

JÆRBANEN

KONKRETISERING AV MOBILITETS- OG PAKRERINGSSTRATEGIEN

For å nå målene om nullvekst i antall biler i byområdene er det viktig å tilrettelegge for endrede reisevaner med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Bane NOR tilrettelegger for attraktive knutepunkt ved stasjonene, slik at tog kan bli konkurransedyktig og attraktivt reisemiddel. For å få til det må hele reisekjeden ivaretas, også reisene til og fra stasjonen. For områder med dårlig flatedekning med kollektivtransport er bil det eneste alternativet for mange for å komme seg til stasjonen. Derfor skal Bane NOR tilrettelegge for en tilfredsstillende parkeringskapasitet for de som har behov for å kjøre til stasjonen. Samtidig er tilbudet innen mobilitet i kraftig endring, og Bane NOR ønsker å tilrettelegge for at ny mobilitet kan gjøres som en del av reisekjeden.

Et av punktene i Bane NORs parkeringsstrategi er strekningsvise konkretiseringer, der analyser og kartlegging av de forskjellige stasjonene skal gi konkrete anbefalinger for parkeringskapasitet og utforming. I tillegg til parkering av bil og sykkel, vil konkretiseringene undersøke mulighetene for tilrettelegging av nye mobilitetsløsninger ved stasjonene som beskrevet i Bane NORs mobilitetsstrategi.

I dette dokumentet blir analyser og anbefalinger for Jærbanen (Egersund - Stavanger) redegjort for. Dokumentet er bygget opp på følgende måte: først presenteres generelle trekk ved Jærbanen og føringer for arbeidet med parkering og mobilitet i regionen. I del 2 blir befolkningsstrukturer, fremkommelighet, parkeringsbelegg, mobilitetsløsninger og reisekostnader analysert. Basert på disse analysene vil det i kapittel 3 fremkomme konkrete anbefalinger for parkering på hver stasjon. Det blir også belyst muligheter for nye mobilitetsløsninger der Bane NOR skal være en fremoverlent aktør dersom det ønskes tilrettelagt av andre tilbydere på stasjonene.

I tillegg til dette dokumentet er det opprettet en interaktiv side med alle anbefalingene, samt et interaktivt analysekart som med data som er relevant for parkering og mobilitet. Løsningene er tilgjengelige via QR-koden.

Rapporten er utarbeidet av Trine-Marie Fjeldstad og Vetle Hallås i Bane NOR Eiendom



ANBEFALINGER



ANALYSEKART



Trykk på eller scan QR-koden med mobil for tilgang til kartene

1

INNLEDNING

Om Jærbanen og viktige føringer som legger rammer for arbeidet med konkretiseringen.

2

STREKNINGVIS ANALYSE

Analysen av befolkning og arbeidsplasser, fremkommelighet, ny mobilitet, belegg og reisekostnader

3

STASJONSVIS GJENNOMGANG

Beskrivelser av hver stasjon, resultater av analysene og konkrete anbefalinger for parkering og mobilitet.

4

KONKLUSJON

Oppsummering av analysene og gjennomgang av viktige oppsummeringspunkter

Innledning: Presentasjon av Jærbanen (s. 5) Føringer (s. 6) **Strekningvis analyse:** Befolkningsanalyse (s. 8) Fremkommelighetsanalyse (s. 11) Ny mobilitet (s. 14) Kapasitet og belegg (s. 17) Reisetid og kostnader (s. 19) **Stasjonsvis gjennomgang:** Stavanger (s. 23) Paradis (s. 25) Mariero (s. 27) Jåttåvågen (s. 28) Gausel (s. 29) Sandnes (s. 30) Skeiane (s. 32) Ganddal (s. 33) Øksnavadporten (s. 34) Klepp (s. 35) Bryne (s. 36) Nærbø (s. 38) Varhaug (s. 39) Vigrestad (s. 40) Brusand (s. 41) Oгна (s. 42) Sirevåg (s. 43) Hellvik (s. 44) Egersund (s. 45) **Konklusjon:** Oppsummering og avslutning (s. 48)

1 INNLEDNING



Parkerte biler og MC på Varhaug (Foto: Vetle Riis Hallås)

OM JÆRBANEN

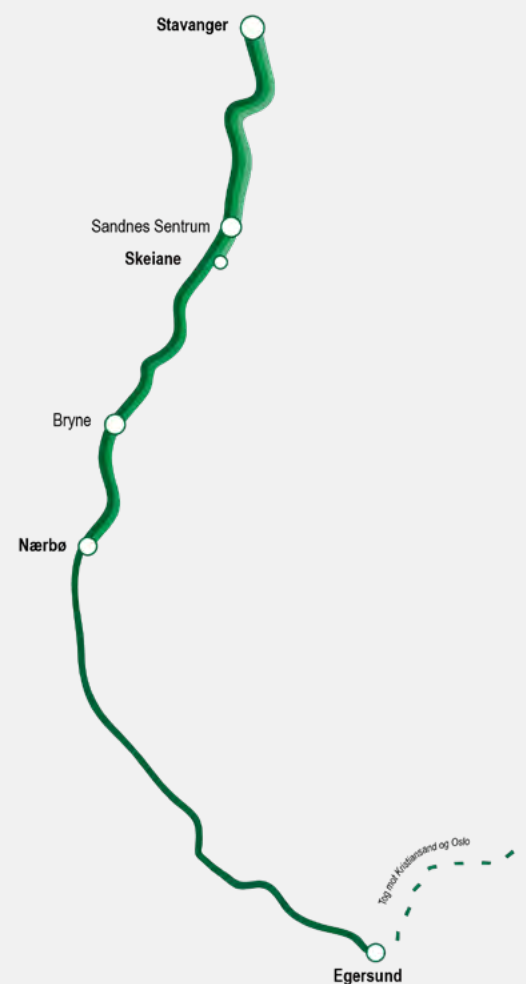
Jærbanen utgjør en viktig ryggrad i kollektivsystemet på Jæren i Rogaland. Flere steder sør på Jæren er toget det eneste offentlige og alternativet til bil. Banestrekningen har hatt en avgjørende betydning for beboelsesmønsteret og næringslivet i regionen, og betjener i dag et felles bo- og arbeidsmarked. Antall reisende har økt de siste årene og har i dag 3.7 millioner reisende i året.

Jærbanen er betegnelsen på jernbanestrekningen mellom Stavanger og Egersund, og er en del av Sørlandsbanen. Banestrekningen er ca. 75 km., og har 19 stasjoner. Strekningen ble anlagt fra 1874 til 1878. Den fikk normalspor i 1944, og elektrisk drift i 1956. I 2009 ble dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes ferdigstilt. Dette resulterte i en stor økning i antall reisende.

Det går i dag lokaltog, regiontog og godstog på strekningen. Lokaltog har timesfrekvens til Egersund, halvtimesfrekvens til Nærbø og kvartersfrekvens til Sandnes. Toget til Oslo har åtte daglige avganger fra Stavanger, og stopper kun på Jåttavågen, Sandnes sentrum ved behov, samt Bryne og Egersund før det fortsetter mot Kristiansand og Oslo. Godstogene går til Ganddal godsterminal.

Det har blitt utredet mulighet for dobbeltspor til Nærbø, og på sikt er det planer om dobbeltspor ned mot Egersund. I første omgang er det i basisrammen i NTP (2018-2029) satt av midler til å etablere vendespor ved Ganddal stasjon. Dette vil gjøre det mulig å utvide dagens 15minuttersfrekvens ned til Ganddal. Dobbeltspor ned til Nærbø ligger inne med «høy ramme» i NTP med oppstart i perioden 2018-2029. Målet med dobbeltsporet er å øke togtilbudet med 15-minutters frekvens til Nærbø, og å etablere 10-minutters frekvens mellom Stavanger og Sandnes. Det vil også redusere reisetiden mellom Stavanger og Nærbø fra 39 til 33 minutter (Samferdselsdepartementet [SD] 2016).

I Regionalplan for Jæren er det lagt opp til en betydelig fortetting og vekst i bybåndet langs jernbaneaksen mellom Stavanger og Sandnes samt Bryne (Rogaland fylkeskommune 2013). Det er flere utbyggingsprosjekter under planlegging på flere av stasjonene, hvor det i noen av prosjektene inngår bedret tilgjengelighet til stasjonene. I tillegg skal Paradis stasjon oppgraderes, og det er flere prosjekter som vil øke attraktiviteten til jernbanen og sørge for bedre forbindelse mellom buss og jernbane. I Sandnes Sentrum oppgraderes bussterminalen (Ruten) og ved Jåttavågen etableres det lokk over bilveien.



FØRINGER

For arbeidet med konkretisering av parkerings- og mobilitetstrategien på Jærbanen ligger fire føringer til grunn, nemlig arbeidet Regionalplan for Jæren 2050, Bymiljøpakken på Nord-Jæren, nytt dobbeltspor på Jærbanen og Jernbanedirektoratets arealavklaringer på Stavanger, Sandnes og Skeiane stasjoner. Nullvekstmålet som beskrevet i nasjonal transportplan (Samferdselsdepartementet 2016) og Bane NORs parkeringsstrategi er overordnede føringer, og blir beskrevet nærmere i bakgrunnsdokumentet. Mindre føringer som får følger for den konkrete stasjon blir beskrevet under stasjonsvis gjennomgang.

■ REGIONALPLAN FOR JÆREN 2050

Hensikten med Regionalplan for Jæren 2050 er å jobbe for en bærekraftig og endringsdyktig region gjennom samordnet bolig, areal- og transportplanlegging i ti kommuner på Jæren, inkludert Stavanger, Sandnes, Time og Klepp. Planarbeidet opererer med et hovedmål om en bærekraftig by- og stedsutvikling, og seks delmål der ulike temaer blir fulgt opp av tilhørende strategier.

Regionalplanens første fase ble vedtatt av Fylkestinget 12. juni 2019, og her blir de overordnede målene og strategiene definert. I fase to vil arbeidet følge opp vedtaket fra fase en, og de operative virkemidlene videreføres og revideres. Denne delen er per juni 2020 på høring (Rogaland Fylkeskommune 2020).

■ BYMILJØPAKKEN

Bymiljøpakken er et samarbeid med kommunene på Nord-Jæren, Rogaland fylkeskommune og staten om nullvekstmålet og innebærer et statlig bidrag på 66 % av finansieringen til viktige samferdselsprosjekter. I tillegg vil bompenger være en viktig finansieringskilde for prosjektene (SVV 2020). Et av tiltakene i bymiljøpakken er Bussveiprosjektet. Hensikten med prosjektet er å gi bussen full fremkommelighet i egen trase, uten kø og full

prioritering i kryss, og målet er å få flere til å reise med kollektivtrafikk. (Statens vegvesen [SVV] 2019 a). Mye av traseen vil gå langs Jærbanen og vil påvirke noen av stasjonene. Ved Gausel vil en utvidelse av veikorridoren medføre at en del parkeringsplasser ved stasjonen blir tapt. Sykkelparkeringen vil også flyttes på andre siden av dobbeltsporet, og et utvidet sykkelhotell blir bekostet av Statens vegvesen.

■ DOBBELTSPOR SANDNES - NÆRBØ

Regjeringen ba tidligere Jernbaneverket om å utarbeide planer for dobbeltspor på delstrekningen Sandnes-Nærbø på Jærbanen. Strekningen på ca. 22 km. går gjennom kommunene Sandnes, Klepp, Time og Hå i Rogaland fylke. Dagens trase knytter stasjonsbyene på Jæren sammen. Bane NOR og Jernbanedirektoratet inngikk i juli 2019 avtale om planlegging av dobbeltspor

på strekningen Nærbø og Sandnes som også inkluderer en kommunedelplan for strekningen. Det er forutsettes en medfinansiering fra kommunene i dette arbeidet. Hensikten med arbeidet er 15. minutters frekvens på lokaltoget og timesfrekvens på regiontoget. Det skal også sikres tilstrekkelig areal for hensetning og vending ved stasjoner.

■ AREALAVKLARINGER

Bane NOR fikk i oppdrag av Jernbanedirektoratet om å gjennomføre utredninger, planavklaringer og arealavklaringer på Stavanger S, Sandnes og Skeiane i forbindelse med byvekstavtale for Nord-Jæren. Utredningen viser utviklingspotensialet for disse tre stasjonene, samt Paradisområdet og Kvaleberg, med tanke på effektiv jernbanedrift og knutepunktsutvikling.

For Stavanger undersøkes muligheten for å gjennomføre mindre tiltak som ikke krever full ombygging av stasjonen. På Kvaleberg anbefales det å jobbe videre med hensettingsanlegget, mens det på Sandnes foreslås nye adkomster og mindre tiltak på Skeiane stasjon.

2 STREKNINGSVIS ANALYSE



Parkerte sparkesykler på Ganddal stasjon (Foto: Vetle Riis Hallås)



BEFOLKNINGSANALYSE

Jærbanen står for over 80 % av trafikken på Sørlandsbanen (Jernbanedirektoratet 2017). Storbyområdet Stavanger-Sandnes er det dominerende området med en kontinuerlig tett bystruktur. Sør for Sandnes er tettstedene mindre, og konsentrert rundt jernbanestasjonen. Dette påvirker hvilke mobilitetstiltak som vil være aktuelle på strekningen. I denne analysen blir bystrukturen som utgjør markedet til Jærbanen kartlagt og analysert, for å si noe om reisemønster, bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner og potensiale for mobilitet til stasjonene. Funnene fra analysen blir videreført kapittelet for nye mobilitetsløsninger.

■ BEFOLKNINGSSTRUKTUR

Mellom Egersund og Bryne er det tydelig at Jærbanen har spilt en viktig rolle for tettstedsutviklingen, med konsentrerte tettsteder rundt stasjonene. Det er ikke nødvendigvis mange personer som bor i disse konsentrasjonene, men de er klart geografisk avgrensede. Egersund skiller seg ut med en bebyggelse konsentrert sør for stasjonen. Fra Ganddal og opp til Stavanger har ikke jernbanen vært like strukturerende, og den kontinuerlige bebyggelsen som danner bybåndet mellom Sandnes og Stavanger er mer konsentrert mellom Europavei 39 og jernbanen. Dette bybåndet er forholdsvis kompakt til og med Mariero stasjon, der boligbebyggelsen fortsetter vestover mot Ullandhaug og Madla. I Nord strekker boligbebyggelsen seg mot Tasta og Randaberg.

Stokkalandsmarka ved Vigrestad, Lyefjell ved Bryne, Kleppe tettsted, Ålgård og Kvernevik vest for Stavanger sentrum er eksempler på befolkede områder som havner langt unna Jærbanens direkte influensområde. Også nord for Stavanger strekker boligbebyggelsen seg mot Hundvåg og Randaberg. Mobilitetstiltak som retter seg mot disse områdene vurderes konkret i den stasjonsvise gjennomgangen.

■ PENDLERSTRØMMER

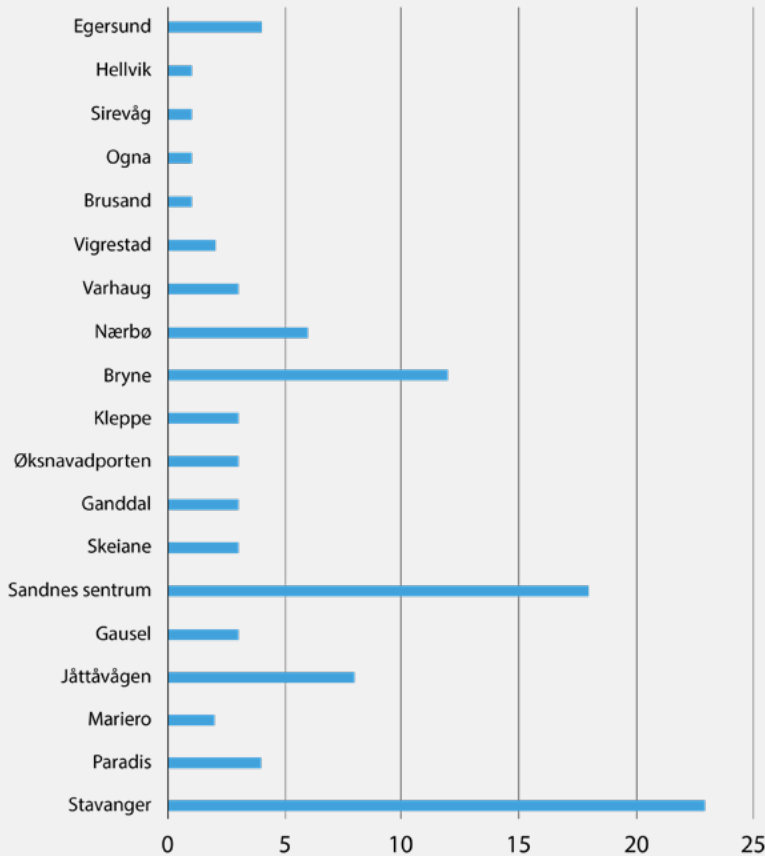
Pendlingsanalysene beregnes av antall personer som har bostedsadresse og arbeidsplass i forskjellige kommuner, og det forutsettes at disse reiser over kommunegrensene. Det er viktig å nevne at disse tallene ikke er totale, siden de ikke omfatter studenter og elever som reiser over kommunegrensene. Særlig er dette relevant ved Bryne der Rogalands største videregående skole ligger med omtrent 1500 elever. Samtidig er det ingen videregående skole mellom Bryne og Egersund, noe som gjør Jærbanen et viktig reisemiddel for elever i videregående skole. Siden 2000-tallet har antallet personer som pendler økt kraftig, men med et lite dypp ved oljeprisfallet i 2015. Hovedtrekket i regionen er at pendlerstrømmene går nordover, primært mot Sandnes og Stavanger. En analyse gjort på kommunenivå viser at 14 % av innbyggerne i Sandnes kommune pendler til Stavanger kommune, mens samme tall for Stavanger til Sandnes er 5,5 %. Samtidig er endringene over 20 år størst i Sola og Sandnes kommuner, der Forus ligger. Til Sola har antallet pendlere doblet seg fra omkringliggende kommuner, og Sandnes har sett en øking på 63 % arbeidspendlere fra Stavanger.



ARBEIDSPLASSTRUKTUR

Den viktigste arbeidsplasskonsentrasjonen i regionen er Forus mellom Stavanger og Sandnes, med omtrent 40 000 ansatte og 3000 virksomheter. Fra Gausel stasjon er det omtrent 30 minutter å gå, noe som ikke gjør Jærbanen til et relevant reisemiddel. Tiltak på stasjonene rundt Forus bør vurderes for å øke attraktiviteten til togpendling for arbeidsreiser til Forus. I tillegg er Universitetet i Stavanger og nytt universitetssykehus på Ullandhaug viktige arbeidsplasser som ligger et stykke unna stasjonene på Jærbanen. For stasjonene som ligger i nærheten her må tiltak også sees i lys av dette.

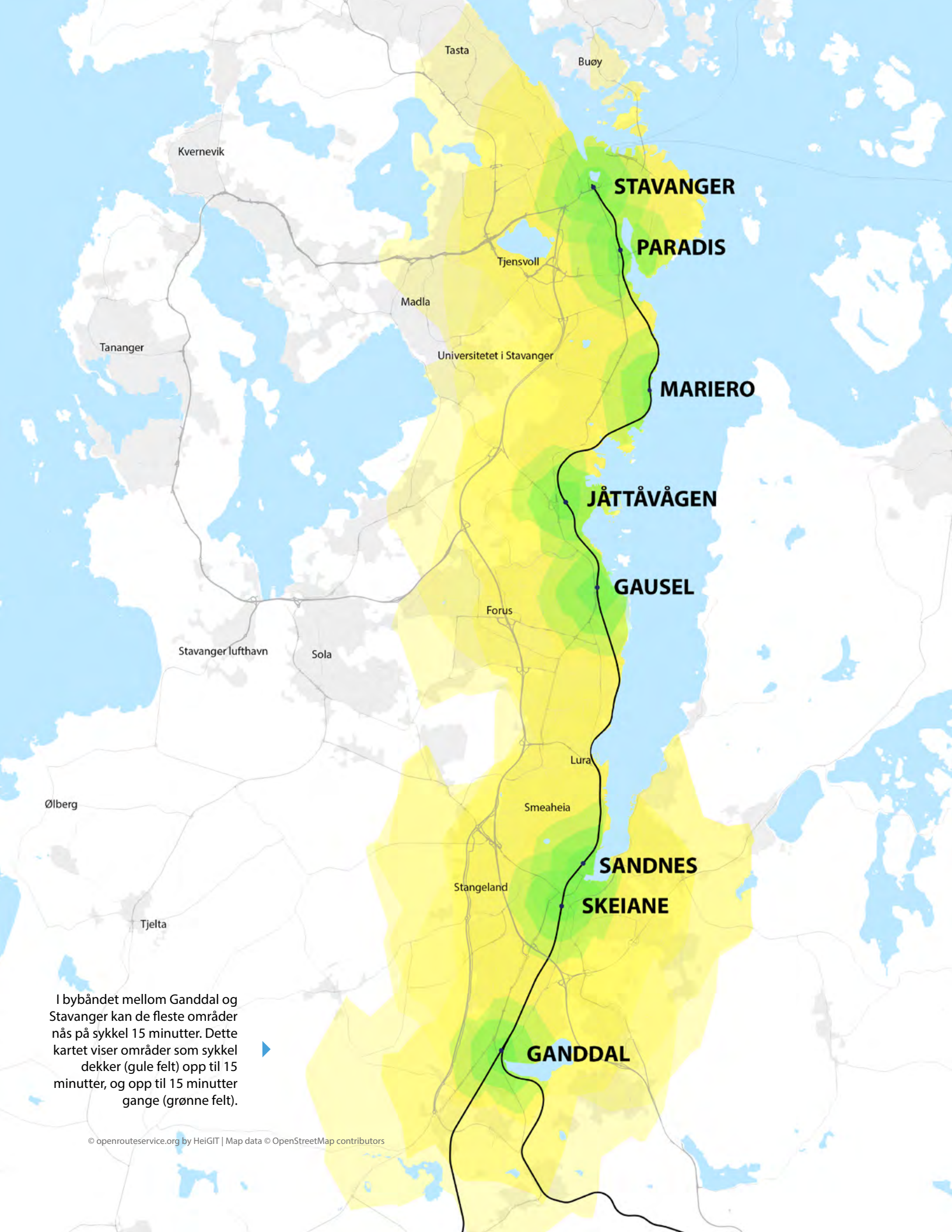
Stavanger og Sandnes sentrum utpeker seg som tydelige konsentrasjoner av arbeidsplasser, og disse ligger tett opp mot stasjonene. Her kan mobilitets tiltak som sikrer en dekning av reiser på korte avstander være særlig aktuelt. Samtidig er det et prinsipp at reiser under 1-3 kilometer bør tas til fots eller på sykkel. Dette drøftes nærmere i kapitlet for nye mobilitetsløsninger.



