



Nytten av dobbelsporet Sandnes-Nærbø

Hovedrapport

Forord

På oppdrag for Næringsforeningen i Stavangerregionen har Menon Economics gjennomført en oppdatert vurdering av de samfunnsøkonomiske virkningene av dobbeltspor på Jærbanen mellom Sandnes og Nærbø. Denne rapporten trekker frem de viktigste funnene fra vår analyse, mens tekniske detaljer og dokumentasjon av alle analysene kan finnes i det tilhørende grundige tekniske rapporten i word-format.

Ansvarlig for prosjektet hos Menon har vært Peter Aalen, mens Matilde Avdem Frankmo har vært prosjektleder. Tobias Tafjord Suhrke og Håvard Skulstad har vært prosjektmedarbeidere. Heidi Ulstein har vært kvalitetssikrer.

Vi takker Næringsforeningen i Stavangerregionen for et spennende oppdrag, og kommunene Stavanger, Sandnes, Klepp, Time, Hå og Eigersund, samt Rogaland fylkeskommune og Jæren sparebank som har muliggjort analysen. Vi takker også alle intervjuobjekter for gode innspill underveis i prosessen. En særlig takk går til Øyvind Sunde i Jernbanedirektoratet for oversendelse av beregningsgrunnlag og sparring underveis, og til Erik Pascal Johansen i Bane NOR, for oversendelse av kostnadsanslag knyttet til tiltaket.

Juni 2026



Peter Aalen
Senior manager
Menon Economics



Matilde A. Frankmo
Senior Analyst
Menon Economics

Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivningsselskap i skjæringspunktet mellom foretaksøkonomi, samfunnsøkonomi og næringspolitikk. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer. Vårt hovedfokus ligger på empiriske analyser av økonomisk politikk, og våre medarbeidere har økonomisk kompetanse på et høyt vitenskapelig nivå.

Sammendrag

Denne analysen vurderer virkningene av et dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø på Jærbanen. Vi har oppdatert beregningene med ny informasjon om blant annet investeringskostnader, trafikkutvikling og forsinkelser og innstillinger.

Analysen viser at et dobbeltspor vil kunne gi flere gevinster for de reisende, se tabell til høyre. Reisetiden kan reduseres med over 25 prosent mellom Sandnes og Nærbø. Trafikken på Jærbanen har vokst langt raskere enn antatt i tidligere analyser, og det var om lag 290 000 flere reisende i 2025 enn det Jernbanedirektoratet antok det ville være i 2030. Flere reisende gjør at dobbeltsporets nytte øker, siden flere drar nytte av reisetidsforbedringene. Samlet kan de reisende forvente å spare om lag 220 000 timer årlig som følge av dobbeltsporet.

Dobbeltsporet kan i tillegg bidra til færre forsinkelser og innstillinger, som kan spare trafikantene anslagsvis 42 000 til 79 000 timer i året. Trengselsulempene per reisende forventes i tillegg å reduseres med om lag 60 prosent fordi flere avganger og lengre togsett gir bedre plass også i rushtiden. Samlet finner vi at nytten for trafikantene er om lag 22 prosent høyere enn Jernbanedirektoratets forrige analyse av tiltaket tilsier. Regner vi med mer usikre virkninger rundt forsinkelser og innstillinger, samt mer optimistiske passasjerfremskrivninger beregner vi en nytte for trafikantene på om lag 4,6 mrd 2025-kroner.

I tillegg til at vår analyse viser høyere nytte enn tidligere utredninger, har også kostnadene blitt redusert. Bane NORs nyeste kostnadsanslag er om lag 3,3 milliarder kroner lavere enn anslaget fra forrige offentlig tilgjengelige analyse.

Kombinasjonen av høyere nytte og lavere kostnader gjør at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av dobbeltsporet fremstår som vesentlig bedre enn det analysene fra 2020 og 2023 indikerte. Utbyggingen er fortsatt samfunnsøkonomisk ulønnsom, men nåverdien er bedret med 2,8 til 5 mrd. 2025-kroner sett opp mot Bane NOR og Jernbanedirektoratets nyeste analyser.

Resultat	Gevinst
Flere reisende enn ventet	+ 290 000 reisende i 2025 enn antatt for 2030 i tidligere analyser
Spart reisetid	≈ 220 000 timer over 25 % kortere reisetid
Færre forsinkelser og innstillinger	42 000 til 79 000 timer spart per år
Mindre trengsel	−60 % trengselsulempen per reisende
Høyere trafikantnytte	+22 % sett opp mot tidligere utredninger.
Lavere investeringskostnad	− 3,3 mrd. kr nyeste kostnadsanslag sett opp mot tidligere anslag
Bedret lønnsomhet	+2,8 til 5,0 mrd. kr i netto nåverdi sett opp mot tidligere utredninger

Innhold

1

Innledning og bakgrunn

2

Reduserte investeringskostnader

3

Flere reiser med Jærbanen

4

Redusert reisetid og mindre forsinkelser

5

Færre forsinkelser og redusert trengsel

6

Samfunnsøkonomiske konsekvenser

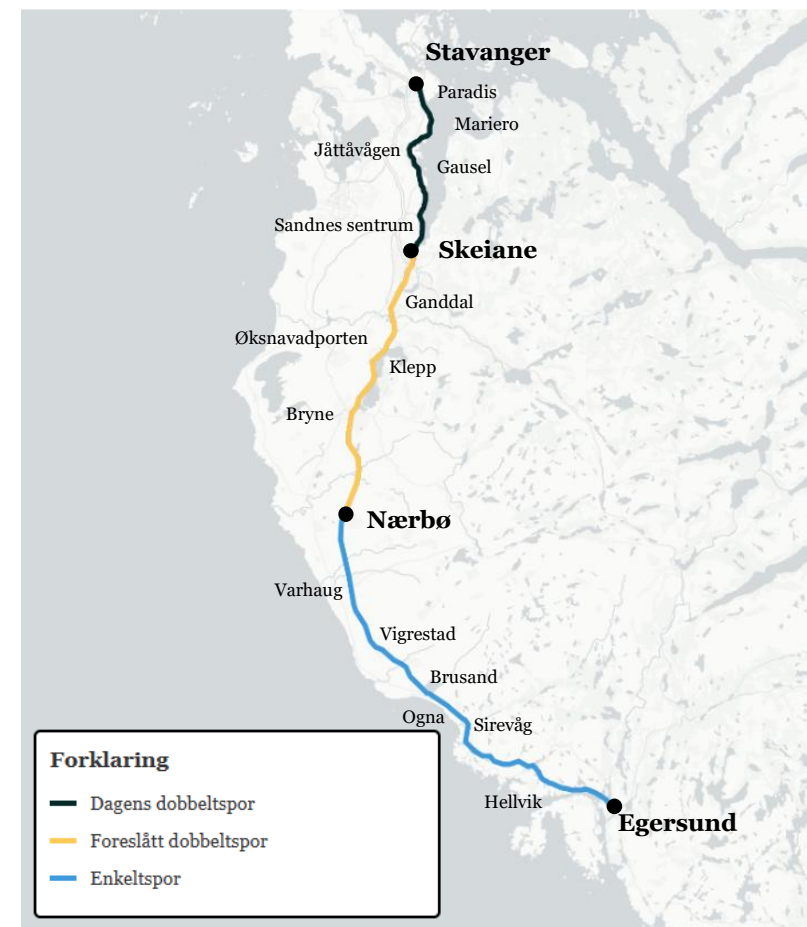
1. Innledning og bakgrunn

Vårt oppdrag

Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø er i flere utredninger trukket frem som et tiltak som vil styrke transporttilbudet, næringslivet og boattraktiviteten i Stavangerregionen. Et dobbeltspor vil gjøre det mulig å kjøre inntil seks tog i timen mellom Stavanger og Nærbø, og vil både kunne redusere reisetiden og øke påliteligheten langs strekningen.

Dobbeltspor langs strekningen har vært utredet gjentatte ganger, men prosjektet har hittil ikke blitt prioritert i Nasjonal transportplan. Siden den siste offentlige samfunnsøkonomiske analysen i 2020 har det imidlertid skjedd vesentlige endringer i forutsetningene som lå til grunn, som kan ha en påvirkning på resultatene. Dette har medført et behov for oppdaterte analyser.

