

Oppdragsgiver

Fylkeskommunene i Aust -, Vest Agder og Rogaland

Rapporttype

Mulighetsstudie

KYSTNÆR HØYHASTIGHETSBA REGIONALE RINGVIRKNINGER

STREKNINGEN BROKELANDSHEIA - EGRSUND



Oppdragsnr.: 811550
 Oppdragsnavn: Kystnær høyhastighetsbane Regionale ringvirkninger
 Dokument nr.: 1-2011
 Filnavn: 20111219_Høyhastighetsbane_sluttrapport

Revisjon	0	1		
Dato	2011-12-19	2012-01-16		
Utarbeidet av	Trine Hansen, Øystein Halvorsen, Marit Loland Tveit	Øystein Halvorsen		
Kontrollert av	Arild Syvertsen	Arild Syvertsen		
Godkjent av	Arild Syvertsen	Arild Syvertsen		
Beskrivelse	Sluttrapport	Sluttrapport		

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
1	2012_01_16	Oppretting av mindre feil

INNHOOLD

1.	SAMMENDRAG	5
1.1	Passasjergrunnlag på 9,4 millioner	5
1.2	Regionforstørring – et felles bo- og arbeidsmarked	5
1.3	Anbefalte stasjoner	6
1.3.1	Stasjonsplassering i Kristiansand er avgjørende	7
1.3.2	Stasjonsplassering i Lyngdal er viktig	7
1.4	Prosess som har ført frem til konklusjoner.....	8
2.	INNLEDNING.....	9
2.1	Bakgrunn for oppgaven.....	9
2.2	Hvem lages rapporten for.....	10
2.3	Begreper i rapporten	10
3.	METODE	10
3.1	Datainnsamling.....	10
3.2	Arbeidsgruppe	11
3.3	Andre intervjuobjekter.....	11
3.4	Analyse.....	12
4.	FAG- OG FAKTAGRUNNLAG.....	13
4.1	Reisevaner og reisevillighet	13
4.2	Pendling.....	17
4.3	Stasjonsplassering	18
4.4	Underveistrafikken	19
4.5	Befolkning og befolkningsvekst	20
4.6	Reiseliv	21
5.	SITUASJONSBSKRIVELSE AV STREKNINGEN	23
5.1	Region Østre Agder	23
5.1.1	Brokelandsheia (Gjerstad).....	23
5.1.2	Tvedestrand	25
5.1.3	Arendal - Stoa	26
5.1.4	Grimstad.....	28
5.2	Knutepunktet Sørlandet	29
5.2.1	Lillesand	30
5.2.2	Kjevik.....	32
5.2.3	Sørlandsparken.....	32
5.2.4	Kristiansand sentrum.....	34
5.2.5	Søgne.....	36
5.3	Mandal og Lindesnes regionen	38
5.4	Lister regionen.....	39
5.4.1	Lyngdal.....	40
5.4.2	Flekkefjord	41
5.5	Dalanerregionen.....	43

5.5.1	Hauge i Dalane	43
5.5.2	Egersund	45
6.	FORVENTET UTVIKLING – EFFEKTER AV HHB/IC	46
6.1	En byregion – med byer som perler på en snor	46
6.2	Markedspotensial	47
6.3	Et felles bo - og arbeidsmarked.....	48
6.4	Elektroniske arbeidsreiser	50
6.5	Jevnere befolkningsutvikling.....	50
6.6	Knutepunktenes plassering.....	51
6.7	Turisme og fritidsreiser	52
6.8	Miljø.....	52
6.9	Andre effekter	53
6.10	Eksisterende jernbane	53
7.	ANBEFALING	55

KILDER

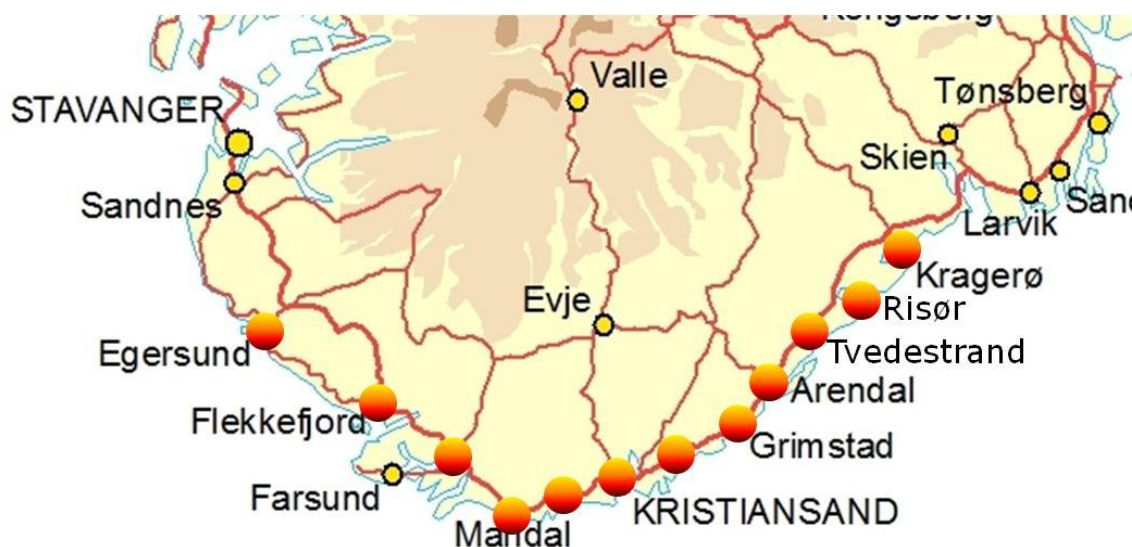
VEDLEGG

1. SAMMENDRAG

1.1 Passasjergrunnlag på 9,4 millioner

Bygging av en kystnær HH/IC-bane vil ha en rekke positive effekter for vår region. Den aktuelle banestrekning fra Brokelandsheia til Egersund, som er utredet av Multiconsult, vil være én og samme trasé for HH- som for IC-bane. Det forutsettes dobbeltspor. Dette er positivt for vår region, fordi vi vil få en trasé som tåler 330 km/t og som bringer oss raskt til de store byene Oslo og Stavanger. Samtidig kan vi med et IC-tog fange opp mye av lokaltrafikken mellom sørlandsbyene. En forutsetning for dette er at traséen treffer våre byer og tettsteder nært nok. I tillegg til persontrafikken er det også planlagt at godstrafikken skal gå på den samme banen.

Rambøll har beregnet at når det gjelder HH-bane er det et potensial for 4,5 mill passasjerer mot henholdsvis Oslo og Stavanger, mens IC-banen i vår region har et markeds potensial på 4,9 mill passasjerer. Totalt vil sørvest-banen generere en trafikkmengde på **9,4 mill reisende**.



Figur 1 Byene ligger som perler på en snor langs kysten

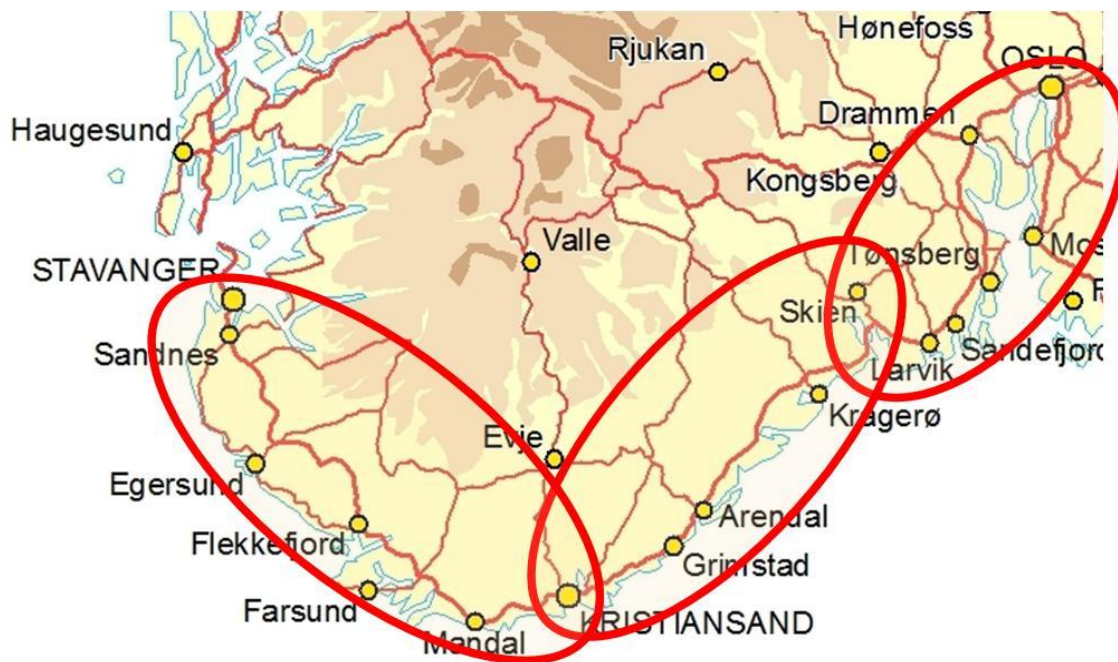
1.2 Regionforstørrelse – et felles bo- og arbeidsmarked

Med den nye HH/IC-banen kan vi innen 1 times reisetid fra Kristiansand nå fram til Stavanger og/eller Porsgrunn/Skien. Dette åpner for helt nye perspektiver når det gjelder bo- og arbeidsmarked. Landsdelen vil lettere kunne tiltrekke seg høykvalifisert arbeidskraft fordi man innen akseptabel reisetid har mange arbeidsplasser å velge mellom.

Det vi oppnår er:

- Ett felles bo og arbeidsmarked som gir kortere reisetid mellom bolig og arbeid samt frihet til å velge bosted der man ønsker
- Avlaster Stavanger og Oslo som pressområde på boliger og infrastruktur (kø)
- Befolkningsveksten blir jevnere fordelt i regionen

- Kompetanseheving ved at arbeidsmarkedet utvides og blir attraktivt for personer med høyere utdanning
- Flere større arbeidsplasser vil etablere seg i vår region



Figur 2 Illustrerer avstander innenfor en reisetid på ca. 1 time fra Kristiansand mot Stavanger og mot Grenlandsområdet (og 1 time sørover fra Oslo)

Ovenstående vil kunne føre til at en kystnær HH/IC-bane kan bidra til å nå felles mål nedfelt i regionplan for Agder:

- *Det gode liv og tilflytting med betydelig sterkere vekst i folketallet enn landsgjennomsnittet.*
- *En region som tiltrekker seg ny kompetanse og nødvendig arbeidskraft*
- *En arbeidsledighet under landsgjennomsnittet og økende andel med høyere utdanning*
- *Et Agder som ikke skiller seg negativt ut på levekårsindeksen og likestilling*
- *Et kollektivtilbud som blir et reelt alternativ for flest mulig.*
- *Et kollektivtilbud med konkurransekraft ved frekvens, tilgjengelighet, hastighet og pris*
- *Et kollektivtilbud som avlaster trafikkveksten i byer og tettsteder*

Tilsvarende mål finner vi i regionplan for Dalanere regionen.

De største positive ringvirkningene av HH/IC-bane vil avhenge av stoppestedenes plassering. I så henseende burde man ha startet med å planlegge stoppestedene til banen før man identifiserte linjen. Effektene av å treffe byene dårlig er en sårbarhet for prosjektet.

1.3 Anbefalte stasjoner

Målet er ikke flest mulig stasjoner på en kystnær HH/IC bane, men stasjoner integrert i sentrale kollektivknutepunkt som fanger opp kunder og som er funksjonelle. En stasjon er plasskrevende og kostbar å etablere. Vi anbefaler derfor å velge bort noen stasjoner, selv om dette kan medføre en reisetid på 10-15 minutter med buss eller bil for å nå nærmeste stasjon.

Som HH / IC-stasjoner vil vi foreslå:

Arendal, Kristiansand og Egersund.

Som IC-stasjoner vil vi foreslå:

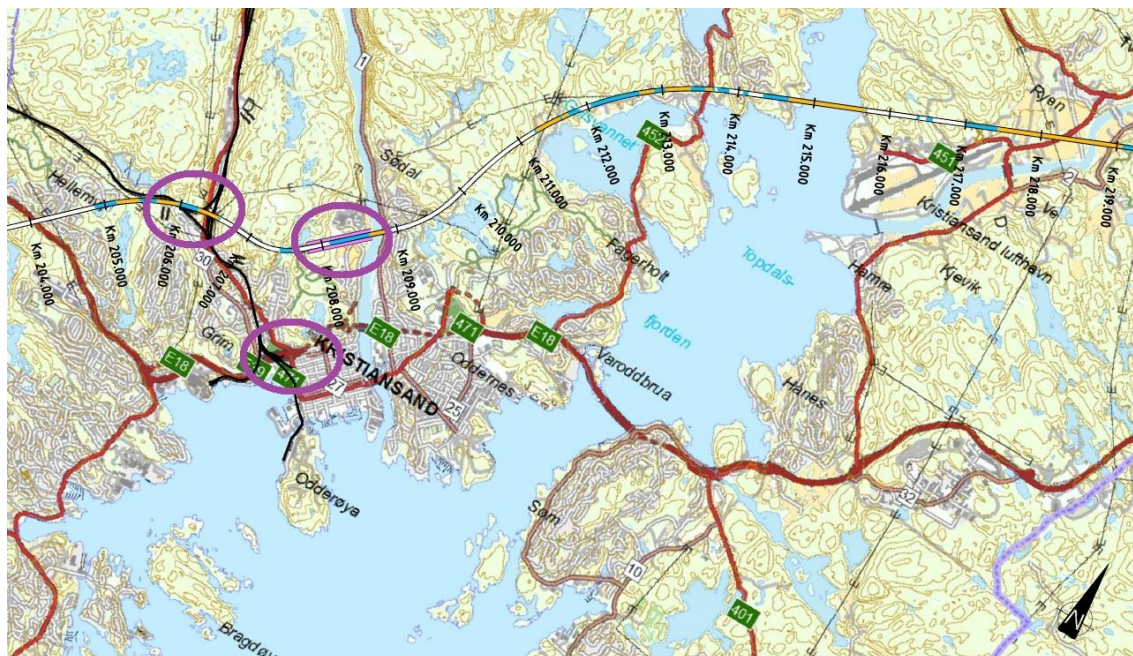
Brokelandsheia, Grimstad, Lillesand, Søgne, Mandal, Lyngdal og Flekkefjord

1.3.1 Stasjonsplassering i Kristiansand er avgjørende

Det er rundt Kristiansand den desidert største pendletrafikken er. Dersom vi skal fange opp denne med et IC-tog, må stasjonen være sentralt plassert. En arbeidspendler fra Mandal eller Grimstad kan akseptere å kjøre bil, buss eller sykkel til sin stasjon, men dersom man på stasjonen i Kristiansand må bytte til enda et transportmiddel for å komme til arbeid, er vi redd at IC-toget faller bort som alternativ.

Det er også grunn til å merke seg at Sørlandsparken med Dyreparken årlig har 10 millioner besøkende. For å fange opp deler av denne trafikkstrømmen bør det være stasjoner i Kvadraturen og i Sørlandsparken. I Kristiansand er det i dag en årsdøgntrafikk på 40 000 som vil øke til 60 000 reisende i 2040. Det er avgjørende at ny HH/IC-bane fanger opp lokaltrafikken i Kristiansandsregionen.

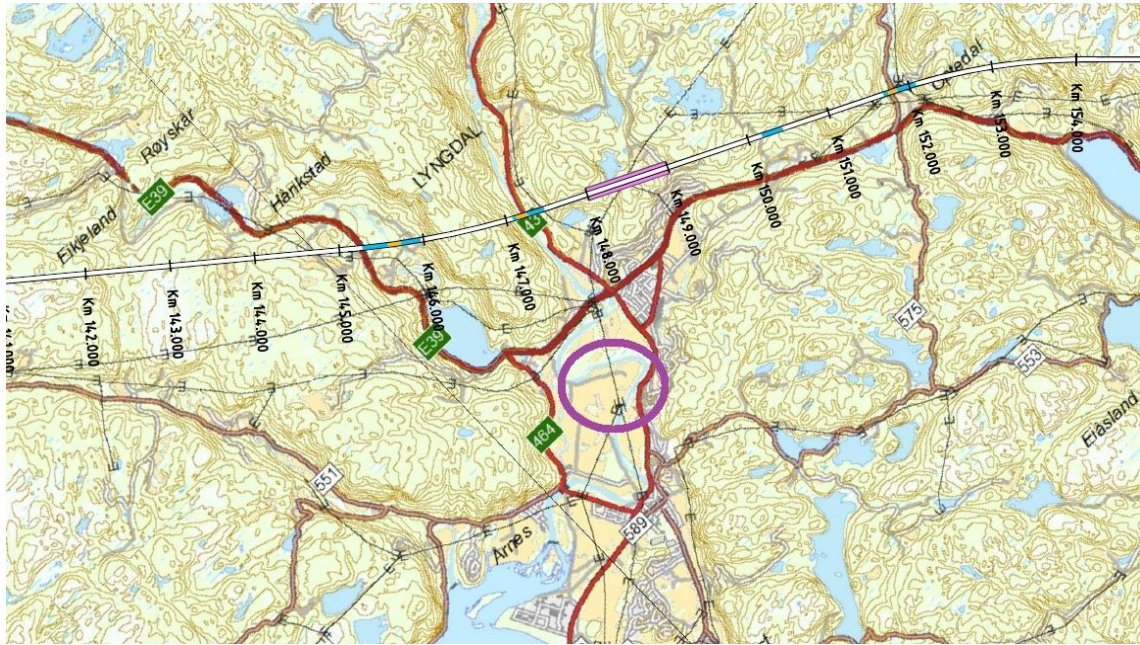
Rambøll foreslår derfor at man vurderer en stasjonsplassering sentralt i Kvadraturen, samtidig som den nye banen går forbi Sørlandsparken / Dyreparken.



Figur 3 Kvadraturen har 15 000 arbeidsplasser og 5 000 innbyggere. Mål om 30 000 arbeidsplasser og 20 000 innbyggere. Sørlandsparken har 5000 arbeidsplasser og 10 millioner besøkende pr år i dag.

1.3.2 Stasjonsplassering i Lyngdal er viktig

Helt vest i Agder ligger Listerregionen med ca 35 500 innbyggere. Listersamarbeidet består av de seks kommunene Sirdal, Flekkefjord, Kvinesdal, Hægebostad, Farsund og Lyngdal.



Figur 4 Lyngdal med forslag til ny stasjonsplassering

Lyngdal har de siste årene utviklet seg til et handelssentrum for Listerregionen. En IC stasjon sentralt plassert i Lyngdal vil bringe regionen et langt skritt videre i å beholde og øke befolkningsveksten. Befolkningen har både Stavanger og Kristiansand som sine reisemål/byer og en IC-bane vil forsterke dette.

1.4 Prosess som har ført frem til konklusjoner

For å sikre en lokal og regional forankring og kvalitet i vår utredning ble det etablert en arbeids- og kontaktgruppe med kompetanse og lokalkunnskap knyttet de ulike regioner innenfor undersøkelsesområdet. Det ble valgt en representant fra hver region langs strekningen. Regionene bestod av Østre Agder, Grimstad, Knutepunkt Sørlandet, Lindesnesregionen, Listerregionen og Dalanereionene. I tillegg besto arbeidsgruppen av representanter fra NSB, Jernbaneforum Sør og de tre fylkeskommunene.

Rambøll utarbeidet i oppstart av prosjektet et spørreskjema som skulle besvares av arbeidsgruppen. Spørreskjema og besvarelsene ligger som vedlegg 1.1 – 1.5 til rapporten.

Det er avholdt informasjons- og dialogmøter med regionene, både i Tvedestrand og Kvinesdal, med godt fremmøte og stort engasjement.

Det er i tillegg foretatt en spørreundersøkelse blant en rekke nøkkelbedrifter på strekningen, primært bedrifter innenfor Node- og Eydennettverket. Det er bedrifter som i dag reiser mye både innenfor regionen, mellom landsdelene og til utlandet.