Prosentvis andel påstignende passasjerer på stasjonene langs Jærbanen



Inneholder data under Norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Bane NOR og Statistisk sentralbyrå. N50 kartdata av Kartverket / CC BY 4.0



I bybåndet mellom Ganddal og Stavanger kan de fleste områder nås på sykkel 15 minutter. Dette kartet viser områder som sykkel dekker (gule felt) opp til 15 minutter, og opp til 15 minutter gange (grønne felt).

FREMKOMMELIGHETSANALYSE

Hver stasjon blir analysert hver for seg med faste kriterier. Disse er basert på ulike kilder som beskriver hva som gjør det attraktivt å velge transportformen. Dermed blir vurderingskriteriene forankret i eksisterende kunnskap. Kriteriene blir så brukt for å vurdere stasjonene hver for seg. Enkelte av kriteriene krever en konkret vurdering, mens andre er kvantitative og kan vurderes likt. For hvert av kriteriene får stasjonen et poeng fra en poengskala der 1 er det beste og 6 er det dårligste. Alle kriteriene blir summert opp, og gjennomsnittet av dette utgjør den samlede karakteren for hvert av transportformene til stasjonen. Hensikten med en slik analyse er å få et omtrentlig og objektivt bilde av hvordan forholdene for syklende, gående, reisende med kollektivtrafikk og bilister på hver stasjon.

■ GANGE

Analysen opererer med fire kriterier for gående. Disse er basert på kilder som undersøker hva som gjør det attraktivt å gå, og hvordan man kan rekruttere flere gående. En viktig kilde er den nasjonale gåstrategien. I tillegg til de fem kriteriene blir lokalt klima beskrevet, men dette blir ikke inkludert i den samlede poeng-scoren. Kriteriene er som følger:

Avstand for gående: Et område på 15 minutters gangavstand rundt stasjonen blir kartlagt. En vurdering av befolkningsantall innenfor gangavstand og tetthet rundt stasjonen blir vurdert.

Gangtilgjengelighet: Hvordan nettverket av veier og stier sydd sammen for å lage et godt veinett for de gående blir undersøkt. En tilgjengelighetscore fra 0 til 1 blir brukt for å kvantifisere dette.

Trafikksikkerhet: Krysningpunkter og infrastruktur som sikrer de gåendes trafikksikkerhet blir vurdert, samt en vurdering av tidligere trafikkulykker der gående har vært involvert.

Opplevd reisevei: Kvalitet på omgivelsene, aktive fasader og publikumsrettet virksomhet vurderes konkret for hvert tilfelle. Skilting av stasjonen og stasjonens synlighet i landskapet vurderes. I tillegg blir sosial trygghet vurdert, der det legges vekt på belysning og oversiktlige områder.

■ SYKKEL

For analyse av forholdene for syklende til stasjonen blir fem kriterier lagt til grunn. Også her blir lokalt klima beskrevet i analysen, men ikke vurdert i poeng. Dette fordi klima viser seg å ha mindre påvirkning på valg av sykkel enn først antatt. Det finnes mye god litteratur på hva som gjør det attraktivt å velge sykkel, og disse blir brukt for følgende kriterier:

Avstand: En terskelverdi på 3 kilometer brukes for sykkel. Det kan antas at flere sykler lengere, men det er ved denne avstanden at kollektivtransport eller bil får et konkurransefortrinn.

Topografi: En tekstlig vurdering av topografien i området blir beskrevet ved hjelp av høydedata. Høydeforhold blir vurdert fra viktige målpunkt (f.eks. boligområder eller arbeidsplasser).

Trafikk og ulykker: Trafikkmengde (ÅDT), fartsgrense og tidligere ulykker med syklistene blir vurdert. I tillegg blir krysningpunkter og tiltak som separerer syklistene og biler tatt med i betraktning.

Kvaliteten på sykkelveiene: Sykkelveier og annen infrastruktur blir kartlagt. Kvaliteten blir også vurdert, herunder sammenheng, oppmerking og sikkerhet. På steder det ikke kan regnes med at det er sykkelfelt vil fortau kunne erstatte disse.

Sykkelparkering: Antall plasser vurderes. I tillegg blir kvaliteten på sykkelparkeringen vurdert, samt dens avstand til plattform, utforming og hvorvidt det er låst sykkelhotell.

■ KOLLEKTIVTRAFIKK

Kriteriene for reisende med kollektivtransport tar utgangspunkt i rapporter som undersøker hva som gjør det attraktivt å velge kollektivtransport. Totalt fire kriterier blir lagt til grunn for å vurdere hvordan forholdene er for å reise med kollektivtransport til stasjonen. Pris blir beskrevet, men ikke vurdert i den samlede analysen. Vurdering av togtilbudet fra stasjonen blir ikke vurdert. Kriteriene er som følger:

Frekvens og rutetid: Frekvensen på transportmidlene som betjener stasjonen om områdene rundt blir beskrevet, og vurdert konkret for hvert enkelt sted. I tillegg blir skaleringen av rutetidene vurdert for å se hvor intuitivt rutetidene er.

Flatedekning: Det legges til grunn en 10-minutters gangavstand til holdeplassene i boligområdene for å vurdere hvor stor flatedekning kollektivtransporten til stasjonen betjener.

Byttepunktet: Byttepunktet vurderes på enkeltheten, hvor langt det er mellom transportmidlene, korrespondanse og hvor godt rutene er samordnet.

Reisetid: Vurdering av ombordtiden. Dette påvirkes av kollektivtransportmidelets linjeføring. I tillegg blir reisetiden fra enkelte målpunkter sammenliknet med bil for å kvantifisere dette.

■ STAVANGER - BRYNE

Resultatene fra fremkommelighetsanalysen i denne delen bærer preg av at store deler av strekningen ligger i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes med forholdsvis tett kontinuerlig bebyggelse ved alle stasjonene, noe som gjør det attraktivt å gå og sykle. Bystasjonene Stavanger og Sandnes scorer godt på forhold for gående og reisende med kollektivtrafikk, og tilsvarende dårlig for bilister. Det er noe variasjon på stasjonene mellom Stavanger og Sandnes, men det som er verdt å merke seg er at Jåttåvågen scorer best på sykkel takket være en kombinasjon av godt utbygget gang- og sykkelnettverk og mye sykkelparkering som er tilgjengelig fra veien. I tillegg scorer Paradis og Mariero dårlig for gange og sykkel, til tross for nærheten til Stavanger sentrum.

■ PRIVATBIL

Situasjonen for bilister som reiser til stasjonen blir vurdert med fem kriterier som er forankret i kunnskap om hva som gjør det attraktivt å velge bil til stasjonen. Følgende kriterier benyttes:

Trafikksituasjon: Konkret vurdering av kødannelse i rush rundt stasjonen, hvor tilgjengelig stasjonene er fra hovedveiene og hvilken hastighet som er til stasjonen.

Parkering: Parkeringskapasitet kartlegges og belegget (andelen av parkeringsplassene som er opptatt) vurderes etter en fastsatt skala.

Pris: Hvor dyrt det er å velge bil blir undersøkt, herunder bompasseringer og pris for parkering. Drivstoffkostnader vurderes ikke.

Avstand til plattform: Gangavstanden fra parkeringsplassen til plattform vurderes konkret på hvert tilfelle.

Tid: Vurdering av hvor konkurransedyktig bilen er på tid sammenliknet med andre transportmidler.

Sør for Sandnes bærer resultatene preg av at bebyggelsen tynnes ut, og forholdene for gående og syklende blir dårligere. Skeiane scorer forholdsvis dårlig på gående på grunn av en uoversiktlig situasjon, og Ganddal scorer gjennomgående middels på alle reiseformer. Stasjonene Øksnavadporten og Klepp bærer preg av at tettbebyggelsen stasjonen skal betjene ligger langt unna i gangavstand og scorer derfor dårlig på forhold for gående. På Øksnavadporten er det i tillegg en del industri og logistikkvirksomhet tett på stasjonen. Bryne bærer preg av å være en forholdsvis tett by, og scorer godt på sykkel og gange, men mindre på kollektivtransport og bil.

■ NÆRBØ - EGRSUND

På strekningen fra Nærbø til Egersund bærer resultatene preg av at stasjonene ligger mer spredt. Det tydelige er hvor dårlig forholdene for kollektivtrafikken er, for mange av disse stedene har ikke et reelt kollektivtrafikktilbud til stasjonen med unntak av skolebuss som kjører i et begrenset tidsrom. Tilsvarende er forholdene for bilkjørende gode på disse områdene, med mye gratis parkering rundt stasjonene.

Nærbø, Varhaug og Vigrestad har konsentrert bebyggelse rundt stasjonene og scorer i tillegg godt på forhold for gående og syklende. Dette bildet modereres litt når man kommer sørover mot Egersund der stasjonene betjener et mindre omland. Egersund som den største byen på denne strekningen scorer dårlig på forhold for gående på grunn av stasjonens plassering i forhold til sentrum.

STAVANGER - BRYNE

STAVANGER				
	1	2	1	5
PARADIS				
	3	3	2	5
MARIERO				
	4	3	5	4
JÅTTÅVÅGEN				
	2	1	2	5
GAUSEL				
	2	2	1	3
SANDNES SENTRUM				
	1	2	1	5
SKEIANE				
	3	2	2	3
GANDDAL				
	3	3	3	3
ØKSNAVADPORTEN				
	5	2	4	2
KLEPP				
	5	2	2	2
BRYNE				
	2	2	3	3

NÆRBØ - EGRSUND

NÆRBØ				
	2	2	5	3
VARHAUG				
	2	3	6	2
VIGRESTAD				
	2	2	6	2
BRUSAND				
	3	4	6	1
OGNA				
	4	3	6	1
SIREVÅG				
	3	3	6	1
HELLVIK				
	4	4	5	1
EGERSUND				
	4	2	5	3

Strekningsvis resultat av fremkommighetsanalysen

NYE MOBILITETSLØSNINGER

Mobilitetsstrategien legger føringer på hvordan Bane NOR skal jobbe med nye mobilitetsløsninger til og fra stasjonene. I denne konkretiseringen blir potensialet for nye mobilitetsløsninger drøftet med bakgrunn i funn fra de foregående analysene. I dette kapitlet blir ulike aktører som jobber med mobilitetsløsninger presentert, hvilke løsninger det er snakk om og hvilket potensial det har på strekingsvis nivå. Funnene fra denne analysen blir brukt i de stasjonsvise anbefalingene.

MOMENTER SOM BLIR VURDERT

Kartleggingen av potensialet for nye mobilitetsløsninger på stasjonene langs Jærbanen legger følgende elementer til grunn:

Markedsvurdering basert på arbeids- og bosettingsmønster, samt pendlerstrømmer og arbeidsplasslokalisering, gjennomført i analyse 1: befolkning.

Fremkommelighet for gange, sykkel, kollektiv og bil basert på analyse 2: fremkommelighet.

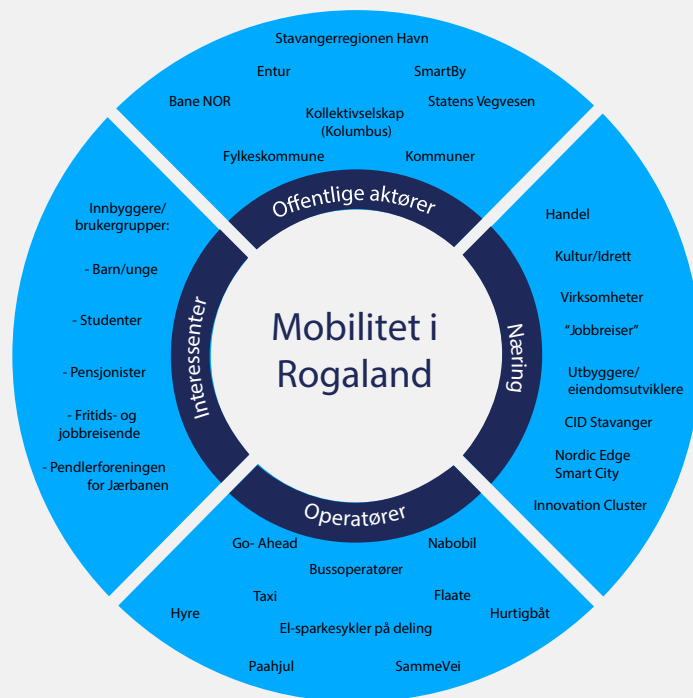
Eiendomsutviklingsprosjekter og utbyggingsområder langs Jærbanen, beskrevet i stasjonsvis gjennomgang.

Reiselengder på ulike transportmidler, oppsummert i figuren under.

Miljøpåvirkning og hvor mye utslipp den nye mobilitetsløsningen har. Se forklaring under.

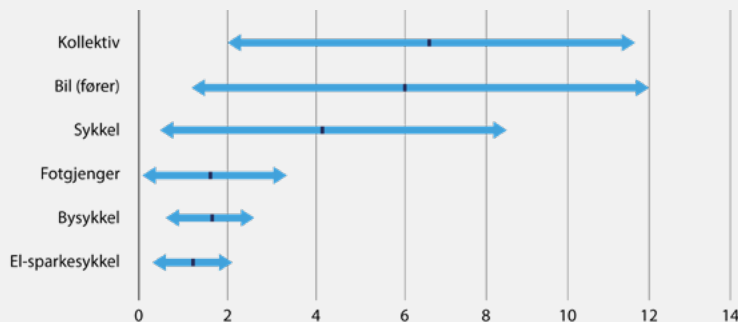
Antall reiseende fra stasjonene, beskrevet i stasjonsvis gjennomgang.

I tillegg vil en oppsummering av aktørene som er premissgivende for mobilitet i Rogaland bli kartlagt. Særlig er Kolumbus en viktig aktør for Bane NOR å samarbeide med for å vurdere, pilotere og igangsette nye mobilitetsløsninger ved stasjonene. Et slikt samarbeid kan formaliseres i en samarbeidsmodell lik den som brukes med Entur og Ruter for Ski, og bør følges opp i senere arbeid.



Reiselengder (gjennomsnittlig kilometer) med ulike transportmidler (TØI 2019)

Aktørkart der premissgivere for mobilitet i Rogaland blir redegjort for



Mobilitetsløsning	Utslipp*
Buss (diesel)**	27
Mellomstor bil (diesel)	55
Stor elbil	25
Elsykkel	3
El-sparkesykkel***	35
Gange	0
Vanlig sykkel	0

* Gram CO₂/per passasjerkilometer

** Lagt til grunn 60 % belegg

*** Basert på levetid på en el-sparkesykkel i 2019 tall (EY 2020)

Utslipp av utvalgte fremkomstmidler (Fremtiden i våre hender 2020)

■ OVERSIKT OVER ULIKE MOBILITETSTILTAK

Langs Jærbanen tilbys det ulike mobilitetstilbud. Bane NOR har vurdert mobilitetsløsninger som kan tilbys på våre stasjoner. Det er viktig å presisere at Bane NOR selv ikke vil initiere løsninger for mobilitet på stasjonene, men at det pekes på en fremtidig mulighet. Det er kommune/fylkeskommune/kollektivselskap vil som vil måtte være pådriver for ulike mobilitetsløsninger ved stasjonene. Bane NOR vil imidlertid være åpne for dialog med tanke på å fasilitere slike løsninger ved stasjonen.

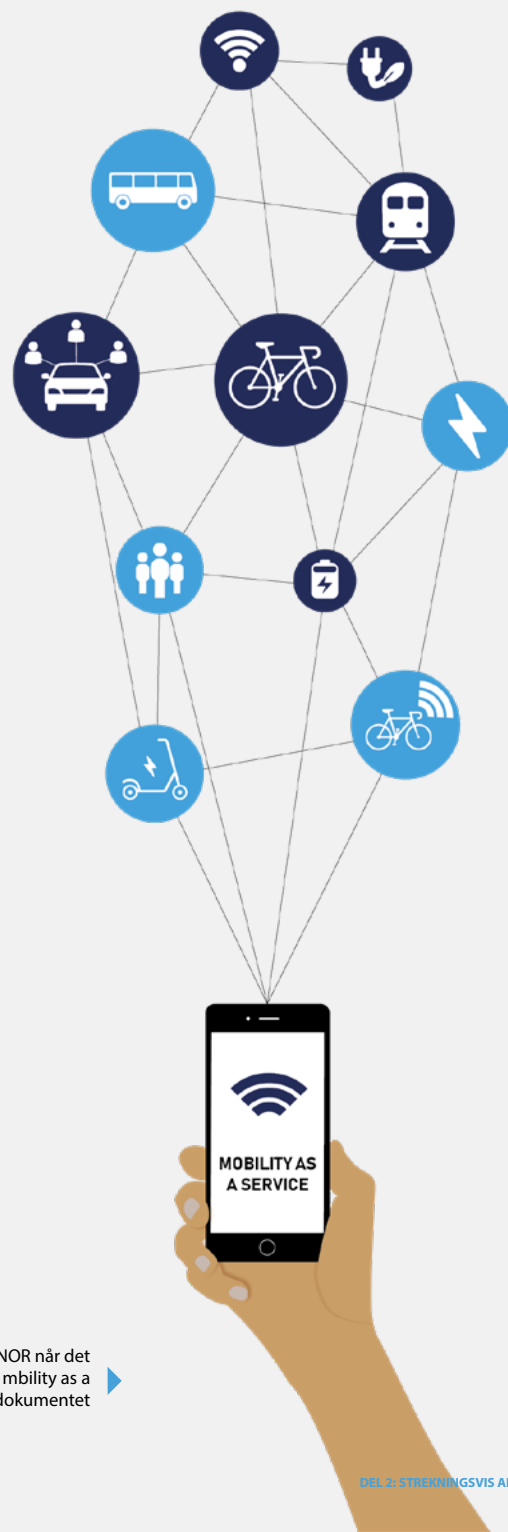
Bysykkel er en enkel måte å komme seg rundt på i byen på. De fleste bysyklene plasseres ut i kommunene Randaberg, Sola, Sandnes og Stavanger. Den brukes mest til korte turer og som et supplement til kollektivtransport. Bysykkelen er integrert i Kolumbus sin billettapp. Du kan bruke sykkelen i maks tolv timer om gangen (Kolumbus 2020).

Elektrisk sparkesykkel, gjerne forkortet elsparkesykkel, er en sparkesykkel med en elektronisk motor. I utgangspunktet baserer den seg på fri flyt prinsippet, som vil si at du kan sette den fra deg hvor som helst.

Mobilitetspunkt er et sted for tilgang til felles transporttjenester der du enkelt får tilgang til overordnet transportnett, med enkle overganger mellom transportmidler. Et mobilitetspunkt inngår i tilrettelegging for sømløs reise og kortreist hverdagsliv. Et mobilitetspunkt kan også være et servicepunkt for andre tjenester som eks. miljøstasjon, hentested for pakker etc.

Bildelingstjeneste, eller bil som tjeneste betyr at flere personer deler et visst antall biler som eies av et foretak, slik at behovet for egen bil minimeres og gir reduksjon i antall kjøretøy. Der hvor bil tilbys som en tjeneste kan fungere som en forlengelse av togreisen. Dette er gjerne mest aktuelt dersom du etter togreisen skal videre til områder som har dårlig dekning for kollektivtransport. Ved stasjoner der det er mange bosatte og arbeidsplasser kan det være et kombinert marked for bildeling mellom bosatte, næringsliv og reisende for tog.

Den kollektivstyre bestillingstjenesten **HentMeg** baserer seg på å skape best mulig samkjøring for passasjerer som skal ut samtidig. Tjenesten går ut på at du kan bli hentet der du er og kjørt dit du skal innenfor en angitt sone, til en busspris. Du kan bestille transporten på nett, app eller telefon, gå utenfor hjemmet ditt til avtalt tid og går om bord i en bil eller minibuss.