Næringsforeningen i Stavangerregionen har derfor gitt Menon Economics i oppdrag å gjennomføre oppdaterte vurderinger av tiltaket, og gjennomgå sentrale virkninger som har endret seg siden tidligere analyser. Vi har ikke gjennomført en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse, men tatt sikte på å belyse hva som har endret seg i forutsetninger og resultater, og hva dette betyr for den samlede vurderingen av tiltaket. Denne rapporten trekker frem de viktigste funnene fra vår analyse, mens tekniske detaljer og dokumentasjon av alle analysene kan finnes i det tilhørende tekniske rapporten i word-format.



Om strekningen

Jærbanen er jernbanestrekningen mellom Stavanger og Egersund i Rogaland. Strekningen er rundt 75 kilometer lang, har 19 stasjoner og går gjennom kommunene Stavanger, Sandnes, Klepp, Time, Hå og Eigersund. Jærbanen ble åpnet i 1878 som en av Vest-Norges første jernbanelinjer, og har siden vært gjennom flere store oppgraderinger, blant annet ombygging til normalspor i 1944 og elektrifisering i 1956.

Jærbanen er i dag en viktig pendlerstrekning i Norge. Passasjerveksten har siden 2018 vært på nesten 30 prosent, og strekningen hadde i 2025 nesten 6 millioner reisende. Veksten de siste 16 årene er delvis knyttet til åpningen av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger i 2009, som ga plass til at tog kan passere hverandre og at forsinkelser i mindre grad forplanter seg langs hele strekningen.

Etter åpningen av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes har det vært diskutert om dobbeltsporet også bør utvides sørover, fra Skeiane stasjon i Sandnes til Nærbø. Det er dette tiltaket som vurderes i denne rapporten. Figuren til høyre illustrerer hvordan dobbeltsporet vil kunne påvirke reisene langs strekningen. Vi ser at dobbeltsporet vil kunne øke frekvensen betydelig, med mål om inntil seks lokaltog i timen mellom Stavanger og Nærbø, og samtidig redusere reisetiden på flere av avgangene. I tillegg gir dobbeltspor økt robusthet i togdriften, ved at tog kan passere hverandre og at forsinkelser i mindre grad forplanter seg langs hele strekningen.

Tabell 1: Oversikt over delstrekningen Sandnes-Nærbø i dagens situasjon og dersom dobbeltsporet blir realisert

	Før realisering av dobbeltspor Sandnes-Nærbø	Etter realisering av dobbeltspor Sandnes-Nærbø
Reisetid	Rundt 22 minutter	Rundt 16 minutter
Antall stopp	Seks: Skeiane, Ganddal, Øksnavadporten, Klepp, Bryne og Nærbø	Seks: Skeiane, Ganddal, Øksnevadporten, Klepp, Bryne og Nærbø
Avganger per time	To lokaltog i timen, samt enkelte fjerntog og enkeltavganger	Seks lokaltog i timen i rushtid, samt enkelte fjerntog
Forsinkelser, regularitet og trengsel	15 prosent forsinkelser og 2 prosent innstilte tog. Høye trengselskostnader i rushtid	Betydelig redusert trengsel, reduserte forsinkelser og potensielt forbedret regularitet
Trafikk og trafikkvekst	Rundt 6 millioner reisende i 2025, antatt vekst frem til 2050 på totalt 12 prosent	Rundt 6 millioner reisende i 2025, antatt vekst frem til 2050 på totalt 40 prosent
Kostnadsanslag	Investeringskostnader på rundt 1 milliard for å ivareta eksisterende tilbud langs Jærbanen	Investeringskostnader på rundt 15,6 milliarder for dobbeltsporet Skeiane-Nærbø

Dobbeltspor gir åpenbare tilbudsforbedringer

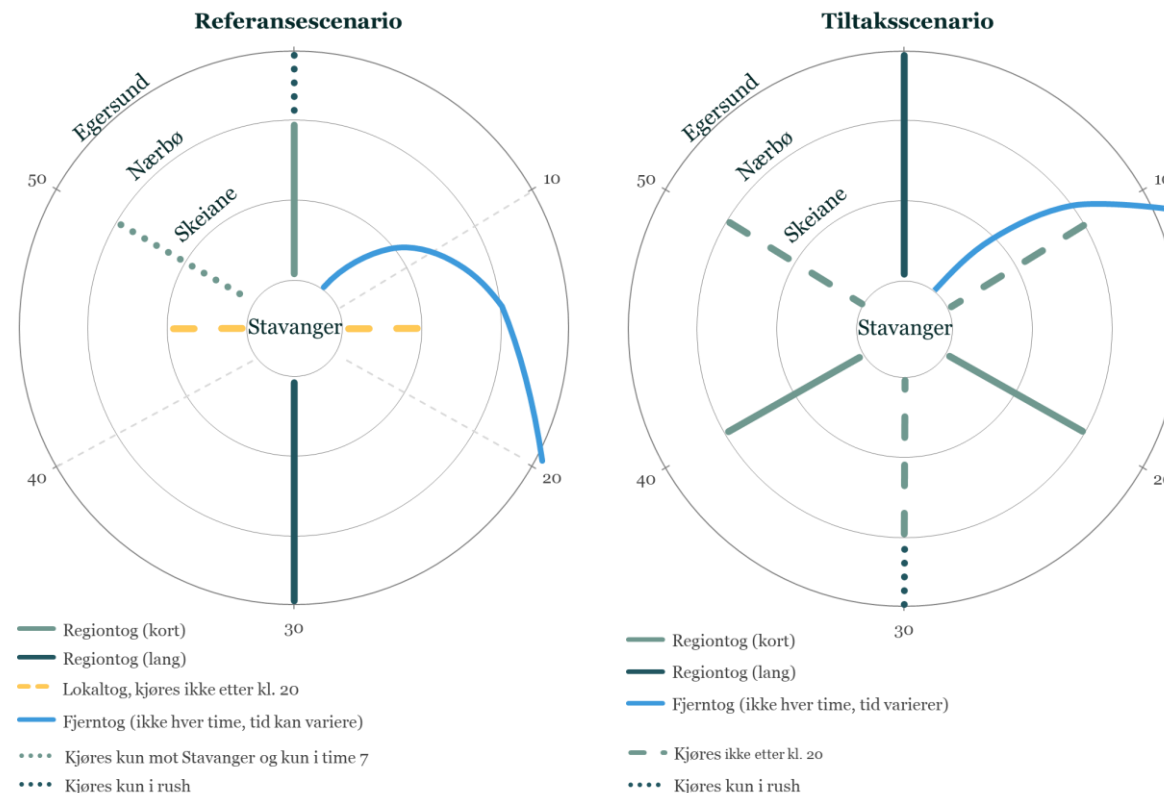
Figuren til høyre illustrerer rutetilbudet i dagens situasjon og i scenarioet med dobbeltspor. Mellom Stavanger og Skeiane i Sandnes kjøres det i dag fire lokaltog i timen, mens to av togene per time kjører videre fra Skeiane til Nærbø. I tillegg kommer avganger med Sørlandsbanen som kun stopper på utvalgte stasjoner. Til Egersund går det kun to tog i timen i rush og ett tog i timen utenom rush.

Om dobbeltsporet forlenges fra Skeiane i Sandnes legges det opp til seks tog i timen mellom Stavanger og Nærbø i rushtiden, og tre tog i timen utenfor rushtid. Det innebærer en tredobling av rushtidskapasiteten sør for Sandnes. For pendlere mellom Bryne, Klepp og Stavanger betyr dette i praksis at man slipper å forholde seg til en avgangstabell, ettersom seks tog i timen innebærer at man bør kunne forvente kort ventetid uavhengig av når man ankommer stasjonen. Det reduserer både planleggingskostnadene ved hver reise og den totale skjulte ventetiden.

Frekvensøkningen er kanskje den viktigste endringen for de reisendes hverdag. Dobbeltsporet gir imidlertid også gevinster i form av kortere reisetid og redusert trengsel. Allerede i dag er togene fulle i rushtid, og kombinert med innstillinger og hyppige forsinkelser medfører begrenset kapasitet en betydelig kostnad for pendlerne. Et dobbeltspor gir rom for både flere avganger og lengre togsett uten at strekningen blir overbelastet, noe som innebærer mindre trengsel og høyere sannsynlighet for å få sitteplass på morgentoget.