2. INNLEDNING

2.1 Bakgrunn for oppgaven

Bakgrunnen for denne utredningen er at det høsten 2011 har vært utført store nasjonale utredninger om HH/IC-bane (Høyhastighetsbane/ InterCitybane) mellom byene Oslo – Trondheim, Oslo – Bergen, Oslo – Stavanger, Oslo – Stockholm og Oslo – Göteborg. Disse utredningene hadde som mandat å utrede traséer som muliggjør en reisetid på 3 timer mellom nevnte storbyer. Dette er den faktiske reisetiden med fly fra sentrum til sentrum mellom de samme storbyer.



Figur 5 HH / IC baner som utredes i Norge

For å klare å reise en avstand på ca 500 km på under 3 timer innebærer det at man må bygge en jernbanetrasé som er dimensjonert for 330 km/t. Dette krever en svært stram og rettlinjet bane, der minste radius er 6000 meter.

Den raskeste traséen mellom Oslo og Stavanger er "rett fram", men denne utredes selvsagt ikke. Den foreliggende traséen, som er utredet av Multiconsult, har som primærmål en trasé som innebærer en reisetid mellom Oslo og Stavanger på 3 timer.

2.2 Hvem lages rapporten for

Fylkeskommunene i Aust- og Vest-Agder og Rogaland, er oppdragsgiver for utredningen. Utredningen tar for seg strekningen mellom Brokelandsheia i øst og Egersund i vest, den såkalte "sørvest" banen.

Målsettingen med denne utredningen er å vise til de positive effekter en HH/IC-løsning vil ha for regionen vår. Som nevnt ovenfor har det vært utredet 5 ulike traséer for HH-bane i Norge. Det er ikke kåret noen "vinnere" når det gjelder hvilken trasé som har størst samfunnsnytte.

Det har ikke vært en del av oppgaven å utrede noe alternativ til den foreslåtte traséen fra Multiconsult, heller ikke areal- og miljømessige konsekvenser av prosjektet.

Det er et politisk valg om det skal planlegges å bygge HH-bane i Norge. Fylkeskommunene i Aust- og Vest-Agder og Rogaland ønsker faktagrunnlag og argumenter for at traséen Oslo – Kristiansand – Stavanger vil være det mest samfunnsnyttige alternativet.

2.3 Begreper i rapporten

HH-bane betyr høyhastighetsbane og IC-bane betyr Intercitybane.

HH/IC-bane brukes som felles betegnelse for begge typer jernbane. Den eneste forskjellen er hvilke stasjoner som de respektive tog stopper ved. Traséen er den samme.

3. METODE

3.1 Datainnsamling

Det er innhentet en rekke faktaopplysninger fra ulike utredninger og analyser som tidligere er gjort på tilsvarende prosjekter både inn- og utland. Regionale virkninger og effekter fra HHB- og IC-baner andre steder vil til dels kunne benyttes som grunnlag for å belyse hvilke ringvirkninger man vil kunne forvente i Agder og Rogaland, dvs. på strekningen Brokelandsheia til Egersund. Det må selvsagt tas høyde for at eksisterende infrastruktur, befolkningsgrunnlag, bosettingsmønster og næringsstruktur er annerledes i vår region sammenlignet med andre.

Videre er det innhentet statistisk materiale rundt relevante tema. De fleste av disse statistikkene ble hentet fra Statistisk sentralbyrå sine databaser, men vi har også hentet inn informasjon fra ulike offentlige etater og firmaer:

- Statens vegvesen har bistått med trafikktegninger. Dette er tall for antall biler som passerer på en rekke punkter langs E18 og E 39 i fylkene, samt langs kysten på strekningen mellom Flekkefjord og Egersund
- Nettbuss Sør har bidratt med tall på antall reisende mellom aktuelle stoppesteder

- NSB og Avinor har bidratt med tall på antall reisende for henholdsvis jernbane og flytrafikk
- Per G. Uberg i Kristiansand kommune har gitt oss pendlerstatistikker for Agderfylkene
- Jon P. Knutsen ved Universitetet i Agder har bistått i forbindelse med aktuelle fremtidsutsikter og sannsynlige effekter av en "regionforstørring"

3.2 Arbeidsgruppe

For å sikre kvalitet i vår utredning med hensyn på lokale problemstillinger ble det etablert en arbeids- og kontaktgruppe med kompetanse tilknyttet de ulike regioner i prosjektet. Det ble valgt en representant fra hver region langs strekningen. Regionene bestod av Østre Agder, Grimstad, Knutepunkt Sørlandet, Lindesnesregionen, Listerregionen og Dalanere regionen. I tillegg besto arbeidsgruppen av representanter fra NSB, Jernbaneforum Sør og de tre fylkeskommunene.

Arbeidsgruppens medlemmer:

Tonje Berger Aukland	Østre Agder
Ragnar Holvik	Grimstad kommune
Kjell A. Kristiansen	Knutepunkt Sør / Kristiansandsregionen
Finn Åsmund Hobbesland	Kristiansand kommune
Per Storetvedt	Lindesnesregionen
Svein Vangen	Listerrådet
Valentin Svelland	Dalanerådet
Roald Stallemo	NSB Sørlandsbanen
Henning Myckland	NSB Plan
Reidar Braathen	Jernbaneforum Sør
Kjell Viknes	Vest-Agder fylkeskommune
Vidar Ose	Vest-Agder fylkeskommune
Ola Olsbu	Aust-Agder fylkeskommune
Kjell A. Eidet	Aust-Agder fylkeskommune
Tina Svendsen	Rogaland fylkeskommune

De som er listet opp har ikke deltatt på alle møter, men har vært involvert i prosessen.

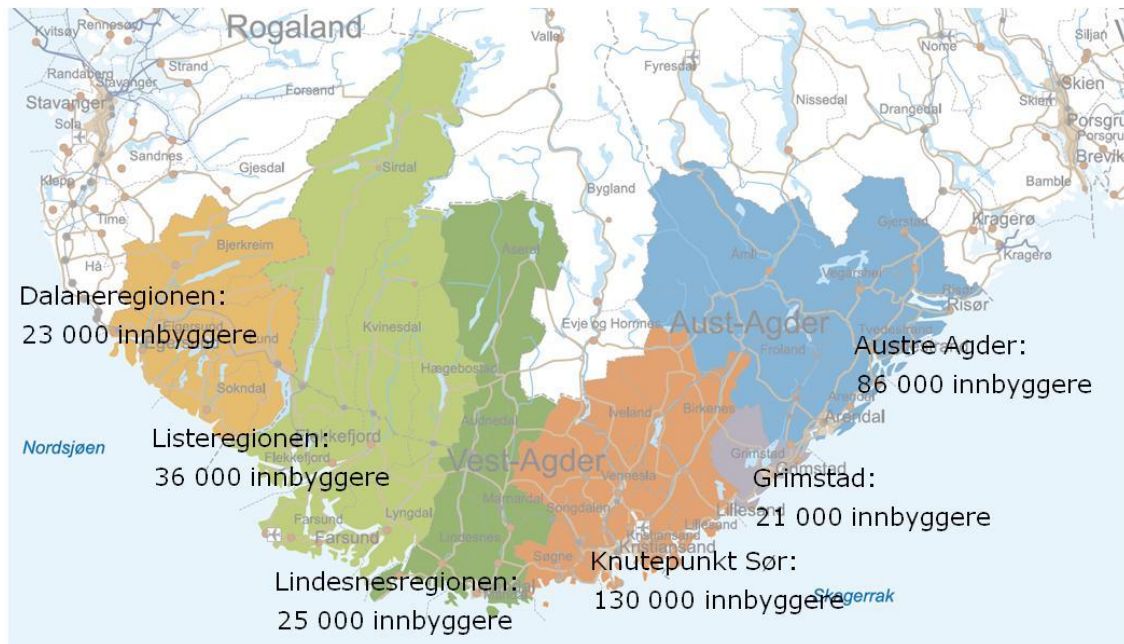
3.3 Andre intervjuobjekter

Rambøll har intervjuet flere av de største institusjonene og bedriftene langs strekningen. Det ble utført et telefonintervju med en i ledelsen i selskapet, i de fleste tilfeller personalsjefen. Bedriftene måtte svare på hvor deres ansatte i hovedsak var bosatt, dette for å kunne si noe om lokaltrafikken og det daglige kjøremønstret. Videre ble de stilt spørsmål om i hvilken retning bedriftens forretningsreiser går, dette for å kunne si noe om reisemønstre i et større perspektiv. Med utgangspunkt i dette ble bedriftene forespeilet hvordan en HHB/IC-bane vil kunne fungere og hvor eventuelle stoppesteder kan plasseres. De ble bedt om å vurdere i hvilken grad de trodde at en HHB/IC-bane kunne benyttes til:

- dagpendling blant de ansatte
- utnyttelse / anskaffelse av arbeidskraft

- forretningsreiser
- samarbeid med kunder og leverandører

Resultatene fra disse intervjuene er innarbeidet i rapporten.



Figur 6 Regioner i oppdraget – med dagens befolkningstall

3.4 Analyse

Selve plasseringen av stoppestedene ble sett på som viktige utgangspunkt for å kunne beskrive effekten av den kystnære HHB/IC-banen. Sammen med arbeidsgruppen ble det derfor utarbeidet suksesskriterier for de aktuelle stoppestedene.

Som utgangspunkt for analysen endte vi opp med følgende suksesskriterier:

1. Kundegrunnlaget
 - Befolknings tetthet i en sone rundt et mulig knutepunkt.
 - Næringsvirksomhet og offentlige tjenestetilbud
2. Utvikling
 - Potensialet for befolkningsvekst
 - Muligheter for videre utvikling av området inkludert plassering av offentlige institusjoner som for eks videregående skoler, høyskoler med mer.
 - Har nærområdene til knutepunktet et potensial til å utvikle en "stasjonsby"?
3. Infrastruktur
 - Reisetider og kobling til andre kollektivtilbud samt avstand fra hovedtrafikkårer gjennom regionene som E18 og E39

Disse kriteriene drøftes for hvert enkelt knutepunkt og går dermed igjen i oppgaven som en mal for vurdering av ringvirkningene.

Ringvirkningene vurderes som følger:

- Stor ringvirkning
- Middels ringvirkning
- Små ringvirkninger

4. FAG- OG FAKTAGRUNNLAG

4.1 Reisevaner og reisevillighet

I følge Transportøkonomisk institutt har reiseavstanden for dagpendlere økt med over 25 % siden begynnelsen på 80-tallet. Reisevilligheten har også endret seg i løpet av de siste femti årene. Bakgrunnen for denne utviklingen finner vi i modernisering av transportmidler og infrastruktur, men også som følge av vekst i utdannings- og inntektsnivå.

I 1955 var gjennomsnittlig daglig reiseavstand mellom hjem og arbeid 1,5 km. Det mest vanlige var at folk syklet til arbeid. I 2010 lå gjennomsnittlig daglig reiseavstand rundt 45 km. Bakgrunnen for dette er, sammen med ny teknologi, først og fremst at utdanningsnivået er blitt høyere og at arbeidstakerne dermed er villige til å reise lengre for den riktige jobben. Jo mer spesialisert arbeid man ønsker, desto lengre er man villig til å reise. I Oslofjordområdet er folk i snitt villige til å ha en arbeidsreise på 1 t 20 min hver vei. Økt reisevillighet og hurtigere kommunikasjoner gir et større arbeidsmarked ¹.

I følge pendlerstatistikk for Agderfylkene kan det se ut som grensen for daglig reiseavstand mellom hjem og arbeid ligger mellom 45 – 60 minutter². Ser man på tidligere utvikling sammen med de reisevanene man har i hovedstaden i dag, vil det være riktig å anta at grensen på 45 - 60 minutter vil fortsette å øke i løpet av de neste 20 - 40 årene. Vi antar at reisevilligheten for området mellom Brokelandsheia og Egersund er forholdsvis lik.

Som en del av høyhastighetsutredningen har konsulentselskapet Atkins gjort en rekke markedsanalyser for passasjergrunnlaget for de aktuelle banestrekningene i landet. I følge Atkins dominerer bilreiser på avstander på opptil 30 mil. Rapporten sier videre at en HHB er mest relevant for langdistanse- og fritidsreiser, spesielt når det er mulig å komme frem og tilbake på en dag. I fremtiden vil vi oppleve en større økning innen fritidsreiser enn forretningsreiser. Dette kommer av at inntektsnivået øker og privatøkonomien til befolkningen blir stadig bedre. Forretningsreiser med fly vil i følge Atkins falle fra 61 til 56 %³.

Atkins konkluderer med at en fremtidig HHB må ta forretningsreisende passasjerer fra flymarkedet, samt passasjerer på fritidsreiser fra dagens fly- og biltransport. Muligheter for grupperabatter vil også spille en rolle for å trekke passasjerene over på jernbanen. Det må presiseres at Atkins ikke har sett på mulighetene for en IC-bane langs strekningen Brokelandsheia – Egersund.

¹ Infrastruktur og boligutvikling som motor for regional vekst, Agenda Kaupang, 2010

² Pendling på Agder 2010 – Kristiansand kommune/Knutepunkt Sørlandet, Per K. Uberg.

³ Jernbaneløst Norge Norwegian High speed Railway, Atkins, 04.03.2011

Sammenlignet med strekningen Oslo – Trondheim og Oslo – Bergen, har strekningen Kristiansand – Oslo den høyeste andelen bussreiser⁴. Det betyr at flere foretrekker å reise kollektivt på denne strekningen enn de andre to strekningene. Spesielt studenter som ukependler mellom Østlandet og Sørlandet benytter buss som fremkomstmiddel. Hovedsakelig har dette en sammenheng med pris. Flytilbudet fra Kjevik er begrenset og opererer med høyere priser blant annet fordi det er for liten konkurranse mellom selskapene på denne strekningen. Bussprisene er derimot svært lave på denne strekningen fordi det er konkurranse mellom flere selskaper.

I følge våre undersøkelser går det per uke ca 220 bussavganger tur retur Oslo – Kristiansand. Det vil si at det årlig reiser ca 140 000 passasjerer tur retur Oslo – Kristiansand med buss. Fra Arendalsregion, dvs. mellom Grimstad og Risør⁵) er det i tillegg ca 340 000 reisende med buss tur-retur på strekningen mellom Arendal og Oslo. Fra Agderfylkene reiser det altså 480 000 busspassasjerer årlig tur-retur Oslo området med buss.

På strekningen mellom Kristiansand og Arendal reiser det årlig ca 500 000 passasjerer med lokalbuss/timeekspres⁶.

Mellom Kristiansand og Stavanger har vi ut fra rutetabellene beregnet at det reiser ca 170 000 passasjerer årlig tur retur med buss.

Fra Kjevik er det årlig ca 840 000 reisende passasjerer. Dette gjelder passasjerer på både avgang- og ankomstruter til og fra flyplassen. Ca 600 000 av disse er innlandsreiser⁷ og ca 400 000 av innlandsreisene går tur-retur Oslo⁸.

Det reiser årlig 550 000 togpassasjerer tur-retur Oslo Kristiansand. Mellom Kristiansand og Stavanger er det 450 000 årlige passasjerer med NSB⁹.

Fra Statens vegvesen har vi innhentet tall på antall bilpassasjerer langs strekningen. Vi har ikke hatt mulighet til å si noe om hvor bilene kommer fra og hvor de skal. Vi kommer delvis inn på dette under delkapitlet om pendling. Statens vegvesen opererer med trafikkte¹⁰llinger der de registrerer antall forbi¹¹passerende biler på et gitt punkt. Tellingene gir grunnlaget for statistikker på døg¹²ntrafikk på ulike tider av året.

Det reiser årlig ca. 4 430 000 personer med bil inn og ut av Agderfylkene i retning Oslo¹⁰. Dette gjelder trafikk i begge retninger. Samtidig reiser det årlig ca. 3 110 000 personer fra Agder og Dalaneregionen i begge retninger til og fra Stavanger¹¹.

⁴ Jernbaneverket Norwegian High speed Railway, Atkins, 04.03.2011

⁵ Nettbuss

⁶ I beregningene er det tatt utgangspunkt i tall fra Nettbuss sett opp i mot totalt reisetilbud.

⁷ Passasjerantall Avinor 2010.

⁸ Agderforskning

⁹ NSB Henning Myckland 10.11.11

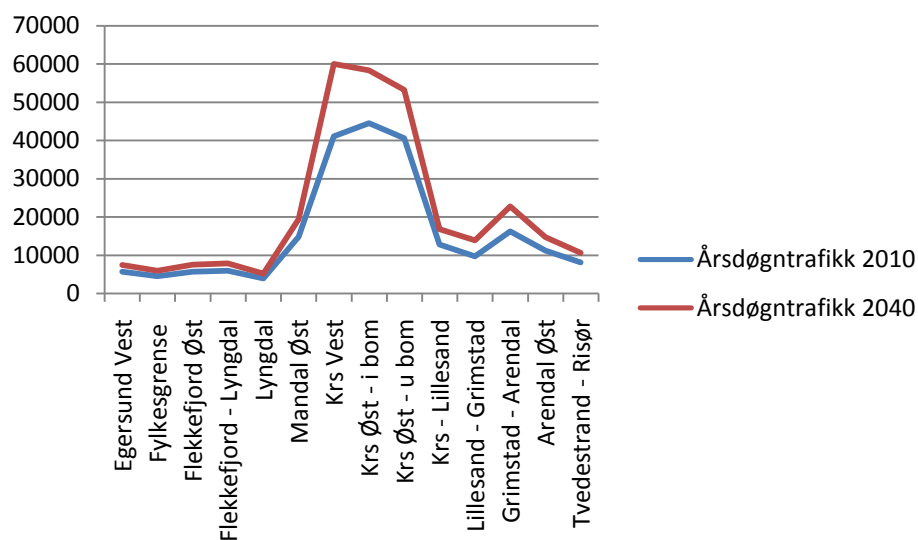
¹⁰ Statens vegvesens trafikkdata 2011

¹¹ Statens vegvesens trafikkdata 2011

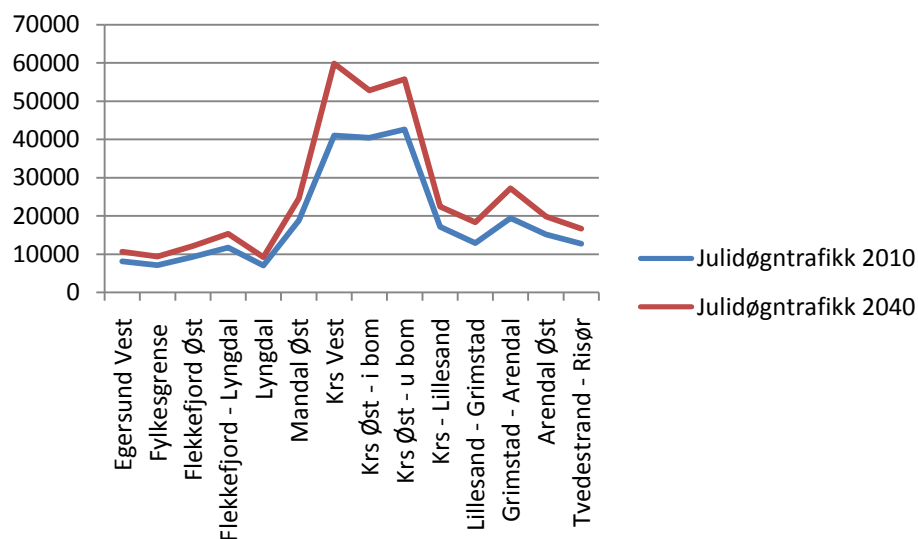
Lokaltrafikken i det mest trafikkerte området rundt Kristiansand ligger i østlig retning mot Arendal på ca 7 030 000 personer i året. I vestlig retning mot Mandal ligger trafikken på ca 8 090 000 personer i året¹².

Inn og ut av Kristiansand sentrum passerer det ca 40-45 000 biler daglig. Tallene er ganske like både i østlig og vestlig retning.