Nye trender innen mobilitet stiller andre krav til Bane NOR når det kommer til tilrettelegging på stasjonsområdene. Les mer om mobility as a service (MaaS) og mobilitetspunkt i bakgrunnsdokumentet ▶

■ OVERSIKT OVER ULIKE MOBILITETSTILTAK

Det er et marked mellom Ganddal og Stavanger med tanke på både lokalisering arbeidsplasser og boliger langs Jærbanen. I Stavanger og Sandnes er det spesiell høy tetthet av både arbeidsplasser og boliger. Imidlertid er det mange arbeidsplasser/viktige reisemål som ligger utenfor Jærbanens influensområde, eksempelvis Gausel som er nærmeste stasjon til Forus. Dette tyder på at alle stasjonene mellom Ganddal og Stavanger er svært aktuelle for å tilrettelegging av nye mobilitetsløsninger da det er et stort felles marked. Spesielt kan Stavanger og Sandnes ha et ekstra bredt tilbud av nye mobilitetsløsninger. Både ved Stavanger, Paradis, Mariero, Jåttåvågen, Gausel, Sandnes/Skeiane og Ganddal er det utviklingsplaner eller utredninger under arbeid, noe som også er viktig i arbeidet med å tilrettelegge for nye mobilitetsløsninger på stasjonene.

Mye av bebyggelsen ved Øksnevadporten ligger sørøst for stasjonen, hvor lengste punkt er 3 km. Det er ikke et tydelig sentrum og bebyggelsen er ikke konsentrert rundt stasjonen. Det er i hovedsak boliger, med noe tyngre arealkrevende næring. Det ser ikke ut som det er mange viktige målpunkt, derfor antas det at bil er et viktig fremkomstmiddel. Det kan derfor være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som elsykkel.

Mesteparten av både boliger og arbeidsplasser ved Klepp stasjon ligger i Kleppe ca. 3 km. vest for stasjonen. Siden avstanden mellom tettstedet og stasjonen er såpass stor, er det et potensial for å vurdere nye mobilitetsløsninger. Ved for eksempel kan være å tilby elsykkel evt. elsparkesykkel mellom stasjonen og tettstedet.

I tettstedene Bryne, Nærbø og Varhaug er det boliger tett på stasjonen. Det er imidlertid ikke like mange arbeidsplasser som på Nord-Jæren. Det er en tydelig avgrensning av bebyggelsen med maks 3-4 kilometer til stasjonen, noe som gjør tettstedene kompakte samt gjør viktige målpunkt tilgjengelige. Fra Bryne og Nærbø er det en del innpendling til Nord-Jæren, da spesielt Stavanger. Siden det er et forholdsvis godt togtilbud fra Bryne, bør det tilrettelegges for nye mobilitetsløsninger på stasjonen. Med bygging av nye Bryne stasjon er det også en god mulighet til planlegge for nye mobilitetsløsninger på stasjonen. Det samme bør vurderes på Nærbø og Varhaug, men omfanget av tilbudet må ses nærmere på da markedspotensialet ikke er like stort som på Bryne.

Vigrestad ligner en del på Varhaug, men er en del mindre i størrelse, antall reisende, boliger og arbeids-

plasser. Det kan likevel være aktuelt å tilby noen nye mobilitetsløsninger da tettstedet Stokkalandsmarka ligger ca. 4 km. fra stasjonen. Eksempelvis kan dette være mobilitetstjenesten HentMeg. Siden Vigrestad er såpass kompakt og de fleste kan nå stasjonen innen 10 minutters gange, ser vi ikke et stort behov for elsparkesykkel eller elsykkel.

I tettstedene Brusand, Ogna, Sirevåg og Hellvik bor det få mennesker. Det er også få som reiser med tog herfra. Stedene er også forholdsvis kompakte hvor stasjonene nås med 10 minutters gange, med unntak av Hellvik som hvor sentrum ligger 1,5 km. sørvest fra stasjonen. Dette tyder på at det ikke er spesielt stort grunnlag for å tilby nye mobilitetsløsninger som elsparkesykkel og elsykkel. Omlandet er heller ikke spesielt stort, så behovet for HentMeg-løsninger er også begrenset.

I Egersund ligger sentrum ca. 1 km. sør for stasjonen, og mange bor i nord-søraksen mellom stasjonen og ned til sentrum. Det bor også en del mennesker i omlandet rundt, og bebyggelsen er spredt. Her er det også en del som pendler til Nord-Jæren og togtilbudet er litt bedre enn for eksempel Brusand. For å koble stasjonen og sentrum nærmere kan det være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som elsparkesykkel og elsykkel (som er allerede etablert i dag). Siden det også er et stort omland kan det være aktuelt med HentMeg løsninger.



KAPASITET OG BELEGG

Det har blitt gjennomført tellinger av antall parkeringsplasser og belegg på sykkel- og bilparkering. Hensikten med tellingene er å få et overordnet bilde av parkeringskapasiteten på stasjonene. I det følgende blir parkeringssituasjonen beskrevet

Tellingene ble gjennomført i mars 2020. På grunn av situasjonen med COVID-19 må det regnes med at det var en del færre parkerte enn vanlig. Derfor blir tall fra 2017 et viktig supplement for å si noe om kapasitetsutfordringene på stasjonene*

BILPARKERING

På stasjonene nært Stavanger er det ingen parkering eller lavt belegg. Det virker ikke som det heller er stor etterspørsel etter parkering ved disse områdene.

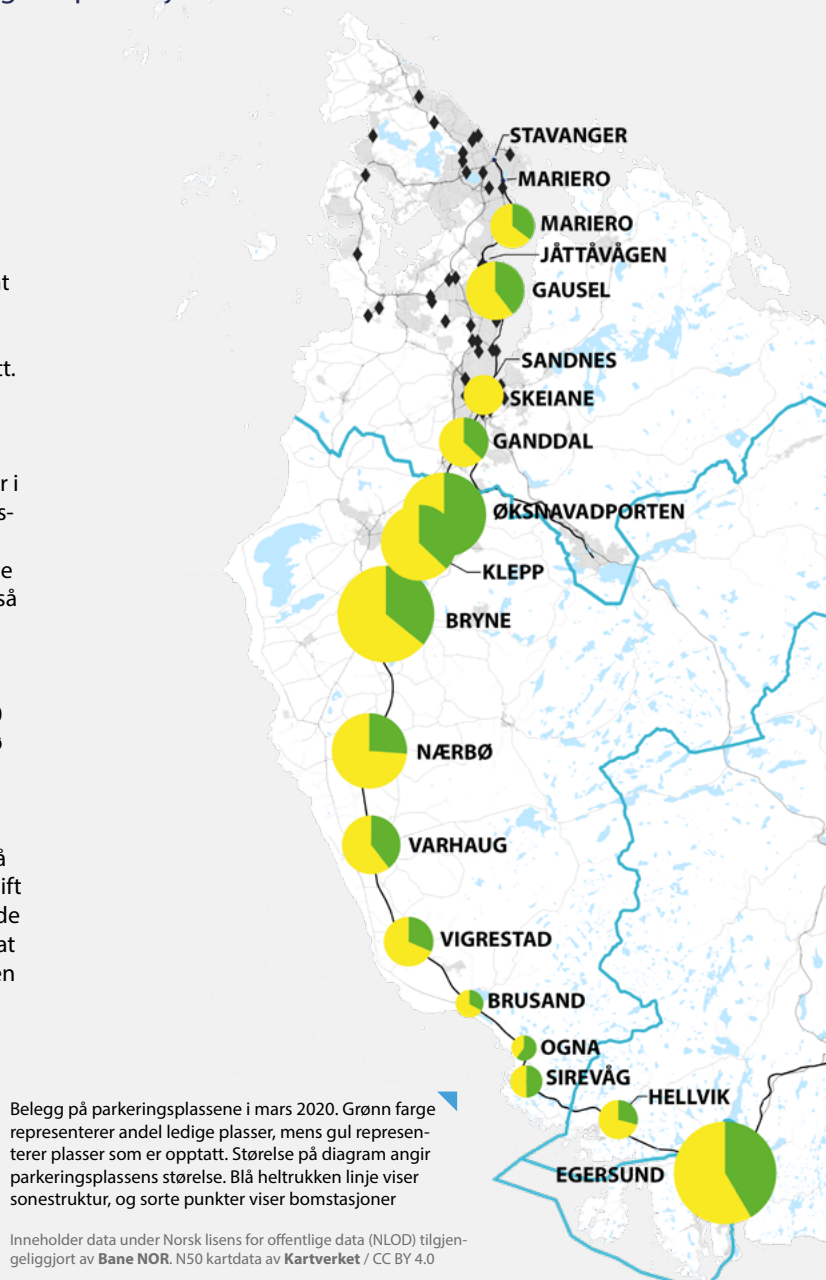
Skeiane var den eneste stasjonen som det ble telt over 100 % belegg ved begge registreringene. Denne stasjonen blir betjent av 15-minutters avganger og har gratis parkering. Også på Ganddal har det tidligere blitt rapportert om fullt parkering, men etter innføring av parkeringsavgift har dette presset falt litt. Dette er stasjoner med forholdsvis stort arealpress, og det bør ikke vurderes store områder med flateparkering her.

Øksnavadporten og Klepp er kjennetegnet ved at de ikke ligger i et område med sterkt arealpress. Her har det tidligere blitt registrert fullt belegg, men god kapasitet ved siste telling. På Klepp utvides parkeringen nå til 89 parkeringsplasser. I tillegg til Bryne og Nærbø er dette et parkeringstilbud med mange plasser. Også de to sistnevnte hadde før innføring av parkeringsavgift 100 % belegg på parkeringsplassene.

Med unntak av Varhaug som hadde 100 % belegg i 2017, og 60 % i 2020, er parkeringssituasjonen på stasjonene sør for Nærbø relativt stabil med omtrent 3/4 dekning. Ogna stasjon har god kapasitet.

Selv om Egersund stasjon hadde ved telling i 2020 et belegg på 59 % blir det rapportert at det ofte er fullt på ukedager. Før avgift ble innført ble det registrert et belegg på 96 %, og en tilsvarende registrering gjennomført av Transportøkonomisk institutt viser at belegget etter innføring av prising har sunket til 89 %. Stasjonen har en stor parkeringsplass og betjener tilreisende fra et stort omland ved Egersund sentrum og vest mot Eigerøya.

*Mange av stasjonene som ble telt i 2017 hadde et belegg på over 100 %. Dette var før prising av parkering ble innført, og senere analyser har vist at presset på parkering har gått ned.



■ SYKKELPARKERING

Det er i hovedsak god dekning av parkeringsplasser for sykkel på strekningen, med mange av stasjonene som tilbyr parkering under tak. Eneste unntak hva gjelder dekning er Hellvik der det var en liten overdekning av sykler (6/5 ledige plasser) og Ganddal der belegget var på 89 %. På flere av stasjonene var det en kraftig overdekning av sykkelplasser.

Stavanger, Mariero, Gausel, Sandnes sentrum, Ganddal og Egersund er stasjoner som tilbyr sykkelparkering i låsbart anlegg. Belegget i sykkelhotellet var varierende avhengig av stasjonens funksjoner. På Egersund var det kun en sykkel som sto parkert, mens på Ganddal var det

flere sykler. Gausel er nærmeste stasjon til Forus med 40 000 arbeidsplasser, og det antas at mange parkerer sykkelen sin her over natten.

På Jåttåvågen stasjon ble det registrert 147 sykkelplasser. Mange av disse står ikke på Bane NORs eiendom, og under telling ble det kun registrert 2 parkerte sykler. Ved forrige registrering ble det også konstatert at det er god kapasitet med et belegg på 80-90 % (Jernbanedirektoratet 2017).

På Bryne og Nærbø var det ved registreringene et høyt belegg av sykler.

Stasjonsnavn	Antall p-plasser	Belegg bil 2020	Belegg bil 2017*	Belegg sykkel 2020
Stavanger	0**	N/A	N/A	62%
Paradis	0	N/A	N/A	19%
Mariero	31	65%	N/A***	12%
Jåttåvågen	0****	N/A	N/A	1%
Gausel	53	60%	51%	10%
Sandnes	0	N/A	N/A	N/A
Skeiane	25	100%	113%	39%
Ganddal	38	63%	119%	89%
Øksnavadporten	110	45%	100%	65%
Klepp	89	63%	100%	69%
Bryne	145	64%	100%	76%
Nærbø	88	74%	100%	72%
Varhaug	53	60%	100%	43%
Vigrestad	38	68%	83%	70%
Brusand	12	67%	73%	47%
Ogna	10	40%	23%	40%
Sirevåg	16	50%	53%	30%
Hellvik	24	71%	71%	120%
Egersund	163	59%	96%	32%

* Tall fra 2017 er hentet fra tidligere konkretisering for Sørlandsbanen (Jernbanedirektoratet 2017)

** Det oppgis at det er ti plasser for pendlere, men disse ligger på et område det er innkjøring forbudt.

*** Fra tidligere konkretisering ble det kun rapportert at det var "en del ledig"

**** Bane NOR har ingen parkeringsplasser her, men kommunen har avsatt et titalls plasser for togreisende.

Belegg på parkeringsplass fra tellinger i 2020 og 2017

REISEKOSTNADER

Rogaland, og særlig Nord-Jæren har utviklet seg til et felles bolig -og arbeidsmarked. I perioden 2000-2014 økte den kommuneoverskridende pendlingen 60 %. På tross av målsettinger om at reisene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, viser reisevaneundersøkelser at ca. 63 % av turene ble gjennomført som bilfører, og 7 % som passasjer. Til sammenlikning ble 15 % av turene i sin helhet gjennomført til fots, 6 % med kollektivtransport og det samme for sykkel 2 (SVV 2019 b). I dette kapittelet blir det presentert hvilke reisekostnader som gjelder i regionen, både for reisende med bil og kollektivtrafikk. Med kostnader legges også inn tid. Hensikten med en slik deskriptiv analyse er å redegjøre for hvilke barrierer som kan påvirke reiseadferd.

■ DAGENS SONESTRUKTUR

En billettzone er ulike områder som har differensiert takst, basert på hvor mange soner man passerer. Billettregimet i Rogaland baserer seg på Kolumbus sin sonestruktur som består av 7 soner. Prisen for en periodebillett innad i en sone er 760 kroner. Denne økes til 1160 dersom man krysser en grense, og reiser i to soner, og for tre soner er prisen 1560 kroner. Man betaler aldri for mer enn tre soner. For eksempel vil en reise fra Egersund til Stavanger, som er innom fire soner kun betale 1560 kroner for hele reisen.

Sonene er generelt store, og omfatter de viktigste bo- og arbeidsmarkedene innad i de respektive sonene. Til eksempel kan nevnes Nord-Jæren, som omfatter hele Stavanger fra Rennesøy i nord, til og med Sandnes og Ganddal i sør. De fleste reiser i regionen gjennomføres i denne aksen under en sone. Til sammenlikning vil en slik struktur i Osloregionen erstatte to eller tre sonekryssinger. Basert på dette kan man anta at grenseproblematikken ved at man kjører lengere for å unngå økt takst på grunn av sone ikke er fullt tilstede i denne regionen. Dette blir drøftet senere i kapittelet.

I 2017 inngikk Kolumbus og Jernbanedirektoratet avtale om rute-, takst- og billettsamarbeid i Rogaland (Kolumbus 2019). Avtalen skulle sikre en sømløs reise med lik takst- og billettsystem, samt korresponderende avgangstider. Alle Kolumbus sine billetter kan derfor brukes på lokaltoget på Jærbanen, og prisen er basert på sonestrukturen som er redegjort for over.

Det er et integrert takst- og billettsystem i Rogaland med felles pris for tog og buss



Sonestrukturen i Rogaland

Inneholder data under Norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Kartverket og Entur

REISETID OG KOSTNAD

Det har blitt gjennomført enkle analyser på reisetid og kostnad. For reisetid konkurrerer tog med bil på hele strekningen mellom Stavanger og Egersund ved normal trafikk. I rush (worst case) kommer derimot bil dårligere ut hva gjelder tid. Særlig fra Sandnes sentrum og sørover tar det vesentlig lengere tid å kjøre bil i rush sammenliknet med tog (se diagram på neste side).

Prisen på reise fra tog er flat (760,- for 30 dagers periodebillett) fra Stavanger og helt til Ganddal. Det betyr at områdene med flest reisende og størst befolkning har samme pris. Prishoppene for toget er mellom Ganddal og Øksnevadporten, og mellom Sirevåg og Hellvik, der soneskillene går. Sammenliknet med fossildrevet bil, er en periodebillett for kollektivtrafikk vesentlig billigere frem til Gausel. Der vil pendling med bil inn mot Stavanger konkurrere prismessig med tog. For denne analysen er også reisekostnader for el-bil inkludert. Med lavere takst i bomringen, og billigere drivstoffgifter vil

det være billigere å kjøre elektrisk inn til Stavanger til og med Varhaug. I følge den siste reisevaneundersøkelsen fra 2018 svarte 12 % at de bor i et hushold med el-bil.

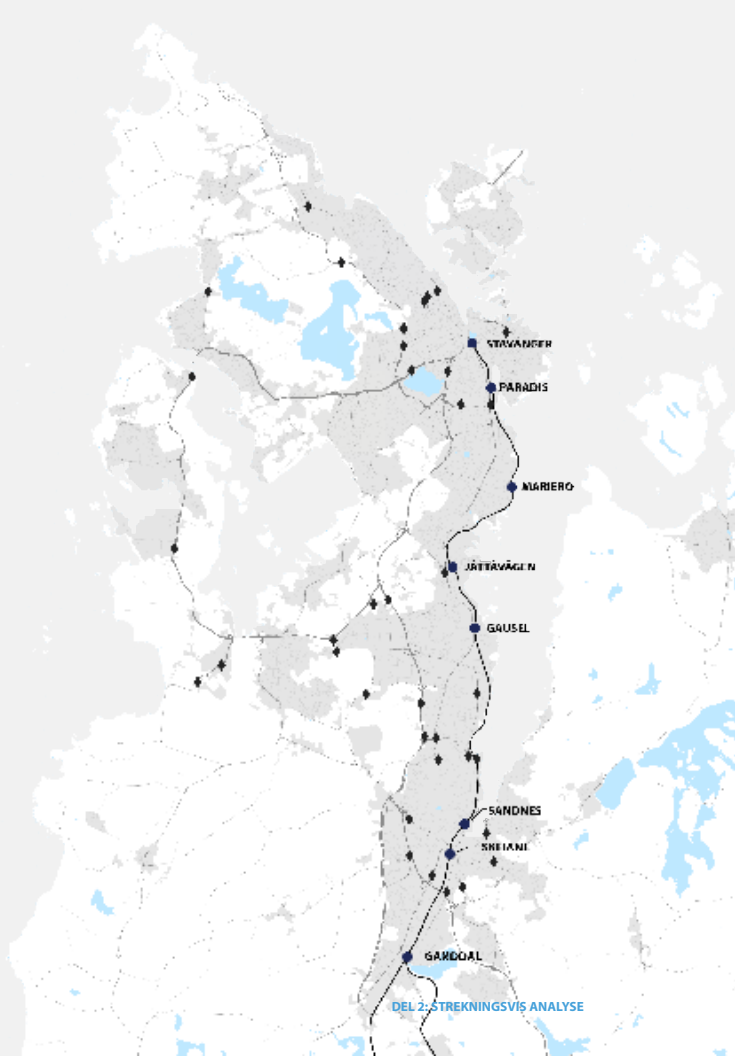
Analysene over har avdekket at både reisekostnadene i form av tid og penger er høyere for bil, sammenliknet med tog fra områdene på Jæren og inn mot Stavanger, særlig i rushtid. Samtidig er bilbruk den klart dominerende formen for transport i regionen. Årsakene bak dette blir ikke nøye drøftet i denne analysen, men det trekkes i Byutredningen for Nord-Jæren frem at en kjøpesterk befolkning som stadig blir eldre vil indikere en økt bilbruk, også i fremtiden. I tillegg vil senere analyser avdekke at viktige målpunkt i regionen ikke dekkes godt av korridoren til Jærbanen. Eksempler på dette vil være næringsområdet Forus med mange arbeidsplasser, Universitetet i Stavanger med det fremtidige universitetssykehuset og Stavanger lufthavn på Sola.

BOMRING OG BYVEKSTAVTALE

Kommunene på Nord-Jæren (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg), Rogaland fylkeskommune, Statens Vegvesen og Jernbanedirektoratet har inngått en Byvekstavtale. Avtalen forplikter begge parter til å nå nullvekstmålet. Byvekstavtalen styres gjennom Bymiljøpakken på Nord-Jæren, som er navnet på partnerskapet i avtalen. Bymiljøpakken på Nord-Jæren blir finansiert gjennom bompenger og staten. Bomstasjonene som skal bidra til finansiering ligger som ringer rundt Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus, Risvika og Stavanger lufthavn Sola. I tillegg er det bomstasjoner mellom Stavanger og Randaberg. Man betaler kun på vei inn i bomringene, og mellom Randaberg og Stavanger betaler man kun på vei til Stavanger. Med bombrikke(AutoPass) betaler man kun for første passering i løpet av en time, samt et tak på 75 passering i løpet av en mnd. Som følge av lokal uenighet om bompengeropplegget er det fra 10. februar 2020 ikke lengre rushtidsavgift ved bomstasjonen, samtidig som det har blitt innført bompengeravgift på nullutslippskjøretøy til halv pris.