I tillegg gir to spor langs hele strekningen en strukturell robusthet i togdriften som dagens enkeltspor ikke har. Når et tog kan passere et annet fritt langs hele strekningen, blir hver hendelse mindre alvorlig: en mindre forsinkelse kan dempes eller hentes inn igjen i stedet for å forplante seg gjennom hele rutekjøringen, og en innstilling stenger ikke lenger hele strekningen.

Figur 1: Illustrasjon av rutetilbud i referansescenarioet og i tiltaksscenarioet. Kilde: Jernbanedirektoratet



Dobbeltspor gir gevinster for trafikanter og næringsliv

Når ny samferdselsinfrastruktur bygges ut er det først og fremst begrunnet i behovet for at trafikantene skal spare reisetid og få en enklere og tryggere reisehverdag. Slike direkte virkninger blir grundig utredet i planleggingen av alle større samferdselsinvesteringer i Norge, se faktaboks til høyre. Den viktigste nyttevirkingen er verdien av spart tid for de som reiser på strekningen. Her tar man også høyde for at det har større verdi for samfunnet dersom en pendler på vei til jobb eller en arbeidsreisende sparer en time reisetid enn dersom en privatperson på fritidsreise gjør det. Videre tar man hensyn til at en times reisetid med ståplass på et fullt tog har høyere kostnad for den reisende enn en sitteplass på et tog med god plass. Tilsvarende hensyntar man også hvor store forsinkelsene er og nytten av å overføre trafikk fra veiene og til tog. I sterkt trafikkerte byområder bidrar slik trafikkoverføring til at de som må ta bilen slipper å stå like mye i kø, i tillegg til å bidra til færre ulykker, mindre lokal og global forurensing, støy og veislitasje.

Metodikken for å beregne nytten av slike investeringer er godt gjennomarbeidet og veletablert, se tekstboks til høyre. Nyten for samfunnet av en samferdselsinvestering er grovt sett større desto flere som får en forbedret reisehverdag, og desto større forbedringen i reisehverdag er. Dette bidrar til at resultatet er sterkt avhengig av hvilke forutsetninger som ligger til grunn for beregningen, når det kommer til både hvor mange som reiser og hvor mye bedre reisehverdagen deres blir. Samtidig må slike analyser se langt fram i tid og bruke prognoser for å anslå fremtidig trafikk. Når ny informasjon viser at den faktiske utviklingen ikke har tilsvart prognosene og forutsetningene, så blir også anslått nytte feil.

Vi undersøker i det videre en rekke forutsetninger og forhold som taler for at nytten av dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø er høyere enn tidligere antatt. I tillegg belyser vi at kostnaden ved å bygge ut dobbeltsporet forventes å bli lavere enn den siste offentlig tilgjengelige analysen av nytte og kostnader av utbyggingen la til grunn.

Samfunnsøkonomiske virkninger av samferdselsinvesteringer

Samfunnsøkonomisk kost-/nytteanalyser gjennomføres for alle større samferdselsinvesteringer i Norge, iht. veiledere fra Finansdepartementet og Jernbanedirektoratet.¹ I slike analyser måles alle samfunnets kostnader av å gjennomføre investeringene opp mot befolkningens nytte av dem, i ett konsistent rammeverk. Analysene inkluderer kun direkte virkninger av den forbedrede infrastrukturen, som vi er sikre på at vil inntreffe også dersom ingen andre tiltak gjennomføres. Både nyttevirkinger og kostnader summeres sammen over hele levetiden til infrastrukturen, som forutsettes å være 75 år for dobbeltspor.

Trafikantnytte er normalt sett den største nyttevirkingen av samferdselsinvesteringer. Virkningen består av verdien av at næringsliv og privatpersoner sparer reisetid og -avstand, samt andre direkte kostnader forbundet med å gjennomfører reisene. I tillegg kommer nytten av trengsel, ventetid og forsinkelser, samt av overføring av transport fra andre transportmidler.

Nettonytten tilsvare alle nyttevirkinger fratrukket alle kostnader. Kostnadene inkluderer både investeringskostnader og driftskostnader som følger av tiltaket, i tillegg til kostnaden av skattefinansiering for økonomien mm. Dersom nettonytten er positiv omtaler man investeringer som samfunnsøkonomisk lønnsom.

Ikke-prissatte virkninger: Virkninger som er vanskelige å verdsette i kroner og øre, skal også tas høyde for i samfunnsøkonomiske analyser. Eksempler på slike virkninger er tap av naturmangfold og friluftsområder.

Dobbeltsporet er utredet en rekke ganger, og vår analyse bygger videre på 2020-analysen fra Jernbanedirektoratet

Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø har vært utredet gjentatte ganger siden tidlig på 2010-tallet, både gjennom konseptvalgutredninger, mulighetsstudier og samfunnsøkonomiske analyser knyttet til nasjonale transportplaner. Tidslinjen til høyre viser de fire viktigste analysene gjennomført siden 2016, og hvordan disse henger sammen med NTP-prosessene.

I forbindelse med NTP 2018–2029 gjennomførte Jernbaneverket i 2016 den første samfunnsøkonomiske analysen av dobbeltspor Sandnes–Nærbø. Analysen viste en samfunnsøkonomisk netto nåverdi på minus 8,8 milliarder 2016-kroner, og dobbeltsporet ble ikke prioritert i NTP 2018–2029.

Til NTP 2022–2033 gjennomførte COWI i 2019 en transport- og samfunnsøkonomisk analyse av seks ulike tilbudskonsepter. Jernbanedirektoratet utarbeidet i 2020 en revidert analyse av tilbudskonsept D3 (fullt dobbeltspor Skeiane–Nærbø med seks tog i timen). Bane NORs reviderte kostnadsanslag til denne analysen innebar en kraftig oppjustering, over 50 prosent høyere enn det første estimatet, som førte til at netto nåverdi falt til minus 14,8 milliarder 2021-kroner. Dobbeltsporet ble ikke prioritert.

Til NTP 2025–2036 ble det utført en samfunnsøkonomisk analyse av Multiconsult på oppdrag fra Bane NOR i 2023. Analysen vurderte i hovedsak tre utbyggingsalternativer med ulik trasé. Alternativ 1, med nytt spor parallelt med dagens trasé, ble anbefalt og hadde en estimert netto nåverdi på minus 12,8 milliarder 2022-kroner. Selve analysen ble ikke publisert offentlig, men resultatene ble presentert i kommunedelplanen. Heller ikke denne gangen ble dobbeltsporet prioritert.

Vår analyse bygger videre på 2020-analysen fremfor Bane NORs nyere analyse fra 2023, av tre grunner. For det første er 2020-analysen den siste offentlig tilgjengelige samfunnsøkonomiske analysen av tiltaket, og dermed den som har vært kjent for premissgivere og allmennheten. For det andre bruker 2020-analysen Trenklin, jernbanesektorens egen transportmodell, som fanger opp trengselskostnader og tillater mer detaljert analyse av tilbudsforbedringer enn Regional transportmodell (RTM) som ble brukt i 2023. For det tredje har vi fått tilgang til selve beregningsgrunnlaget fra Jernbanedirektoratet, slik at analysen kan oppdateres på en presis og etterprøvable måte der nye forutsetninger gir grunnlag for det.