Et bilde på dagens og fremtidig biltrafikk illustreres godt i følgende modeller:



Figur 7 Årsdøgntrafikk



Figur 8 Julidøgntrafikk

¹² Statens vegvesens trafikkdata 2011

Modellene er utarbeidet av Rambøll. Som vi ser av tabellen er trafikken inn og ut av Kristiansand dominerende for strekningen. Det vil si fra Mandal i vest til Lillesand i øst. Denne trenden er sterkt økende også for fremtiden. Spesielt i Søgne er befolkningsveksten beregnet til å ligge høyere enn i de andre kommunene. Dette kan vi se tydelig av den røde kurven som viser trafikken inn til Kristiansand fra vest.

Det registreres allerede tilsvarende utvikling for Lillesand og Grimstad som følge av ny motorveg. Trafikken rundt Arendal peker seg også ut.

I snitt øker trafikken i juli langs hele strekningen med 49 %. På punktene rundt Kristiansand sentrum er trenden motsatt og trafikken reduseres med ca 5 % i fellesferien. Disse forskjellene er en god beskrivelse av ferietrafikk og yrkestrafikk.

For å si noe om fremtidig passasjergrunnlag, har vi fremskrevet alle trafikk tallene i forhold til antatt fremtidig befolkningsvekst. Passasjertallene fra Kjevik flyplass har variert mye de siste 20 årene. Det er derfor vanskelig å si noe om fremtidig passasjergrunnlag. Dersom vi kun tar høyde for befolkningsvekst og antar at andre faktorer holder seg stabile, vil man kunne fremskrive passasjerantallet på Kjevik til totalt 1 160 000 personer i 2040.

I beregningene er det kun tatt hensyn til befolkningsvekst og ikke tatt høyde for økte kostnader i fremtiden ved bruk av privatbil og at det vil bli mer komplisert å bruke/parkere privatbil i byer. Det er heller ikke tatt hensyn til ny teknologi, endring i holdningsmønster eller annen bruk av kjøretøy.

Et oppsummert bilde av trafikken i år 2011 og i år 2040, ser slik ut:

Distanse	2011 (Passasjerer pr år)	2040 (Passasjerer pr år)
Reise mot Oslo:		
Buss t/r Kristiansand/Arendalsområdet - Oslo	480 000	630 000
Tog t/r Kristiansand - Oslo	550 000	720 000
Fly t/r Kristiansand - Oslo	400 000	525 000
Bil t/r Agder - Oslo	4 430 000	5 800 000
Sum passasjerer mot Oslo	5 860 000	7 675 000
Reise mot Stavanger:		
Buss t/r Kristiansand - Stavanger	170 000	220 000
Tog t/r Kristiansand - Stavanger	450 000	590 000
Fly t/r Kristiansand - Stavanger	60 000	80 000
Bil t/r Agder/Dalane - Stavanger	3 110 000	4 075 000
Sum passasjerer mot Stavanger	3 790 000	4 965 000

Lokaltrafikk rundt Kristiansand:		
Buss t/r Kristiansand - Arendal	500 000	655 000
Buss t/r Kristiansand - Mandal	(antatt) 250 000	330 000
Bil t/r Kristiansand - Arendal	8 880 000	11 640 000
Bil t/r Kristiansand - Mandal	8 090 000	10 600 000
Sum passasjerer rundt Kristiansand	17 720 000	23 225 000

4.2 Pendling

Knutepunkt Sørlandet har i samarbeid med Kristiansand kommune utarbeidet statistikker som belyser pendlingen på Agder. Det er sammenfattet pendlingsmatriser for begge Agderfylkene. Tallene er hentet fra år 2000 til år 2010. Det er også sett på effekten av nye E18 mellom Grimstad og Kristiansand. Tallene viser at man siden tusenårsskiftet stadig oftere krysser kommunegrenser og fylkesgrensen på Agder når man beveger seg fra bosted til arbeidssted.

Agderfylkene har sine befolkningstyngdepunkt i og rundt Kristiansand og Arendal, jfr. fig 1 side 12. Kristiansand er landsdelsenteret med den høyeste befolkningskonsentrasjonen. Det er derfor utarbeidet tall på innpendling til disse to byene fra resten av kommunene i fylkene. "Knutepunkt Sør-kommunene" markerer seg som de med størst relativ innpendling til Kristiansand. Det er også tydelig at Setesdalskommunene har større arbeidsmessig tilknytning til Kristiansand enn til Arendal. Den tyngste pendlerrelasjonen finner vi mellom Kristiansand og Vennesla. Fra Vennesla til og fra Kristiansand pendler det rundt 3650 mennesker daglig. I følge Knutepunkt Sørlandets rapport ser det ut til å gå et skille øst for Lillesand. Lillesand har 28 % pendling til Kristiansand og 3 % pendling til Arendal. Grimstad, Froland og Åmli har som forventet størst pendling mot Arendal¹³. Det gjelder også Tvedestrand og Risør.

Tabellene ligger vedlagt til rapporten og viser at alle kommunene i Aust-Agder bortsett fra Arendal har flere som pendler ut av kommunen enn inn i kommunen. For Vest-Agder ser vi at de fleste kommunene har flere utpendlere enn innpendlere. Bare kommunene Kristiansand, Åseral og Sirdal har flest innpendlere. At Kristiansand har stor andel innpendling har sin naturlige forklaring i at dette er landsdelens største by og tilbyr dermed flest arbeidsplasser.

Det samme bildet gjelder for de aktuelle kommunene i Rogaland. Det er flere som pendler ut enn inn av kommunen. I tabellen har vi i tillegg tatt med kommunene som befinner seg i området Egersund til Stavanger. Dette for å vise at det helt klart foregår mye pendling fra Dalanere regionen mot Nord-Jæren og Stavanger. I tillegg er det stor pendlingen fra Sokndal mot Egersund¹⁴.

På strekningen mellom Brokelandsheia og Flekkefjord er det i overkant av 30 000 pendlere daglig. Ut fra pendlertallene har vi utarbeidet en oversikt som viser hvor de ulike pendlerne er bosatt og hvor de arbeider. Matrisen i vedlegget er satt sammen av Rambøll. Det foreligger ikke tilsvarende undersøkelser for Dalanere regionen.

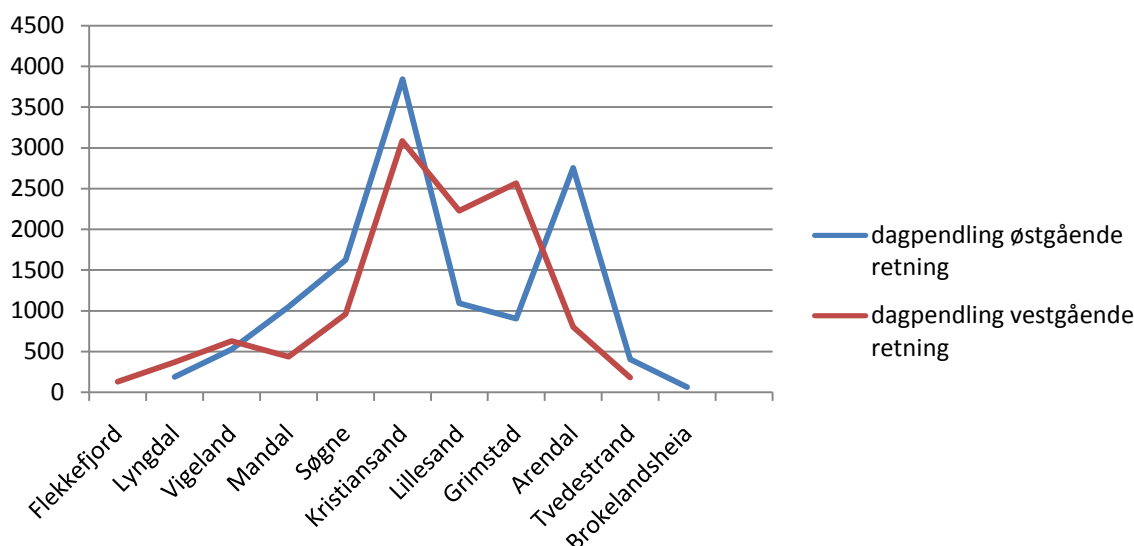
¹³Pendling på Agder, Kristiansand kommune, 2011

¹⁴Tall og trender for Dalane, Dalanere region, 2006

Inn- og utpendling fra kommunene på Agder er vist i vedlegg 3.1.

Vi merker oss at det er spesielt mye pendling inn til Kristiansand. Videre er det også mye pendling mellom Grimstad og Arendal. Dette går i begge retninger.

Pendlertrafikken er illustrert i diagrammet under og viser pendling i både vestlig og østlig retning:



Figur 9 Pendlertrafikk

Figuren viser arbeidsreisene om morgenen, fra bosted til arbeidssted, der den blå linjen illustrerer antall passasjerer fra Flekkefjord til Brokelandsheia og den røde viser antall passasjerer fra Brokelandsheia til Flekkefjord.

Også her ser vi at Kristiansand peker seg ut som et knutepunkt for pendlere både i øst og vestlig retning. Vi ser også at Kristiansand har liten utpendling, dvs. at trafikken går inn til byen om morgenen og ut om ettermiddagen. Linjene viser også er par interessante kryssninger. Arendal har også høy innpendling fra Grimstad. Strekingen Arendal - Grimstad har mye trafikk i begge retninger, både morgen og ettermiddag. Mandal har også en betydelig andel pendlere fra vest om morgenen, mens også en del som pendler fra Mandal til Vigeland, blant annet til GE Healthcare på Spangereid.

4.3 Stasjonsplassering

Når en reisende skal velge mellom kollektivtransport og personbil, bestemmes utfallet av en rekke faktorer. De ulike faktorene som vurderes er billettpris, kostnad ved bruk av personbil, reisetid, eventuell ventetid, komfort på reisen, komfort på venterom/stasjon, antall bytter mellom transportmidler, tilbringertjeneste/shuttle, punktlighet osv¹⁵. Både reisetid, ventetid, komfort, bytte av transportmidler og tilbringertjeneste avhenger mye av kollektivknutepunktets plassering og om de reisende velger å benytte et HH/IC-banetilbud.

¹⁵ Insentivordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk, Brendemoen - Samferdselsdepartementet, 2003

I følge Atkins rapport for "Europabanan gjennom Värnamo" bør de nye kollektivknutepunktene utformes i samsvar med de nye høyhastighetstogenes form, modernitet og effektivitet. Det vil si at også stasjonene skal kunne bidra til en bedre komfort for de reisende. Det må være god adkomst for funksjonshemmede, være enkelt og effektivt å forflytte seg mellom buss – tog, eller bil – tog og stedet må inneholde forventede servicetilbud. Stasjonenes funksjon, utforming og lokalisering av stor betydning og anses som avgjørende for attraktiviteten av trafikksystemet¹⁶.

For å oppnå en effektiv overgang mellom transportmidlene, bør kollektivknutepunktet ligge i tilknytning til biltrafikkens hovedferdselsårer med gode parkeringsmuligheter og bussterminal. Målet må være å fange opp mest mulig av pendlingen innenfor og mellom regionene som i dag benytter privatbil. Knutepunktene bør videre ligge nær byer, tettsteder og næringsområder med nye besøk og mange ansatte, for eks regionale handelsområder og reiselivsdestinasjoner. Kortest mulig avstand til større offentlige institusjoner som sykehus, universitetscampus og høyskoler er også viktig. På den aktuelle strekningen vil også nærhet til flyplass og ferjehavn ha betydning.

Kollektivknutepunkt bør ha en beliggenhet med et potensiale for videre utvikling. Mange store kollektivknutepunktene ute i Europa er plassert midt i sentrum av de største byene. Selv om man treffer mange mennesker ved en slik plassering, kan disse knutepunktene få utfordringer når det gjelder stasjonsutforming, veinett, parkeringsmuligheter og næringsutvikling¹⁷. Den optimale plasseringen for de nye stasjonene vil derfor være like i utkanten av sentrum, slik at man på den ene siden ligger nær opp i mot viktige trafikkstrømmer og publikum samtidig som området har et potensial for å kunne videreutvikles.

Tegningen under er utarbeidet av Multiconsult og er en illustrasjon av Ski stasjon i Akershus. Fra tegningen ser vi at stasjonen er plassert i ytterkant av byen. Dermed har man sikret et godt befolkningsgrunnlag. Mellom byen og stasjonen ligger også bussterminal i nær tilknytning til togterminal. Til venstre for stasjonen finner man et godt veinett med gode parkeringsmuligheter ved stasjonen. Dermed vil man enkelt kunne forflytte seg mellom de ulike fremkomstmidlene.

4.4 Underveistrafikken

Suksessfaktoren for "Sørvestbanen" vil være å treffe med IC - stasjonene slik at en fanger opp kundepotensialet underveis som i stor grad er arbeidspendling. Prosessen bør starte med å ringe inn de stedene som tilfredsstiller kravene til lokalisering av stoppesteder og deretter søke å legge en trase som treffer disse stedene. Dersom tilstrekkelig nærhet til byer og tettsteder ikke kan oppnås, bør beliggenhet i tilknytning til eksisterende og fremtidige kollektivknutepunkt prioriteres.

Det er spesielt viktig at stasjonen i Kristiansand er plassert sentralt i forhold til arbeidsplasser og andre reisemål som Dyreparken og handelssentre. Både Figur 7 Årsdøgntrafikk og Figur 9 Pendlertrafikk viser hvor stort potensial denne trafikken gir for kundegrunnlaget til IC-toget.

¹⁶ Europabanan gjennom Värnamo, Atkins, 2010

¹⁷ Europabanan gjennom Värnamo, Atkins, 2010?

Dersom tilbringertjeneste eller bruk av egen bil til stoppested på IC-bane tar lengre tid eller oppfattes som tungvinn i form av mange bytter, vil en ikke fange opp den viktige underveistrafikken.



4.5 Befolkning og befolkningsvekst

Befolkningstetthet og befolkningsvekst er som nevnt et sentralt parameter for stoppestedene. Som vedlegg 4.1 og 4.2 til rapporten ligger det tabeller som viser både kommune- og fylkesvis antatt befolkningsvekst. Tallene er hentet fra Statistisk sentralbyrå. Det er beregnet en middles vekst frem til 2040. Det vil si at man i beregningene har tatt i betraktning en middels innvandring, middels utvandring, middels befruktning og middels levealder.

Befolkningsveksten varierer på den aktuelle strekningen. Det vil si at man på banen mellom Oslo og Stavanger treffer på en linje der befolkningstetthet og vekstpotensial er ujevnt fordelt, jfr. fig 5 og 6 under.

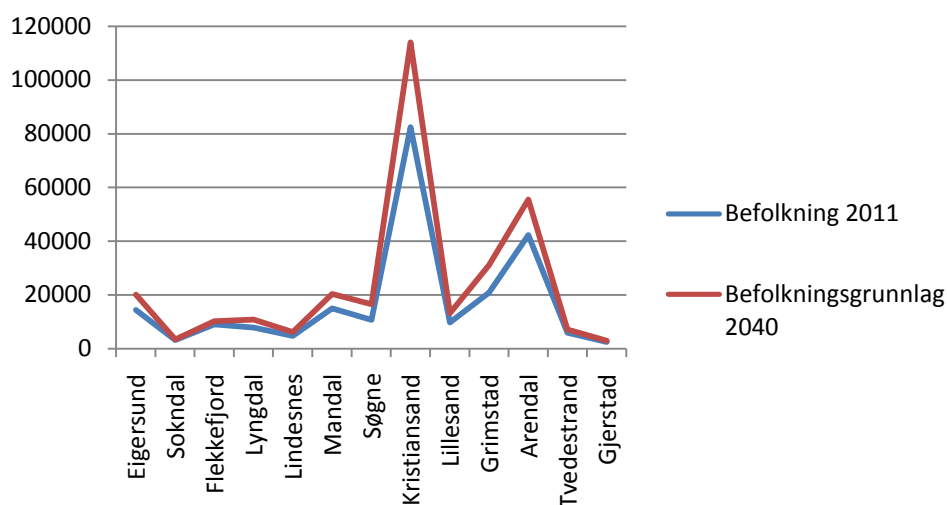
Et grovt overslag i henhold til befolkningsgrunnlag pr fylke gir følgende befolkningsgrunnlag i 2040¹⁸:

Oslo – Stavanger:	3 397 000 personer.
Oslo – Trondheim:	2 398 000 personer.
Oslo – Bergen:	2 754 000 personer.
Oslo – Bergen – Stavanger:	3 362 000 personer.

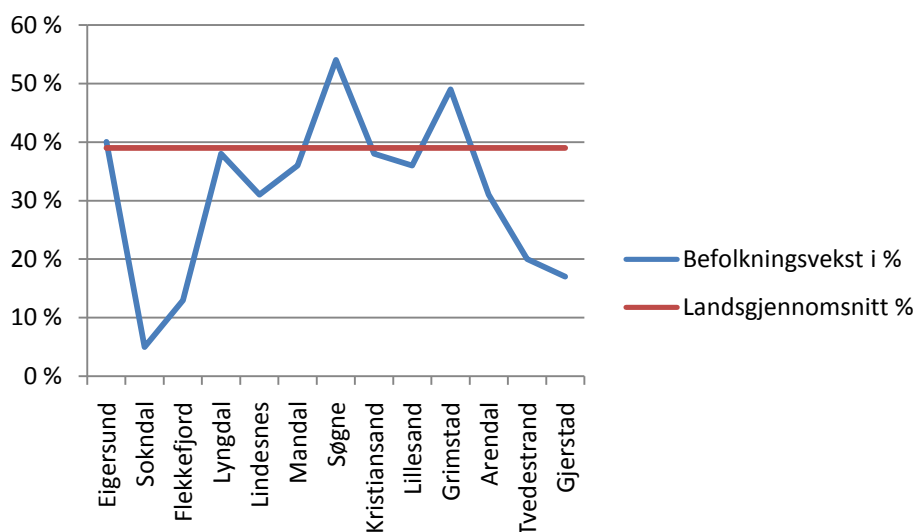
På strekningen Brokelandsheia – Egersund har vi en befolkningstetthet med store variasjoner.

¹⁸ Statistisk sentralbyrå

Dette illustreres i kurven under.



Figur 10 Befolkningsgrunnlag



Figur 11 Befolkningsvekst

Eigersund, Søgne og Grimstad er blant annet kommuner hvor man antar å ha få høyere befolkningsvekst enn landsgjennomsnittet. Vi har likevel lagt til grunn middels vekst.

4.6 Reiseliv

Aust-Agder, Vest-Agder og Dalaneregion har til sammen ca 2 millioner overnattinger på sine hoteller og andre overnattingssteder i 2011. Ca 1,5 millioner av disse er nordmenn¹⁹. Halvparten av overnattingene gjelder ferie og fritid²⁰. De fleste tilreisende innenlands kommer naturlig nok fra eller via Oslo eller Stavanger.

¹⁹ SSB statistikk, samlet marked ved hotell, camping og hyttegrenn. Regioner og kommuner 2000 - 2011

²⁰ <http://www.innovasjon Norge.no/Reiseliv/Markedsdata/Overnattingstatistikk/#/Overview>

Hva slags overnatting	Antall overnattinger i millioner	Antall overnattinger i %
Hoteller og andre overnattingssteder	1,36	32,8 %
Annen kommersiell overnatting	0,70	16,9 %
Hoteller og andre overnattingssteder	0,16	3,9 %
Privat innkvartering	1,92	46,4 %
SUM OVERNATTINGER	4,14	100,0 %

Det vil si at utover hotell, camping og hytteovernatting har man ca like mange tilreisende som overnatter privat. Totalt kan vi anslå at Aust-Agder, Vest-Agder og Dalanere regionen har 4 mill tilreisende overnattingsgjester i året. Vi antar at private overnattinger i størst grad gjelder ferie og fornøyelse.