Plassering av bomstasjoner på Nord-Jæren

Inneholder data under Norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen



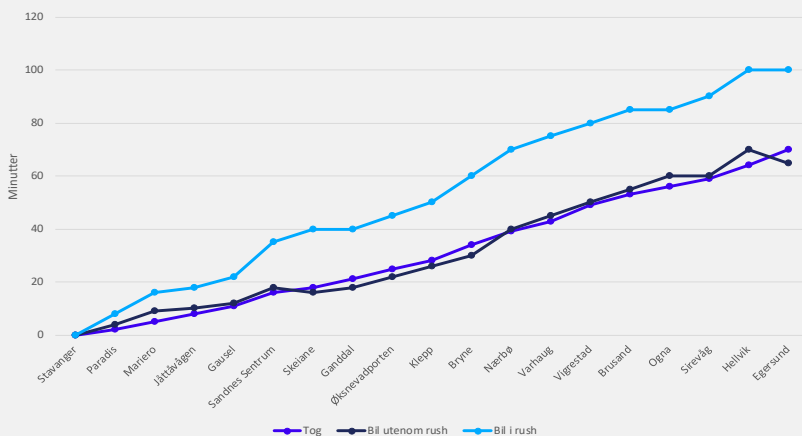
■ EKSEMPEL: SKEIANE OG GANDDAL

Tidligere registreringer ved Rosenholm på Østfoldbanen viser at sonestruktur har mye å si når det kommer til reisemønstre. Som tidligere nevnt er det Ganddal og Skeiane som er de første stasjonene i sone Nord-Jæren, der en periodebillett på 30 dager til Stavanger eller Sandnes koster 760 kroner. Tilsvarende reise fra Klepp eller bryne koster 1160 kroner. I tillegg kjører togene inn til Stavanger med 15-minuttersfrekvens fra Skeiane. En antakelse vil derfor være at mange kjører til Ganddal eller Skeiane for billigere billett og bedre togtilbud.

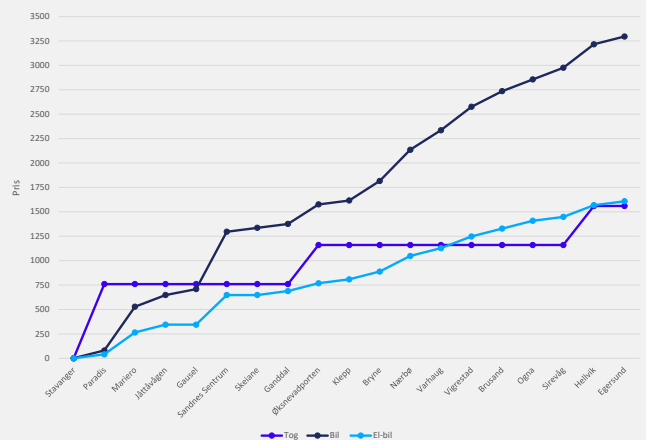
Som eksempel er det brukt en reise fra Kleppe (tettstedet ca 3 km. vest for Klepp stasjon) til Stavanger sentrum. Den månedlige kostnaden er beregnet ut ifra gjennomsnittlig drivstoffpris og bompasering med AutoPASS-avtale, og kommer på 1536 kroner i måneden. Dersom man heller hadde kjørt til Ganddal og reist med tog inn til Stavanger ville prisen bli redusert til 1140 kroner i måneden. For en tur til Skeiane som har 15-minutters frekvens på tog vil prisen bli 1568 kroner. Prisen for å kjøre til Kleppe, for så å ta toget gjennom en sone vil koste ca. 1240 kroner i måneden. Det billigste alternativet er dermed å kjøre til Ganddal for så å ta toget inn.

Nummerplateregistreringer viser derimot at de reisende til Ganddal ikke kommer langveis fra. Tvert imot er 67 % av de parkerte bilene innenfor 3 km. i luftlinje. Dette kan skyldes to ting, nemlig den lave parkeringsdekningen på stasjonen, samt muligheten for å kjøre bil helt inn til bestemmelsesstedet. Det samme kan nevnes om Skeiane, der bomsnittet utgjør en barriere for folk å parkere bilen på stasjonen og ta tog inn, når det både er rimeligere og mer behagelig å kjøre helt inn. Dette forutsetter selvfølgelig at man har tilgang på parkeringsplass ved bestemmelsesstedet, men undersøkelser utført av TØI viser at 66 % av de spurte i Stavanger har tilgang til parkeringsplass som både er gratis og lett å finne plass på. For Sandnes er dette tallet 84 % (Transportøkonomisk institutt [TØI] 2015)

Både på Ganddal og Skeiane stasjon var parkeringskapasiteten ved siste telling sprengt. På Ganddal ble det som følge av dette innført pendlerparkering på 100 kroner for 30 dager i 2019, noe som har hatt en effekt på belegget. Skeiane som også har høyt belegg har ikke fått innført prising, men dette forventes til plassene erstattes med parkeringshus. Uansett vil det i lys av drøftingen over ikke anbefales å øke parkeringskapasiteten på disse stasjonene, fordi soneproblematikken på sikt kan spille en større rolle i lys av strengere parkeringsnormer i Stavanger og Sandnes.



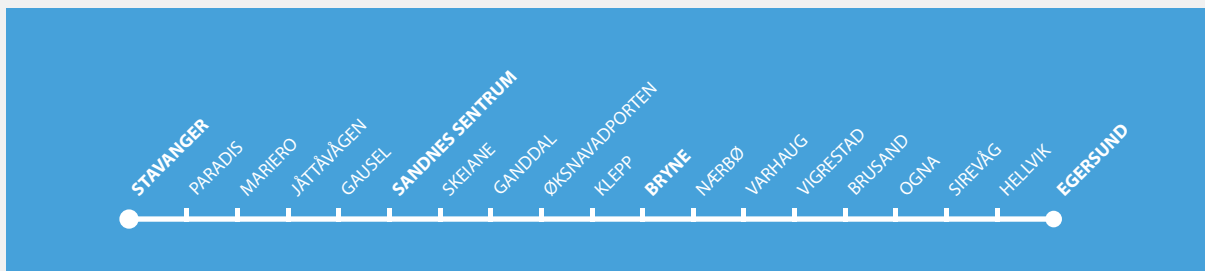
Reisetidsanalyse i minutter for stasjoner fra Stavanger (NAF)



Kostnader for reiser på strekningen (30 dager)

3 STASJONSVIS GJENNOMGANG

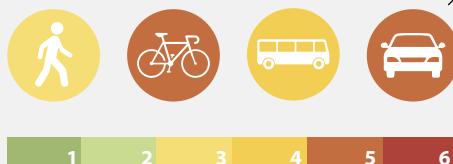
Scroll ned eller trykk på ønsket stasjon



Klikkbare linker krever programmer som støtter interaktive pdf-dokumenter

FREMKOMMELIGHETSANALYSE

Resultatet fra fremkommelighetsanalysen er gjengitt øverst i høyre hjørne. Her er det vurdert hvor enkelt det er å komme til stasjonen for gående, syklende, reisende med kollektivtrafikk og bilister. Fargene viser en sammenfatning av de ulike kriteriene som er summert. For nærmere beskrivelse av metoden henvises det til den strekningsvise analysen.



ULIKE KRITERIER BLIR LAGT TIL GRUNN I FREMKOMMELIGHETSANALYSEN

HVER KATEGORI FÅR EN SCORE BASERT PÅ KRITERIENE

RANGERENGEN SPENNER FRA 1 (BEST) TIL 6 (DÅRLIGST)

NØKKELTALL

Nøkkeltall fra stasjonene blir presentert i både tekst form og fremhevede ikoner. Nøkkeltallene presenterer parkeringsplasser med belegg (andel av parkeringsplassene som er opptatt), antall sykkelplasser, antall påstigende togpassasjerer*, befolkning innen en kilometers radius og ansatte i samme område.



STASJONSKATEGORISERING
Se bakgrunnsdokument for inndeling av stasjonskategorier



ANTALL PARKERINGSPLASSER OG BELEGG I PROSENT



ANTALL SYKKEL-PARKERINGSPLASSER



ANTALL PÅSTIGENDE TOGPASSASJERER*



ANTALL BOSATTE 1 OG 3 KILOMETER FRA STASJONEN



ANTALL ANSATTE 1 OG 3 KILOMETER FRA STASJONEN

* Passasjertallene er gjengitt i intervaller på grunn av deres konfidensialitet



STAVANGER



A | **P** 0  **58 (62%)**  **5601-5800**  **14 483**  **17 502**
64 451 **41 741**

Stavanger stasjon ligger nord for Byparken i ytterkanten av Stavanger sentrum. Det bor i underkant av 14 500 mennesker 1 km fra stasjonen og med 17 500 ansatte i samme avstand. 3 km fra stasjonen bor det 64600 personer og 30300 ansatte. Stasjonen er den travleste på Jærbanen med antall påstigende passasjerer på mellom 5600-5800 personer i døgnet. Stavanger er endestasjon for både Sørlandsbanen fra Kristiansand/Oslo og Jærbanen fra Egersund. Det er ni daglige avganger til Oslo med Sørtoget, der en av de terminerer i Kristiansand. Jærbanen kjører med normalfrekvens på 15 minutter til Sandnes (Skeiane) og halvtimesruter til Bryne (Nærbø). Toget til Egersund går en gang i timen. Fjerntoget til Oslo S går syv ganger i døgnet. Stasjonen har 5601-5800 reisende. I rapport for planavklaringer på Stavanger S, Sandnes og Skeiane anbefales det at Stavanger stasjon oppgraderes med lange nok plattformer for å kunne ta imot doble togsett, samt nye forbindelser mellom sporene. Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider med en avtale om planlegging og prosjektering av disse tiltakene ved stasjonen. Dette krever en større ombygging av stasjonen. Bane NOR Eiendom vurderer som svært interessant på sikt å utvikle området som et godt og velfungerende knutepunkt med både nye byrom og arbeidsplasser.



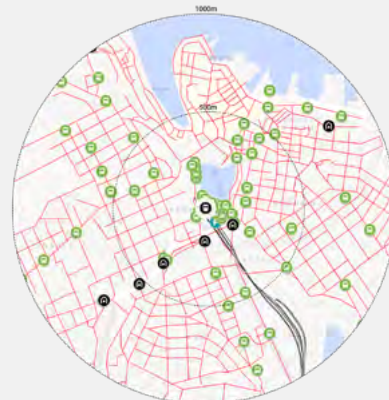
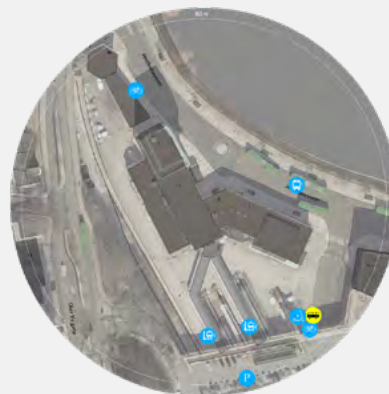
GANGE OG SYKKEL

Fra stasjonen må de reisende forsure en relativt trafikkert bussgate, men nettverket med fortau og stier i Stavanger sentrum er relativt finmasket. En del snarveier for de gående gjør det også attraktivt å ta turen til fots. Bosatte i Stavanger sentrum har forholdsvis høy gangandel på 35 % i 2012, og alle de viktigste målpunktene i sentrum kan nås fra stasjonen innenfor 1 km. I 2018 var sykkelandelen i Stavanger kommune på 9 %. Konsentrasjonen av syklende er i sentrum og sørover mot Forus og Sandnes der både topografien er fordelaktig, men også på grunn av en høy konsentrasjon av arbeidsplasser. I en spørreundersøkelse som ble gjennomført for TØI kommer det frem at syklistene er

middels fornøyd med kvaliteten på sykkelveiene.

På stasjonen tilbys det sykkelparkering i låsbart anlegg med plass i 42 sykler. Per februar 2020 var det 37 aktive avtaler. I tillegg har Stavanger kommune plassert ut Cyc-lok bokser, der man kan låse inn sykkelen i egne bokser, med knagger man kan henge fra seg tøy, hjelm og litt bagasje. Ut over dette tilbys 44 sykkelparkeringsplasser under tak, og 13 plasser uten tak. Belegget på sykkelparkeringen var i midten av mars på 58 %.

Det er bysykkeldordning ved Stavanger stasjon og bussterminal i regi av Kolumbus med totalt 20 plasser.



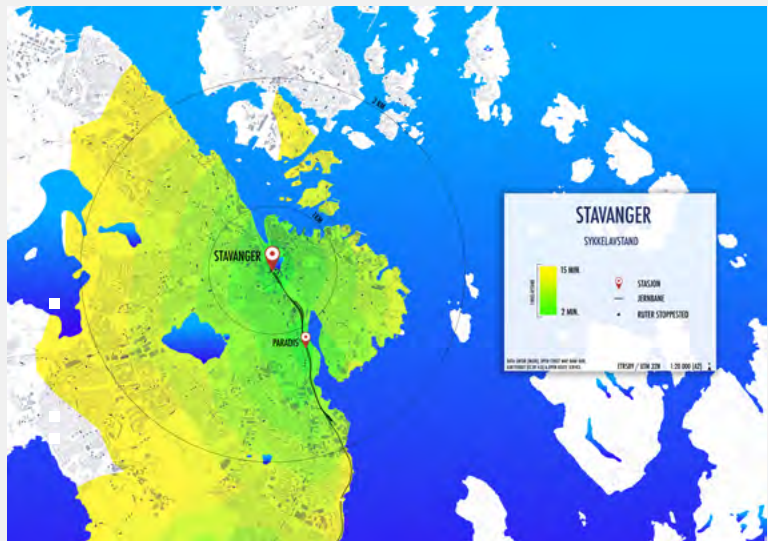
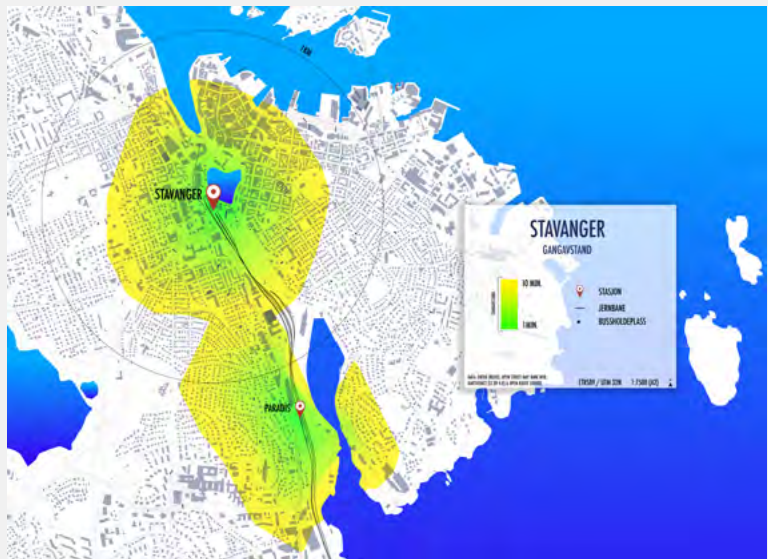
KOLLEKTIVTRANSPORT

Stavanger kommune har definert fire hovedkollektivtraseer med buss der alle passerer Stavanger stasjon, som fungerer som et kollektivknutepunkt. De fleste lokale og regionale bussene i regionen passerer som helpendler, det vil si at de har start- og endestasjon i bydelene. Kollektivandelen til Stavanger sentrum var i 2013 9 %, og økte til 11 % i 2018. Fergetilbudet er inkludert i kollektivtrafikken, og ligger i omtrent ti minutters gange unna stasjonen. I forbindelse med utbygging av bussveien vil kommende bussveilinjier betjene området med opptil 16 avganger pr time. Hele Nord-Jæren fra Rennesøy i nord til Ganddal og Ålgård i sør dekkes av samme prissone. En enkeltbillett for buss, tog eller ferge i denne regionen koster 38 kroner, mens en periodebillett på 30 dager koster 760,-.

Opplegget for avviksbusser på Stavanger innebærer at bussene rygger inn på stasjonsområdet. Det vurderes et opplegg der man kan omdisponere taxi-holderplassen for å få en mer hensiktsmessig og trafikksikker avvikling av busshåndtering.

PRIVATBIL

Bane NOR disponerer kun 10 parkeringsplasser på stasjonen, men disse brukes i dag i svært liten grad. I tillegg er det god parkeringskapasitet rundt, med 980 plasser fordelt på Jernbanelokket og St. Olav parkering. Parkeringsplassene ligger på et lokk over jernbanesporene, og er svært tilgjengelig, både fra hovedvei og plattform.



Det er allerede etablert bysykkellordning ved Stavanger stasjon og på sikt er det ønskelig med flere elsykler ved stasjonen. Det vil være aktuelt å tilrettelegge for andre mobilitetsløsninger som elsparkesykkel. Ved stasjonen er også sykkelverkstedet på PaaHjul etablert, noe som kan gi muligheter for å øke sykkeltilbudet ved stasjonen. Stavanger stasjon er også i sentrumsplanen definert som et mobilitetspunkt, som sier at det skal legges til rette for offentlig sykkelparkering, parkering av bysykler, bildeleordning, og informasjon og bokser for småleveranser. Det kan derfor være aktuelt å se på muligheten for å etablere dette ved stasjonen, men det er viktig at dette ses i sammenheng med framtidige planer. Bane NOR har i dag 10 parkeringsplasser ved plattform som er lite i bruk, og bør omdisponeres. Dette skyldes at det er innkjøring forbudt ved Byterminalen.

Belegget på sykkelparkeringen er tilfredsstillende, så det er ikke behov for å oppgradere sykkelparkeringen eller utvide sykkelhotellet på nåværende tidspunkt. På sikt må dette ses nærmere på i sammenheng med andre planer ved Stavanger stasjon. Bane NOR har ingen planer om å etablere innfartsparkering ved stasjonen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for el-sparkesykkel ved stasjonen
- Se PaaHjul i sammenheng med en overordnet sykkelsatsing på stasjonen
- Tilrettelegge for et mobilitetspunkt som er strategisk plassert i forhold til naturlige bevegelsesmønstre på stasjonen
- Omdisponere de ti parkeringsplassene under jernbanelokket
- Sykkelparkering økes i takt med trafikkvekst*
- Videreutvikling av sykkelparkering må sees i sammenheng med planer for ny Stavanger stasjon

*Hva dette innebærer blir diskutert i bakgrunnsdokumentet (s. 6)

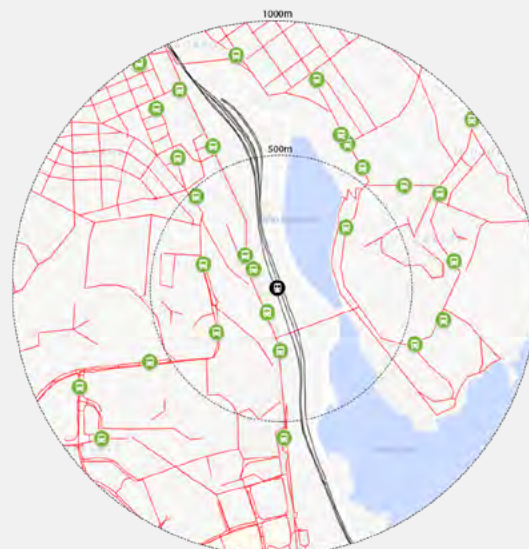
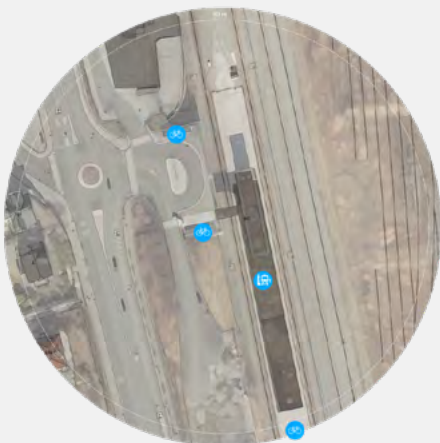
PARADIS



Paradis stasjon ligger ved Hillevågvatnet omringet av boligområder. Rett ved stasjonen går fylkesvei 44. Det er forholdsvis enkelt å nå stasjonen via gange og sykkel. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 10100 personer og det er 8300 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 50000 personer og 41000 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Paradis og Stavanger som tar ca. 2 minutter og kjører med kvartersfrekvens. Stasjonen har 1001-1200 antall reisende. I desember 2019 ble reguleringsplan for Paradis stasjon vedtatt i regi av bla. Bane NOR. Stasjonsområdet planlegges som et sentralt knutepunkt med kombinert nærings- og boligutvikling. Nord for byggefeltene foreslås en ny bro over jernbanen, som binder sammen Lagårdsveien og Paradisområdet.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau med eget sykkelfelt i vegen på begge sider langs fv. 44 som går forbi Paradis stasjon. Det er også etablert fortau på hovedveiene i boligområdene rundt stasjonen. Kommer en øst fra og skal nå stasjonen er det også etablert fortau med sykkelfelt i vegen. 56 % av kommunens befolkning bor innenfor 15 minutters sykkelavstand fra stasjonen, og kun 3 % bor i 10 minutters gangavstand unna. Det er etablert 69 sykkelparkeringsplasser som er plassert ved adkomstene ned til stasjonen. Det er sykkelparkering under tak for plassene ved adkomst som ligger lengst sør. Belegget på sykkelparkeringen var i midten av mars 2020 på 19 %.