Figur 2: Tidslinje for de viktigste samfunnsøkonomiske analysene av dobbeltspor Sandnes–Nærbø



2. Reduserte investeringskostnader

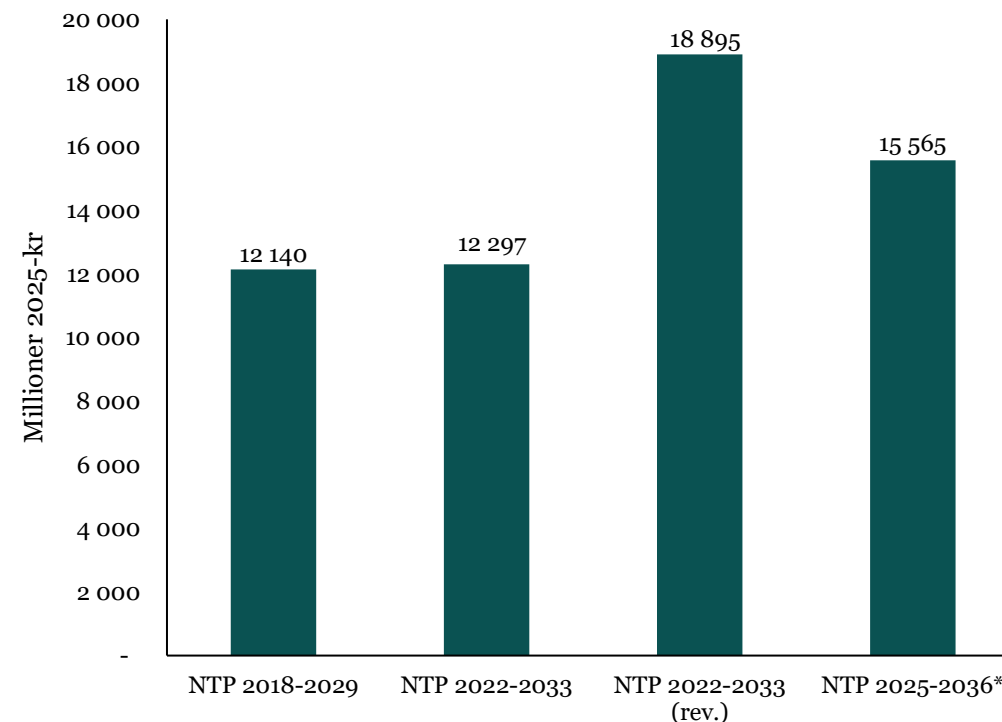
Bane NORs nyeste kostnadsanslag er om lag 3,3 milliarder kroner lavere enn anslaget fra forrige offentlig tilgjengelige analyse

Høye investeringskostnader er hovedårsaken til at dobbeltspor Sandnes–Nærbø ikke har blitt prioritert i noen av de tre siste nasjonale transportplanene. I samtlige analyser har kostnadene vært betydelig høyere enn nyttesiden, og investeringskostnaden har dermed vært den dominerende faktoren i den samfunnsøkonomiske vurderingen.

Samtidig har det vært vesentlig variasjon i kostnadsestimatene over tid, slik figuren til høyre viser. Den estimerte investeringskostnaden var **særlig høy i den siste offentlige analysen fra 2020**, da Bane NORs reviderte kostnadsestimat innebar en kraftig oppjustering, over 50 prosent høyere enn det første estimatet som lå til grunn i den opprinnelige analysen til NTP 2022–2033. Det er denne oppjusteringen som er den viktigste enkeltårsaken til at netto nåverdi falt så kraftig fra første til andre analyse i NTP 2022–2033-runden. I kostnadsestimatet til NTP 2025–2036, gjennomført av Multiconsult på oppdrag fra Bane NOR i 2023, er anslaget nedjustert. Sammenlignet med 2020-anslaget utgjør nedjusteringen **om lag 3,3 milliarder kroner, eller rundt 18 prosent**.

Bane NOR bekrefter i dialog med oss at det reviderte estimatet er det mest oppdaterte anslaget for tiltaket. I denne analysen legger vi derfor til grunn Bane NORs siste tilgjengelige kostnadsanslag for selve dobbeltsporet, kombinert med kostnaden for kapasitetsøkende tiltak på Stavanger stasjon fra 2020-analysen. Samlet investeringskostnad i 2025-kroner er da om lag **15,6 milliarder kroner**. Dette tilsvarer en nåverdi på rundt 15,0 milliarder kroner over analyseperioden.

Figur 3: Estimerte investeringskostnader i de ulike analysene. Udiskonterte verdier. Kilde: Jernbanedirektoratet og Bane NOR



*Kostnadsanslaget fra NTP 2025–2036 inkluderer ikke i utgangspunktet kostnader for kapasitetsøkning ved Stavanger stasjon; her er denne kostnadsposten lagt til, basert på tall fra analysen i 2020.

3. Flere reiser med Jærbanen

Antall reisende på Jærbanen er langt høyere enn antatt i tidligere analyser

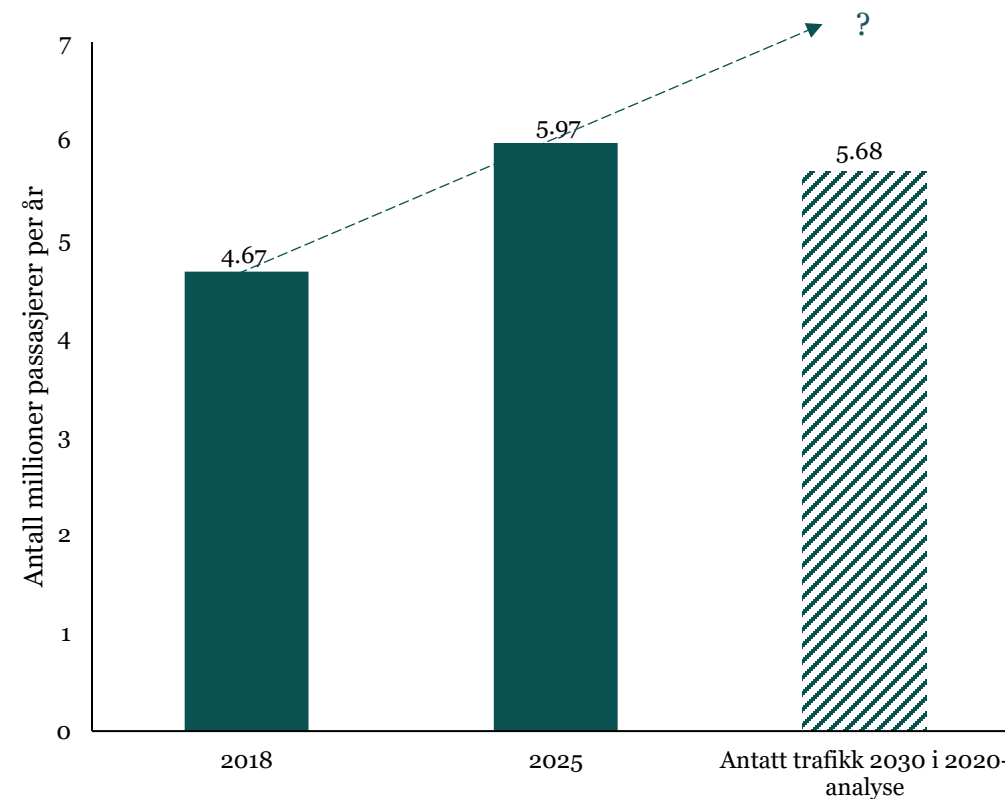
Antall passasjerer langs Jærbanen er en viktig input til analysen, ettersom dette i stor grad definerer nyttesiden av tiltaket. Samtidig er passasjertallene fremskrivninger som det hersker en god del usikkerhet rundt, og statistikk fra de siste årene viser at antallet reisende har vokst **betydelig mer** enn det som har blitt lagt til grunn i tidligere analyser.

Den siste offentlige analysen, gjennomført av Jærbanedirektoratet i 2020, tok utgangspunkt i passasjertall for 2018 og 2019, og fremskrev trafikken videre i takt med forventet befolkningsvekst rundt stasjonene.* Dette ga et estimat på rundt 5,7 millioner reisende i 2030. Som figuren til høyre viser har imidlertid passasjerveksten vært svært høy, på nesten 30 prosent, siden 2018, langt sterkere enn befolkningsveksten i de samme kommunene. Allerede i 2025 var det derfor om lag 290 000 flere reisende på strekningen enn det 2020-analysen anslo for 2030, **fem år før tiden**.

Den sterke passasjerveksten innebærer at gevinstene ved et dobbeltspor vil bli større enn det tidligere analyser har lagt til grunn, ettersom langt flere reisende får nytte av tilbudsforbedringen. Trafikantnyttene i vår analyse er beregnet til om lag **4 milliarder kroner i nåverdi**, om lag 22 prosent høyere enn forutsetningene i 2020-analysen tilsa.