Innlandsreiser fordeles inn i følgende transportmåter²¹:

Transportmåte	Antall millioner reisende	Antall reisende i %
Fly	0,70	21,1 %
Båt	0,22	6,6 %
Jernbane	0,19	5,7 %
Rutebuss / turbil	0,16	4,8 %
Private og leide kjøretøy	2,01	60,5 %
Annet	0,04	1,2 %
SUM REISENDE	3,32	100,0 %

²¹ <http://www.ssb.no/emner/00/02/20/reise/tab-2011-09-01-06.html>

5. SITUASJONSBSKRIVELSE AV STREKNINGEN

I Kap 3.4 redegjør vi for momenter som er vurdert som prosjektets suksesskriterier. Beskrivelsen av de enkelte stasjonene nedenfor utføres i lys av disse suksesskriteriene.

Hvert enkelt stoppested er vurdert ut fra følgende:

- Type stoppested, IC eller HHB
- Kundegrunnlaget
- Utvikling
- Infrastruktur

Basert på disse vurderingene kan vi da si noe om potensielle ringvirkninger av prosjektet for det enkelte stoppested.

5.1 Region Østre Agder

Regionen Østre Agder omfatter kommunene Arendal, Froland, Åmli, Gjerstad, Vegårshei, Tvedestrand og Risør og har til sammen ca 86 000 innbyggere.

Brokelandsheia i Gjerstad og Stoa ved Arendal er gode plasseringer for knutepunktstasjoner i region Østre Agder, både med tanke på utviklingspotensial, nærhet til eksisterende utbyggingsområder for næring, bolig, kobling til E18 og andre viktige trafikkarer.

I henhold til traseforslaget fra Multiconsult er Brokelandsheia, Fiane i Tvedestrand kommune mulige stoppesteder for en IC-bane. Arendal, nærmere bestemt Stoa, er tenkt på som et knutepunkt for HHB.

5.1.1 Brokelandsheia (Gjerstad)

Inter City - stasjon

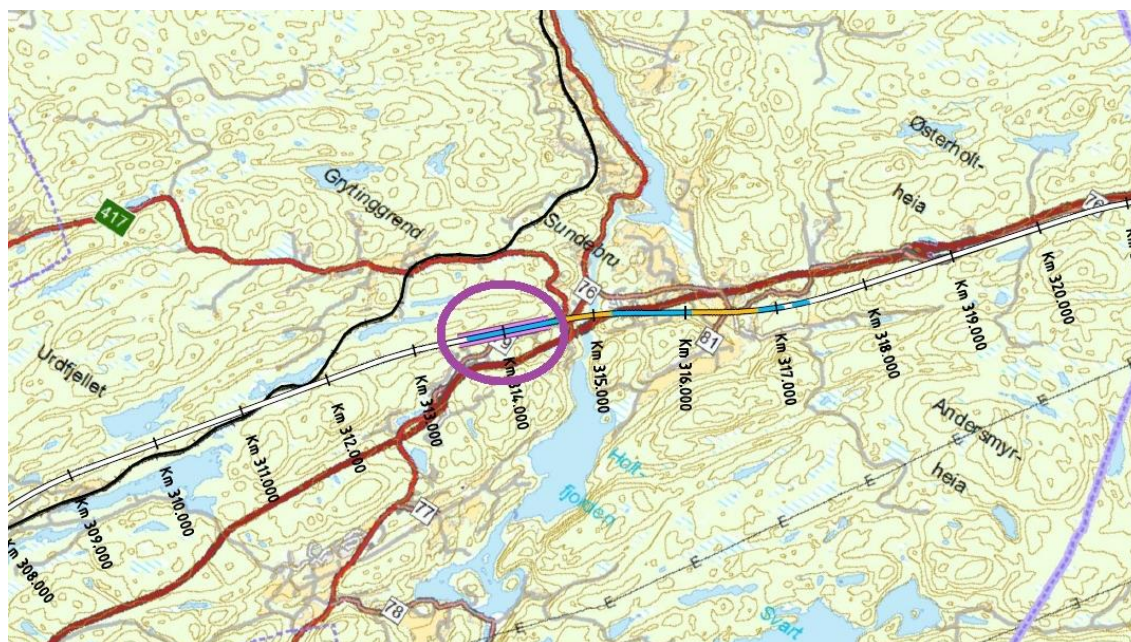
Brokelandsheia er satt opp som en IC-stasjon i Multiconsult sitt forslag.

I forbindelse med kommuneplan som er vedtatt 18.08.11, har en jobbet mye med trasé for jernbane gjennom kommunen og plassering av stasjon på Brokelandsheia. Gjennom et prosjekt med Jernbaneverket og Aust-Agder fylkeskommune, som har gått over 3 ½ år, har en i fellesskap jobbet med å få en fastlagt endelig linje for jernbanetrasé gjennom kommunen og definert stasjonsplassering på Brokelandsheia.

Kundegrunnlaget

Brokelandsheia har i den senere tid utviklet seg som en liten landsby på grunn av ferdselsårer. E18 og planen om en jernbanestasjon ligger til grunn for denne utviklingen. Stedet har utviklet seg fra å være tilrettelagt for industrivirksomhet til å bli et lite tettsted med boliger, kontorer, service-, handels- og annen næringsvirksomhet. Stedet innehar flere funksjoner, som lege, politi,

bank, apotek, hotell, spisesteder, osv. Stedet har også "Den Lille Dyrehage", som har hatt rundt 20 000 besøkende i 2011.



Figur 11 Brokelandsheia

Det er ca 500 arbeidsplasser på Brokelandsheia. 300 av disse er kommet til de siste 20 årene. Brokelandsheia er i konstant utvikling, og det har i løpet av de siste 15 årene blitt bygget ca. ett næringsbygg i året.

Utvikling

Brokelandsheia er Gjerstad sitt kommunesenter for handel og har utviklet seg til å bli et regionalt senter for østre deler av Aust-Agder. Det er også satt av arealer for nye boligområder med et potensial for ca. 2000 nye innbyggere i tilknytning til en framtidig jernbanestasjon på Brokelandsheia. Det fins arealer for videre utvikling. Det er i løpet av de siste syv årene blitt bygget og solgt mellom 95 og 100 boenheter.

Infrastruktur

Det jobbes det nå med å få avsatt nødvendig arealer til en knutepunktstasjon for vei og bane, med tilleggfunksjoner som parkeringsanlegg med mer i en områderegulering for Brokelandsheia. De fleste ekspressbussene stopper på Brokelandsheia.

Sørlandsbanen slik den går i dag passerer 600-1000 meter i luftlinje, vest for Brokelandsheia.

På Skorstøl, ca. 2000 meter i luftlinje, sør for Brokelandsheia, møtes eksisterende Sørlandsbane og tenkt trasé for en framtidig HHB. Dette muliggjør en sammenkobling av de to banene i dette området, evt. er det også mulig å tenke kryssningsspor for gods. Det har vært luftet mulig plassering av godsterminal i området rundt Skorstøl blant annet for å betjene industriområdet på Akland.

Ringvirkninger

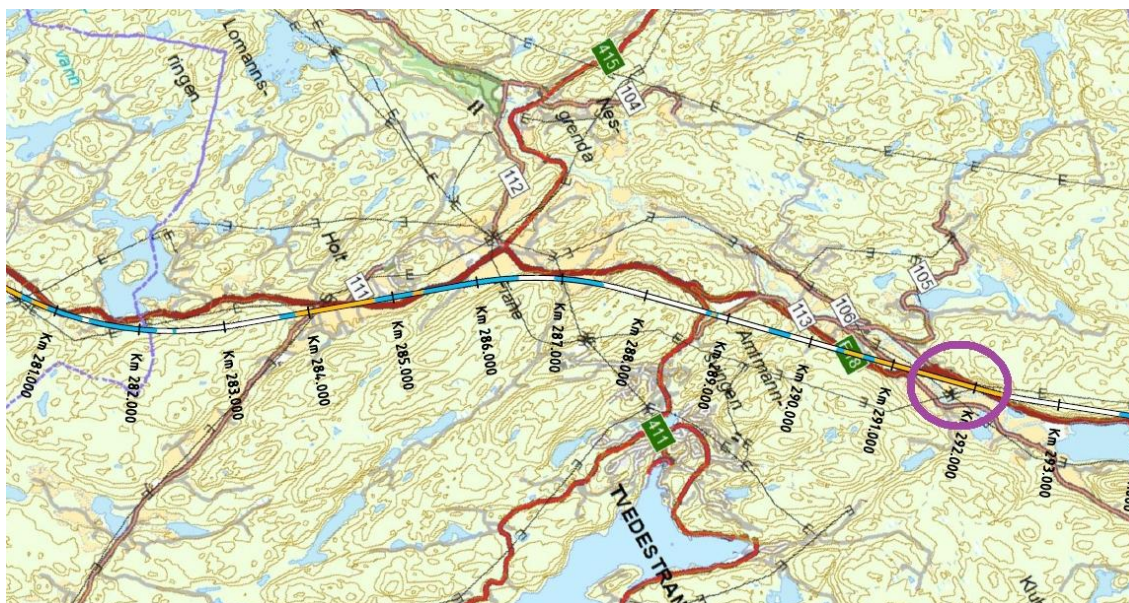
Et IC stoppested på Brokelandsheia vil bidra til en ytterligere utvikling av et område som allerede er i sterk vekst. For østre del av Agder vil et IC stoppested føre til at den lave befolkningsveksten i dette området vil kunne ta seg opp. Dette vil skje fordi det etableres nye arbeidsplasser, men også fordi reisetider til byene blir vesentlig kortere. Folk kan velge å bo i Gjerstad og Risør samtidig som de har en akseptabel reisetid vil byer og tettsteder både i nedre Grenland og Vestfold samt Arendal og Kristiansand.

Vår konklusjon er at et IC stoppested på Brokelandsheia vil gi store ringvirkninger for regionen som helhet og knytte en ny HHB sammen med eksisterende Sørlandsbane mot blant annet Kongsberg.

5.1.2 Tvedestrand

Ikke stoppested

Tvedestrand kommune ligger mellom Arendal og Risør. Multiconsults linje treffer ikke Tvedestrand by, men vil passere nord for byen langs nåværende E18. Trafikkknutepunktet ved Tvedestrand er ikke satt opp som en stasjon i Multiconsult sitt forslag.



Figur 12 Tvedestrand

Kundegrunnlaget

Tettstedet og administrasjonssenteret Tvedestrand har 5 969 innbyggere per 1. januar 2011²². Bosetningen er spredt innover landet, med mange tettbebyggelser langs kysten: Sagesund, Dypvåg, Gjeving på fastlandet og Lyngør, Sandøy og Borøy. Flere øyer har ennå fast bosetning.

²² Wikipedia

Til Fiane kommer trafikken ned fra Vegårdshei og Telemark. Bosettingen ved Fiane er spredt og stedet inneholder bensinstasjon, Nes Jernverksmuseum og en golfbane. Man finner også Holt landbruksskole like sør for Fiane.

Utvikling

Tvedestrand har en lavere befolkningsvekst enn gjennomsnittet i regionen. Tvedestrand er en populær destinasjon sommerstid med en attraktiv skjærgård med Lyngør, flere pensjonater og mange hytter.

Verkstedsindustrien dominerer, men det er ellers mange små bedrifter innenfor en lang rekke bransjer.

Infrastruktur

E 18 går gjennom kommunen. Ny trasé for E18 mellom Tvedestrand og Arendal er under planlegging og den vil treffe noe nærmere Tvedestrand sentrum enn dagens vei. En eventuell stasjon bør om mulig samlokaliseres med ny avkjørsel fra E18 til Tvedestrand.

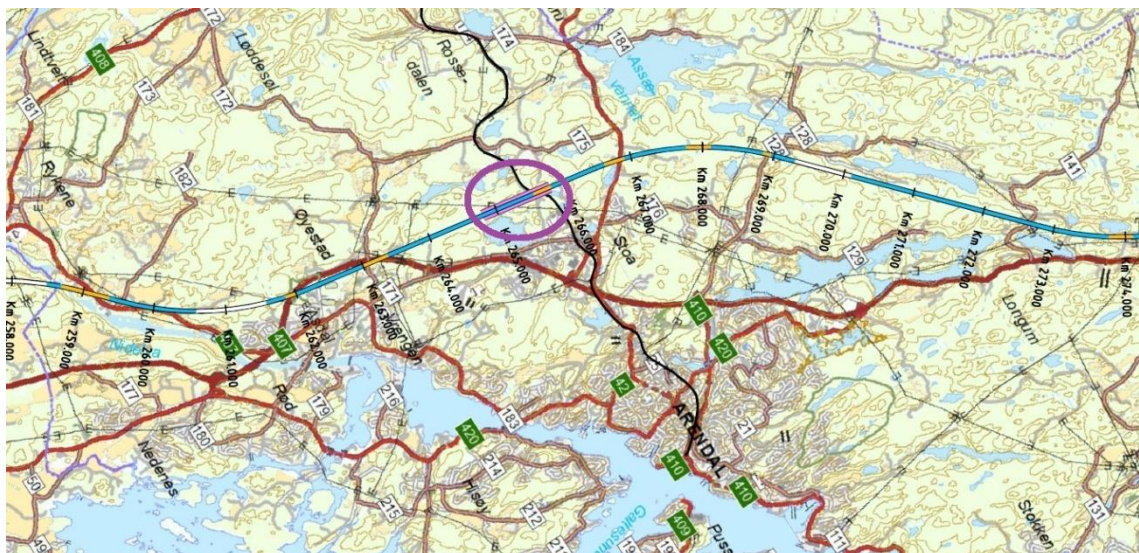
Ringvirkninger

Det er kort kjøreavstand med bil til Arendal på en ny E18 og til Brokelandsheia. Vi anbefaler derfor at det ikke etableres en IC-stasjon i Tvedestrand.

5.1.3 Arendal - Stoa

Høyhastighetsstasjon

Arendal er Aust-Agders fylkeshovedstad og innehar derfor funksjoner som hele regionen har behov for. Byen fungerer som regionalt handels- og kultursenter. Stasjonen vil fungere som både HH – og IC stoppested.



Figur 13 Stoa - Arendal

Kundegrunnlaget

Knutepunktstasjonen på Stoa har i dag et befolkningsgrunnlag på 76 000 som vil øke til ca 100 000 i 2040. I tallene inngår kommunene i Froland, Grimstad, Arendal og deler av Tvedestrand. Stoa vil derfor være et naturlig regionalt stoppested for HH - togene i Aust-Agder.

I Arendal sentrum finner vi blant annet selskaper innen Nodebedrifter på Sørlandet som Sevan Marine og APL. Selskapene har ca 700-800 ansatte, hovedsakelig bosatt i nærområdet, men noen pendler inn fra steder langs strekningen Risør – Kristiansand. Det meste av Sevan sin reisevirksomhet går i retning utlandet via Kjevik. Sevan har sitt hovedkontor i Oslo og en del av deres reisevirksomhet går dermed også i retning hovedstaden. Videre har bedriften noen av sine største leverandører i Kristiansand. APL har en rekke kontorer i utlandet som Paris, Houston, Rio de Janeiro, Kuala Lumpur med mer og er avhengig av lettest mulig tilgang til Kjevik eller Gardermoen.

Utvikling

Stoa, som ligger nord for E18 og det gamle bysentrum, har vokst frem som en av landsdelens viktigste næringssentre. Stedet huser et betydelig antall arbeidsplasser.

Det jobbes for øyeblikket med en kommunedelplan for de nordvestre delene av Stoa-området hvor det forsøkes innpasset en godsterminal tilknyttet Nelaugbanen. Tilsvarende skal det igangsettes områderegulering for det sentrale Stoa området, hvor en ønsker å sette av nødvendig areal til en fremtidig jernbane med regionstasjon og tilknyttet kollektivknutepunkt. Disse områdene er i den nylig vedtatte kommuneplan avsatt til utbyggingsformål.

Arendal kommune satser tungt på Myra som utbyggingsområde. Her er det utarbeidet et boligbyggeprogram som tilrettelegger for 700-1000 nye boliger, med tett utnyttingsgrad. Her bygges også en stor Videregående skole, samt et regionalt idrettsanlegg. Myra ligger i nær tilknytning til Stoa-området.

Stoa er vokst opp som et viktig nærings- og handelssenter i regionen. Det jobbes med å få på plass et godt utbygd kollektivtilbud mellom Arendal sentrum og Stoa-området.

Infrastruktur

Stoa ligger i krysningen mellom E18 og FV 42 mot Froland og Evje og Hornnes. Årsdøgntrafikken på disse to veiene ligger på henholdsvis 18 500 biler for E18 mellom Harebakken og Stoa og 15 800 biler vest for Stoa. For FV 42 ligger årsdøgntrafikken ved Stoa på 5200 biler. Stoa egner seg ut fra trafikk- og befolkningstall svært godt som plassering for en regional knutepunktstasjon på en HH bane gjennom Aust-Agder.

Ringvirkninger

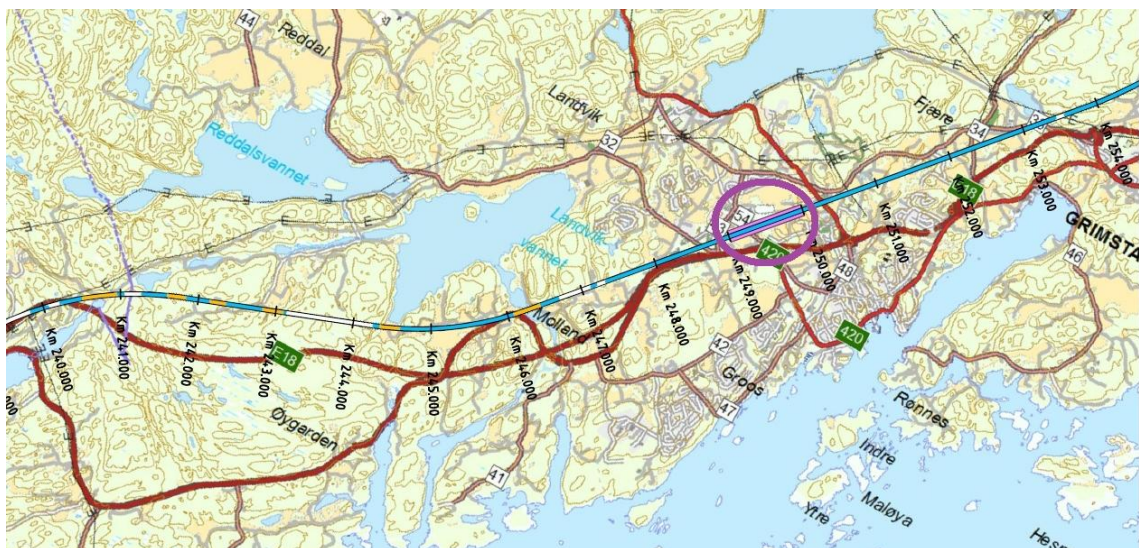
Arendal kommune har et interkommunalt samarbeid med Grimstad kommune, blant annet et areal og transportplansamarbeid. Det er også viktig med gode kommunikasjonslinjer mellom de to store regionale handelsparkene i landsdelen Stoa og Sørlandsparken.

Vår konklusjon er derfor at et HHB stoppested på Stoa i Arendal vil gi store ringvirkninger for byen og regionen som helhet. Stoa området er derfor allerede er pekt ut som knutepunkt for dette formålet og ligger inne i overordnede planer for Arendal kommune.

5.1.4 Grimstad

IC-stasjon

I Grimstad er det foreslått en IC-stasjon. Den foreslåtte linjen til Multiconsult gir muligheter for et stoppested i Grimstad kommune nær Bergemoen likevest for E18 og krysset i Øygardsdalen. Avstanden til kollektivterminal langs Vesterled og Campus Grimstad er akseptabel. Det beste hadde selvsagt vært en samlokalisering.



Figur 14 Grimstad

Kundegrunnlaget

Grimstad kommune ca 21 000 innbyggere og det har bare Kristiansand og Arendal som har flere innbyggere. Grimstad er den kommunen i Aust-Agder som i senere tid har hatt sterkest relativ befolkningsvekst.

