langdistansepassasjerer, men det er ikke sikkert at verken bussveien (togtraseen er ikke planlagt) eller togtraseen via Forus Vest og Ullandhaug får innkalkulere denne fordelene (togtraseen skal vurderes på en stand-alone basis)
- Eventuell åpning av Ålgårdbanen vil få en dramatisk forbedret økonomi dersom den også knyttes til en togtrase som går via Forus Vest og Ullandhaug, men verken Ålgårdbanen eller togtraseen via Forus Vest og Ullandhaug vil kunne innkalkulere denne fordelene da begge strekningene skal vurderes ut fra stand-alone trafikkgrunnlag (ringvirkninger på andre trafikksystemer kan bare benyttes til illustrasjon).
- Eventuell bygging av sykehus på Ullandhaug (preferert område) kan innkalkuleres i trafikkgrunnlaget til togtraseen dersom utredningen gjennomføres i direkte tilknytning til lokalisering av sykehuset.

Per ny unik passasjer så utgjør investeringen i de 13 ekstra kilometer dobbeltspor Luravika – Forus Vest – Ullandhaug – Paradis når man likevel bygger dobbeltspor Sandnes – Egersund det laveste investerte beløpet per passasjer av samtlige trafikktiltak i Norge – 1222 kr per passasjer på ett enkelt år (4,4 milliarder totalt investering delt på minimum 3,6 mill nye unike reisende på 1 år) eller ca 30 kr per passasjer over 40 år (4,4 milliarder totalt investert delt på minimum 3,6 mill nye unike reisende multiplisert med 40 år). Dersom passasjertallet blir det dobbelte, noe som ikke er usannsynlig, særlig dersom sykehuset blir lokalisert til Ullandhaug og Ålgårdbanen også blir gjenåpnet og det blir trafikk Ålgårdbanen direkte til Forus Vest og Ullandhaug/Stavanger, så vil det tilsvare ca 15 kr per passasjer over 40 år. Til sammenligning koster en full togbillett Sandnes-Stavanger urabattert kr 40 i 2015-kroner, mens rabattert månedspris er kr 24. Trafikanter på Jærbanen som løser billett til Forus Vest og Ullandhaug vil betale mer, slik at bildet blir enda mer positivt i favør av en togtrase. Dette er bildet før man har begynt å regne på de positive samfunnsøkonomiske effektene av redusert bilbruk til Forus Vest og Ullandhaug. Strekingen kan i stor grad nesten alene hjelpe politikerne i å nå målsettingen om nullvekst i biltrafikken i en lang tidsperiode.

Investeringen i denne 13 km lange togtraseen kan sammenlignes med investeringen i Trekantsambandet. Trekantsambandet er tunnelsambandet mellom Stord og Bømlo i Nord og Sveio i syd og som erstattet tre ferjestrekninger. Totalt ble det bygget 7,8 km 3-felts tunnel og 2,6 km broer. Trekantsambandet er en av de største suksesshistoriene innen samferdsel på Vestlandet. Her var investeringen 1,8 milliarder mens totalveksten i trafikk gikk fra 1400 ÅDT i 2001 (fergesambandet) til 4400 ÅDT i 2013, dvs en økning (nye unike

reiser) på 3000 per døgn etter 12 år eller 8,4 mill nye unike reiser totalt etter 2001 (basert på faktiske trafikk tall de enkelte år frem til 2013), dvs i gjennomsnitt 700.000 nye unike reisende i året fordelt på 12 år. Dette utgjør et investert beløp på ett år på 2565 kr per passasjer eller 214 kr per passasjer over 12 år eller 64 kr per passasjer over 40 år dersom gjennomsnittstallet på nye unike reisende lå stabilt på 700.000 (ingen økning akkurat som for kalkuleringen av jernbanealternativet Luravika – Forus – Ullandhaug – Paradis Stasjon over), dvs mellom dobbelt og fire ganger så dyrt som jernbanesporet over Forus Vest og Ullandhaug. Dette er en av Vestlandets mest samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer noensinne (før Rogfast kommer). Det viser bare hvor samfunnsøkonomisk positiv den 13 km lange togtraseen fra Luravika via Forus Vest og Ullandhaug til Paradis er.