I vår fremskriving legger vi til grunn at trafikken vokser i takt med befolkningen i kommunene rundt stasjonene, slik tidligere analyser har gjort. Dette er en forsiktig forutsetning. Dersom den høye trafikkveksten fra de siste årene vedvarer frem til 2030, øker trafikantnyttene ytterligere, med om lag **200 millioner kroner****.

Figur 4: Sammenlikning av antall passasjerer i 2018, 2025 og antatt antall passasjerer i 2030 fra Jærbanedirektoratets analyse. Kilde: Jærbanedirektoratet



* Passasjertall fra 2018 ble skalert opp med rapportert passasjervekst per desember 2019. Revidert transport- og samfunnsøkonomisk analyse av tiltak på Jærbanen: Revidert grunnlag til NTP 2022-2033 (Jærbanedirektoratet, 2020). Versjon datert 23.09.2020.

** Vi har i følsomhetsberegningene lagt til grunn at gjennomsnittlig årlig vekst siden 2019 forsetter frem til 2030. Det innebærer at vi ikke teller med veksten fra 2018 til 2019, som var på nesten 20 prosent.

Dobbeltsporet vil kunne gi en betydelig økning i passasjertall fremover

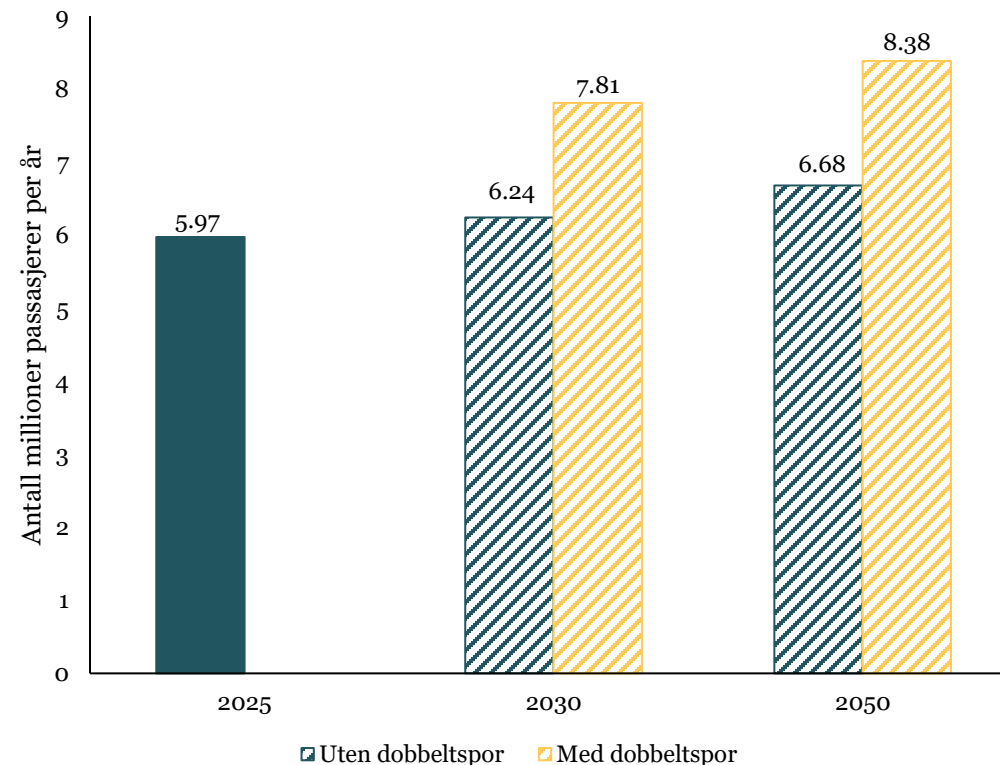
Figuren viser antatt passasjerutvikling på Jærbanen frem mot 2030 og 2050, med og uten dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø. Det er disse passasjertallene som ligger til grunn i analysen.

Veksten uten dobbeltspor er vår fremskriving av passasjertallene basert på anslag for befolkningsutvikling i kommunene og inntektsvekst. Dette tilsier en relativt moderat vekst, på 5 prosent mot 2030 og 12 prosent frem til 2050. Sistnevnte tilsvarer en årlig passasjervekst på kun 0,45 prosent.

Trafikkveksten som følger av dobbeltspor er beregnet i Trenklin. Vi ser her at den anslåtte veksten i trafikk forventes å være betydelig høyere ved et dobbeltspor, på **31 prosent mot 2030 og 40 prosent helt frem til 2050**. Den største veksten kommer tidlig i perioden, ettersom dobbeltsporet ved åpning vil gi en umiddelbar kapasitetsøkning.

En del av denne ekstra togtrafikken er reiser som overføres fra bil. Dobbeltsporet vil dermed kunne bidra til **nullvekstmålet for personbiltrafikken** på Nord-Jæren, som innebærer at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange fremfor bil. I Byutredningen for Nord-Jæren fra 2025 er dobbeltsporet trukket frem som det eneste enkeltprosjektet som alene vil kunne gi en målbar effekt på nullvekstmålet.

Figur 5: Antatt utvikling i passasjertall med og uten dobbeltspor. Kilde: Jernbanedirektoratet og Menon Economics



4. Redusert reisetid

Dobbeltspor vil redusere reisetiden mellom Sandnes og Nærbø betydelig

Den største tidsgevinsten av et dobbeltspor kommer fra kortere reisetid mellom Sandnes og Nærbø. Med dobbeltspor kan flere tog kjøre uten å vente på kryssing, og reisetiden på hele strekningen forventes å reduseres med **5,3 minutter**.^{*} De fleste reiser imidlertid kortere enn fra endestasjon til endestasjon, og vil derfor ikke oppnå hele besparelsen. Som en konservativ antakelse har vi lagt til grunn at en gjennomsnittstreise oppnår halvparten av maksimal gevinst.

For **eksisterende reisende** gir dette en gjennomsnittlig besparelse på **2,65 minutter** per reise. Multiplisert med antall reiser per virkedøgn i 2030 og 215 virkedøgn per år tilsvarer dette en samlet besparelse på om lag **109 000 timer årlig** for trafikantene.

Et dobbeltspor vil også gjøre toget mer attraktivt og trekke til seg **nye reisende**. Disse forventes å spare om lag halvparten av tiden de eksisterende reisende sparer, det vil si **1,3 minutter** per reise i gjennomsnitt. Bakgrunnen er at de nye reisende uten dobbeltspor ville reist med andre transportmidler, typisk bil, som på dagens enkeltspor trolig var raskere enn Jærbanen. For dem utgjør derfor ikke hele reisetidsgevinsten en reell besparelse, ettersom de allerede hadde et raskere alternativ. Med rundt 3 000 nye reiser i virkedøgn gir dette en samlet besparelse på om lag **15 000 timer årlig**.

Samlet gir kortere reisetid en besparelse på om lag 124 000 timer per år for trafikantene ved åpning av et dobbeltspor i 2030. Antall timer spart årlig vil øke i takt med trafikkveksten deretter.

Tabell 2: Anslag på redusert reisetid på Jærbanen som følge av dobbeltspor Sandnes-Nærbø, 2030. Kilde: Menon Economics og Jernbanedirektoratet (rutetabeller 2019, 2025 og ved dobbeltspor 2030)

Gruppe	Reisetids- besparelse (hele strekningen)	Gjennom- snittlig reisetids- besparelse	Reisende (virkedøgn 2030)	Sparte timer per år
Sandnes-Nærbø (eksisterende reisende)	5,3 min	2,65 min	11 500	109 000
Sandnes-Nærbø (nye reisende)	5,3 min	1,3 min	3 200	15 000
Samlet	5,3	2,4 min	14 700	124 000

≈ 124 000 timer

spart reisetid på toget som følge av dobbeltspor i 2030

Reisetiden på Jærbanen er økt i senere år, og dobbeltsporet kan reversere reisetidsforlengelsen

Reisetidsbesparelsen omtalt over kommer av at selve togtilbudet blir raskere med dobbeltspor. I tillegg kommer en egen gevinst, som følge av at dobbeltsporet kan reversere økninger i reisetiden på Jærbanen de siste årene.