Befolkningsveksten har vært stabilt sterk helt fra andre halvdel av 60-tallet (11 000 innb.) til i dag. Det forventes å være rundt 31 000 innbyggere i Grimstad i 2040.

Utvikling

Innenfor Campus Grimstad ligger Universitet i Agder. Det er et av landets mest moderne universitet med 2 500 studenter og 500 ansatte. I tillegg ligger Dahlske videregående skole med 925 elever og 130 ansatte.

Det er nylig utarbeidet en områdeplan som omfatter ca 600 daa i området rundt Universitet i Agder. Formålet med planen er å styrke universitetet og tilrettelegge for at Campus Grimstad skal bli et landsdelsenter for anvendt teknologi og en møteplass for studenter, akademiske miljøer, befolkning og næringsliv. Det er i områdereguleringen avsatt utviklingsarealer med et potensiale for 400 000 m² for universitetsrelaterte formål, næringsvirksomhet og kompetansevirksomheter. I tillegg kommer næringsarealer på Bergemoen. Innenfor planen ligger det også mellom 6-700 boenheter som skal skape grunnlaget for en ny levende bydel som en del av en åpen campus.

I området Knutepunkt Campus Grimstad er det i dag rundt 1 500 kompetansearbeidsplasser fordelt på et stort antall små og store høyteknologiske bedrifter, hvorav mange med internasjonalt fokus. Området har et ledende kompetansemiljø innen telekommunikasjon. Skattedirektoratet har en avdeling her. Grimstad har også flere store rederier og offshorerelaterte bedrifter med sterk internasjonal kontaktflate. Det forventer at en innen relativt kort tid vil ha 5-6000 ansatte innenfor hele Campusområdet

Området Campus Grimstad, med universitet og høyteknologiske virksomheter, vil være en av de sterkeste driverne for nærings- og befolkningsutvikling i Aust-Agder.

Infrastruktur

Den foreslåtte stasjonsplassering i Grimstad ligger ut fra ovenstående godt plassert i forhold til E18, planlagt kollektivterminal og utvikling av Campus Grimstad. Samhandlingen og den daglige kontakten mellom campus i Grimstad campus Gimlemoen i Kristiansand er også svært viktig. Et IC tilbud vil korte ned reisetiden og sammen med ny motorveg skape synergier som vil kunne bidra til å løfte landsdelens universitet som et attraktivt lærested for de beste studentene og lærereftene.

Ringvirkninger

Vår konklusjon er derfor at et IC stoppested i Grimstad vil gi store ringvirkninger for byen med omland.

5.2 Knutepunktet Sørlandet

Knutepunkt Sørlandet har i dag en befolkning på ca 130 000 innbyggere, som forventes å øke til 180 000 innbyggere i 2040. Regionen består av de sju kommunene Birkenes, Iveland, Kristiansand, Lillesand, Songdalen, Søgne og Vennesla. Forskjellen mellom den minste og den største kommunen i regionen er stor. Kristiansand har et innbyggertall på ca 82 000 personer, mens Iveland består av ca 1 300 innbyggere.

Kommunene utgjør et felles bo - og arbeidsmarked. Næringslivet i Kristiansandsregionen har vært preget av sterk vekst og utvikling. Næringslivet og dets aktører er ikke opptatt av kommune- og fylkesgrenser. Regionen har en felles visjon som sier at Kristiansandsregionen tilbyr spennende arbeidsplasser og grunnlag for langsiktig verdiskaping gjennom kreativitet,

kunnskapsdeling og innovasjon. De omkringliggende kommunene representerer avgjørende ressurser i denne felles utviklingen, blant annet i form av arealer til både næring, bosetting og rekreasjon med gode muligheter for varierte opplevelser.²³

Knutepunkt Sørlandet legger vekt på at utviklingen i Kristiansandsregionen skal være bærekraftig. Det vil si at utviklingen imøtekommer behovene til dagens generasjoner uten å redusere mulighetene for kommende generasjoner til å dekke sine behov²⁴.

Hovedmålet for Knutepunkt Sørlandets næringsplan er: *"Kommunen i Kristiansandsregionen preges av høy vekst og verdiskapning"*²⁵

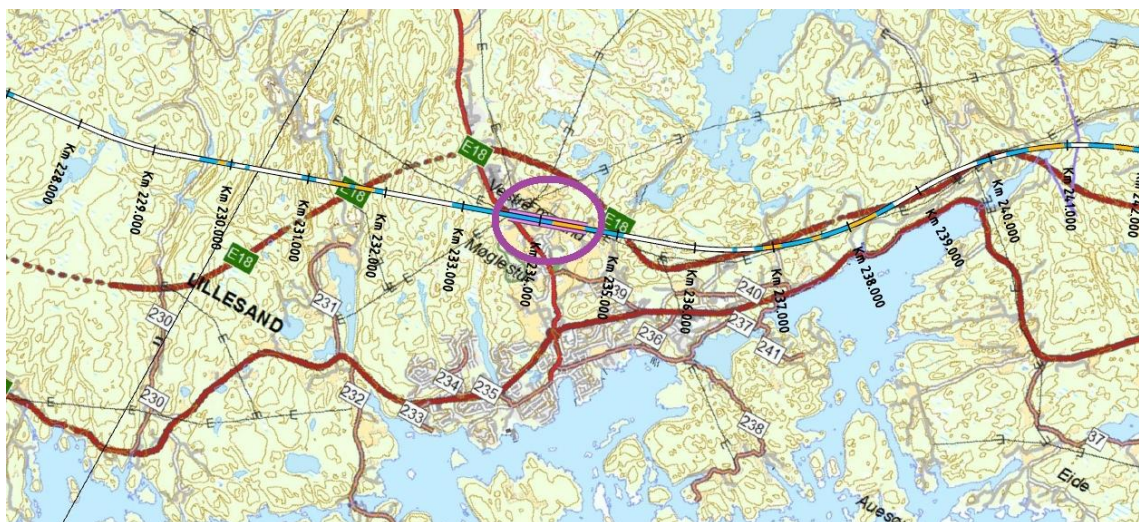
Antall nyetableringer på Agder er svært høy, mens antall konkurser er lav. Vest-Agder har landets høyest andel av eksport, dersom man ser bort fra olje og gass. Verdien var i 2005 på ca 23 milliarder kroner, noe som er en økning på 40 % fra 2002. Universitetet i Agder (UiA) representerer avgjørende kompetanse på mange områder. Deres primære oppgave som tilbyder av høyere utdanning bidrar også til å beholde og tiltrekke kompetent arbeidskraft.²⁶

De største utfordringene i Kristiansandsregionen finner vi på områdene kompetansekapital, levekår og likestilling. Regionen må unngå at næringsutviklingen bremses på grunn av for liten tilgang på kompetent arbeidskraft. Man må arbeide for å øke tilgjengeligheten av kompetent arbeidskraft. Regionen må forbedre seg både innen levekår og likestilling.²⁷

5.2.1 Lillesand

IC - stasjon

I Lillesand er det foreslått en IC-stasjon i Multiconsult sitt forslag.



Figur 15 Lillesand

²³ Strategisk næringsplan Knutepunkt Sørlandet 2008-2011

²⁴ Strategisk næringsplan Knutepunkt Sørlandet 2008-2011

²⁵ Strategisk næringsplan Knutepunkt Sørlandet 2008-2011

²⁶ Strategisk næringsplan Knutepunkt Sørlandet 2008-2011

²⁷ Strategisk næringsplan Knutepunkt Sørlandet 2008-2011

Kundegrunnlaget

I Lillesand kommune bor det i dag drøyt 9700 innbyggere, mens tettstedet har rundt 6600 innbyggere. Kommunen ligger mellom Grimstad og Kristiansand og har stor utpendling til Kristiansand.

Utvikling

Lillesand har over tid vært preget av relativt høy vekst blant annet på grunn av sin beliggenhet nær Kristiansand. Denne veksten fikk et oppsving etter at ny E18 motorveg ble åpnet i september 2009. Lillesand kommune ble nylig kåret til en av de beste kommunene i landet på nyetableringer og tilrettelegging for næringslivet. Saint-Gobain (tidligere Norton) er en hjørnesteinbedrift med ca. 300 ansatt inklusive den delen som ligger i Eydehavn i Arendal kommune. Saint Gobain er en del av Eydenettverket (prosessindustrien på Sørlandet). Lillesand fikk også Post og Teletilsynet i 2007 etter at det ble besluttet flyttet ut av Oslo. En kompetansearbeidsplass med 150 medarbeidere. Norgesgruppen og Bama med sin lagre er etablert i Lillesand og er en stor arbeidsplass med rundt 3 -400 ansatte. Det samme gjelder IKEA som ligger i Sørlandsparken Øst

Langs den nye E18 er det i Lillesand kommune under etablering flere næringsparker som Gaupemyr, Kjerlingland og Sørlandsparken øst. IKEA som ligger nær opptil kommunegrensa til Kristiansand åpnet dørene høsten 2010 med 1,5 mill kunder i løpet av første året.

Lillesand har hatt en sterk vekst i Lillesand både i antall arbeidsplasser og innbyggere og det ligger et potensiale for videre utvikling.

Infrastruktur

Lillesand ligger nær tilknyttet nye E18 med en beliggenhet 30 km øst for Kristiansand. Dette tilsvarer en kjøretid på ca 20 minutter. I forhold til Multiconsult sitt traséforslag er det planlagt en stasjon like i nærheten av Lillesand, nærmere bestemt rundt Møglestu. Ser en 20-30 år fram i tid vil nok også Kjerlingland langs E18 motorveg være et tyngdepunkt både for næringsvirksomhet og muligens også større etableringer av offentlig virksomhet på Agder. Multiconsult sin linje treffer ikke dette området.

Ringvirkninger

En IC – stasjon i Lillesand er viktig med hensyn på pendling mot Kristiansand og Grimstad/ Arendal. Det blir sannsynligvis mer komplisert å kjøre med egen bil mot store byer som Kristiansand i fremtiden. Det vil derfor være viktig med IC – tog som bringer de arbeidsreisende direkte inn til sentrum.

En IC – stasjon i Lillesand vil gi store ringvirkninger og forsterke den positive trenden som Lillesand kommune har i dag.

5.2.2 Kjevik

Kristiansand Lufthavn Kjevik konkurrerer i dag med Sola, Torp, Gardermoen og Rygge flyplasser når det gjelder passasjerer, spesielt gjelder dette utenlandsreiser med både charter og rutefly.

Dersom det blir utbygging av HHB/IC i Norge, vil alle regionflyplasser, som Værnes, Flesland, Sola og Kjevik merke konkurransen fra ny jernbane. Et av målene for HH/IC-utredningen er jo nettopp å lage alternativer som konkurrerer med fly.

Som følge av et HH-tilbud, vil vi anta at ca 80 % av de som i dag flyr Kjevik – Gardermoen vil foretrekke HHB/IC. Dette fordi man kommer direkte fra by til by på ca like lang tid. De som skal reise videre fra Oslo Gardermoen med fly, antar vi vil fortsette å benytte flyet fra Kjevik, selv om HH-bane går helt til Gardermoen. Dette gjelder også i retning Stavanger. Kjevik har i dag ca 600 000 passasjerer som flyr innenlands. Av disse flyr ca 400 000 passasjerer til Oslo og 60 000 til Stavanger. Effekten av en HHB/IC for Kjevik vil være at antall passasjerer reduseres betydelig.

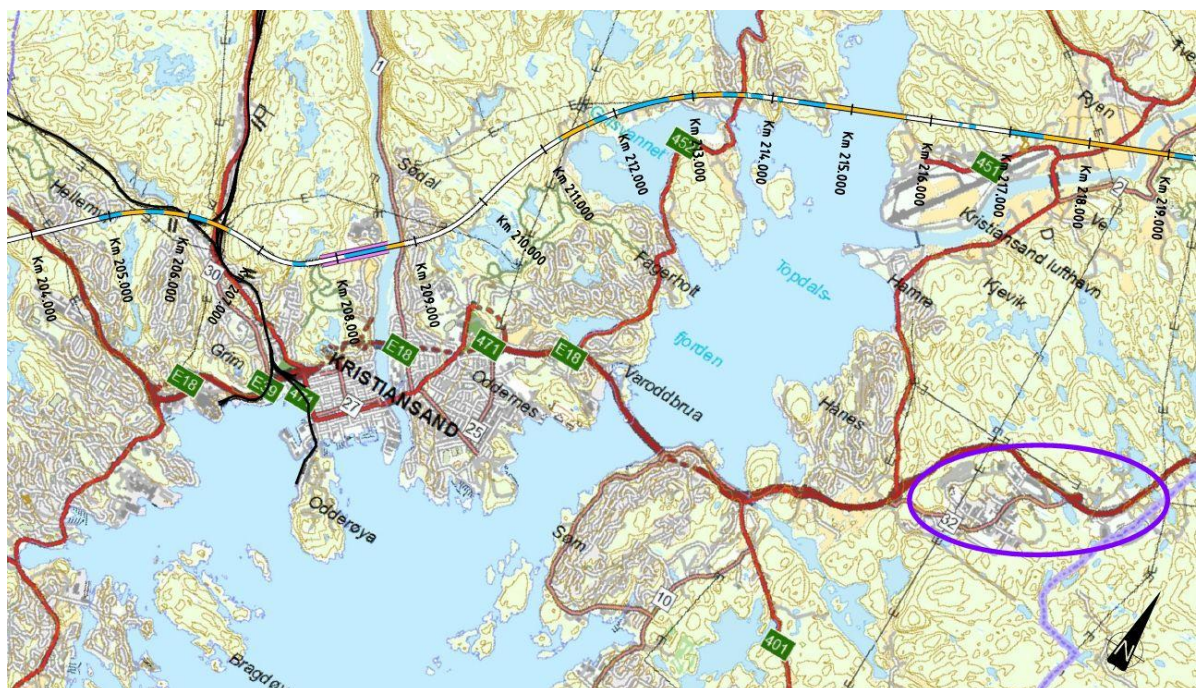
I forhold til Multiconsults traséforslag, vil det med en justering av traséen være mulig å etablere en stasjon på Kjevik. Det vil gi lettere tilgang fra landsdelen til flyplassen. I valget mellom en trasé som går forbi Kjevik eller Sørlandsparken, mener vi at det siste alternativet er å foretrekke. Det er imidlertid viktig at det etableres gode tilbringertjenester til flyplassen.

5.2.3 Sørlandsparken

IC - stasjon

Den planlagte traséen til Multiconsult fanger ikke opp Sørlandsparken. Sørlandsparken er et knutepunkt på Sørlandet med tett på 10 millioner besøkende hvert år.

Vi foreslår at banen bør gå om Sørlandsparken og at det bør etableres en IC – stasjon her.



Figur 16 Sørlandsparken

Kundegrunnlaget

Sørlandsparken ligger langs E18 motorveg 10 km øst for Kristiansand sentrum. Parken består av bedrifter som totalt har ca 5000 ansatte. Sørlandsparken er en regional næringspark med besøkende hovedsakelig fra hele landsdelen. Pr 2011 har parken 8,5 -9 millioner besøkende årlig²⁸. Sørlandsparken Næringsforening antar at man i løpet av kort tid vil passere 10 millioner besøkende årlig.

Etter at bomavgiften rundt Kristiansand sentrum ble økt i 2010, økte antall busspassasjerer til Sørlandsparken med 5-10 %²⁹. Pr i dag antas det at ca 2-3 % av de besøkende benytter buss som transportmiddel til parken.

I Sørlandsparken ligger en av landets største familieparker, Dyreparken. I 2010 hadde parken 760 000 gjester. I følge parkens statistikker kommer de fleste besøkende i perioden august til juni (lavsessong) fra Agderfylkene.

Utvikling

Det planlegges en rekke bolig- og næringsområder rundt parken. Lauvåsen med 1100 boliger og store næringsarealer, Hamrevann bolig- og næringsområde, samt ytterligere næringsutbygging østover. Parken er under utvikling og man regner med at antall ansatte vil stige til mellom 6-8000 innen 20 år.

I tillegg er Kristiansand Dyrepark i ferd med å realisere flere større utbyggingsplaner. Det siste tilskuddet er Abra Havn en sjørøverlandsby med overnattingsmuligheter for utenbys gjester.

Infrastruktur

Ny E18 går like forbi Sørlandsparken, Dyreparken og IKEA. Bussmetroen i Kristiansand har sin endestasjon her og hele området fremstår som det viktigste trafikknutepunkt i landsdelen.

Ringvirkninger

En viktig suksessfaktor for en ny HH/IC-bane er at den treffer godt der hvor folk bor og arbeider. Dersom banen går innom Sørlandsparken er muligheten for at langt flere, på grunn av reduserte reisetider, vil benytte seg av dette tilbudet. Totalt antall besøkende er ca 10 millioner og ringvirkningene for hele regionen vil være store. Dyreparken vil kunne få langt flere dagsbesøk blant annet fra østlandsområdet fordi reisetiden blir så kort.

Vår konklusjon er derfor at et IC stoppested i Sørlandsparken vil gi store ringvirkninger for regionen som helhet.

²⁸ Sørlandsparken Næringsforening ved Erik Rostoft, oktober 2011

²⁹ Sørlandsparken Næringsforening ved Erik Rostoft, oktober 2011

5.2.4 Kristiansand sentrum

Høyhastighets - stasjon

I Multiconsults forslag blir Eg og Krossen nevnt som mulige stasjonsplasseringer for HHB. Vi begrunner nedenfor vårt forslag om en plassering som er nærmere sentrum i Kvadraturen.

I sentrum:

Den desidert største konsentrasjonen av arbeidsplasser finner vi i sentrum av Kvadraturen med 15 000 arbeidsplasser. Kristiansand har stor netto innpendling. For å fange opp pendlere fra byer og tettsteder rundt Kristiansand mener vi det er avgjørende at ny stasjonsplassering ligger i gangavstand til arbeidsplasser. En pendler fra Mandal vil akseptere å kjøre bil/sykle/gå fra hjemsted til stasjon i Mandal. Med en stasjonsplassering sentralt i Kvadraturen vil han høyst sannsynlig kunne gå direkte til arbeidsplassen. Med stasjoner på Eg og Krossen må det etableres tilbringertjenester til sentrum. Dette kan føre til at flere finner det tungvint og tidkrevende å benytte IC-banen på de korteste pendlerstrekningene. I dette eksempelet må en legge til grunn at E39 er bygd ut vest for Kristiansand innen 2030-2040 og dagens køer inn fra vest har opphørt.