KOLLEKTIVTRANSPORT

De fleste boligområdene rundt Paradis dekkes av busstilbud, hvor det er forholdsvis lett for de fleste å nå en holdeplass med mindre enn 10 minutters gange. Nærmeste bussholdeplass er Vålandsbakken som ligger tett opptil stasjonen. Her går det buss mellom Stavanger og Sandnes og ut til områdene Forus, Risvika, Godeset og Kvernevik. De fleste rutene går mellom fire til åtte ganger i timen. Paradis ligger i sone Nord-Jæren som er det samme som Stavanger. Ved å pendle herfra inn til Stavanger så betaler en kun for en sone.

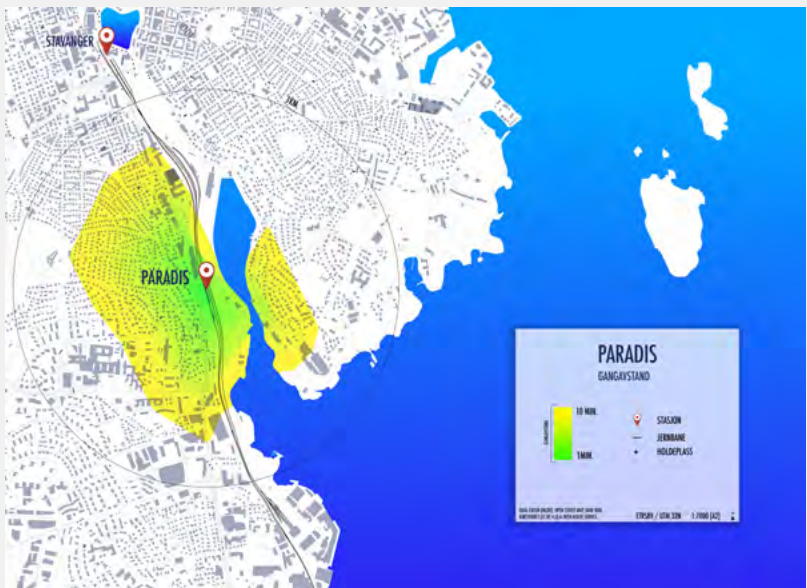
Bussveiprojektet planlegger trase som vil få holdeplass like ved stasjonen. Når bussveien er ferdigstilt vil kommende bussveilinjer betjene området med opptil 16 avganger pr time. Strekningen ved Paradis stasjon er under planlegging og er planlagt ferdigstilt 2023.

PRIVATBIL

Det er ingen etablerte parkeringsplasser på stasjonen i Bane NORs regi, men plass til av- og påstigning. I forbindelse med utviklingen av Paradis stasjon planlegges det også for 134 parkeringsplasser for bil på området, der 14 er knyttet til boligene og de resterende 120 plassene er til næringsformål. Det er lett å komme seg til stasjonen ved avkjøring fra fv. 44.



Nye Paradis stasjon (Ghildardi + Hellsten arkitekter)



Tilrettelegging av nye mobilitets tjenester må ses i sammenheng med den nylig vedtatte reguleringsplanen for Paradis stasjon. Det er allerede etablert en bysykkelordning ved Circle K et lite stykke fra stasjonen, men i forbindelse med reguleringsplanen bør det avsettes areal til sykkel tett opptil stasjonen. Det bør også ses på løsninger for elsparkesykkel. Paradis stasjon er også i sentrumsplanen definert som et mobilitetspunkt, som sier at det skal legges til rette for offentlig sykkelparkering, parkering av bysykler, bildelordning, og informasjon og bokser for småleveranser. Det kan derfor være aktuelt å se på muligheten for å etablere dette, men det må ses i en sammenheng med framtidig utvikling av stasjonen. Det kan vurderes om noen av parkeringsplassene i forbindelse med reguleringsplanen skal settes av til Biledingstjeneste for brukere av bygget, togreisende og bosatte i området.

Antall sykkelparkeringsplasser sør for stasjonen bør økes, og det bør etableres et sykkelhotell som en del av nytt bygg i den vedtatte reguleringsplanen med direkte adkomst fra Strømsbrua. Det er viktig at tiltakene for sykkelparkering ses i sammenheng med reguleringsplan for Paradis stasjon og i mobilitetsplanen for området står det tydelig at det skal opparbeides sykkel under tak og med gode muligheter for låsing. Utendørs sykkelparkering bør også anlegges nær hovedinngang. Bane NOR har ingen planer om å etablere egen innfartsparkering her, selv om reguleringsplanen skal tilrettelegge for 134 parkeringsplasser.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det bør avsettes areal til bysykkelstativ tett ved stasjonen
- Løsninger for el-sparkesykkel bør også vurderes på stasjonen
- I forbindelse med utvikling av stasjonen kan det være aktuelt å tilrettelegge for et mobilitetspunkt på stasjonen
- Det kan vurderes om et fåtall nye parkeringsplasser avsettes til billedingstjenester.
- Antall sykkelparkeringsplasser ved inngang sør må økes.
- I forbindelse med utbygging av Paradis bør det også vurderes å innføre sykkelhotell.

MARIERO



D | **P** 31 (65%) 108 (12%) 401-600 4318 28 312 2437 20 926

Mariero stasjon ligger i et boligområde sør for Stavanger sentrum. Innenfor 1 km. luftlinje-avstand fra stasjonen bor det 4300 personer og det er 2400 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 29100 personer og 21000 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Mariero og Stavanger som tar ca. 5 minutter og har 15-minuttersfrekvens. Stasjonen har 401-600 antall reisende. Kommunen arbeider med en områdeplan som skal tilrettelegge for boliger og arbeidsplasser ca. 500 meter fra stasjonen, og det foreslås blant annet bestemmelser om t, som vil påvirke hvordan reisene til stasjonen vil foregå.

■ GANGE OG SYKKEL

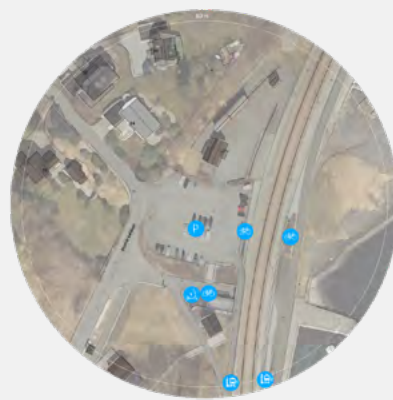
Det er en sammenhengende gang- og sykkelveg langs jernbanen på vestsiden ut mot sjøen. 40 % av kommunens befolkning bor innenfor 15 minutters sykkelavstand fra stasjonen, og kun 2 % bor i 10 minutters gangavstand unna. Det er etablert 108 sykkelparkeringsplasser, hvorav 36 plasser er i eget sykkelhotell på stasjonen. Det koster 50 kr i måneden. Det er sykkelparkering på begge sider av stasjonen, tett opptil undergangen og langs vei til plattform på vestlig side. Belegget på sykkelparkeringen var i mars 2020 på 12 %. Det er også bysykkel ved stasjonen i regi av Kolumbus med åtte plasser rett ved sykkelhotellet. Det var ingen ledige bysykler på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Mariero stasjon blir ikke betjent av annet kollektivtilbud. Det er imidlertid et godt utbygd busstilbud langs Marieroveien, omtrent 10 minutters gange fra Mariero stasjon. Fra Mariero går det buss mellom Stavanger og Sandnes og ut til områdene Forus, Risvika og Kvernevik. De fleste rutene går mellom fire til åtte ganger i timen og er omfattet av bussveinettverket. Når hele bussveinetter er ferdigstilt vil kommende linjer betjene området med opptil 16 avganger pr time. Stasjonen ligger i sone Nord-Jæren som er det samme som Stavanger. Ved å pendle herfra inn til Stavanger så betaler en kun for en sone.

■ PRIVATBIL

Det er totalt er totalt 31 parkeringsplasser ved stasjonen som ligger litt nord for stasjonen på en parkeringsplass. Belegget var i midten av mars 2020 på 65 %. Det koster ingenting å parkere her. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. For å komme seg til stasjonen må en kjøre gjennom et boligområde på Breiflåtteveien fra fv. 44. Det er også mulig å kjøre inn via andre veier i boligområdet, men det er mer kronglete.



I fremkommelighetsanalysen for Mariero blir både gange, sykkel og bil omtalt som middels godt, mens kollektiv blir vurdert som dårlig. Dette understreker behovet for å gjøre bedre tilrettelegginger rundt stasjonen og velge nye mobilitetsløsninger. Dette må ses i sammenheng med den pågående områdeplanen for Mariero. Det er allerede etablert bysykkellordning ved stasjonen, men det kan vurderes om det skal etableres flere. Det bør også ses på elsparkesykkel for å koble stasjonsområdet bedre med Mariero sentrum, samt øke mobiliteten mellom disse områdene. Kollektiv kommer spesielt dårlig ut her pga. lange avstander til nærmeste busstopp. Det er ledig kapasitet på innfartsparkeringen så Bildelingstjeneste kan vurderes.

Belegget på sykkelparkeringen var svært lavt på befaringstidspunktet og det er ikke behov for flere sykkel-parkeringsplasser ved stasjonen. Ved endret utvikling rundt stasjonen kan dette vurderes på sikt. Belegget på innfartsparkeringen var tilfredsstillende, og vi ser ingen behov for å utvide eller endre dagens situasjon.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Vurdere utvidelse av bysykkellordning og tilrettelegging for el-sparkesykkel
- Se på andre løsninger som kan knytte stasjonen bedre sammen med Marieroveien
- Omdisponere parkeringsplasser til bildelingstjeneste
- Utvide sykkelparkering i takt med trafikkvekst

JÅTTÅVÅGEN



D | **P** 0 | 147 (1%) | 1601-1800 | 5555
28 037 | 5753
33 256

Jåttåvågen stasjon ligger tett opptil en videregående skole og Viking stadion. Det er en del boliger både nord og sør for stasjonen på begge sider med gode muligheter for gange og sykkel. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 5500 personer og 5700 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 28000 personer og 32500 ansatte. Det går lokaltog (L59) med kvarterersfrekvens, og sørtoget stopper ved behov. Til Stavanger bruker lokaltoget ca. 8 minutter. Stasjonen har 1601-1800 antall reisende. Bussveiprojektet planlegger for bedre fremkommelighet for buss rundt stasjonsområdet, og dette er planlagt ferdigstilt i 2023.

■ GANGE OG SYKKEL

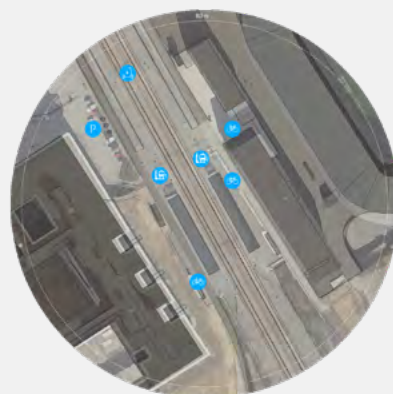
Det er etablert gode muligheter for gange og sykkel på begge sider av stasjonen. På de større vegene i området er det etablert egne gang- og sykkelveger på begge sider av stasjonen. 26 % av kommunens befolkning bor innenfor 15 minutters sykkelavstand fra stasjonen, og kun 2 % bor i 10 minutters gangavstand unna. Det er etablert totalt 147 sykkelparkeringsplasser, plassert på begge sider av stasjonen, tett opptil plattform. Ca. halvparten av plassene har tak. Det var kun to parkerte sykler ved stasjonen på befaring i midten av mars 2020. Det er også mulig å plassere sykkelen i en sykkelboks på plattform på østlig side, men dette er ikke i regi av Bane NOR. Kolumbus tilbyr bysykkel under jernbanebrua, med kun en ledig bysykkel på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

De fleste boligområdene rundt Jåttåvågen dekkes av busstilbud, hvor det er forholdsvis lett for de fleste å nå en holdeplass med mindre enn 10 minutters gange. Nærmeste bussholdeplass er Jåttåvågen og Stadionparken. Jåttåvågen ligger vest for stasjonen og kan være noe kronglete siden man må gå et stykke for å krysse veien. Stadiontunet ligger øst for stasjonen, og har noe lettere adkomst fra stasjonen da det er færre hindringer. Fra Jåttåvågen går det buss mellom Stavanger og Jåttåvågen og ut til områdene Forus, Risvika og Kvernevik. De fleste rutene går mellom fire til åtte ganger i timen. Fra Stadionparken går det kun en bussrute til Stavanger en frekvens på to til fire ganger i timen. I forbindelse med utbygging av bussveien vil kommende bussveilinjer betjene området med opptil 16 avganger pr time. Stasjonen ligger i sone Nord-Jæren som er det samme som Stavanger. Ved å pendle herfra inn til Stavanger så betaler en kun for en sone.

■ PRIVATBIL

Det er ingen etablerte parkeringsplasser her i Bane NORs regi, men kommunen har etablert 18 parkeringsplasser som er skiltet for togreisende, rett ved kiss and ride. Det er lett å komme seg til parkeringen via avkjøring fra fv. 44 og inn på Jåttåvågveien.



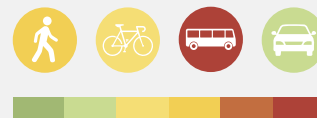
Viktige funksjoner som Universitet i Stavanger og nytt sykehus ligger ca. 3-4 km. fra stasjonen. Det skal også tilrettelegges for å utvikle store arealer nord i Jåttåvågen, noe som vil gi gode muligheter til å etablere nye mobilitetsløsninger. Det er allerede etablert elsykkelordning ved stasjonen, men det kan på sikt vurderes om det skal etableres flere plasser. I tillegg bør det vurderes løsninger som elsparksykkel. Siden Bane NOR ikke har noe innfartsparkering her er det ikke relevant å tilby Bildelingstjeneste på vårt areal.

Bellegget på sykkelparkeringen var svært lavt på befaringstidspunktet og det er ikke behov for flere sykkelparkeringsplasser ved stasjonen. Ved endret utvikling rundt stasjonen kan dette vurderes på sikt. Bane NOR har ingen planer om å etablere egen innfartsparkering her, selv om kommunen på nåværende tidspunkt har satt av 18 parkeringsplasser til togreisende.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Etablere nye mikromobilitetsløsninger på stasjonen i forbindelse med utvikling av Jåttåvågen
- Vurdere utvidelse av bysykkelordningen med flere plasser og vurdere tilrettelegging av el-sparksykkel
- Ingen umiddelbare behov for utvidelse av sykkelparkering, men situasjonen må overvåkes.

GAUSEL



D | **P** 50 (60%) 112 (10%) 801-1000 5177
22 976 2838
40 314

Gausel stasjon ligger tett opptil boligområder både øst og vest for stasjonen. Det er en del næringsbebyggelse sør for stasjonen på begge sider av jernbanen. Det er lett å nå stasjonen med sykkel og gange. Gausel stasjon ligger ca. 4 km. øst for Forus med over 40000 arbeidere hvor det er et potensiale i å knytte stasjonen nærmere Forus. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 5100 personer og 2800 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 23000 personer og 39600 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Gausel og Stavanger som tar ca. 11 minutter og har kvarters frekvens, og stasjonen har 801-1000 antall reisende. Bussveiprojektet vil medføre en del endringer i parkeringssituasjonen.

■ GANGE OG SYKKEL

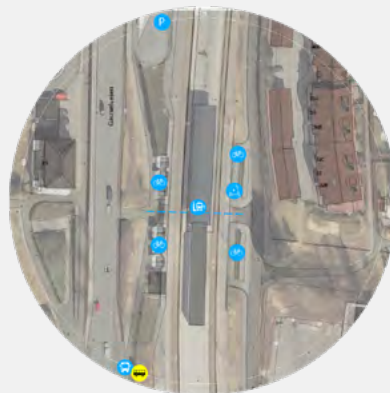
Det er gode forhold for gående og syklende til Gausel stasjon fra både øst og vest. Øst for stasjonen ligger det en gang- og sykkelveg langs jernbanen noe som sikrer gode forhold for gående og syklende på den siden av stasjonen. Vest for stasjonen er det egen gangveg langs Gauselvegen på begge sider, samt at det er etablert egne sykkelfelt i veien. Det er 112 sykkelparkeringsplasser der 32 av de er i låsbart anlegg. I forbindelse med utbyggingen av bussveien, vil Statens vegvesen etablere et nytt sykkelhotell med ca. 90 plasser øst for stasjonen. Det er også bysykkel ved stasjonen i regi av Kolumbus med fire plasser. To plasser var i bruk på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

De fleste boligområdene rundt Gausel dekkes av busstilbud, hvor det er forholdsvis lett for de fleste å nå en holdeplass med mindre enn 10 minutters gange. Nærmeste bussholdeplass er Gausel stasjon som ligger tett opptil stasjonen. Her går det buss mellom Stavanger og Sandnes og ut til områdene Forus, Risvika og Kvernevik. De fleste rutene går mellom fire til åtte ganger i timen. I forbindelse med utbygging av bussveien vil kommende bussveiliner betjene området med opptil 16 avganger pr time. Gausel ligger i sone Nord-Jæren som er det samme som Stavanger. Ved å pendle herfra inn til Stavanger så betaler en kun for en sone.

■ PRIVATBIL

Det er totalt er totalt 53 parkeringsplasser ved stasjonen som ligger litt nord for stasjonen på en parkeringsplass. Som nevnt over vil antallet parkeringsplasser bli redusert til 27-28 plasser som følge av bussveiprojektet. Belegget på parkeringen var i midten av mars 2020 på 60 %. Det koster ingenting å parkere her. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er lett å komme seg til parkeringen via rundkjøring i Gauselveien/fv. 44.



Det er allerede etablert elsykkelordning ved stasjonen, men det kan vurderes om det skal etableres flere plasser. I tillegg bør det vurderes løsninger som elsparkesykkel. Gausel stasjon er også nærmeste stasjon til Forus, noe som gir muligheter for mobilitetsløsninger som bidrar til en kobling mellom stasjonen og Forus (eks. buss som tjeneste eller matebuss). På sikt vil halvparten av innfartsparkeringen forsvinne pga. Bussveien, men det bør likevel vurderes pga. nærheten til Forus å sette av noen plasser til Bildelingstjeneste. Dette gir også en god begrunnelse for å satse mer på andre mobilitetsløsninger.

Belegget på sykkelparkeringen var ikke spesielt høyt på befaringstidspunktet og pga. endringene som vil skje som følge av Bussveien (flytting og etablering av nytt sykkelhotell) anbefales det ingen nye tiltak nå. Evt. utvide i takt med trafikkvekst. Belegget på innfartsparkeringen er ikke høyt, men i løpet av 2020 vil halvparten av parkeringsplassene forsvinner pga. Bussveien. Dette vil påvirke kapasiteten. Det anbefales likevel ikke å etablere flere plasser enn de 27-28 plassene som vi være igjen når Bussveien er etablert.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Vurdere utvidelse av bysykkelordningen på stasjonen
- Det bør også vurderes nye mobilitetsløsninger som elsparkesykkel.
- Det bør i samarbeid med andre aktører utredes løsninger som kan knytte stasjonen bedre sammen med Forus
- I forbindelse med omdisponeringen av parkeringsplassene bør det settes av noen plasser til bildelingstjeneste
- Sykkelparkeringen må utvides i takt med trafikkvekst.
- Det anbefales å ikke utvide parkeringskapasitet for bil etter reduksjon av plassene

SANDNES SENTRUM

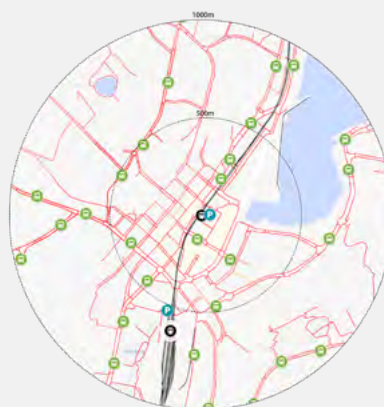
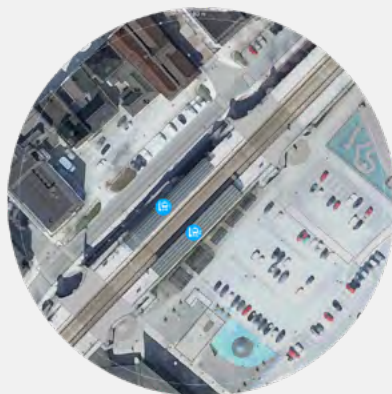
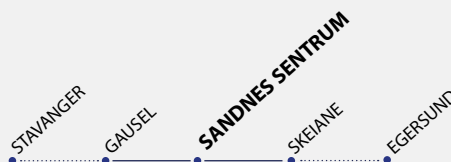


A | **P** 0 N/A 4401-4600 10 576
45 849 6733
16 902

Sandnes sentrum stasjon ligger forholdsvis tett på Sandnes sentrum i en tettere bystruktur og det er kun 600-700 meter til Skeiane stasjon. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 10500 personer og 6700 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 47100 personer og 16600 ansatte. Det går lokaltog (L59) med kvartersfrekvens, og sørtoget stopper ved behov. Stasjonen har 4401-4600 antall reisende. Kollektivterminalen ved Sandnes sentrum stasjon ble oppgradert høsten 2019 og Rutenparken som er plassert rett ved er under ombygging våren 2020. Her skal det bli parkområder og nytt byrom til kommunens befolkning. Mens første del av området blir ferdigstilt på sensommeren i 2020, vil arbeidet med å bygge ringen fortsette i 2021. Som en oppfølging av planavklaringer på Stavanger S, Sandnes og Skeiane har Bane NOR og Jernbanedirektoratet inngått ny avtale om planlegging og prosjektering for nye adkomster, i form av nye trapper og heiser på hver side av stasjonen.

GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau på begge sider av begge vegene som går langs med stasjonen, men det er ikke alltid like oversiktlig for gående/syklende pga. manglende kvalitet på fortau. De fleste tilstøtende gater i området har fortau på begge sider. Sentrum av Sandnes ligger tett opptil stasjonen. 75 % av kommunens befolkning bor innenfor 15 minutters sykkelavstand fra stasjonen, og kun 6 % bor i 10 minutters gangavstand unna. Det er også ganske flat topografi ved tettstedet noe som kan bidra til økt gange og sykkel, men da må syklende og gående bli mer inkludert i utforming av adkomster etc. Det er ingen sykkelparkeringsplasser i regi av Bane NOR ved stasjonen, men det er 36 sykkelparkeringsplasser i et sykkelhotell som driftes av Sandnes parkering. Det var også noe sykkelparkering uten tak flere steder rundt stasjonen, men på grunn av ombygging av Ruten er situasjonen ganske uavklart. I forbindelse med utbyggingen av Ruten er det riktig nok lagt inn en fellesbestemmelse i reguleringsbestemmelsene om opparbeidelse av 500 overdekte sykkelparkeringsplasser (Sandnes kommune 2018, s. 3). Det er også bysykkel i området i regi av Kolumbus med åtte plasser. Kun en var i bruk på befaringsstidspunktet.



KOLLEKTIVTRANSPORT

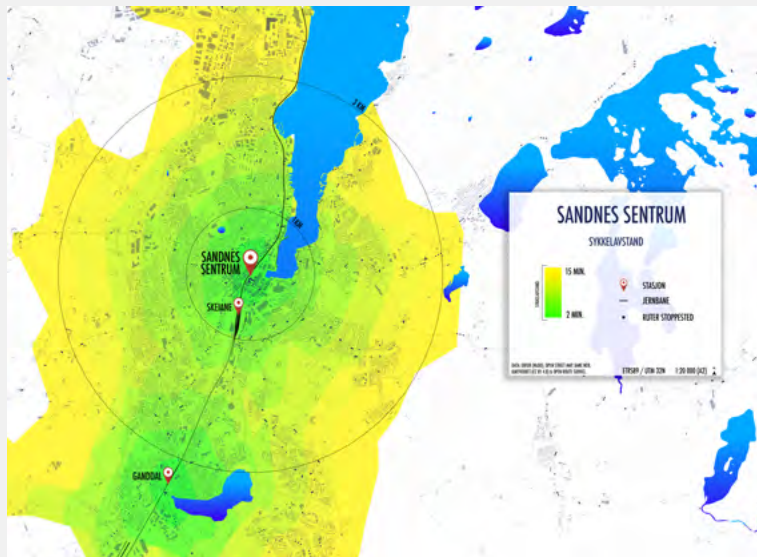
De fleste boligområdene rundt Skeiane/Sandnes dekkes av busstilbud, hvor det er forholdsvis lett for de fleste å nå en holdeplass med mindre enn 10 minutters gange. Nærmeste bussholdeplass er Ruten kollektivterminal som ligger tett opptil stasjonen. Her går det buss i alle retninger og de fleste rutene har halvtimes frekvens eller bedre, med unntak av noen bussruter med timesfrekvens. I forbindelse med utbygging av bussveien vil kommende bussveiliner betjene området med opptil 16 avganger pr time.

Skeiane ligger i sone Nord-Jæren som er det samme som Stavanger. Ved å pendle herfra inn til Stavanger så betaler en kun for en sone.

Avviksbussene har tidligere stoppet i gata ved Bystasjonen kjøpesenter. I forbindelse med utarbeidelse av nye Ruten er det ønskelig å ha et opplegg for avviksbusser på den nye bussholdeplassen.

PRIVATBIL

Bane NOR betjener ingen parkering ved stasjonen, men det er mulig å parkere i et parkeringshus med kommersielle vilkår. Det er tre parkeringshus i gåavstand til stasjonen. Det kan være noe krevende å komme seg til stasjonen da en må inn i Sandnes sentrum.



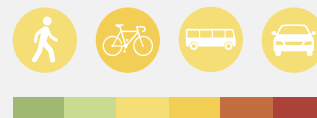
I fremkommelighetsanalysen for Sandnes sentrum kommer både gange, sykkel og kollektiv godt ut, mens tilbudet for bil er dårlig. Bane NOR eier ikke annet enn banegrunn og plattformer ved stasjonen så i forbindelse med etablering av nye mobilitetsløsninger bør det inngås samarbeid med andre aktører. Det er allerede etablert en bysykkelordning ved Ruten, men det kan være aktuelt å vurdere flere løsninger som elsparkesykkel. Siden det også er mange reisende fra Sandnes kan det vurderes om det skal etableres et mobilitetspunkt. Bane NOR eier terminalbygget på Ruten og denne kan være aktuell å videreutvikle videre til et mobilitetspunkt. Etablering av nye mobilitetsløsninger må ses i sammenheng med planlegging av nye adkomster, trapper og heiser på begge sider av stasjonen. Siden Bane NOR ikke har noe innfartsparkering her er det ikke relevant å tilby Bildelingstjeneste på vårt areal. Bane NOR kan imidlertid være pådriver for dette i forbindelse med mobilitetspunktet.

Etablering av nye og eksisterende sykkelparkeringsplasser må ses i sammenheng med planlegging av nye adkomster, trapper og heiser på begge sider av stasjonen. Bane NOR må være involvert og en aktiv pådriver for å sikre gode løsninger for de reisende.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Ved tilrettelegging for nye mobilitetsløsninger bør det inngås samarbeid med andre aktører.
- Tilrettelegge for utvidelse av bysykkelordning og innføring av elsparkesykkel ved stasjonsområdet.
- Videreutvikle terminalbygget til et mobilitetspunkt.
- Bane NOR bør være pådriver for tilrettelegging av bil for tjeneste rundt stasjonen, særlig i forbindelse med nytt mobilitetspunkt
- Bane NOR bør være en pådriver for gode løsninger for gående og sykkende til stasjonen

SKEIANE



D | **P** 25 (100%) 38 (39%) 801-1000 9047 48 489 6758 15 842

Tett opptil Skeiane stasjon ligger det næringsbebyggelse på begge sider av stasjonen og boligområdene er plassert lenger ut. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 9000 personer og 6700 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 48400 personer og 15500 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Skeiane og Stavanger som tar ca. 18 minutter og kjører med kvarterersfrekvens. Stasjonen har mellom 801-1000 reisende. På kort sikt foreslås det mindre tiltak og noe hensetting, selv om det på sikt kan tilrettelegges for noe byutvikling her. På stasjonens vestside er det foreslått regulert inn kombinert bebyggelse og anlegg, samt parkeringshus. Framtidig innfartsparkering foreslås løst i parkeringshuset. På uteområdet mellom jernbanen og bygningsmassen er det foreslått privat sykkelparkering og sykkelparkering for jernbanen, samt at det skal etableres HC plasser.

■ GANGE OG SYKKEL

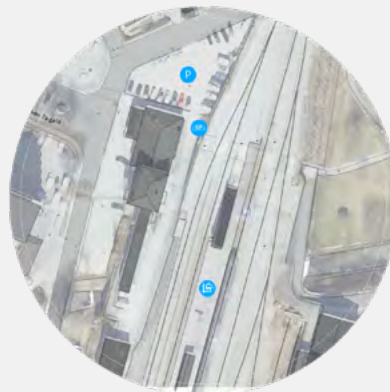
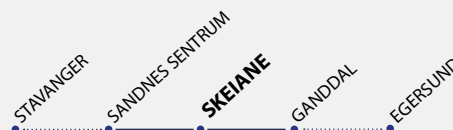
Tett opptil stasjonen på begge sider er det i hovedsak næringsbebyggelse, hvor boligområdene er plassert lenger ut. Det er ikke utpreget gode forhold for gående og syklende. 77 % av kommunens befolkning bor innenfor 15 minutters sykkelavstand fra stasjonen, og kun 6 % bor i 10 minutters gangavstand unna. Det er etablert 38 sykkelparkeringsplasser uten tak ved innfartsparkeringen vest for stasjonen. Belegget på sykkelparkeringen var i midten av mars 2020 på 39 %. Det er bysykkelordning med seks (på sikt ti) plasser ved stasjonen i regi av Kolumbus, men det så ikke ut som at disse var i bruk på betalingstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

De fleste boligområdene rundt Skeiane/Sandnes dekkes av busstilbud, hvor det er forholdsvis lett for de fleste å nå en holdeplass med mindre enn 10 minutters gange. Det er flere bussholdeplasser rundt stasjonen med linjer i retning Ganddal og Ruten som har halvtimes frekvens. Fra Skeianetunet kan en ta buss til Bryne og Kverneland med times- og halvtimes frekvens. Skeiane ligger i sone Nord-Jæren som er det samme som Stavanger. Ved å pendle herfra inn til Stavanger så betaler en kun for en sone.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 25 avgiftsfrie parkeringsplasser ved stasjonen med et belegg på 100 % i mars 2020. De fleste parkeringsplassene har god adkomst til plattform rett ved stasjonsbygningen. På sikt kan disse parkeringsplassen bli flyttet til parkeringshus lengere sør. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Adkomst til stasjonen skjer i hovedsak fra Jærveien.



I fremkommelighetsanalysen for Skeiane kommer sykkel og kollektiv godt ut, mens gange og bil blir vurdert til middels godt. Det er nylig etablert elsykkeløsning ved stasjonen. Det kan også i tillegg være aktuelt med løsning for elsparksykel. Det er ingen ledig kapasitet på innfartsparkeringen, så bildelingstjeneste bør ikke vurderes her på nåværende tidspunkt. Siden dagens innfartsparkering og sykkelparkering blir påvirket av Bane NOR Eiendom sin reguleringsplan, må dette arbeides ses i sammenheng med nye mobilitetsløsninger.

Belegget på sykkelparkeringen var ikke veldig høyt på stasjonen, og det er ikke behov for å gjøre noen snarlige tiltak her. Sykkelparkeringen vil også på sikt bli endret på bakgrunn av reguleringsplan for Haakons 7s gate. Belegget på bilparkeringen var fullt.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Vurdere tilrettelegging for elsparksykel
- Øvrige tiltak må sees i sammenheng med reguleringsplanen for Haakon 7s gate.

GANDDAL



D | **P** 38 (63%) 35 (89%) 601-800 6273
26 967 1731
8202

Ganddal stasjon ligger plassert midt i tettstedet Ganddal omringet av boligbebyggelse. Bebyggelsen er ganske kompakt noe som gjør det lett å nå stasjonen via gange og sykkel. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 6200 personer og 1700 ansatte. 3 km fra stasjonen bor det 27000 personer og 8200 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Ganddal og Stavanger som tar 21 minutter og kjører på halvtimesfrekvens. Stasjonen har 601-800 antall reisende. Fremtidig dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø vil bedre togtilbudet forbi Ganddal, og det er inngått en avtale med Jernbanedirektoratet om vendespor på Ganddal der blant annet plattformforlengelser skal sees nærmere på.

■ GANGE OG SYKKEL

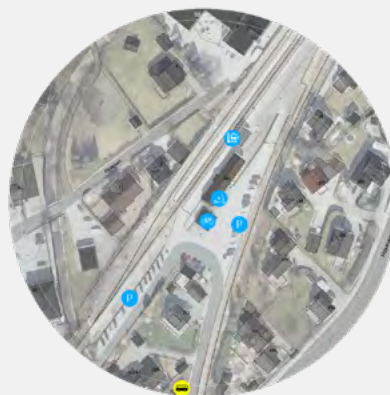
Det er etablert gangveg på begge sider av veggen som går gjennom tettstedet, men vegene som fører inn til stasjonen har ikke en separat løsning for gående/syklende eller bilister. Mange av småveiene i boligområdene rundt stasjonen har ingen gang- og sykkelveg eller fortausløsning. Hovedvegene på Ganddal har fortausløsning på begge sider. De fleste på Ganddal kan lett nå stasjonen uten å bruke bil, da stasjonen ligger sentralt plassert i tettstedet. 50 % av kommunens befolkning bor innenfor 15 minutters sykkelavstand fra stasjonen, og 5 % bor i 10 minutters gangavstand unna. Det er også ganske flat topografi ved tettstedet noe som kan bidra til økt gange og sykkel. Det er etablert 35 sykkelparkeringsplasser uten tak. I tillegg er det bygget sykkelhotell ved stasjonen som koster 50 kr i måneden som ligger tett opptil plattform. Belegget på sykkelparkeringen i midten av mars 2020 var på 89 %. Det er bysykkellordning med fire (på sikt 6-10) plasser i regi av Kolumbus under utarbeidelse ved stasjonen, men ved befarung var ikke disse i bruk.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

De fleste boligområdene rundt Ganddal dekkes av busstilbud, hvor det er forholdsvis lett for de fleste å nå en holdeplass med mindre enn 10 minutters gange. Det er i hovedsak halvtimesfrekvens og noe timesfrekvens utenom rush. Det er også mulig å gå ca. 500 meter vest for stasjonen (må krysse under jernbanen) til Sannerudkrysset for å nå bussmulighetene til Bryne. Her er det timefrekvens. Ganddal ligger i sone Nord-Jæren som er det samme som Stavanger. Ved å pendle herfra inn til Stavanger så betaler en kun for en sone.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 38 parkeringsplasser, hvorav 31 plasser er til pendlerparkering (100,- / 30 dager) og 6 plasser er til dagparkering (40,- / dag). Belegget på pendlerparkeringen var i midten av mars 2020 på 77 % og ingen parkerte på dagparkeringen. De fleste parkeringsplassene har god adkomst til plattform på en parkeringsplass øst for stasjonen. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom.



Mellom Ganddal og Stavanger er det på de fleste stasjoner et godt marked med tanke på nye mobilitetsløsninger. Det er allerede plassert ut elsykler ved Ganddal stasjon, men på befarungstidspunktet så det ikke ut som at disse var i bruk. I fremkommelighetsanalysen er Ganddal vurdert til middels god med tanke på gange, sykkel, kollektiv og bil. Det er derfor aktuelt å vurdere utvidet bruk av nye mobilitetsløsninger som elsparkesykkel, i tillegg til elsykkel. Det er noe ledig kapasitet på innfartsparkeringen så noen plasser til Bildelingstjeneste kan vurderes her.

Belegget på sykkelparkeringen er høyt og det bør vurderes å utvide sykkelparkeringen. Det bør utvides i takt med trafikkvekst. På sikt bør det også vurderes å utvide dagens sykkelhotell da det i 2020 er dobbelt så mange brukere som plasser. Dette må imidlertid ses i sammenheng med framtidige planer, da det ikke er særlig plass til utvidelse på dagens areal. Belegget på innfartsparkeringen har gått noe ned med innføring av avgiftsparkering, så dagens antall parkeringsplasser bør opprettholdes.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Utvide tilbudet til bysykkel og tilrettelegge for innføring av elsparkesykkel
- Omdisponere parkeringsplasser til bildelingstjeneste
- Det bør vurderes å utvide sykkelparkeringen på kort sikt, og senere i takt med trafikkvekst

ØKSNAVADPORTEN



D | **P** 110 (45%) 34 (65%) 601-800 1502 8121 2344 5534

Tett på Øksnevadporten stasjon ligger det mye næring- og industribebyggelse. Lenger øst ligger det større boligområder. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1500 personer og 2300 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 8100 personer og 5500 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Nærbø og Stavanger som tar ca.25 minutter og kjører på halvtimesfrekvens. Stasjonen har 601-800 antall reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert gang- og sykkelveg til stasjonen, hvor det på begge sider Engelsvollvegen er mulig å komme seg til plattform. Det er også gode muligheter for gange og sykkel fra boligområdet i nærheten med planskilte kryssinger for gående og syklende. Alle som bor ved Øksnevadporten kan nå stasjonen med 15 minutters sykkelavstand, og 9 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er etablert 34 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvorav de fleste er under tak ved, mens de sykkelparkeringsplassene tett opptil plattform er uten tak, 15 er under tak og 34 er uten tak. Belegget på sykkelparkeringen var i midten av mars 2020 på 65 %, og seks plasser til MC. Det vil i løpet av 2020 bli etablert sykkelhotell på stasjonen med 60 plasser.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

De fleste boligområdene rundt stasjonen dekkes av busstilbud, hvor det er forholdsvis lett for de fleste å nå en holdeplass med mindre enn 10 minutters gange. Bussene som betjener holdeplassen ved stasjonen har dårlig frekvens, men 100 meter lenger øst til Kverneland fabrikk går det buss til både Kverneland og Sandnes, med en timesfrekvens og halvtimesfrekvens i rush. Øksnevadporten stasjon ligger i sone Jæren og skal en pendle til sone Nord-Jæren så trenger en å betale for to soner. Imidlertid er det kun 8 minutter å kjøre til Ganddal stasjon som ligger i sone Nord-Jæren, hvor man da kun trenger å betale for en sone hvis en skal inn til Stavanger.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 110 parkeringsplasser, hvorav 102 plasser er til pendlerparkering og 8 plasser er til dagparkering. Det tilbys både pendlerparkering (100,-/30 dager) og dagparkering (40,- /dag). Belegget på pendlerparkeringen var i midten av mars 2020 på 48 %, mens det var ingen parkerte bilder på dagparkering. De fleste parkeringsplassene har god adkomst til plattform på en parkeringsplass øst for stasjonen. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom.



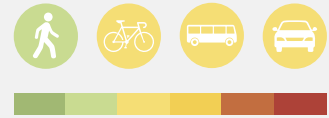
Mye av bebyggelsen ved Øksnevadporten ligger sørøst for stasjonen, hvor lengste punkt unna er 3 km.. Det er ikke et tydelig sentrum og bebyggelsen er ikke konsentrert rundt stasjonen. Det ser ikke ut som det er mange viktige målpoint, derfor antas det at bil er et viktig fremkomstmiddel. Det kan derfor være aktuelt med nye mobilitetsløsninger som både elsykkel og elsparkesykkel ved stasjonen. Det er ledig kapasitet på innfartsparkeringen så Bildelingstjeneste kan vurderes her.

Belegget på sykkelparkeringen var ganske høyt til å være en stasjon uten tett bebyggelse, men kvaliteten på sykkelparkeringen var ikke særlig god, så det kan vurderes om det skal bygges noen flere plasser, samt heve kvaliteten på plassene. Det skal også bli etablert et sykkelhotell på stasjonen i løpet av 2020 med 60 plasser. Innfartsparkeringen har ganske nylig blitt utvidet, så belegget ved stasjonen er tilfredsstillende. Stasjonen ligger som nevnt ikke i et tydelig sentrum og det antas at bil er et viktig transportmiddel til stasjonen. Stasjonen bør derfor ses på som en innfartsparkingsstasjon.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Vurdere tilrettelegging for mikromobilitet ved stasjonen
- Vurdere omdisponering av parkeringsplasser til bildelingstjeneste
- Utvide sykkelparkering av god kvalitet
- På sikt vurdere stasjonen som en viktig strategisk stasjon for innfartsparkering

KLEPP



D | **P** 89 (63%) 36 (69%) 601-800 1865 9696 308 4757

Klepp stasjon ligger øst for tettstedet Klepp. Rundt stasjonen har det vokst opp et tettsted med industrivirksomhet og en del eneboliger. Stasjonen betjener bo- og arbeidsmarkedet i Kleppe, som er et større tettsted og kommunesenteret ca. 3 km. vest for stasjonen. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1860 personer og 300 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 9700 personer og 4800 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Klepp og Stavanger som tar ca. 25 minutter og kjører på halvtimesfrekvens. Stasjonen har 601-800 antall reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

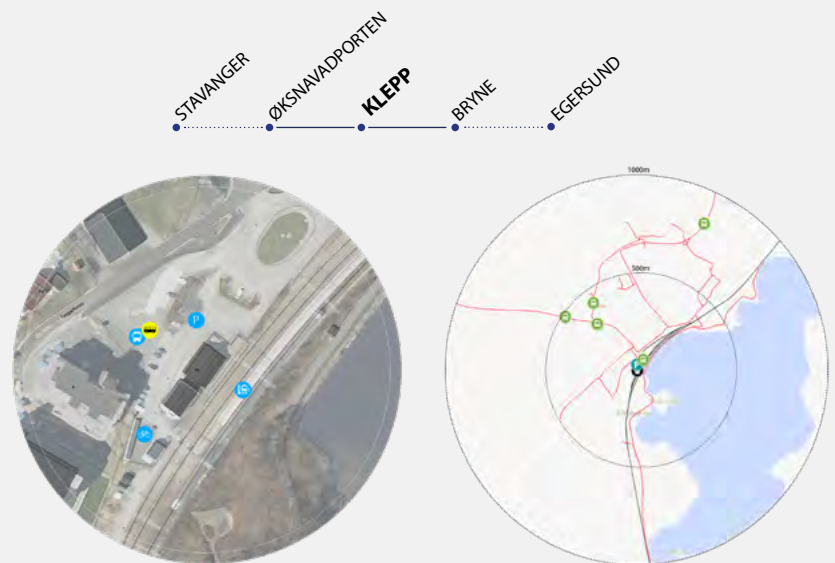
74 % av kommunens befolkning bor innenfor 15 minutters sykkelavstand fra stasjonen, og kun 7 % bor i 10 minutters gangavstand unna. Fra Kleppe er det gang- og sykkelvei nesten hele veien, og det tar ca. 11 minutter å sykle mellom de to tettstedene. I reisevaneundersøkelsen i 2012 rapporterte 10 % at de reiste til fots, og 6 % på sykkel. Kommunen har som mål å øke sykkelandelen til 22 % i 2029. Det er etablert 36 sykkelparkeringsplasser under tak tett opptil plattform. Belegget på sykkelparkeringen i midten av mars 2020 var på 69 %. I løpet av 2020 skal det etableres sykkelhotell på stasjonen med 60 plasser. Bysykkellordning skal etableres i løpet av 2020 i forbindelse med ombyggingen av innfartsparkering og bussholdeplass.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Med unntak av matebuss mellom Kleppe og stasjonen, er busstilbudet ved stasjonen dårlig. Matebusstilbudet har god frekvens. Klepp stasjon ligger i sone Jæren og skal en pendle til sone Nord-Jæren så må en å betale for to soner. Imidlertid er det kun 11-13 minutter å kjøre fra Klepp stasjon eller fra Kleppe til Ganddal stasjon som ligger i sone Nord-Jæren, hvor man da kun trenger å betale for en sone hvis en skal inn til Stavanger. Dette er redegjort for i strekningsvis analyse. Ved avvik stopper bussene ved arealet foran stasjonen. I løpet av 2020 vil de kjøre inn på snuplass like ved.