Rutetabellene på Jærbanen justeres i likhet med andre togstrekninger hvert år. Siden 2020 og 2023 har det skjedd endringer som de to tidligere analysene ikke har tatt innover seg. Mest merkbart er det at justeringene har gitt en **økning i reisetiden**, på opp mot 10 minutter for enkelte avganger. I gjennomsnitt er reisetiden mellom Sandnes og Egersund **forlenget med 1,8 minutter**, hvorav 1 minutt skjer på strekningen Sandnes til Nærbø. Særlig i rushtid, der trafikantene har høy tidskostnad, gir dette en reell ekstrabelastning.

Forlengelsene skyldes ikke selve strekningen, men at det enkeltsporede partiet er sårbart for forsinkelser. Bane NOR og Go-Ahead har derfor lagt inn ekstra tid i rutetabellen som buffer, slik at færre tog kommer for sent. Resultatet er at **alle reisende** på de berørte avgangene, ikke bare de som faktisk blir forsinket, bruker lengre tid på reisen. Et dobbeltspor fjerner store deler av behovet for disse bufferne, og Jernbanedirektoratets kapasitetsmiljø bekrefter i dialog med oss at deler av forlengelsene trolig kan reverseres.

Vi har anslått hvor mye tid de reisende kan spare totalt på bare å reversere seinere tids reisetidsøkninger. I beregningen har vi tatt utgangspunkt i at de reisende sparer om lag 1,8 minutter i gjennomsnitt over hele strekningen Sandnes-Nærbø. De fleste reisende reiser imidlertid kortere enn fra endestasjon til endestasjon og vil derfor ikke oppnå hele denne besparelsen. Som en konservativ antagelse har vi derfor lagt til grunn at den gjennomsnittlige reise får en besparelse på halvparten av total mulig reisetidsgevinst, det vil si 0,5 min for Sandnes-Nærbø og 0,4 min for Nærbø-Egersund. Vi har deretter ganget den gjennomsnittlige besparelsen med antall reiser på hver av delstrekningene i virkedøgn i 2030 og med 215 virkedøgn per år. Som tabellen til høyre tilsvare dette en samlet besparelse på rundt **30 000 timer per år** for trafikantene.

Tabell 3: Anslag på økt reisetid på Jærbanen som følge av nye rutetabeller, 2030. Kilde: Menon Economics og Jernbanedirektoratet (rutetabeller 2019 og 2025)

Strekning	Gjennomsnittlig reisetids- endring	Reisende (virkedøgn 2030)	Tapte timer per år
Sandnes–Nærbø	+0,5 min	11 500	20 600
Nærbø–Egersund	+0,4 min	6 800	9 800
Gjennomsnitt hele strekningen	+0,47 min	18 300	30 400

≈ **30 000 timer**

tapt reisetid per år som kan reverseres med dobbeltspor i 2030

Tilkomsten til flere stasjoner forbedres som en del av utbyggingen

Som en del av dobbeltsporutbyggingen planlegges det tiltak ved Bryne og Nærbø stasjon som vil forbedre tilkomsten for de reisende. Kostnadene for disse tiltakene inngår i kostnadsanslagene fra Bane NOR.

Ved **Bryne stasjon** planlegges det en ny gangbro i sørenden av stasjonsområdet, som vil gi en kortere vei til plattform for reisende som kommer fra øst, blant annet fra videregående skole og boligområder sørøst for stasjonen. Bryne er en av de mest trafikkerte stasjonene på strekningen, og en betydelig andel av de reisende vil få om lag 250 meter kortere gangvei som følge av tiltaket. Med rundt 1,1 millioner reiser per år som påvirkes, gir dette en samlet tidsbesparelse på om lag 55 000 timer årlig.

Ved **Nærbø stasjon** flyttes hele stasjonen nordover og får tilkomst både fra nord og sør, mot dagens ene tilkomst helt sør på stasjonen. Det gir kortere gangvei for reisende som kommer nordfra, anslagsvis 320 meter kortere for de som vil benytte den nye nordre tilkomsten. Med rundt 200 000 reiser per år som påvirkes, gir dette en tidsbesparelse på om lag 13 000 timer årlig.

Samlet gir tilkomstforbedringene på Bryne og Nærbø en tidsbesparelse i størrelsesorden **68 000 timer årlig**. Den prissatte verdien av tidsbesparelsen og helsevirkningene som følger av endret gangavstand er beregnet i analysen og inngår som en del av trafikantnyttene. Samlet bidrar virkningen med om lag **189 millioner kroner i nåverdi**.

I tillegg til de kvantifiserte gevinstene legges det opp til **universell utforming** ved alle berørte stasjoner, som heis eller slake ramper, samt skur og tak som beskytter mot vær og vind. Universell utforming bedrer tilgjengeligheten for reisende med nedsatt funksjonsevne, men har også positive virkninger for andre reisende, som passasjerer med barnevogn, bagasje eller midlertidig redusert mobilitet. På Ganddal stasjon planlegges det også egen sykkelvei som fotgjengere ikke trenger å krysse, og fortausbredden økes. Disse endringene vil samlet gi en mer attraktiv stasjonsopplevelse for de reisende.

Tabell 4: Anslag på årlig tidsbesparelse ved kortere gangveier på Bryne og Nærbø stasjon, 2030.
Kilde: Bane NOR og Menon Economics

	Bryne	Nærbø
Antall reiser/dag	3 000	550
Min spart per reise	3,0	3,8
Timer spart/dag	150	35
Timer spart/år	55 000	13 000

≈ 68 000 timer

samlet tidsbesparelse per år ved kortere gangveier

Dobbeltspor vil samlet redusere reisetiden for trafikantene med over 25 prosent

Dobbeltsporet reduserer altså reisetiden for trafikantene gjennom tre forhold: Den største virkningen er **kortere reisetid på selve togtilbudet**, ved at tog kan kjøre uten å vente på kryssing. I tillegg kan dobbeltsporet **reversere reisetidsøkningene** som er lagt inn i rutetabellene de senere årene, og **kortere gangveier** ved Bryne og Nærbø stasjon reduserer tilbringertiden til og fra toget.

Til sammen anslår vi at dette gir en tidsbesparelse på om lag **220 000 timer per år**. Kortere reisetid på toget står for størsteparten med om lag 124 000 timer (56 prosent), mens reversering av tidligere reisetidsøkninger bidrar med om lag 30 000 timer (13 prosent) og bedret tilkomst til stasjonene med om lag 68 000 timer (31 prosent). Beregningen er for 2030 og tid spart vil øke i takt med passasjerveksten deretter.

For den enkelte reisende tilsvarer dette en reduksjon i reisetiden på **over 25 prosent på hele strekningen**.

Tabell 5: Anslag på redusert reisetid på Jærbanen som følge av dobbeltsporet Sandnes-Nærbø, 2030. Kilde: Menon Economics og Jernbanedirektoratet (rutetabeller 2019, 2025 og ved dobbeltspor)

Gruppe	Reisetids- besparelse (hele strekningen)	Gjennomsnittlig reisetids- besparelse	Antall reisende i 2030	Sparte timer per år
Sandnes–Nærbø	5,3 min	2,4 min	14 700 (virkedøgn)	124 000
Reversering av reisetidsøkninger	1,8 min	0,47 min	18 300 (virkedøgn)	30 000
Bedret tilkomst Nærbø og Bryne stasjon	3,1 min	3,1 min	3550 (alle døgn)	68 000
Samlet	Ca 7 min	Ca 3,5 min		222 000

≈220 000 timer

spart reisetid per år som følge av dobbeltspor i 2030

5. Færre forsinkelser og mindre trengsel

De reisende taper over 180 000 timer årlig på grunn av forsinkelser og innstillinger på Jærbanen

Punktlichetsmålet i Norge er at **90 prosent** av togene skal være i rute, og regularitetsmålet er 97 prosent. Jærbanen har typisk vært en strekning med et høyt antall forsinkelsestimer, men har etter fornying av kontaktledningsanlegget på strekningen i 2016 hatt en betydelig forbedring. Punktligheten, målt som andel tog uten forsinkelser, har likevel falt kraftig siden 2021, og har hvert år fra 2022 ligget under målet. Fra 2022 til 2025 falt punktligheten fra 89 til 83 prosent.*