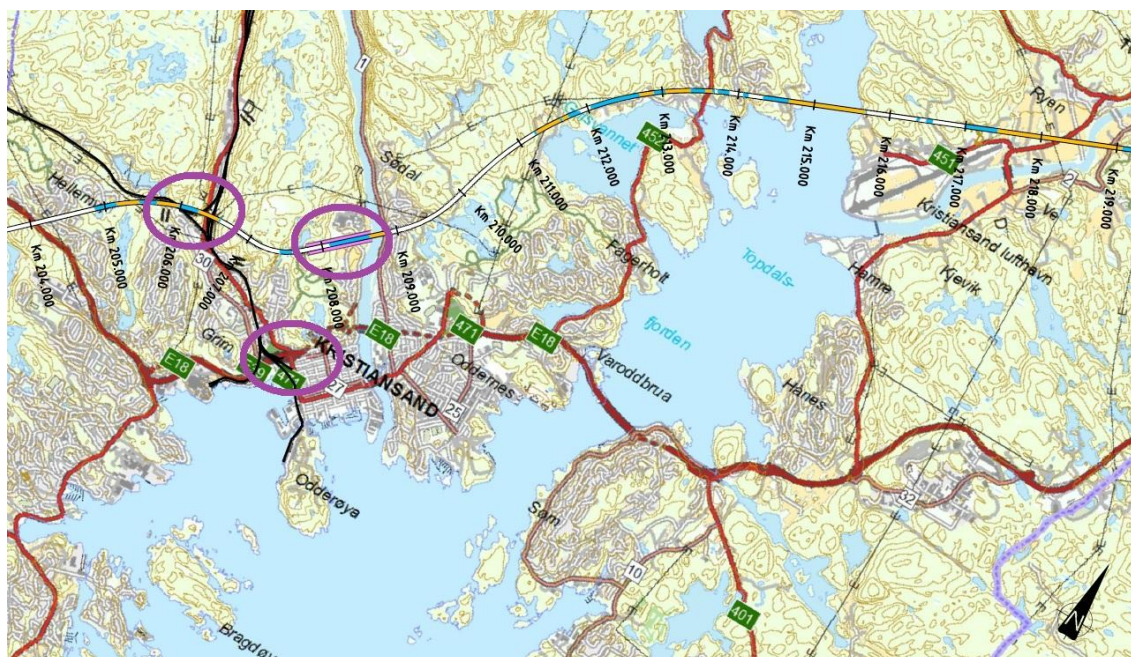
Eg:

Eg ligger nord for sentrum og har om lag 500 innbyggere. Bydelen ligger inneklemt mellom Kvadraturen i sør, elva Otra i Nord-Øst og Baneheia i Vest. Området er med sin beliggenhet ikke egnet for videre utvikling fordi det ikke vil være tilgjengelige arealer. Baneheia er fredet som bymark og andre ubebygde arealer finnes ikke. Sørlandet sykehus ligger på Eg. Mellom Kristiansand Sentrum og Sørlandet sykehus er det 2,7 km. I gåavstand tilsvarer dette mellom 30 og 40 minutter. UiA sin campus på Gimlemoen ligger på den andre siden av Otra 2km nord for sentrum. Her er det ca 6 500 studenter. En stasjon på Eg vil med ny bro over Otra ligge i en akseptabel avstand. I konseptvalgutredningen for Kristiansandsregionen og kommuneplanen for Kristiansand er det lagt inn en femtidig trasé for E18 /E39 fra Narviga/Kongsgårdjordene over Eg til Krossen og videre til Breimyrkrysset.

Antall ansatte på Sørlandet sykehus på Eg er ca 3000. Sykehuset er i regionen "Helse Sørøst" det sykehuset som ligger lengst sør, og det er derfor en del reisevirksomhet mellom Kristiansand og Oslo for flere ansatte på sykehuset. Institusjonens ansatte er spredt mellom Kristiansand og Arendal. Sørlandet sykehus har i dag egne "personalbusser" som kjører mellom sykehuset i Arendal og sykehuset i Kristiansand. Bussene er mye brukt og foretrekkes i stor grad fremfor egen bil, da man kommer fra dør til dør. Reisetiden er på 45-60 minutter og det går 3-4 faste avganger daglig i begge retninger. Et IC tilbud vil kunne være positivt for denne pendlingen.

Krossen

Krossen ligger 2,6 km nordvest for Kvadraturen. I dette området er det bosatt ca 4 000 mennesker. Området ligger i et dalføre med Baneheia og Bymarka i Øst og Tinnheia i Vest. Dalen er bygd ut, men har potensiale for utvikling gjennom en transformasjon av eksisterende næringsområdet nordover dalen til godsterminalen på Langemyr. Det aktuelle formålet er lager og logistikk knyttet til dagens jernbane og en eventuelt ny kystnær bane. Ny omkjøringstrasé for E18 /E39 vil passere ved Krossen og føre til at det blir et trafikknutepunkt.



Figur 17 Kristiansand

Kundegrunnlaget

I følge Kvadraturplanen for Kristiansand kommune er det 15 000 mennesker som jobber i selve Kvadraturen³⁰. 5 700 mennesker er bosatt i selve Kvadraturen. Kristiansand har flere store industriarbeidsplasser i tillegg til at Sørlandet Sykehus og UIA som er lokalisert i Kvadraturens randsoner.

Ca 10 km i kjøreretning øst for Kristiansand sentrum ligger hovedkontorene til to av byens største selskaper og høykompetansebedrifter, Aker Solutions MH og National Oilwell Varco som en del av Nodenettverket. Bedriftene har til sammen over 3 000 ansatte og omsetter for flere milliarder årlig. Ca 500 av bedriftenes ansatte har sin lokasjon i Sørlandsparken og ca 300 nærmere Kristiansand sentrum. Flere er også stasjonert utenlands. Reisevirksomheten er stor, hovedsakelig utenlands via Kjevik - Amsterdam. Bedriftens underleverandører er i stor grad utenlandske, men de benytter seg også av flere mekaniske verksteder både i Kristiansand og Lyngdal. En del forretningsreiser går innenlands i retning Oslo med fly.

Utvikling

Kristiansand er Sørlandets største by og arbeidsplass. Befolkningsveksten i Kristiansand ligger på gjennomsnittet for landsdelen. Etter ny E18 motorveg mellom Kristiansand og Grimstad ble åpnet i 2009, har man opplevd at flere velger å bo i nabokommunene rundt Kristiansand. Grunnen er lavere pris på boliger, samt at reisetiden fra bolig til arbeidsplass er blitt kortere. Veksten i antall arbeidsplasser er likevel fortsatt stor i Kristiansand, og det er forventet at denne trenden vil fortsette. Det er et mål i Kommuneplanen om 30 000 arbeidsplasser og 20 000 innbyggere i Kvadraturen innen 2040.

³⁰ Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn 2011 – 2022 Høringsforslag

Infrastruktur

Det planlagte omkjøringsveg for ny stamvegen (E18/E39) utenom Kristiansand sentrum vil gå nær den viste traséen for HH / IC bane.

I Kristiansand er det satset mye på en såkalt bussmetroakse. Denne går naturlig nok gjennom Kvadraturen. Vestre Havn fungerer i dag som et viktig kollektivknutepunkt med jernbanestasjon, rutebilstasjon og ferjetilbud til Danmark. Fra bussmetroaksen er det gangavstand til 15 000 arbeidsplasser.

Ringvirkninger

Suksesskriteriet for en IC-stasjon i Kristiansand er at man klarer å fange opp arbeidsreisende til byen. Ringvirkningene blir store ved å plassere stasjonen der en finner størst konsentrasjon av arbeidsplasser som utløser pendling. Det vil blant annet si i Kvadraturen og Sørlandsparken.

Hvis Eg eller Krossen velges som HH/IC – stasjon vil de ikke fange opp planlagte utbyggingsområder og tunge infrastrukturetableringer både vest og øst for byen. Eventuelle endringer i planlagte utbyggingsmønster som følge av dette, vil påføre byen store kostnader. Ny omkjøringsveg for stamvegnettet (E18) forbi Eg vil sammen med en kobling til indre bussmetroring kunne ha positive effekter og bedre tilgjengeligheten til sentrum. Det samme gjelder for Krossen der en kan benytte eksisterende jernbane til dagens stasjon i sentrum for shuttle eventuelt som en sekkestasjon for IC-tog.

En stopp på Eg eller Krossen vil fange opp lengre reiser med en kystnær HHB til Oslo og Stavanger. Men vil ikke fange opp IC trafikk på kortere pendlerstrekninger.

5.2.5 Søgne**IC-stasjon**

I Søgne er det foreslått en IC-stasjon. Stasjonen er planlagt å ligge i fjell like nord for E39 og i nær tilknytning til Tangvall som er kommunens sentrum med butikker, offentlig og privat tjenesteyting og kommunens administrasjon.



Figur 18 Søgne

Kundegrunnlaget

Søgne ligger 18 km Vest for Kristiansand, noe som tilsvarer en bilreise på 15 minutter utenom rushtrafikk. I Søgne er det bosatt i overkant av 10 700 mennesker, økede til 16 500 i 2040. Trafikken mot Kristiansand er stor og vi ser også at den er økende. Daglig pendler det ca 2300 personer fra Søgne kommune til Kristiansand.

43 % av kommunens befolkning er bosatt i området rundt Tangvall³¹.

Utvikling

Søgne er den kommunen på Agder som sammen med Grimstad har høyest forventet befolkningsøkning. Økningen skyldes at kommunen er svært populær som bostedskommune med kort vei til sjø og friarealer, dessuten er boligene billigere enn i Kristiansand. Tangvall senter har fått til en bra kombinasjon av forretninger og ulike typer boliger som gjør området attraktivt.

Infrastruktur

Som nevnt går E39 gjennom kommunen og passerer like ved Tangvall senter som det naturlige knutepunktet i Søgne kommune.

Ringvirkninger

En IC – stasjon i Søgne ved Tangvall vil gi store ringvirkninger og er viktig med hensyn på pendling mot Kristiansand. Det blir sannsynligvis mer komplisert å kjøre med egen bil mot store byer som Kristiansand i fremtiden. Det vil derfor være viktig med IC – tog som bringer de arbeidsreisende direkte inn til sentrum.

³¹ <http://www.ssb.no/emner/00/01/20/stemmerettkomm/tab-2011-08-25-13.html>

En IC – stasjon på Tangvall vil forsterke den positive utviklingen som Søgne kommune har i dag, Det er imidlertid viktig at folk fra Søgne kommer til Kristiansand sentrum og ikke til en stasjon som ligger på Krossen eller Eg.

5.3 Mandal og Lindesnes regionen

IC-stasjon

I Mandal er det foreslått en IC-stasjon, som ligger på Imesletta like øst for sentrum og i nær tilknytning til E39. Det betyr at folk fra Mandal må reise til stasjonen med buss, bil, sykkel eller til fots.

Det har vært vurdert å legge en IC-stasjon på Vigeland. Reisetiden fra Vigeland til Mandal og/eller Lyngdal er på 10-15 minutter. Vi mener at befolkningen i denne regionen vil få tilfredsstillende tilbud gjennom disse stasjonene, og vi anbefaler ikke stasjonsplassering på Vigeland.



Figur 19 Mandal

Kundegrunnlaget

Lindesnesregionen har en befolkning på ca 24 500 innbyggere, som vil øke til ca 34 000 i 2040. Regionen består av de fem kommunene Mandal, Marnardal, Åseral, Audnedal og Lindesnes. Her er forskjellen mellom den minste og den største kommunen i regionen er stor.

Mandal har om lag 15 000 innbyggere mens Åseral har i overkant av 900 innbyggere. Mandal er regionens naturlige knutepunkt, hvor om lag 60 % av regionens innbyggere bor.

I Lindesnes kommune er ca 54 % av befolkningen bosatt i området rundt Vigeland³². Her er det bosatt ca 2000 mennesker. Ca 20 minutters kjøring sørvest fra E39 på Vigeland finner vi kommunens andre største tettsted, Spangereid, med rundt 900 innbyggere. Dette er en strekning hvor det pr i dag ikke er lagt opp til noen form for kollektivtrafikk.

³² <http://www.ssb.no/emner/00/01/20/stemmerettkomm/tab-2011-08-25-13.html>

På Spangereid finner vi Lindesnes største selskap, GE Healthcare. Selskapet har 350 ansatte og omsetter for flere milliarder årlig. 80 % av bedriftens ansatte er bosatt i kommunene Lindesnes og Mandal. Bedriften har en utfordring når de rekrutterer voksne etablerte mennesker som har en partner som også trenger et arbeid i nærheten. GE har sitt hovedkontor i Oslo og flere av deres forretningsreiser går derfor i denne retningen. Forøvrig går de fleste forretningsreisene til utlandet.

Utvikling

De siste ti årene har folketallet i region økt med 1500, og tendensen er stigende. Tilflytting fra utlandet har sikret den positive befolkningsutviklingen. De fleste innbyggerne i Lindesnesregionen lever trygge liv, men det fins levekårsutfordringer. Utdanningsnivået er lavt og relativt mange lever på trygd og stønad³³.

Næringsutviklingen viser en klar positiv tendens, blant annet ved mange nyetableringer.

Regionen er et felles bo - og arbeidsmarked. Om lag 1500 personer fra Lindesnesregionen arbeider i en av de andre fire kommunene. Mer enn ti prosent av arbeidsstyrken i Mandal pendler dessuten til Kristiansand³⁴.

Infrastruktur

E 39 går gjennom regionen og er den viktigste ferdselsåren. Det er gode busstilbud mellom Mandal og Kristiansand. Gjennom regionen, og ved andre viktige kollektivknutepunkter er det anlagt park & ride og bike & ride-anlegg. Regionen har også en positiv utnyttelse av dagens togtilbud, der alle tog stopper på stasjonene Marnardal og Audnedal. Også her er det gode parkeringsplasser, venterom og punktlig tilbringertjenester som gjør at persontrafikken øker jevnt³⁵.

Lindesnesregion har i 2009 utarbeidet en visjon for regionen. Det overordna målet er å bidra til at flere velger å leve og arbeide i regionen, og å utvikle livsmiljø, næringsliv og kulturliv.

Ringvirkninger

Lindesnesregionen framstår som en robust og attraktiv bo -, arbeids-, utdannings- og serviceregion. Regionens offensive satsing på en helhetlig strategi for kommunikasjon og infrastruktur har vært avgjørende for å få dette til³⁶. En IC – stasjon i Mandal vil forsterke denne tendensen og ha store ringvirkninger for regionen.

5.4 Lister regionen

Helt vest i Agder ligger Listerregionen med ca 35 500 innbyggere, som vil øke til ca 43 000 i 2040. Listersamarbeidet består av de seks kommunene Sirdal, Flekkefjord, Kvinesdal, Hægebostad, Farsund og Lyngdal. Størstedelen av befolkningen bor langs kysten, og det er her grunnlaget for kollektive transportløsninger er best³⁷.

³³ Regionplan Lindesnes 2009

³⁴ Regionplan Lindesnes 2009

³⁵ Regionplan Lindesnes 2009

³⁶ Regionplan Lindesnes 2009

³⁷ Regionplan Lindesnes 2009

Listerregionen har som målsetning at folketilveksten i Listerregion stabiliseres på et nivå på minst 350 personer pr år³⁸. Det vil si at Lister satser på en befolkningsvekst som er høyere enn SSBs prognoser. Listerregionen vil kunne nå denne målsetningen dersom det legges tilrett for ny sysselsetting og attraktive bosteder i kommunene.

MÅL:

Lister skal ha et næringsliv preget av optimisme, nyskaping og vekst, noe som gir grunnlag for økning i folketall og sysselsetting i området³⁹.

Kommunene lengst vest i Vest – Agder har på mange måter samme utfordringer som kommunene lengst øst i Aust – Agder. Spesielt merker vi oss lavt utdanningsnivå, lave levekår, fragmentert næringsliv, kollektivtransport og befolkningstetthet som svakheter.

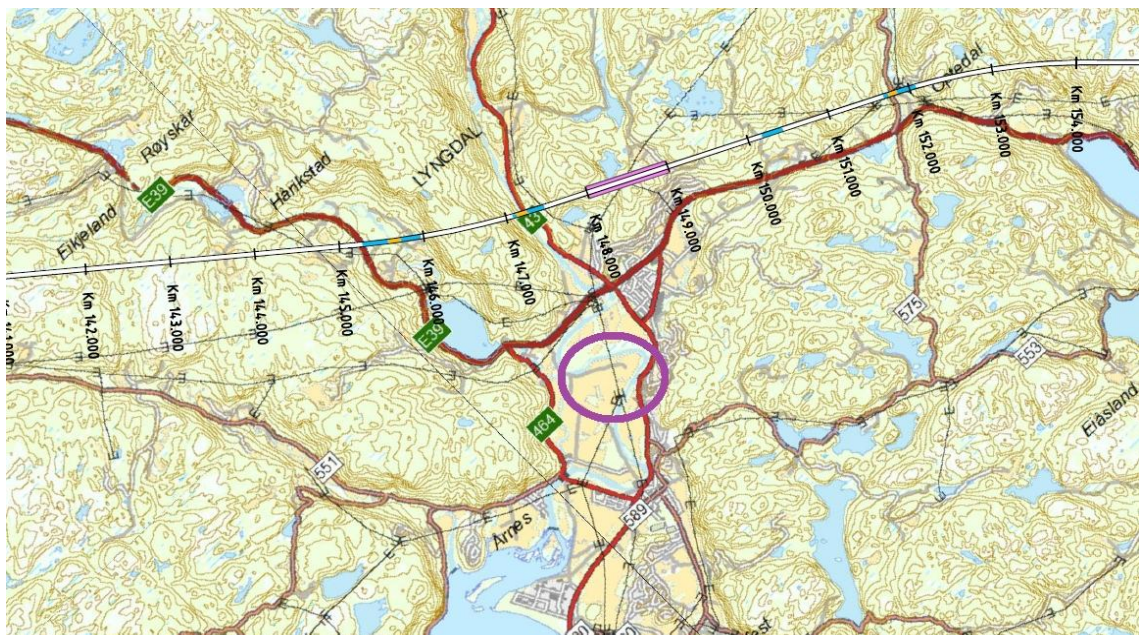
Tilgang på kompetent arbeidskraft og lekkasje av folk og arbeidsplasser til Stavanger og Kristiansand pekes på som trusler som er relevant å se på i forbindelse med utredningen. Et felles bo - og arbeidsmarked, kortere reisetider, industriutvikling og økt internasjonalt samarbeid nevnes som aktuelle muligheter. At Lister også nevner nærhet til to storbyregioner som en styrke er verdt å merke seg.

5.4.1 Lyngdal

IC-stasjon

Med utgangspunkt i Multiconsults traseforslag er Lyngdal foreslått som stoppested for en IC - bane. Stasjonen ligger i tunnel nord for dagens E39 og et stykke utenfor sentrum.

Dersom det er mulig å plassere stasjonen sentralt mellom de etablerte butikkssentrene i Lyngdal vil dette kunne føre til en enda sterkere vekst i Lister regionen.



Figur 20 Lyngdal

³⁸ Strategisk næringsplan, Listerregionen 2008

³⁹ Strategisk næringsplan, Listerregionen 2008

Kundegrunnlaget

Lyngdal vil på grunn av sin beliggenhet utvikle seg som et regionalt knutepunkt i Lister regionen.

De kommuner som naturlig sokner til Lyngdal er kommunene Farsund, Hægebostad og Kvinesdal. Til sammen bor det nær på 25 000 mennesker her. Størstedelen bor langs kysten.

Lyngdal har over lengre tid vært et senter for handel. Alleen på Romsletta er et handelstygdepunkt og her et omfattende planer for videre utvikling med inntil 100.000 m² handel over tid. Det gir mange arbeidsplasser og tilreisende. Lyngdal har i tillegg en del mellomstore industribedrifter som blant annet er lokalisert på Romsletta.

Farsund har større industrivirksomheten som ligger rundt Lundevågen sørsørvest for bysenteret. De viktigste industribedriftene er aluminiumsprodusenten Elkem Aluminium Lista og aluminiumsforedlingsbedriften Alcoa Automotive. Øvrig industri omfatter bl.a. mekanisk verksted, fiskeforedling og fiskeoppdrett (laks og ål) samt båtbygging.

Kvinesdal har i dag ca 5 800 innbyggere og har et variert næringsliv. Industrien er betydelig med primær jern- og metallindustri som viktigste bransje. Kommunens største bedrift er Eramet, tidligere Øye smelteverk, med vel halvparten av industriens sysselsatte. Viktige industrigrøner for øvrig er verkstedindustrien med 25 %, og næringsmiddelindustrien med 14 % av industriens sysselsatte.

Utvikling

Med en bedre IC-stasjon sentralt plassert i på Romsletta i Lyngdal, vil dette kunne løfte en region som har et stort potensiale for videre vekst og utvikling.

Infrastruktur

Listerpakka har bedret kommunikasjonen mellom Lyngdal, Farsund og Kvinesdal og gitt grunnlag for økt vekst og nyetableringer og gjort regionen mer konkurransedyktig enn tidligere.

Ringvirkninger

Lyngdal har de siste årene utviklet seg til et handelssentrum for Listerregionen. En IC stasjon sentralt plassert i Lyngdal vil ha store ringvirkninger og bringe regionen et langt skritt videre i å beholde og øke befolkningsveksten. Befolkningen har både Stavanger og Kristiansand som sine reisemål/byer og en IC-bane vil forsterke dette.