■ PRIVATBIL

Parkeringskapasiteten utvides, og det tilrettelegges for ca. 89 plasser. Per i dag er det gratis å parkere på stasjonen, men det vil innføres pendlerparkering (100,-/30 dager) i forbindelse med utbyggingen av parkeringsplassene. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Klepp kommune topper listen over andel av husholdninger med tilgang på bil med hele 97 %. Av den totale reisemiddelfordelingen kjører 71 % av de reisende bil. Dette er ca. 10 % høyere enn gjennomsnittet i Stavangerregionen. Nummerskiltregistreringer viser at mange av de parkerte bor i gang/sykkelavstand fra stasjonen.



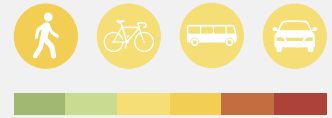
Tettstedet Klepp stasjon ligger et stykke utenfor Kleppe, hvor mesteparten av både boligene og arbeidsplassene ligger. Siden det er ganske stor avstand mellom stedene gjør dette aktuelt å tilrettelegge for ulike mobilitetstjenester. Fremkommelighetsanalysen viser at det ikke er like godt for gående, men at det både for sykkel, kollektiv og bil er forholdsvis enkelt å komme seg til stasjonen. Det bør vurderes løsninger som elsykkel og elsparkesykkel til stasjonen som vil knytte Klepp stasjon med Kleppe. Siden bilparkeringen i løpet av 2020 skal nesten dobles, kan det være aktuelt å vurdere noen plasser til Bildelingstjeneste. Ved Klepp stasjon kan det også være aktuelt å gjennomføre pilotering på autonom buss mellom stasjonen og Kleppe tettsted.

Det er forholdsvis høyt belegg på sykkelparkeringen. Sykkelparkeringen må utvides i takt med trafikkvekst, og på kort sikt kan det også etableres noen flere sykkelparkeringsplasser. Det skal også i løpet av 2020 etableres sykkelhotell på stasjonen. Innfartsparkeringen har et høyt belegg, men antall bilparkeringsplasser skal nesten dobles i løpet av 2020, så det anbefales ingen endring her. Det kan være aktuelt å se på merking av egne MC plasser i forbindelse med ombygging av innfartsparkeringen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Vurdere tilrettelegging for mikromobilitetsløsninger på stasjonen
- Det kan vurderes å omdisponere noen parkeringsplasser til bildelingstjeneste
- Klepp stasjon kan være et aktuelt sted for pilotering av autonome kjøretøy
- På kort sikt må sykkelparkeringen utvides. Videre utvidelse må skje i takt med trafikkvekst
- Vurdere merking av egne MC-plasser i forbindelse med utvidelsen av pendlerparkeringen.

BRYNE



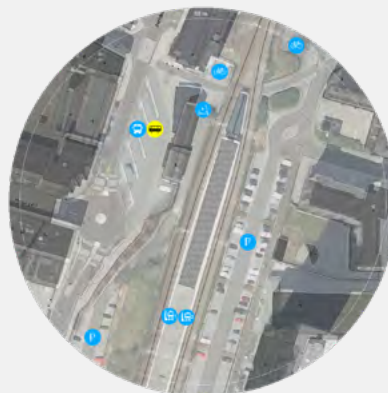
B | **P** 145 (64%) 191 (76%) 2801-3000 6971
12 932 4645
7534

Bryne stasjon ligger plassert litt nord i tettstedet med bebyggelse på begge sider av stasjonen. Bebyggelsen er ganske kompakt noe som gjør det lett å nå stasjonen via gange og sykkel. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 7000 personer og 4600 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 12900 personer og 7500 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Bryne og Stavanger som tar ca. 37 minutter og kjører på halvtimesfrekvens. I tillegg stopper fjerntoget mellom Oslo og Stavanger i Bryne syv ganger i døgnet, og tar ca. 25 minutter inn til Stavanger. Stasjonen har 2801-3000 antall reisende. Det skal tilrettelegges for dobbeltspor forbi stasjonen for å sikre økt frekvens på toget. Hvordan dette påvirker stasjonen er fremdeles ikke avklart.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert gang - og sykkelveg til stasjonen fra både øst og vest. De fleste hovedvegene i Bryne har også gang- og sykkelveg/fortau, mens småvegene inn til boligene ikke har dette. De fleste i Nærbø kan også lett nå stasjonen uten å bruke bil, da stasjonen ligger sentralt plassert i tettstedet. Alle som bor på Bryne kan nå stasjonen med 15 minutters sykkelavstand, og 32 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er også ganske flat topografi ved tettstedet noe som kan bidra til økt gange og sykkel. Jernbanen er mulig å krysse ved tre steder, da spesielt med en kulvert rett ved stasjonen for gående og syklende. Det er etablert 191 sykkelparkeringsplasser uten tak plassert på begge sider av stasjonen rett ved undergang/kulvert. Belegget på sykkelparkeringen var i midten av mars 2020 på 76 %.

Det skal også etableres bysykkelløsning i regi av Kolumbus på baksiden av Narvesen i løpet 2020.

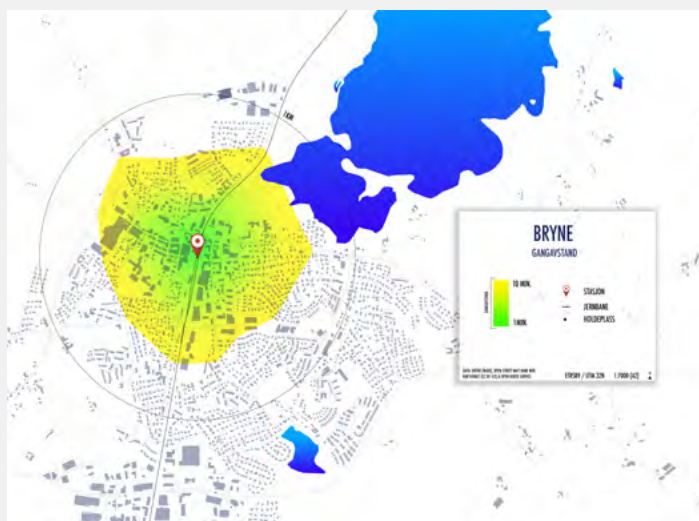
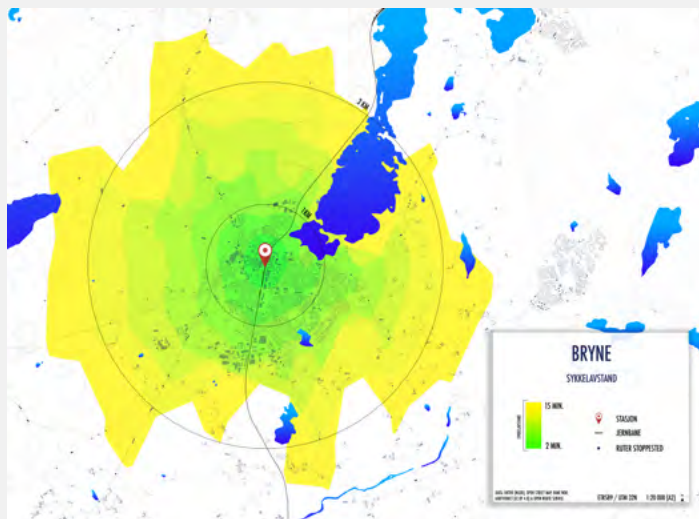


KOLLEKTIVTRANSPORT

De fleste boligområdene dekkas enten av tog og eller buss. Bussholdeplassene ligger langs hovedvegane, hvor boligområdene ikke har mer enn 500-600 meter å gå til næraste bussholdeplass. Rett ved Bryne stasjon er det Bryne kollektivterminal hvor alle bussene stopper. Herfra går det busser i retningane Sandnes, Figgjo, Hognestad, Nærbø, Lye og Øksnevadporten. De fleste bussrutene har lav frekvens med to til fem avganger per dagar. Den mest høifrekvente rutene Bryne-Lye og Bryne-Sandnes som har timesfrekvens. Bryne ligger i sone Jæren og skal en pendle til sone Nord-Jæren så trengjer en å betale for to soner.

PRIVATBIL

Det er totalt 145 parkeringsplasser, hvorav 103 plasser på østsiden av stasjonen og 40 på vestsiden av stasjonen. Det er avsatt 129 plasser til pendlerparkering og 8 plasser til dagparkering. Belegget på pendlerparkeringen var i midten av mars 2020 på 70 %, hvorav dagparkeringen hadde et belegg på 27 %. De fleste parkeringsplassene har god adkomst til plattform, med unntak av de ligger lengst vekk fra kulvert. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkering med gyldig periodebillett. Det er også dagparkering til 40 kr. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Adkomst til stasjonen kan skje via flere vegar, men letteste adkomst er å ta av i rundkjøring på fylkesveg 506 enten øst eller vest for stasjonen inn på Jernbanegata eller innfartsparkeringen.



Bryne er et kompakt tettsted hvor mange kan både sykle og gå til stasjonen. Bryne stasjon har et forholdsvis høyt passasjerantall i forhold til andre stasjoner på Jærbanen, samt at mange pendler til Sandnes/Stavangerområdet. Bryne stasjon skal i forbindelse med dobbeltsporet til Nærbø oppgraderes. Dette gjør det veldig aktuelt å tilby ulike mobilitetsløsningar som både elsykkel og elsparkesykkel. Det skal i løpet av 2020 tilrettelegges for elsykkel ved stasjonen. Bryne stasjon er det eneste stasjonen utenfor Nord-Jæren som det kan vurderes å etablere et tydelig mobilitetspunkt. Det er ledig kapasitet på innfartsparkeringen så Bildelingstjeneste kan vurderes.

Det er et forholdsvis høyt belegg på sykkelparkeringen. Sykkelparkeringen må utvides i takt med trafikkvekst, og på kort sikt bør det etableres noen flere sykkelparkingsplasser. På lengre sikt kan det være aktuelt med sykkelhotell på stasjonen, når dobbeltsporet til Nærbø er etablert/ferdig planlagt. Belegget på innfartsparkeringen/pendlerparkeringen er forholdsvis høyt. Mange som parkerer ved Bryne stasjon bor 1-3 km. fra stasjonen. Derfor kan Bypris vurderes. På sikt kan det være aktuelt å merke noen plasser til MC på et ledig areal.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsningar

- Innføre mikromobilitetsløsningar rundt stasjonen
- Vurdere etablering av et tydelig mobilitetspunkt
- Omdisponere parkeringsplasser til bildelingstjeneste
- På kort sikt må det etableres flere sykkelparkingsplasser
- Sykkelparkeringen må deretter utvides i takt med trafikkvekst
- Vurdere bypris på pendlerparkeringen
- På sikt kan det vurderes å markere opp plasser til MC på ledig areal

NÆRBØ



C | **P** 88 (74%) 138 (72%) 1201-1400 4538
7894 2669
4463

Nærbø stasjon ligger forholdsvis midt i Nærbø, med bebyggelse på begge sider av stasjonen. Store deler av Nærbø kan nås meg gange eller sykkel siden tettstedet er forholdsvis kompakt. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 4500 personer og 2660 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 7900 personer og 4500 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Nærbø og Stavanger som tar ca. 38 minutter og kjører på halvtimesfrekvens. Stasjonen har 1201-1400 antall reisende. Det skal tilrettelegges for dobbeltspor til Nærbø for å sikre en frekvens på 15 minutter på lokaltog og timesfrekvens på regiontoget. Det er uavklart hvordan dette kommer til å påvirke dagens Nærbø stasjon.

■ GANGE OG SYKKEL

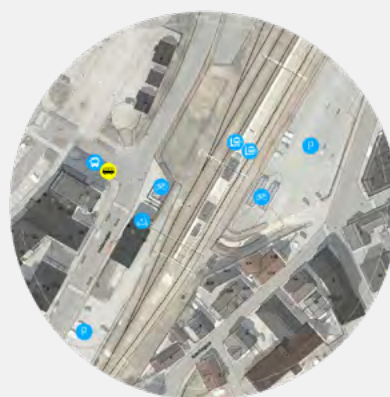
Det er etablert gang- og sykkelveg på vegene inn til stasjonen, samt at de fleste hovedvegene i tettstedene har gang- og sykkelveg eller fortau. Ved stasjonen er det etablert en kulvert. De fleste i Nærbø kan lett nå stasjonen uten å bruke bil, og hele tettstedet nås innen 15 minutter på sykkel fra stasjonen. 39 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Topografien er også fordelaktig, særlig for syklende. Det er etablert 138 sykkelparkeringsplasser, hvor seks av disse er uten tak. Belegget på sykkelparkeringen i midten av mars 2020 var på 72 %. Sykkelparkeringsplassene er fordelt på hver side av stasjonen ved kulverten. I tillegg er det 11 MC plasser. Det er også bysykkel ved stasjonen i regi av Kolumbus med fire plasser, hvorav to var i bruk på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Kollektivtilbudet utenom tog er forholdsvis dårlig. Det er en bussholdeplass rett ved Nærbø stasjon hvor buss til Pollestad og Nærbø går fem ganger i døgnet. Nærbø ligger i sone Jæren og skal en pendle til sone Nord-Jæren så trenger en å betale for to soner.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 88 parkeringsplasser som ligger øst for stasjonen, rett ved kulverten som fører til plattform. Av disse er 67 pendlerparkeringsplasser (100,-/30 dager) og 18 dagparkeringsplasser (40,- dagen). Belegget på pendlerparkeringen i midten av mars 2020 var på 96 %, hvorav dagparkeringen kun hadde et belegg på 5 %. Det ble ganske nylig innført parkeringsavgift på parkeringen og det er mye flateparkering rundt stasjonen som ikke har avgift. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom.



Nærbø er et kompakt tettsted hvor det fleste kan både sykle og gå til stasjonen. Det er noe større avstander i Nærbø, samt at antall reisende fra stasjonen er betydelig større enn både Vigrestad og Varhaug. Dette gjør det mer aktuelt å tilrettelegge for mobilitetsløsninger som elsykkel og elsparkesykkel. Det er allerede etablert elsykkel ved stasjonen, men det kan vurderes om det er behov for flere enn de fire som er der i dag. Det kan vurderes noen plasser til bildelingstjeneste.

Belegget på sykkelparkeringen er forholdsvis høyt. På kort sikt kan det også etableres noen flere sykkelparkeringsplasser. På lengre sikt kan det være aktuelt med sykkelhotell på stasjonen, når dobbeltsporet til Nærbø er etablert/ferdig planlagt. Belegget på innfartsparkeringen er høyt, men pga. mye gratisparkering rundt er det ikke hensiktsmessig å utvide parkeringen. Det kan på sikt vurderes å innføre Bypris, samt markere noen egne MC plasser på ledig areal.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Vurdere for elspare sykkel og utvidelse av bysykkelordningen
- Omdisponere plasser til bildelingstjeneste
- Utvide sykkelparkering på kort sikt, og på lang sikt vurdere sykkelhotell
- På sikt kan det vurderes bypris, men dette må sees i sammenheng med øvrig parkering
- Markere egne MC-plasser dersom det er ledig areal

VARHAUG



D | **P** 32 (60%) 42 (43%) 601-800 3299 / 3960 1005 / 1251

Varhaug stasjon ligger midt i Varhaug tettsted med bebyggelse på begge sider av stasjonen. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 3200 personer og 1000 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 4000 personer og 2500 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Vigrestad og Stavanger som tar ca. 42 minutter og går en gang i timen og kjører med timesfrekvens. Stasjonen har mellom 601-800 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

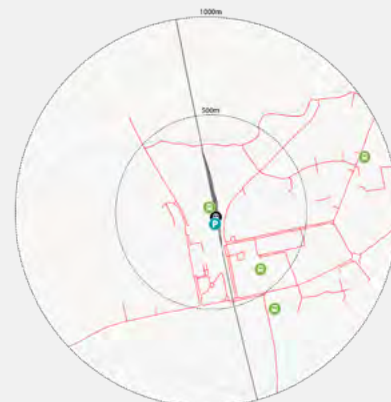
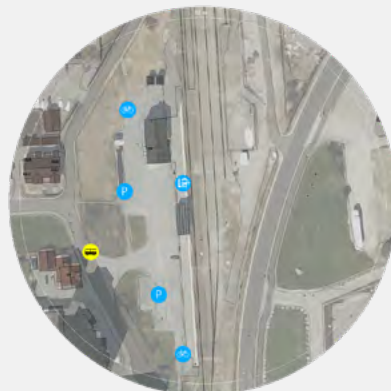
Det er ikke etablert gang- og sykkelveg på stasjonssiden, men øst for stasjonen er det gang- og sykkelveg via en kulvert. For gående er kulverten lettere å bruke, enn for syklende. Alle i Varhaug kan nå stasjonen med 15 minutters sykkellavstand, og 71 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Topografien er også fordelaktig, særlig for syklende. Bane NOR har etablert 42 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen. Belegget på sykkelparkeringen i midten av mars 2020 var 43 %. I tillegg er det en kommunal sykkelparkeringsplass ved undergang på motsatt side av stasjonen med 30 sykkelparkeringsplasser under tak.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er kun tre bussholdeplasser i Vigrestad tettsted og alle betjenes kun av skolebusser. Med unntak av jernbanen blir ikke Varhaug betjent av kollektivtransport. Varhaug ligger i sone Jæren og skal en pendle til sone Nord-Jæren så trenger en kun å betale for to soner.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 53 parkeringsplasser, som ligger helt inntil plattform. Belegget på stasjon i midten av mars 2020 var på 60 %. Det koster ingenting å parkere her. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Adkomsten til stasjonen kan nås fra flere steder vest i Varhaug tettsted.



Varhaug er et kompakt tettsted hvor det fleste kan både sykle og gå til stasjonen. Det er noe større avstander i Varhaug, samt noe flere reisende fra stasjonen enn Vigrestad som kan gjøre det aktuelt å tilrettelegge for nye mobilitetsløsninger som elsykkelløsning. Selv om Varhaug har et dårlig kollektivtilbud utenom tog, anbefales det ikke løsninger som HentMeg ved stasjonen på nåværende tidspunkt, da de fleste kan gå eller sykle til stasjonen. Det er noe ledig kapasitet så innfartsparkeringen, så Bildelingstjeneste kan vurderes her.

Belegget på sykkelparkeringen er tilfredsstillende. Sykkelparkeringen må utvides i takt med trafikkvekst. Belegget på innfartsparkeringen er tilfredsstillende. Det har nylig vært en utvidelse av dagens innfartsparkering, så det foreslås derfor ingen umiddelbare tiltak. Det er ingen MC plasser, så på sikt kan det være aktuelt å merke opp noen plasser til dette.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Vurdere tilrettelegging for elsykkelløsning
- Omdisponere p-plasser til bildelingstjeneste
- Utvide sykkelparkeringsplasser i takt med trafikkvekst
- Markere opp plasser for MC på sikt

VIGRESTAD



D | **P** 35 (68%) 57 (70%) 401-600 2101
2883 430
1040

Vigrestad stasjon ligger plassert midt i tettstedet Vigrestad med bebyggelse på begge sider av stasjonen, og det er lett for hele tettstedet å nå stasjonen med 15 minutters gange. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 2100 personer og 430 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 2900 personer og 1000 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Vigrestad og Stavanger som tar ca. 47 minutter og kjører med timesfrekvens. Stasjonen har 401-600 antall reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert gangkulvert under stasjonen for gående og syklende, samt at det på hovedvegene inn til Vigrestad er etablert gang- og sykkelveg langs vegen. Alle som bor i Vigrestad kan nå stasjonen med 15 minutters sykkelavstand, og 85 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Topografien er også fordelaktig, særlig for syklende. Det er etablert totalt 57 sykkelparkeringsplasser, fordelt på begge sider av stasjonen, rett ved kulverten. Hovedvekten av sykkelparkeringsplassene lå under tak. Belegget på sykkelparkeringen lå på 70 % i midten av mars 2020. Det var det også parkert 11 MC i området.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er kun to bussholdeplasser i Vigrestad tettsted og begge betjenes kun av skolebuss. Med unntak av jernbanen blir ikke Vigrestad betjent av kollektivtransport. Vigrestad ligger i sone Jæren og skal en pendle til sone Nord-Jæren så trenger en kun å betale for to soner.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 38 parkeringsplasser uten avgift, som ligger på parkeringsplass ca. 30 meter fra kulverten som fører til plattformen, samt at det har blitt opparbeidet nye plasser på en plass rett ovenfor kulverten nord for stasjonen. Belegget på stasjonen var i midten av mars 2020 på 68 %. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom.