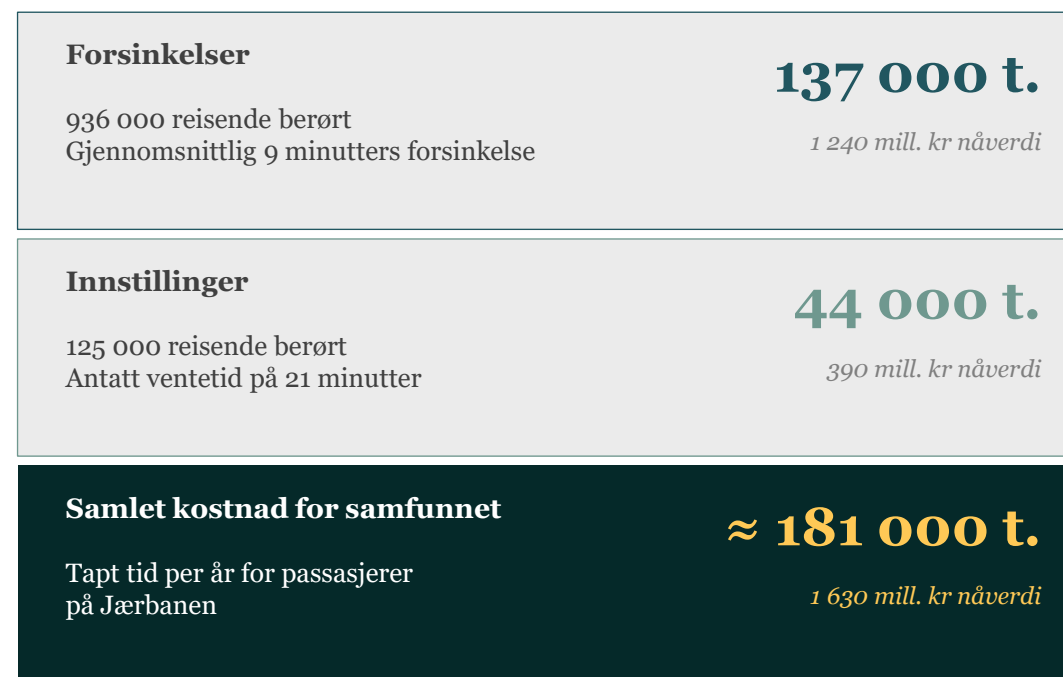
Forsinkelsene har altså **økt i omfang selv om reisetiden er forlenget** de senere årene. Bane NOR og Go-Ahead har lagt inn ekstra tid i rutetabellen for å absorbere forsinkelser, men dette har ikke vært nok til å nå målet. En viktig årsak er at strekningen er **svært sårbar for mindre forsinkelser**: på det enkeltsporede partiet må møtende tog vente på kryssingsstasjoner, og en hendelse forplanter seg raskt som følgeforsinkelser langs hele ruten.

I 2025 var om lag **15 prosent av togene på L5 forsinket**, mens rundt 2 prosent av togene ble innstilt. Med en gjennomsnittlig forsinkelse på om lag ni minutter per forsinket tog innebærer dette at de reisende taper rundt **137 000 timer på forsinkelser og 44 000 timer på innstillinger**, om lag **181 000 timer** til sammen. I nåverdi over analyseperioden utgjør dette en kostnad for samfunnet på rundt **1,6 mrd. kroner**.

Et dobbeltspor fjerner en sentral kilde til følgeforsinkelser ved at tog kan passere hverandre uten å vente på kryssingsstasjoner. Erfaringene fra dobbeltsporet Sandnes–Stavanger (2009) viser at punktligheten økte både på strekningen og på Jærbanen som helhet.

Figur 6: Anslått tid tapt i 2030 og samfunnskostnad av forsinkelser og innstillinger på Jærbanen for eksisterende trafikk over analyseperioden om dobbeltspor ikke bygges ut. Kilde: Bane NORs punktlichetsrapporter / Menon Economics

Tid tapt av passasjerer i 2030



Dobbeltspor vil kunne gi færre forsinkelser og bedre regularitet

En sentral virkning av kapasitetsøkende jernbanetiltak er hvordan tiltaket påvirker punktlighet og regularitet. Strekningen er i dag svært sårbar for mindre forsinkelser, som fort forplanter seg langs det enkeltsporede partiet. Et dobbeltspor lar tog passere hverandre uten å vente på kryssingsstasjoner, og fjerner dermed en sentral kilde til følgeforsinkelser. Effekten er usikker, men eksempelberegningen til høyre illustrerer potensialet gjennom tre mekanismer:

- **Færre forsinkede tog.** Punktligheten ligger i dag rundt 85 prosent, mens målet er 90 prosent. Kommer man halvveis til målet spares om lag 23 000 timer. Når målet og punktligheten øker fra 85 til 90 prosent spares rundt 46 000 timer per år.
- **Kortere forsinkelser.** Vi anslår på bakgrunn av statistikk fra Bane NOR at forsinket tog er i snitt rundt 9 minutter forsinket. Når tog slipper å vente på kryssing, blir det lettere å hente inn tapt tid. En reduksjon i gjennomsnittlig forsinkelsestid på 10 prosent gir en besparelse på rundt 14 000 timer per år.
- **Bedre regularitet.** Regulariteten er allerede god (~98 prosent). Flere avganger korter ned ventetiden til neste tog ved en innstilling, som i dag i snitt er på rundt 21 minutter, og gir om lag 19 000 sparte timer.

Samlet kan de tre mekanismene gi en tidsbesparelse på mellom **40 og 80 000 timer per år**. Verdsatt med trafikantnytte tilsvarer dette en prissatt verdi på om lag **320–560 millioner kroner i nåverdi**, der nedre anslag svarer til lav påvirkning og øvre anslag til høy påvirkning.* På grunn av usikkerheten i estimatene har vi i våre samfunnsøkonomiske beregninger behandlet nytten av færre forsinkelser og innstillinger som en ikke-prissatt virkning som vi illustrerer med eksempelberegningen til høyre.

Tabell 6: Eksempelberegning av årlig tidsbesparelse (2030) og spart samfunnskostnad i nåverdi ved ulike grader av bedre punktlighet, kortere forsinkelser og bedre regularitet, for eksisterende reisende. Kilde: Menon Economics

Antagelse	Timer spart per år (2030)
Halvveis til punktlighetsmålet (90 %)	23 000 t <i>170 mill. kr</i>
Når punktlighetsmålet på 90 %	46 000 t <i>340 mill. kr</i>
Gj.snittlig forsinkelsestid ned 10 %	14 000 t <i>70-90 mill. kr</i>
Kortere tid til neste avgang ved innstillinger	19 000 t <i>140 mill. kr</i>

Mulig samlet virkning: **42 000–79 000 t**
320–560 mill. kr i nåverdi
Nedre anslag (lav påvirkning)–øvre anslag (høy påvirkning)

Dobbeltspor reduserer de reisendes ulemper forbundet med trengsel med over 60 prosent

I tillegg til innstillinger og hyppige forsinkelser merker pendlerne i regionen et togtilbud med presset kapasitet og fulle tog i rushtid. Å pendle på et fullt tog der man må ta til takke med ståplass er en betydelig ulempe i hverdagen, sett opp mot å få sitteplass i et passelig fullt tog. **Et dobbeltspor gir rom for både flere avganger og lengre togsett, noe som innebærer mindre trengsel og betydelig høyere sannsynlighet for å få sitteplass også i rushtid.**

Det er gjennomført en rekke større verdsettingsstudier i senere år for å finne ut av trafikantenes preferanser og hvordan de venter eksempelvis redusert reisetid opp mot å få sitteplass istedenfor ståplass på togreiser. Et av resultatene fra den seneste slike studien er at de reisende anser det å ha fått den siste ledige sitteplassen som omtrent like ille som en 20 prosents reisetidsøkning.* Å måtte stå hele reisen oppfattes som en like stor ulempe som en økning i reisetiden på omtrent 60 prosent.

Vi har beregnet omfanget av trengselskostnader for de reisende gjennom Jernbanedirektoratets transportmodell Trenklin. Med utgangspunkt i satsene omtalt over, regner vi ut at trengselskostnadene per reisende tilsvarer i underkant av et minutt ekstra reisetid dersom dobbeltsporet ikke bygges ut. For reisende i rushtida er ulempen per reisende langt høyere. Sett opp mot at de fleste reiser på Jærbanen er under 20 minutter lange og en høy andel er under 10 minutter, så er et minutt ekstra en stor relativ økning.