5.4.2 Flekkefjord

Med utgangspunkt i Multiconsults traseforslag er Flekkefjord foreslått som stoppested for en IC - bane. Stasjonen ligger i tunnel sør for og et stykke utenfor sentrum.

IC-stasjon



Figur 21 Flekkefjord

Kundegrunnlaget

I Flekkefjord og Sirdal bor det til sammen ca 10 800 innbyggere. Av disse bor ca 7000 sentrumsnært.⁴⁰

Flekkefjord er et tyngdepunkt i regionen med viktige samfunnsinstitusjoner som sykehus og Lister videregående skole. Kommunen har internasjonal havn med ukentlige anløp og næringsliv med ventilasjonsprodusenten Aeron, kjelefabrikken Parat, boreteknologifirmaet AMV og skipsverftet Simek som store aktører. Næringslivet består av mekanisk industri, fiskeoppdrett, garveri og er service- og handelssenter for stort omland.

Kommunen er Vest- Agders knutepunkt til Rogaland. De kommuner som naturlig sokner til Flekkefjord er Kvinesdal, Sirdal og Lund (Moi/ Hovsherad). Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på ca 20 000.

Utvikling

En IC stasjon i Flekkefjord vil være positivt fordi man innen kort reisetid vil nå store arbeidsplasser i Stavanger og Kristiansand

Infrastruktur

Stasjonen har ikke en optimal plassering. Den bør ligge nærmere byen og i trafikknutepunktet med E39.

Ringvirkninger

Stasjonen vil ligge i eksisterende og fremtidig utbyggingsområde, det er allerede regulert inn flere hundre nye boenheter i umiddelbar nærhet, og det planlegges utbygginger også øst for planlagte stasjon. Næringsutvikling i byen vil strekke seg mot dette området. Planlagt stasjon vil ligge i avstand 1,5 – 2 km fra den gamle bykjernen.

⁴⁰ <http://www.ssb.no/emner/00/01/20/stemmerettkomm/tab-2011-08-25-13.html>

Rambøll mener at den forslåtte trasé og stasjonsplassering ligger for langt unna sentrum og dagens E39 til å kunne gi maksimal effekt for Flekkefjord med nabokommuner. Som et gjennomgående trekk har vi pekt på at den nye banen i størst mulig grad må fange opp de store trafikkstrømmene i en region. I Flekkefjord går disse inn og ut av sentrum mot E39 og langs E39.

En stasjon i Flekkefjord vil gi store ringvirkninger og være en styrke for byen, men ikke bety så mye for omkringliggende kommuner og regionen som en stasjon i Lyngdal. E39 mellom Flekkefjord og Lyngdal har god standard med relativt kort reisetid.

5.5 Dalaneregionen

Dalane regionen, sør i Rogaland, har en befolkning på ca 23 000 innbyggere, som vil øke til ca 28 000 i 2040. Regionen omfatter kommunene Bjerkreim, Eigersund, Lund og Sokndal. Eigersund er regionsenter og hadde 1. januar 2011 i overkant av 14 000 innbyggere. Området rundt er i vekst.

I strategisk næringsplan for Dalane står det:

- Dalane skal være en attraktiv region med en netto befolkningsvekst over landsgjennomsnittet.
- I Dalane skal antallet nystartede bedrifter være 10 % høyere enn det antall som legges ned.
- Dalanes utdanningsnivå skal opp til gjennomsnittet i Rogaland.
- Dalane skal ha en infrastruktur som vil være et fortrinn når bedrifter og familier skal vurdere hvor de vil etablere seg.

5.5.1 Hauge i Dalane

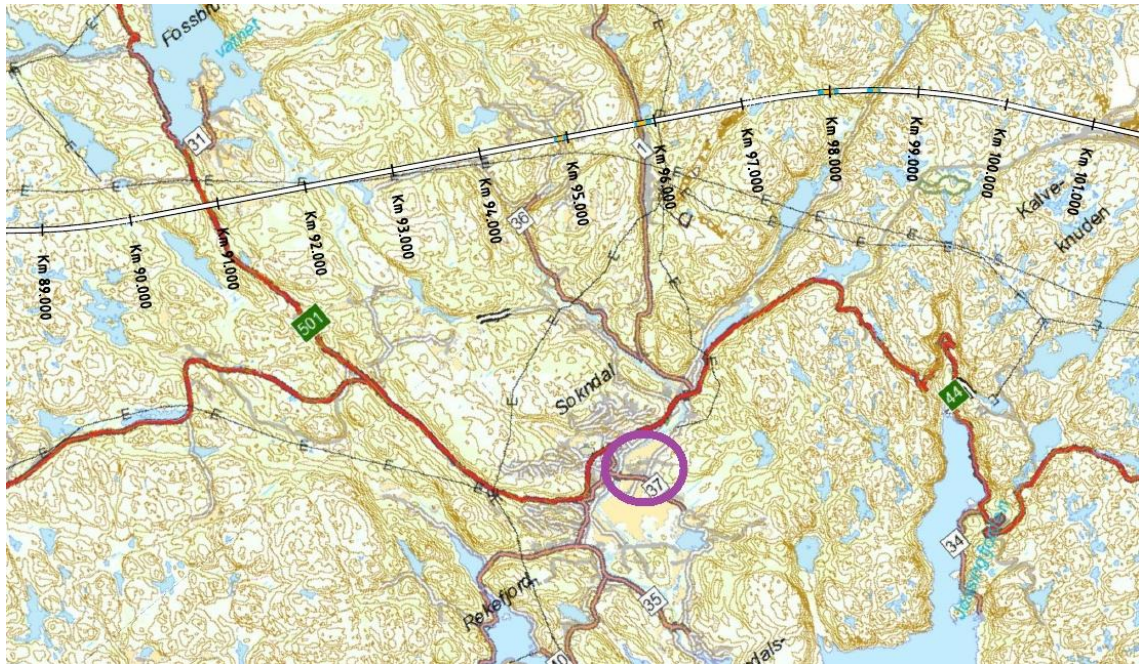
Den foreslåtte HHB/IC linjen til Multiconsult åpner ikke for et IC-stopp i nærheten av Hauge i Dalane. Vi velger likevel å omtale et eventuelt IC-stoppested i Hauge som et mulig alternativ. Dette fordi Hauge kan bli et attraktivt bosted for personer med arbeidssted i Stavanger/Sandnes.

IC-stoppested

Kundegrunnlaget

Hauge i Dalane er administrasjonssenteret i Sokndal kommune. Kommunen har 2182 innbyggere.

7km i retning Øst for Hauge sentrum finner vi selskapet Titania AS. Titania er en norsk bergverksbedrift med en årlig omsetning på rundt 600 mill. Selskapet har gruver og oppredningsverk på Tellnes i Sokndal kommune. I følge Titania kommer de fleste av de 260 ansatte i bedriften fra Sokndal kommune. Noen svært få pendler fra området mellom Eigersund og Flekkefjord. Veien mellom Hauge og Flekkefjord er farefull og svært uegnet for pendling.



Figur 22 Hauge i Dalane

De fleste av Titanias forretningsreiser går til Oslo. Dagens reise foregår med bil til Sola flyplass utenfor Stavanger, videre med fly til Gardermoen, også med flytog til Oslo sentrum. Normalt regner de minimum 5t i reisetid. Titania regner med at de har ca 150 turer tur-retur Oslo i året. Ytterligere reisevirksomhet finner vi blant leverandører og andre kontakter som besøker Titania. Disse er hovedsakelig etablert i Oslo og det antas at de har langt flere enn 150 besøkende pr år.

Titania forventer fortsatt høy aktivitet for årene fremover. Pr i dag har selskapet en utfordring når det kommer til rekruttering av høyt utdannede mennesker. Dette pga sin mindre sentrale beliggenhet.

Utvikling

En IC-stasjon i Hauge i Dalane vil gi tettstedet videreutviklingsmuligheter som administrasjonssenter for kommunen og som boligområde. I tillegg vil det være positivt for hjørnesteinsbedriften Titania som får bedre muligheter til å sikre kompetent arbeidskraft.

Infrastruktur

Hauge ligger i dag usentralt plassert i forholdt til veinettet. I kjøreavstand er det henholdsvis 45 min til Flekkefjord og 25 min til Egersund.

Ringvirkninger

Den forslåtte traseen går langt unna tettstedet Hauge i Dalane. En stasjonsplassering ved tettstedet vil gi store ringvirkninger for kommunen. På grunn av kommunens størrelse, og dermed kundegrunnlaget, anbefaler vi imidlertid at det ikke etableres en IC-stasjon her.

5.5.2 Egersund

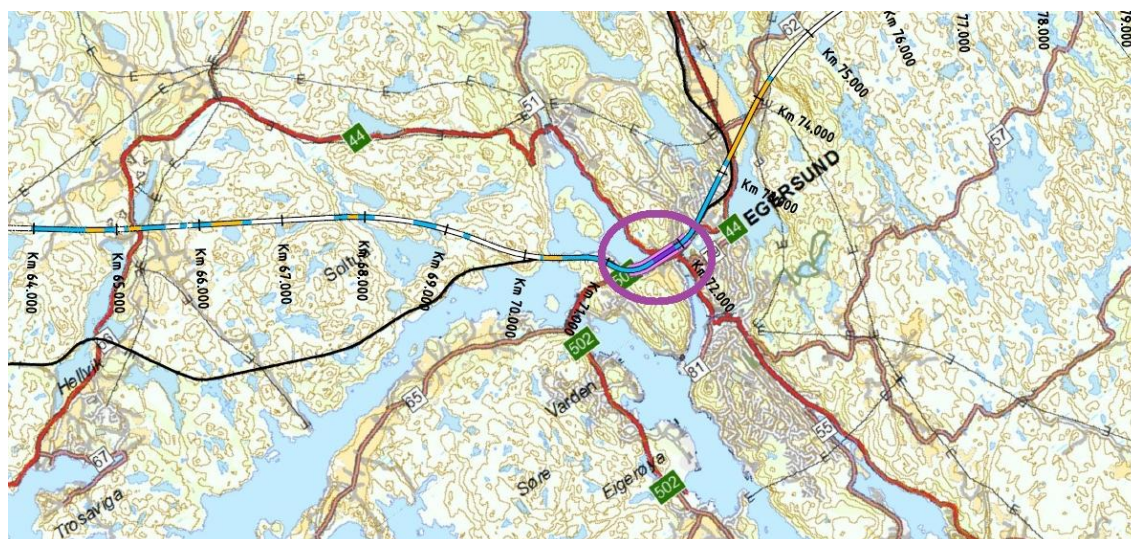
For en HHB vil Egersund være et naturlig knutepunkt i denne regionen og det har også Multiconsult foreslått i sin utredning. I tillegg kommer at det allerede er startet opp bygging av en IC-bane fra Stavanger til Egersund.

Høyhastighets-stasjon

Kundegrunnlaget

Egersund har i overkant av 10 000 innbyggere og er å anse som et viktig trafikknutepunkt.

I Egersund finner vi selskapet Aker Egersund med ca 750 ansatte (inkl innleide). Aktiviteten i selskapet er stor, men også varierende. Noe som gjør at bedriften regner med å ha 2000 ansatte i drift i 2013. De fleste av de 550 fast ansatte i bedriften kommer fra Egersund, men selskapet har stor reisevirksomhet ettersom de samarbeider med mange underleverandører og innleid personell fra hele landet. En stor andel av disse kommer fra Sørlandet og Østlandet, det vil si fra strekningen Vestfold – Vest-Agder. I tillegg har de en del utenlandsk arbeidskraft som hovedsakelig kommer fra Polen og Baltikum.



Figur 23 Egersund

Aker Egersund er involvert i store prosjekter som går over mange år. I startfasen av prosjektene pendler 20-30 ingeniører ukentlig til Oslo. Ut over ingeniørenes aktiviteter med samarbeidsprosjekter i Oslo har bedriften også andre forretningsreiser til hovedstaden. Bedriften anslår at ca 100 av deres ansatte jevnlig pendler mellom Egersund og Oslo. Også mot Stavanger har bedriften en rekke underleverandører og kontakter. Flere av bedriftens dagpendlere kommer fra Stavanger.

Utvikling

Ser man på aktiviteten til Aker Egersund vil en høyhastighetsbane kunne knytte leverandører og andre samarbeidspartnere i Stavanger tettere sammen og øke samarbeidet. Et

høyhastighetstilbud mellom Egersund og Oslo vil i følge bedriftens egne antagelser, erstatte fly. For dagpendlere fra Stavanger vil en høyhastighetsbane kunne være et alternativ. Dvs. at man vil være avhengig av en form for shuttletrafikk fra Egersund stasjon til Akers lokaler.

En HH-stasjon i Egersund vil utvilsomt føre til at byen vil fortsette en positiv vekst både med hensyn til antall innbyggere og arbeidsplasser.

Infrastruktur

I Egersund møtes flere viktige riksveier. Fv44 Stavanger – Flekkefjord og Fv42 Arendal – Egersund samt Rv502 til Eigerøya. E39 passerer Eigersund 10 km nordvest for kommunesentret. Sørlandsbanen går pr i dag gjennom kommunen, og man har lokaltog til og fra Egersund. Egersund stasjon ligger like nord for bysentret. Videre har Egersund anløp av kysttruteskip og ferjesamband til Danmark.

Ringvirkninger

Hjørnesteinsbedrifter vil få økt tilgang til kompetent arbeidskraft i tillegg til at Egersund vil bli et enda mer populært boområde. Ringvirkningene blir store.

6. FORVENTET UTVIKLING – EFFEKTER AV HHB/IC

6.1 En byregion – med byer som perler på en snor

Strekningen mellom Brokelandsheia og Egersund er kjennetegnet ved at byer og tettsteder ligger jevnt fordelt og med korte avstander langs hele kysten. Populært sagt ligger de som "perler på en snor".



Figur 24 Byene ligger som perler på en snor langs kysten

En kystnær HH/IC-bane vil bidra til at regionene i større grad smelter sammen og forstørres som følge av en vesentlig kortere reisetid.

Innenfor 1 time vil man kunne reise fra Kristiansand til Stavanger eller Skien. Tilsvarende vil man fra Arendal reise på 1 time til Tønsberg. Ut fra dette kan en utlede en regionforstørring som innebærer at næringslivet kan hente kompetansearbeidskraft fra andre landsdeler enn Sørlandet. Det vil gi en styrket konkurranseevne, og det vil også gi langt bedre kommunikasjonsmulighet mellom kompetansemiljøer som ikke er samlokalisert i dag, jfr. offshoremiljøene i Kristiansand, Lister-regionen, Arendal og Vestfold.

Kort sagt – hele Sørlandet vil bli knyttet sammen på en helt ny måte.

Vegutbygging knytter også byer og tettsteder sammen, gir økt tilgjengelighet og utvikling. Utbyggingen gir regionale effekter som til dels har de samme ringvirkninger man oppnår ved etablering av en kystnær høyhastighetsbane. En bane med hastigheter på 250 km/t vil kunne gi geografiske ringvirkninger for person og pendlertrafikk som går lengre enn nye motorveger.

På strekningen mellom Brokelandsheia og Egersund antar vi at byene er av så ulike karakter, at man ikke vil få økt konkurranse mellom dem, men at de i større grad vil kunne opptre som en stor byregion med de "storbyfordelene" som det medfører. Samtidig har man mulighet til å ta vare på de kvalitetene det gir å være bosatt i de mindre sørlandsbyene.

6.2 Markedspotensial

Som vi har beskrevet innledningsvis har vi tatt visse forutsetninger i form av å beregne antall reisende på strekningen som i fremtiden vil benytte et HHB / IC.

HHB

Som bakgrunn for våre anslag under har vi forutsatt at 90 % av reisende med buss i fremtiden vil benytte HHB mot Oslo og Stavanger. Videre har vi sagt at 80 % av dagens flypassasjerer mot Oslo vil benytte HHB, mens 90 % av dagens flypassasjerer mot Stavanger vil benytte HHB.

Med utgangspunkt i våre fremskrivninger og nevnte forutsetninger, antar vi at markedspotensialet kan ligge på:

HHB Kristiansand/Arendal – Oslo	2,87 mill passasjerer årlig
HHB Kristiansand – Stavanger/Egersund	1,67 mill passasjerer årlig
Totalt	4,54 mill passasjerer årlig.

IC-bane (lokaltrafikk)

Regionalt har vi forutsatt at 50 % av de reisende som i dag bruker buss, vil benytte en IC-bane, mens 20 % av de som i dag bruker bil vil bruke IC-banen. Av IC-trafikk på strekningen Brokelandsheia – Egersund vil man kunne plukke opp:

Totalt	4,94 mill passasjerer årlig.
---------------	-------------------------------------

Beregningene ligger som vedlegg 2.1 - 2.2 til rapporten.

6.3 Et felles bo - og arbeidsmarked

Regionplanene langs strekningen Brokelandsheia - Egersund, har som mål økt befolkningsvekst, næringsutvikling og bedret infrastruktur. En HH/IC-bane vil være med på å gjøre strekningen om til et felles bo - og arbeidsmarked, noe som igjen vil kunne hjelpe regionene å nå deres mål.

Nedkorting av reisetid innebærer at befolkningen får større muligheter til å velge både bosted og arbeidssted.

Et godt samferdselstilbud har betydning for utvikling av tettsteder fordi god tilgjengelighet og høy mobilitet er attraktivt for valg av bosted/arbeidssted. Den aktuelle togstrekningen mellom Brokelandsheia og Egersund vil i stor grad følge E18/E39. Ettersom reisetidene vil bli kortere, vil den virkningen vi har sett gjennom bedre veger forsterkes ved en utbygging av en HH/IC-bane. E18 fra Grimstad til Kristiansand har medført at befolkningsveksten i Grimstad er betydelig høyere enn i regionen for øvrig. Boligprisene er fortsatt lavere enn i Kristiansand og man bor kystnært med god tilgang til natur og friluftsliv. Samtidig er arbeidsreisen til Kristiansand kun 25-30 minutter mot tidligere 45 minutter. Disse samme virkningene kan en se i Arendal som også har attraktive kystnære bomiljøer med vesentlig lavere boligpriser enn Kristiansand.

Stadig økt velstand og økt utdannelsesnivå i samfunnet gir større mobilitet, økte muligheter og større bevissthet for valg av bosted. Fjernkulturelle innvandrere ønsker å bo i storbyer. Ungdommer flytter til storbyene for utdanning, bor i byen i en sen ungdomsfase og flytter ut i pendlingsområdet ti år senere på jakt etter det gode bosted. Det gode bostedet karakteriseres først og fremst ved en akseptabel arbeidsreise ⁴¹. På Østlandsområdet, der togtransport allerede er godt etablert, legger både bedrifter og husholdninger vekt på god tilgang til skinnegående kollektivtransport når de treffer sine valg med hensyn til lokalisering og bosted. Som eksempel kan nevnes stasjonsbyene Ski, Ås og Vestby, som alle har betydelig befolknings- og næringsvekst.

Vi kan forvente at den samme utviklingen rundt stasjonsbyer vil kunne skje på Sørlandet. Jo flere relevante arbeidsplasser du kan nå fra ditt bosted, desto mer attraktivt er det ⁴².

Tabellen nedenfor viser nye kjøretider mellom utvalgte stasjoner for ulike hastigheter. ⁴³

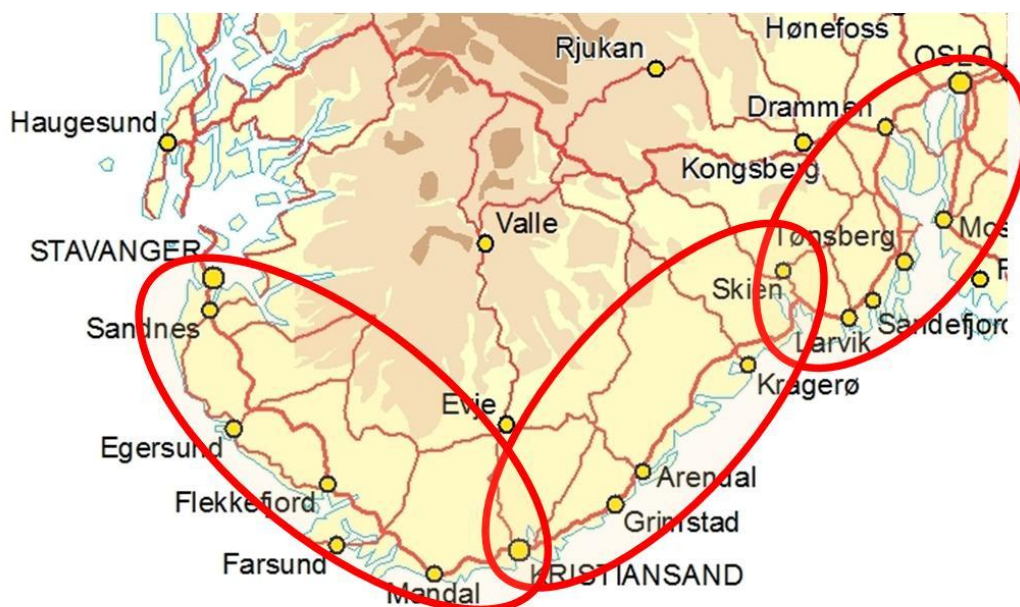
Strekning	IC-hastighet (200 km/t)	IC/Høyhastighet (250/330 km/t)	Høyhastighet (330 km/t)
Oslo - Porsgrunn	1:25	1:14	1:00
Oslo – Arendal	2:01	1:42	1:29
Oslo – Kristiansand	2:30	2:03	1:48
Oslo - Egersund	3:29	2:39	2:29
Oslo - Stavanger	4:07	3:06	2:53

⁴¹ Infrastruktur og boligutvikling som motor for regional vekst, Agenda Kaupang, 2010

⁴² Insentivordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk, Brendemoen - Samferdselsdepartementet, 2003

⁴³ Kilde: Jernbaneforum Sør

Med den nye HHB/IC-banen kan vi innen 1 time reise fra Kristiansand til Stavanger eller Porsgrunn – Skien. Dette åpner for helt nye perspektiver når det gjelder bo - og arbeidsmarked. Landsdelen vil lettere kunne tiltrekke seg høykvalifisert arbeidskraft fordi man innen akseptabel reisetid har et utall av arbeidsplasser å velge mellom.



Figur 25 Illustrerer avstander innenfor en reisetid på ca. 1 time fra Kristiansand mot Stavanger og mot Grenlandsområdet (og 1 time sørover fra Oslo)

De bedriftene som Rambøll har intervjuet sier hovedsakelig at en IC vil være svært positivt for rekrutteringsprosesser og mulighetene for å øke kompetansenivået i sin bedrift. Noen av bedriftene har store utfordringer med hensyn til tilgang på kompetansearbeidskraft. En kystnær HH-bane vil gjøre at konkurransenivået på arbeidskraft mellom bedriftene øker, noe som anses som positivt.

Landets største eksportør innen oljerelaterte tjenester

- Node nettverket består av 6 000 ansatte og omsetter for til sammen over 40 MRD NOK
- Eyde nettverket består av 3 000 ansatte og omsetter for til sammen over 10 MRD NOK

Innspill fra bedriftene:

Effekten av en HHB:

- Positivt for rekrutteringsprosesser og kompetansenivået
- Positivt for kontakten med samarbeidspartnere.
- I sammenheng med forretningsreiser til Oslo og Stavanger vil HHB foretrekkes fremfor fly
- Dagpendling avhenger av stasjonsplassering

Sørlandet sykehus er et eksempel på en stor og kompetansekrevede arbeidsplass i regionen. De opplever det som utfordrende å skaffe god kompetanse innenfor ulike yrkesgrupper som spesialsykepleiere, legespesialister og teknisk personell. For sykehuset vil et HHB/IC-tilbud gjøre

at de ansatte med spesialkompetanse blir mer mobile. Det vil si at man i større grad kan jobbe flere steder. Et HHB-stopp på Eg og Stoa i Arendal ses på som svært positivt for sykehuset i forhold til de geografiske plasseringene de har i dag.

6.4 Elektroniske arbeidsreiser

Togstasjoner er i dag mer tilgjengelig for publikum enn flyplasser. Potensialet er derfor stort for økning av togreiser dersom reisetiden reduseres. Forretningsreiser domineres i dag av flytransport. Fritidsreiser er mer jevnt spredt mellom bil, fly og tog. Ved fri vekst vil vi fremdeles bruke flytransport i like stor grad om 50 år som i dag⁴⁴. En potensiell HHB i Norge må knyttes mot forretningsreisende som i dag bruker fly.

Det antas at reisevilligheten i Oslo-området ligger høyere enn i resten av landet. Ser man på de største byene langs strekningen Brokelandsheia – Egersund, vil man ved hjelp av en HHB kunne forflytte seg svært langt i begge retninger innen ca 1 time. Innen enkelte bransjer vil man i tillegg kunne tenke seg at 1t om bord i et høyhastighetstog vil kunne anses som en del av selve arbeidshverdagen. På den måten vil man spare ytterligere tid. Dette gir området mulighet til å opptre som et felles bo - og arbeidsmarked.

Også forretningsreisende vil nyte godt av et HHB/IC tilbud. Ved bruk av bil eller fly har man mindre eller ingen grad av mulighet til å arbeide underveis. På en HHB/IC vil man kunne sette seg rett ned med en laptop og arbeide helt til toget er fremme. "Elektroniske arbeidsreiser/forretningsreiser" vil dermed gjøre bedriftene mer effektive og lønnsomme.

De bedriftene som Rambøll har intervjuet anser en fremtidig IC og HHB som positivt for kontakten med sine samarbeidspartnere. I sammenheng med forretningsreiser til Oslo og Stavanger vil en HHB foretrekkes fremfor fly. Når det gjelder dagpendling vil det være helt avhengig av rett plassering kollektivknutepunkt og stasjoner.

6.5 Jevnere befolkningsutvikling

Effekten på befolkningsutviklingen som et resultat av økt kollektivtilbud og bedret infrastruktur har vi gode eksempler fra på Østlandet. I Oslo-området har pendlingsområdet med en times reise økt vesentlig fra år 1990 til år 2010. Resultatene av dette ser man på befolkningsveksten. Totalt var befolkningsøkningen på Østlandet på 10 % fra år 2000 til år 2010. Landsgjennomsnittet var på 9 %. Kommunene øst for Oslo opplevde den største prosentvise befolkningsveksten med mellom 11 % - 28 % i denne perioden. Drammen (retning Holmestrand) hadde også en god befolkningsvekst på 12 %. Det vil si at de stedene som ligger innenfor en pendlerradius på en time fra Oslo har hatt høyere befolkningsvekst enn landsgjennomsnittet.

Høyest vekst har vi altså hatt i de områdene der vi har sett en positiv utvikling i infrastruktur i form av redusert reisetid. Eksempelvis har Hamar, som ligger like utenfor en times reisetid fra Oslo, bare hatt en vekst på 4 % i samme periode.

⁴⁴ Atkins

Sørlandet hadde i tilsvarende periode en befolkningsvekst på 8 %, noe som er under landsgjennomsnittet.

I Lillesand og Grimstad har befolkningsveksten vært høyere enn normalt i 2010. Dette har en sammenheng med åpning av ny E18 mellom Kristiansand og Grimstad i 2009. Det er gjort undersøkelser som viser at også daglig pendling mellom Kristiansand og byene i øst har økt det siste året. Det vil si at tilbudet om en akseptabel arbeidsreise har ført til at flere av Kristiansands tidligere innbyggere har flyttet til Lillesand og Grimstad.

Dette er en effekt som vil forsterke seg gjennom et IC tilbud. Resultatet vil kunne bidra til spredt bosetting og man har mulighet til å spre befolkningsveksten langs hele kysten. Dette vil være til stor fordel for alle kommunene langs strekningen, spesielt regionene med lavere vekst for eksempel i Østre Agder og vestre deler av Vest-Agder, det vil si deler av Lindesnes, Listerregionen og Dalane.

6.6 Knutepunktenes plassering

Prosjektets suksessfaktor er avhengig av at man treffer riktig med stasjonsplasseringene i de ulike byer og tettsteder. Dersom stoppestedene lokaliseres utenfor tettstedene, er det avgjørende at en treffer kollektivknutepunkt og kollektivakser. Det kan gi negative virkninger for enkelte bysentra dersom aksene til en HH/IC-stasjon blir for lang og ikke inngår som en del av en planlagt byutvikling. Et konkret eksempel er Kristiansand der den eksisterende grunnlinjen for bussmetro mellom Vågsbygd og Rona gjennom Kvadraturen vil ligge ugunstig i forhold til forslag til stasjonsplassering for HH/IC-bane. Mulighetene for en indre bussmetroring der Lund, Gimlemoen og Eg inngår, kan bedre på dette.

Dersom et IC tilbud skal benyttes av flest mulig, er det viktig at den enkelte passasjer sparer tid og/eller kostnader. Effektiviteten vil vurderes ut i fra antall bytter, kort ventetid, punktlighet, hyppige avganger, kort overgang mellom transportmidlene og god komfort på både tog og stasjon. I tillegg vil kostnadene ved å bruke kollektivtrafikken kontra personbil spille en rolle.

Stedene som ligger i en akseptabel avstand fra et knutepunkt eller stoppested langs en HHB/IC vil sannsynligvis oppleve økt befolkningsvekst over tid. Videre vil befolkningsveksten føre til både økt handel og økt tetthet av kompetanse blant befolkningen, som igjen fører til økt næringsutvikling. Det vil dermed være vesentlig at de aktuelle stoppestedenes beliggenhet også har geografiske muligheter for fremtidig vekst.

En del av erfaringsgrunnlaget rundt folks reisevaner er hentet fra Østlandsområdet og andre steder i Europa der kulturen for å bruke jernbane som fremkomstmiddel er annerledes enn i Agder og Dalaneregion. Man må derfor ta høyde for at det vil ta tid å skape de samme holdningene for bruk av banen i et nytt område. Dette vil også ha en sammenheng med utbyggingsmulighetene rundt kollektivknutepunktene. Når disse er etablert vil attraktiviteten på banen øke.

6.7 Turisme og fritidsreiser

85 % av turistene på Sørlandet er norske. De fleste av disse kommer fra Oslo og Stavanger. En HHB/IC-bane vil gjøre tilgjengeligheten til Sørlandet enda større enn den er i dag. Tilgjengelighet er alfa og omega når det gjelder turisme og en HHB/IC vil dermed være svært positivt for reiselivet.

Stasjonsplassering er mindre viktig for turistene og kan i større grad løses med tilbringertjenester enn hva man kan i forhold til daglig pendling.

HH/IC-bane er også relevant for lengre fritidsreiser, spesielt hvis det er mulig å komme frem og tilbake på en dag, og man dermed slipper dyre hotellovernattinger. For fremtiden ser det ut til å bli større økning på antall fritidsreiser enn forretningsreiser. Økt inntekt i befolkningen generelt gir en økning i antall fritidsreiser. Prognosene sier at fritidsreiser vil fortsette å dominere klassiske togreiser, fra 79 % til 83 % frem mot 2060⁴⁵. Samme prognose sier at antallet forretningsreiser vil falle fra 61 til 56 % frem mot 2060. En fremtidig HH/IC-bane må altså ta forretningsreiser fra flymarkedet og fritidsreiser fra fly og bil⁴⁶.

Dyreparken sin høysesong i juli og besøkstallene for denne perioden alene er på 380 000 gjester. Besøkende fra Agderfylkene er i denne perioden nede på 18 %, det vil si at det kommer ca 310 000 gjester fra andre kanter av landet for å besøke parken. Ser man på de mulighetene tilreisende har, er det stor sannsynlighet for at de fleste reiser til Kristiansand via Oslo eller Stavanger, enten med bil eller fly. Potensialet for å få med noen av de besøkende på en fremtidig HHB er dermed stor. Dersom reisetidene reduseres ved hjelp av en HHB, betyr det at en familie fra f.eks. Porsgrunn kan reise med HHB lørdag morgen for å besøke Dyreparken, for så å gå på toget hjem igjen om kvelden. Dagsturmarkedet i lavsesongen har dermed økt fra bare å motta besøkende fra Agderfylkene til også å kunne motta besøkende fra Rogaland og Telemark. Agderfylkene har en befolkning på til sammen 278 000 personer som bidrar til ca 380 000 gjester i løpet av lavsesongen. Det er ikke mulig å sette noe tall på hvor mye besøkstallene vil øke ved etablering av en HHB og det er viktig å ta i betraktning at det fremdeles vil være flest besøkende fra nærområdet i parken i lavsesongen. Det ligger likevel et stort potensial på tilreisende i forhold til at folketallet for Telemark som er på 168 000 innbyggere og Rogaland på 428 000 innbyggere.

6.8 Miljø

Banen vil redusere kø og fremkommelighetsproblemer og gi mindre utslipp fra veitrafikk. Reisetiden vil reduseres og man får færre trafikkulykker. Tidligere undersøkelser kan tyde på at samtlige stoppesteder vil ha en positiv effekt som følge av en slik etablering. Alle byene vil bli mer tilgjengelige for reisende.

⁴⁵ Atkins

⁴⁶ Atkins

6.9 Andre effekter

Vi har i utredningene ovenfor belyst viktigheten av korrekt stasjonsplassering. Gitt at man har en optimal stasjonsplassering, er det likevel viktig at HH/IC-banen er konkurransedyktig på priser og tilgjengelighet for både bil, syklist, gående og koblingen mot øvrig kollektivtrafikk.

6.10 Eksisterende jernbane

En vurdering av konsekvensene for eksisterende jernbane ligger ikke som en del av Rambølls oppdrag. Vi velger likevel å kommentere dette kort.

Dagens bane stopper pr i dag på Gjerstad - Vegårshei - Nelaug - Vennesla og Kristiansand. Videre vestover stopper den på Nodeland – Breland – Marnardal – Audnedal – Snartemo – Storekvina – Gyland – Sira – Moi – Egersund.

For kommunene på innlandet er kanskje dagens jernbane deres konkurransefortrinn i kampen om beboere og arbeidskraft. Marnardal stasjon har årlig 22 000 passasjerer, mens Audnedal stasjon har årlig ca 17 000 passasjerer. De fleste av disse reisene er relatert pendling til Kristiansand. Morgentoget i østlig retning mot Kristiansand skal normal ha om bord ca 70-100 personer. Pendlerforeningen antar at ca 2-4 % går av på Nodeland⁴⁷. Dersom den gamle banen legges ned som en konsekvens av en kystnær høyhastighetsbane, vil dette kunne få konsekvenser i form av både bosetting og næringsutvikling for de indre bygdene. Pendlerforeningen mener at deres medlemmer ikke er villig til å kjøre samme distanse med bil som de i dag reiser med tog. Et busstilbud vil heller ikke kunne sammenlignes med dagens togtilbud.

Ser man situasjonen i et lengre og større perspektiv, tror Rambøll dette vil være kortsiktige lokale ringvirkninger. På sikt vil også de indre bygdene oppleve vekst som følge av positiv vekst langs kysten. Dette fordi de kan tilby en bedre boligkvalitet i form av større tomter, vakre omgivelser og lavere boligpriser. Dette avhenger igjen av et godt veinettverk og at HH/IC-stasjonene langs kysten også ligger godt tilgjengelig for biltrafikken fra dalførene. Videre vil innlandet kunne oppleve at en positiv utvikling langs kysten fører til økt hytteutbygging i innlandet. Dette kan man i dag se gode eksempler på i Bykle kommune i Aust-Agder.

⁴⁷ Vest Agder Pendlerforening



Figur 26 Innlandskommuner vil oppleve vekst i fritidsbebyggelse

Innlandskommunene vil også oppleve at reisetiden mot Oslo og Stavanger vil bli kortere ved bruk av HHB/IC. En reise fra for eksempel Audnedal til Oslo vil kunne ta ca 3t 15min med bil til Kristiansand (50 min⁴⁸), parkering og tog derfra til Oslo⁴⁹. Med dagens bane bruker man 5t 15min. Dermed vil også innlandskommunene oppnå en positiv effekt når det gjelder de lengre reisene.

Dersom den eksisterende banen beholdes til godstrafikk, vil man også ha muligheter for å bruke deler av denne til persontransport på de strekningene der trafikken er høyest. For eksempel et pendlertog mellom Vennesla – Kristiansand og Audnedal – Marnardal – Kristiansand. Dette vil eventuelt gi disse kommunene enda bedre tilgang til en HH/IC-bane.

I vårt tilfelle mener vi at man må se hele landsdelen under ett. Dersom en HH/IC-bane vil bidra til vekst og positiv utvikling, vil dette være for hele regionen, men på bekostning av landsdeler som ikke har tilsvarende tilbud. Det vil si at positiv vekst som følge av et HH/IC-tilbud i for eksempel Arendal også vil ha positive ringvirkninger for omlandet.

Totalt sett vil imidlertid landsdelen vil nyte godt av et høyhastighetstilbud, da dette vil knytte hele landsdelen tettere sammen. Dermed vil også de indre bygdene oppleve vekst i denne forbindelse.

⁴⁸ Kjørerute – www.gulesider.no

⁴⁹ Reisetider Sørvestbanen – Jernbaneforum Sør – oktober 2011

7. ANBEFALING

Vi har gjennom utredningen påvist at de største regionale virkninger oppnås med rett stasjonsplassering og gode funksjonelle stasjonsområder, tett på trafikkstrømmene. Vi mener at utredningen til Multiconsult treffer våre byer og tettsteder godt, bortsett fra i Kristiansand og i Lyngdal.

Når det gjelder Kristiansand, har vi påvist store pendlerstrømmer som går inn i byen om morgenen og ut om kvelden. Dersom man klarer å fange opp deler av denne trafikkmengden med en ny HH / IC-bane, vil man øke antall reisende betydelig. Vi er oppmerksomme på at det kan være en utfordring å legge en ny stasjon sentralt i Kvadraturen, men effekten av å treffe godt er så stor at denne lokaliseringen bør utredes. I Sørlandsparken er det i dag nær 10 millioner besøkende og 5000 arbeidsplasser. Det vil være naturlig med en stasjon langs en HH/IC-bane, og denne lokaliseringen bør derfor også utredes.

Når det gjelder stasjonsplassering i Listerregionen, som totalt omfatter 36 000 innbyggere, mener vi at Lyngdal ligger sentralt til og vil kunne utvikles videre som et trafikknutepunkt. Ny stasjon og trasé bør imidlertid ligge mer sentralt enn det som er foreslått.

Målet er ikke flest mulig stasjoner på en kystnær HH/IC bane, men stasjoner integrert i sentrale kollektivknutepunkt som fanger opp kunder og som er funksjonelle. En stasjon er plasskrevende og kostbar å etablere. Vi anbefaler derfor å velge bort noen stasjoner, selv om dette kan medføre en reisetid på 10-15 minutter med buss eller bil for å nå nærmeste stasjon.

Som HH-/IC-stasjoner	vil vi foreslå at Arendal, Kristiansand og Egersund velges.
Som IC-stasjoner	vil vi foreslå Brokelandsheia, Grimstad, Lillesand, Søgne, Mandal, Lyngdal, og Flekkefjord

KILDER

- SSB
- Infrastruktur og boligutvikling som motor for regional vekst, Erik Holmelin – Agenda Kaupang AS, Norsk Forum 2010.
- Senterstruktur og servicenæringens lokaliseringsmønster, Øystein Engebretsen - TØI, 2001
- Jernbaneverket Norwegian High speed Railway, Atkins, 04.03.2011
- Incentivordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk, Brendemoen - Samferdselsdepartementet, 2003
- Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn 2011 – 2022 – høringsforslag.
- Pendling på Agder 2010 – Kristiansand kommune/Knutepunkt sørlandet, Per K. Uberg.
- Europabanan gjennom Värnamo, Atkins, 2010
- Infrastruktur og boligutvikling som motor for regional vekst, Agenda Kaupang, 2010
- Regionplan Lindesnes 2009.
- Regionplan Agder 2020.
- Wikipedia

VEDLEGG