Dersom dobbeltsporet bygges ut vil det svært sjeldent ikke finnes sitteplass til alle og vi finner at **trengselsulempene** per reisende **reduseres med over 60 prosent**. I tillegg til spart reisetid og reduserte forsinkelser vil dette være en stor gevinst for reisende på Jærbanen, og da spesielt pendlere på rushtidstogene. Denne gevinsten er inkludert i våre beregninger av samfunnsøkonomisk nytte.

–60 % lavere trengselsulemper per reisende med dobbeltspor

Uten dobbeltspor

Fulle tog i rushtid og mange må stå hele reisen. Å stå oppleves som **~60 % lengre reisetid**

Med dobbeltspor

Flere avganger og lengre togsett gir **sitteplass også i rushtid** og trengselen nær forsvinner

6. Samfunnsøkonomiske konsekvenser

Trafikantnyttens er om lag 22 prosent høyere enn forutsetningene fra 2020-analysen tilsier

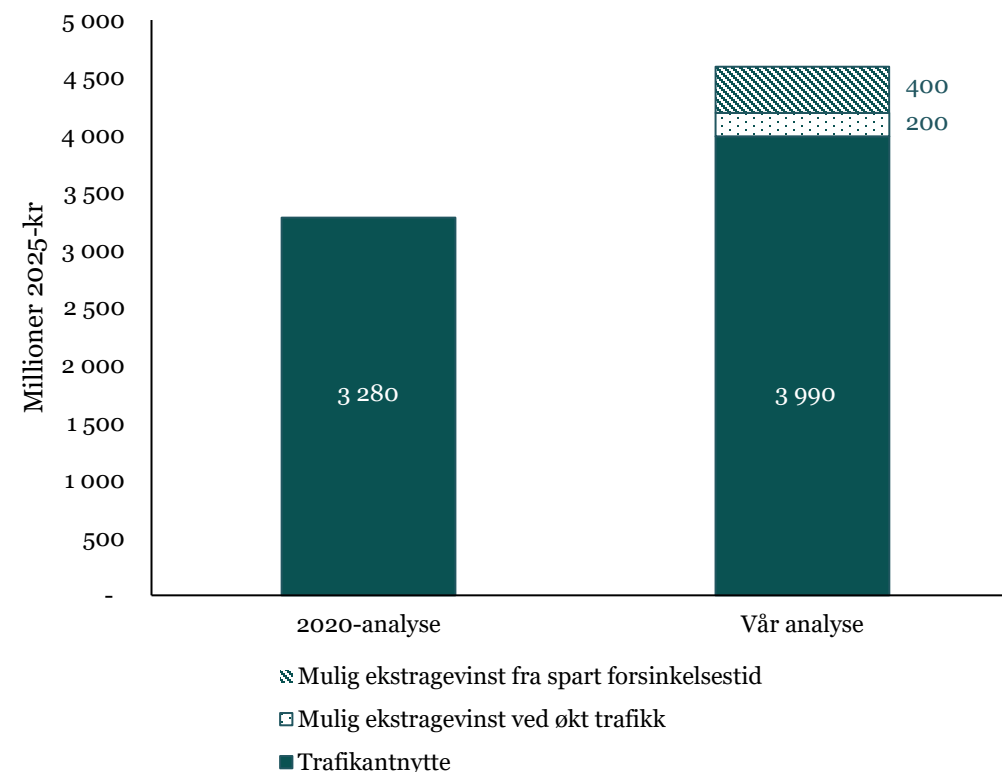
Trafikantnyttens er den samlede verdien et tiltak gir de reisende gjennom kortere reisetid, høyere frekvens og bedre punktlighet. Den beregnes både for eksisterende reisende som får et bedre tilbud, og for nye reisende som velger tog fordi tilbudet har blitt mer attraktivt.

Vår analyse bygger på de samme antakelsene om reisetid, frekvens og trengselseffekter som 2020-analysen. Tre forutsetninger er imidlertid oppdatert, og samlet trekker disse den prissatte trafikantnyttens opp sammenlignet med 2020-analysen:

- **Flere reisende.** Passasjertrafikken har vokst mer enn forventet, slik at gevinsten ved et bedre tilbud kommer flere til gode.
- **Reversering av reisetidsforlengelse.** Reisetidene har økt siden 2020, noe som gjør at dobbeltsporet vil gi større tidsbesparelser enn tidligere antatt.
- **Bedret tilgjengelighet ved Bryne og Nærbø.** Stasjonstiltakene gir kortere tilkomst for de reisende, en gevinst som ikke var verdsatt i 2020-analysen.

Samlet gir disse endringene en trafikantnyttens på om lag 4,0 milliarder kroner i nåverdi, som er **22 prosent høyere** enn forutsetningene fra 2020-analysen skulle tilsa. Hovedanslaget vårt tar ikke høyde for to forhold som kan trekke trafikantnyttens ytterligere opp. Dersom den høye passasjerveksten vedvarer, øker nytten med rundt 200 millioner kroner. Dersom dobbeltsporet i tillegg gir en bedring i forsinkelser og regularitet, gir det ytterligere rundt 400 millioner kroner.* Slår begge virkninger ut, nærmer trafikantnyttens seg **4,6 milliarder kroner** i nåverdi, slik figuren til høyre viser.

Figur 7: Anslått trafikantnyttens. Kilde: Jernbanedirektoratet og Menon Economics



* Vi har her lagt til grunn en økning tilsvarende middelsscenarioet i den tekniske metoderapporten, som innebærer at punktligheten når 87,5 prosent og forsinkelsestiden reduseres med 10 prosent. I tillegg gir også kortere ventetid for neste tog lavere kostnader knyttet til innstillinger, som er telt med her.

Lønnsomheten av dobbeltsporet er bedret med om lag 5 milliarder kroner siden 2020-analysen og 2,8 milliarder siden 2023-analysen

Vi sammenstiller her de samlede prissatte og ikke-prissatte virkningene av dobbeltspor Sandnes–Nærbø.* Trafikantnyttene er beregnet til om lag 4 milliarder kroner i nåverdi, en økning på rundt 700 millioner kroner sammenlignet med 2020-analysen. Den største gevinsten tilfaller de som allerede tar toget i dag. Investeringskostnadene er den klart største negative posten og utgjør om lag 15 milliarder kroner i nåverdi. Reduksjonen sammenlignet med 2020-analysen følger direkte av at investeringsanslaget fra Bane NOR er betydelig lavere enn det som lå til grunn i 2020.

Samlet sett gir dette en negativ netto nåverdi på om lag 14,9 milliarder 2025-kroner. Det er en bedring på **5 milliarder kroner** sammenlignet med 2020-analysen og **2,8 milliarder kroner** sammenlignet med Bane NORs analyse fra 2023.**

På den ikke-prissatte siden vurderer vi at virkningene samlet sett kan trekke svakt i positiv retning, særlig drevet av pålitelighet. I den store sammenhengen er bidraget fra de ikke-prissatte virkningene begrenset og endrer ikke det helhetlige bildet.

Det samlede samfunnsøkonomiske regnestykket er fortsatt netto negativt, men gir et betydelig mindre negativt bilde enn enkelte tidligere analyser har vist. **Alle større jernbaneprosjekter prioritert i Nasjonal transportplan i senere år har vært beregnet å være samfunnsøkonomisk ulønnsomme**, og dobbeltspor Sandnes–Nærbø er ikke et unntak. Vurderingen av om tiltaket bør realiseres, vil i praksis avhenge av hvordan beslutningstakere veier de prissatte og ikke-prissatte virkningene mot andre samfunnsmessige hensyn, herunder regionens behov for økt kapasitet og oppfyllelse av nullvekstmålet på Nord-Jæren.

Figur 8: Samfunnsøkonomisk netto nåverdi i 2020-analysen og i vår analyse (mrd. 2025-kr).
Kilde: Menon Economics

Samfunnsøkonomisk netto nåverdi i milliarder 2025-kr



+ 2,8 til 5,0 mrd. kr

bedring i samlet samfunnsøkonomisk nåverdi siden de to foregående analysene



Menon
Economics