Det er ikke ønskelig å undergrave Vigrestads potensiale for gange og sykkel ved å innføre elektriske sparkesykler eller delesyklar. Det kan likevel være aktuelt å tilby noen nye mobilitetsløsninger da tettstedet Stokkalandsmarka ligger ca. 4 km. fra stasjonen. Eksempelvis kan dette være mobilitetstjenesten HentMeg som kan være et alternativ siden kollektivtilbudet utover tog ikke er spesielt godt her. Det er noe ledig kapasitet så innfartsparkeringen så Bildelingstjeneste kan vurderes.

Belegget på sykkelparkeringen er ganske høy, så det kan være aktuelt å utvide kapasiteten på denne. Sykkelparkeringen må ut over dette utvides i takt med trafikkvekst. Belegget på innfartsparkeringen er tilfredsstillende, da det nylig har blitt utvidet kapasitet. Skulle det sikt være behov for mer parkering er det mulig å utvide for dette.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegging for HentMeg løsninger på stasjonen ved behov
- Omdisponere parkeringsplasser til bildelingstjeneste
- Utvide kapasiteten på sykkelparkeringen
- Ikke umiddelbart behov for å utvide parkeringskapasitet for bil

BRUSAND



E | **P** 12 (67%) 15 (47%) 0-200 463
1429 49
626

Brusand stasjon ligger helt øst for tettstedet Brusand og de fleste som bor her kan lett nå stasjonen via gange og sykkel, da det er korte avstander og bebyggelse tett opptil stasjonen. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 460 personer og 50 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 1400 personer og 600 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Brusand og Stavanger som tar ca. 50 minutter og kjører med timesfrekvens. Stasjonen har 1-200 antall reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Selv om Brusand scorer godt på fremkommelighetsanalyse for gående, er ikke etablert gang- og sykkelveg til stasjonen og det er for øvrig få etablerte gang og sykkelveger i Brusand tettsted. Stasjonen ligger tett på bebyggelsen, så det er lett å nå den til fots eller på sykkel. Alle som bor på Brusand kan nå stasjonen med 15 minutters sykkelavstand, og 75 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Topografien er også fordelaktig, særlig for syklende. Det er etablert 15 sykkelparkeringsplasser under tak rett ved innfartsparkeringen. Det var 7 parkerte sykler ved befaring i midten av mars 2020.

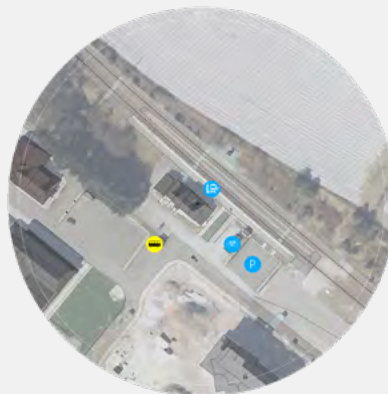


■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Tettstedet har kun en bussholdeplass som betjenes kun av skolebuss, så med unntak av jernbanen blir ikke Brusand betjent av kollektivtransport. Brusand ligger i sone Jæren og skal en pendle til sone Nord-Jæren så trenger en kun å betale for to soner.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 11 parkeringsplasser uten avgift som er plassert på en plass tett inntil plattform. Belegget på stasjonen i midten av mars 2020 var på 67 %. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Adkomsten til stasjonen fylkesvei 44 er enkel.



Det er ikke et marked per 2020 ved stasjonen for å tilby annet enn sykkel og bilparkering.

God nok kapasitet for både sykkel og innfartsparkering.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Øke antall sykkelplasser i takt med trafikkvekst

OGNA



E | **P** 10 (40%) 10 (40%) 0-200 388
1163 271
623

Ogna er tett bebygd rundt stasjonen, og 85 % av innbyggerne har stasjonen innenfor en gangavstand på ti minutter. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 380 personer og 270 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 1100 personer og 600 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Ogna og Stavanger som tar i underkant av en time og kjører med timesfrekvens. Stasjonen har mellom 1-200 antall reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Ved hovedvegen (fylkesveg 44) gjennom Ogna er det etablert gang- og sykkelveg. Ellers er det lite etablerte gang- og sykkelveger i tettstedet. Imidlertid er det slik at de fleste som bor på Ogna kan nå stasjonen med gange eller sykkel, da stasjonen ligger tett på bebyggelsen.

Som nevnt over bor 85 % innenfor ti minutters gange fra stasjonen. Der er ikke godt tilrettelagt for gående og syklende, hverken langs boligområdene, eller ved adkomst til stasjonen. Topografien er fordelaktig, særlig for syklende. Det er etablert 10 sykkelparkeringsplasser uten tak tett inntil stasjonen. Det var 4 parkerte sykler ved befaring i midten av mars 2020.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Ved Ogna er det kun busstopp ved Ogna skule, hvor det kun stopper skolebusser. Med unntak av jernbanen blir ikke Ogna betjent av kollektivtransport.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 10 parkeringsplasser, som ligger helt ved siden av plattform. Belegget på stasjonen var i midten av mars 2020 på 40 %. Det koster ingenting å parkere her. Aller parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er enkelt å komme seg til stasjonen, da en kun må ta av fra fylkesveg 44.



Det er ikke et marked per 2020 ved stasjonen for å tilby annet enn sykkel og bilparkering.

God nok kapasitet for både sykkel og innfartsparkering.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Øke antall sykkelplasser i takt med trafikkvekst

SIREVÅG



E | **P** 16 (50%) 10 (30%) 0-200 660
1195 201
626

Sirevåg stasjon ligger plassert litt øst for Sirevåg tettsted og de fleste som bor her kan lett nå stasjonen via sykkel og gange. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 660 personer og 200 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 1200 personer og 600 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Sirevåg og Stavanger som tar i underkant av en time, og kjører med timesfrekvens. Stasjonen har 1-200 antall reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

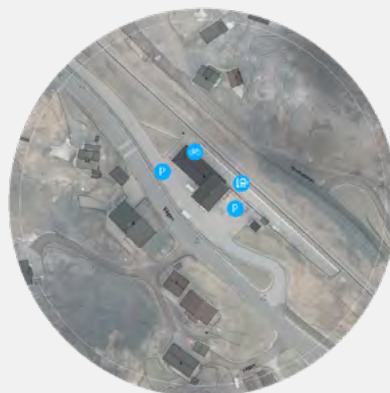
Det er ikke etablert gang- og sykkelveg til stasjonen og det er for øvrig få etablerte gang og sykkelveger i Sirevåg tettsted. Imidlertid ligger de fleste boligene i gang- og sykkelavstand til stasjonen, som gjør den enkel å bruke. Alle som bor i Sirevåg kan nå stasjonen med 15 minutters sykkelavstand, og 87 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er etablert 10 sykkelparkeringsplasser uten tak inntil stasjonsbygningen. Det var kun tre sykler der ved befaring i midten av mars 2020.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er kun en bussholdeplass ved Sirevåg. Denne er plassert ved stasjonen, og kun skolebuss stopper her. Sirevåg ligger i sone Jæren og skal en pendle til sone Nord-Jæren så trenger en kun å betale for to soner. Derfor er det billigere å pendle herfra enn Hellvik eller Egersund.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 16 parkeringsplasser, hvor noen ligger tett opptil stasjonen og noen langs veien foran stasjonsbygningen. Belegget på innfartsparkeringen var i midten av mars 2020 på 50 %. Det koster ingenting å parkere her. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Adkomsten til stasjonen ligger tett på fylkesveg 44 via en kort sideveg. Det er lett å kjøre bil til stasjonen.



Det er ikke et marked per 2020 ved stasjonen for å tilby annet enn sykkel og bilparkering.

God nok kapasitet for både sykkel og innfartsparkering.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Øke antall sykkelplasser i takt med trafikkvekst

HELLVIK



Hellvik stasjon ligger et lite stykke utenfor Hellvik sentrum i landlige omgivelser. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 460 personer og 50 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 900 personer og 150 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Hellvik og Stavanger som tar ca. 1 time og 4 minutter og går en gang i timen eller oftere. Stasjonen har svært få reisende. Det er planlagt for nye boenheter ved stasjonen.

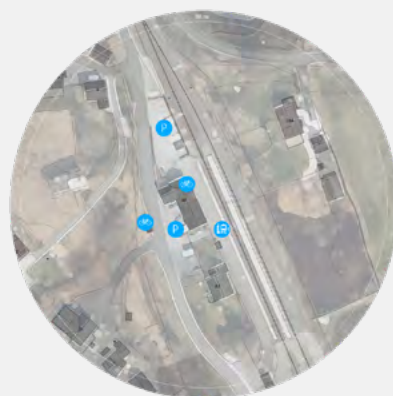
■ GANGE OG SYKKEL

Det er ikke etablert gang eller sykkelveg langs vegen inn til stasjonen. Det er imidlertid etablert gang og sykkelveg på en del av fylkesveg 44 inn til Hellvik sentrum, men tilbudet for gående og syklende er totalt sett ikke så veldig godt. Alle som bor i Hellvik kan nå stasjonen med 15 minutters sykkelavstand fra stasjonen, og 12 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er etablert fem sykkelparkeringsplasser under tak ved stasjonen inntil stasjonsbygningen. Det var totalt 6 parkerte sykler ved stasjonen i midten av mars 2020.



■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Nærmeste bussholdeplass er på fylkesvei 44. Det går bare en bussrute gjennom Hellvik med lav frekvens. Hellvik ligger i sone Dalene, men for å reise til sone Nord-Jæren må en reise i totalt tre soner.



■ PRIVATBIL

Det er totalt 24 parkeringsplasser ved stasjonen som er plassert tett opptil plattform. Belegget på innfartsparkeringen i midten av mars 2020 var på 71 %. Adkomsten til stasjonen skjer inn på en sideveg fra fylkesveg 44. Det koster ingenting å parkere her. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom.

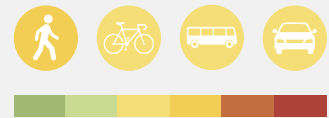
Det er ikke et marked per 2020 ved stasjonen for å tilby annet enn sykkel og bilparkering.

Det er fullt belegg på sykkelparkeringen, så det anbefales å etablere flere sykkelplasser, da med tak. God nok kapasitet på innfartsparkering. Er plass til å utvide hvis det skulle være behov for det.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

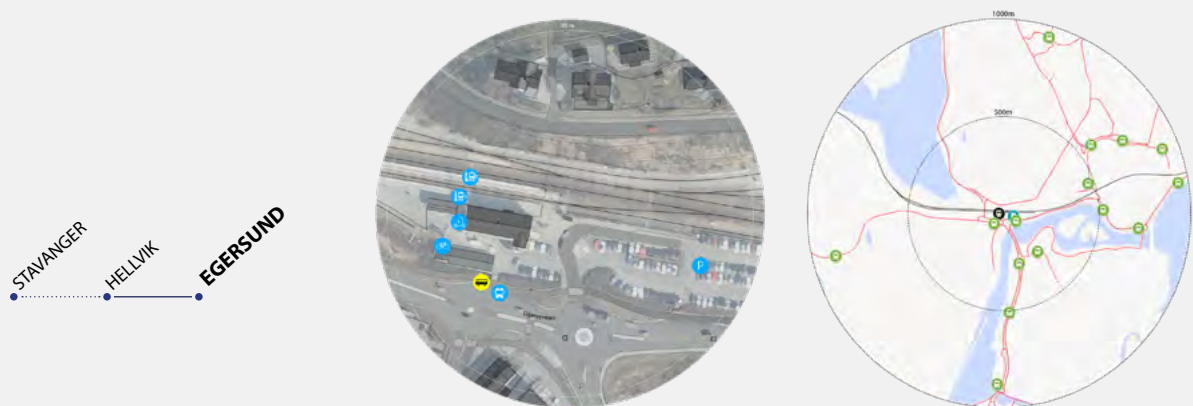
- Øke antall sykkelplasser under tak
- Ikke umiddelbart behov for utvidelse av parkeringskapasitet

EGERSUND



B | **P** 163 (59%) 169 (32%) 1001-1200 2682 10 538 1296 5222

Egersund stasjon ligger litt utenfor Egersund sentrum med boligbebyggelse på begge sider av stasjonen. I kommunene i Dalane blir det gjort omtrent 62 000 daglige reiser, der 20 % av de er internt i Egersund sentrum, 17 % mellom sentrum og Egersund kommune forøvrig, og kun 3 % av reisene ble gjennomført mellom de øvrige kommunene i Dalane og Egersund sentrum. 74 % av de produserte reisene i Egersund er kommuneinterne, og 14 % er mellom kommunen og områder i nord (Stavanger, Sandnes, Jæren). Den gjennomsnittlige reiselengden er på 16,9 km., som er det korteste i Dalane, men turer mellom 1 og 2,9 km. utgjør den største andelen reisende. Innenfor 1 km. luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 2600 personer og 1200 ansatte. 3 km. fra stasjonen bor det 10500 personer og 5200 ansatte. Det går lokaltog (L59) mellom Egersund og Stavanger som tar ca. 1 time og 10 minutter, i tillegg til fjerntoget mellom Oslo og Stavanger stopper i Egersund som tar i underkant av en time inn til Stavanger. Lokaltog fra Egersund til Stavanger går en gang i timen eller oftere (det er ikke stive ruter), mens fjerntoget går syv ganger i døgnet. Stasjonen har 1001-1200 antall reisende.



GANGE OG SYKKEL

Det er etablert gang- og sykkelveg langs alle vegene som fører til Egersund stasjon, noe som gjør det forholdsvis lett å ta seg til stasjonsområdet gående og syklende. Imidlertid er det noen sideveger inn til hovedvegene til stasjonen som mangler gangveg. Egersund stasjon ligger litt utenfor sentrum, men det er god gang- og sykkelveg/forau mellom sentrum og stasjonen. Egersund satses på sykkel med åtte hovedsykkelveiruter, der fem av disse går via jernbanestasjonen. Menn i aldersgruppen 30-44 år, eller skoleelever utgjør majoriteten blant de syklende i Egersund. Over 50 % av de spurte rapporterte at de brukte sykkel i forbindelse med fritid, 29 % til jobb og 27 % til trening.

Flertallet velger sykkel på grunn av helseeffekter, mens kun 6 % gjør det av miljøhensyn. 15 % av reisene i kommunen utføres til fots, og i sentrum er dette tallet 18 %. 12. august 2019 åpnet sykkelhotellet på stasjonen, med 36 plasser. Det er etablert sykkelstativ ved Egersund stasjon under tak for totalt 169 plasser. Belegget på parkerte sykler i midten av mars 2020 ved stasjonen var 32 %. Det er også 40 MC plasser ved stasjonen.

Det er også bysykkel ved stasjonen i regi av Kolumbus med åtte plasser. Kun en var i bruk på befaringstidspunktet.

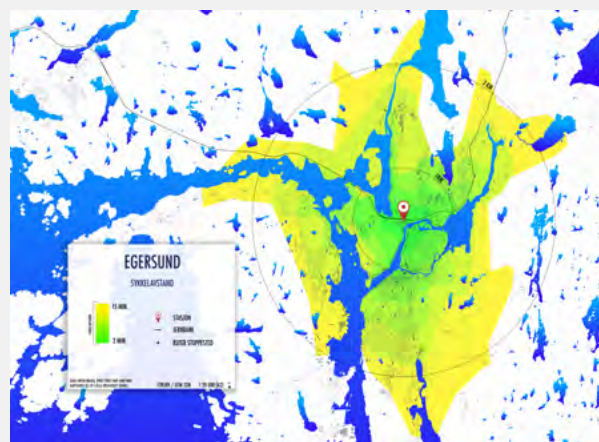
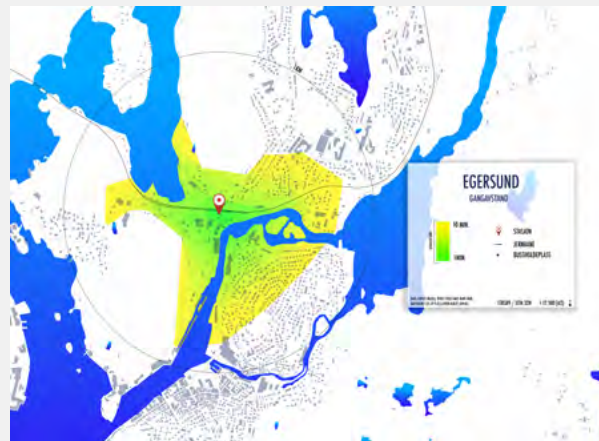
KOLLEKTIVTRANSPORT

Dekningsgraden for buss er i hovudsak god i Egersund da de fleste boligområder har et busstilbud. Bussholdeplassen ligger tett opptil stasjonen, så det er en god kobling for reisende fra buss til tog. Kollektivandelen i Egersund er imidlertid forsvinnende liten med 4 % for hele kommunen, og 3 % i sentrum. Også her øker kollektivandelen i tråd med reiselengden. Alle bussrutene som går i Egersund stopper ved Egersund stasjon. Det går 10 bussruter i kommunen, men med lav frekvens, med tilnærmet timefrekvens på den hyppigste ruten. Kolombus kjører to ekspressavganger til Stavanger, men med en kjøretid på halvannen time konkurrerer ikke denne med toget. Jærbanen kjører med timesfrekvens i rush, og bruker litt i overkant av en time til Stavanger. Sørlandsbanen betjener også Egersund, med åtte avganger i hver retning. Store deler av Egersund ligger i sone Egersund, hvor hovedvekten av de reisende bor. Hvis en imidlertid bor utenfor den sonen (sone Dalane), må man betale for to soner hvis en skal inn til Egersund. I tillegg kommer pris for tog. Det er likevel slik at en ikke betaler for mer enn tre soner uansett, så hvis en skal pendle til sone Nord-Jæren så blir prisen lik selv om man bor utenfor Egersund.

PRIVATBIL

I Egersund kommune er bilbruken på 65 %, med en noe lavere andel i sentrum på 60 %. Utenom sentrum er bilbruken på 71 %, som er sammenliknbart med de andre kommunene i Dalane-regionen. Disse tallene gjelder bilførere. Reisende som passasjer er betydelig lavere, noe som indikerer at mange kjører alene. I tråd med etablert kunnskap ser man at bilbruken øker i takt med reises lengde.

Det er totalt 163 parkeringsplasser ved stasjonen hvorav 133 er pendlerparkering og 26 er dagparkering, samt 2 HC plasser. Belegget på pendlerparkeringen i midten av mars 2020 var 68 %, mens dagparkeringen hadde et belegg på 27 %. Parkeringsplassene ligger tett opptil plattformen. Parkeringsplassen ligger også tett opptil vegnett, som gjør det lett å komme seg til stasjonen med bil. Det koster 100 kr i måneden eller 35 kr i uka for pendlerparkering med gyldig periodebillett. Det er også dagparkering til 40 kr. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom.



For å koble sentrum mer sammen, kan det være aktuelt å se på nye mobilitetsløsninger. Elsparkesykkel er allerede etablert her, men det kan også vurderes elsparkesykkel selv om vi ikke ønsker å undergrave sykkel og gange. På befaringstidspunktet var ikke elsykkelen mye i bruk, så det kan vurderes om den skal plasseres litt annerledes. Deroms det er behov for HentMeg-løsninger kan det tilrettelegges på stasjonen. Det er noe ledig kapasitet på innfartsparkeringen, så tilrettelegging for bildelingstjenester kan også vurderes.

Belegget på sykkel var ikke spesielt høyt, så sykkelparkeringen bør opprettholdes slik som nå. Evt. øke i takt med trafikkvekst. I løpet av 2021 kan det være aktuelt å bytte ut stativene med ny type i bedre kvalitet. Belegget på innfartsparkeringen er passe høyt, men det anbefales ikke å utvide dagens kapasitet. På sikt kan det eventuelt være aktuelt å foreslå Bypris. Det er på sikt aktuelt å utvide MC parkeringen siden denne er full, men da må det finnes ledig areal på stasjonen, noe det ikke gjør i dag.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Vurdere løsning med el-sparkesykkel dersom det ikke går på bekostning av gange og sykkel
- Vurdere flytting av bysykkelstativet for økt synliggjøring
- HentMeg-løsninger kan vurderes som komplementært tilbud til omkringliggende områder.
- Noen p-plasser kan omdisponeres til bildelingstjenester
- Øke sykkelparkeringen i takt med trafikkvekst
- Vurdere bypris på kort sikt for pendlerparkeringen
- Utvide MC-parkering dersom det er ledig areal

4 KONKLUSJON OG AVSLUTNING



Sykkelparkering på Skeiane (Foto: Vetle Riis Hallås)

KONKLUSJON OG AVSLUTNING

Konkretiseringen av Bane NORs mobilitets- og parkeringsstrategi ser befolkningsstrukturer, pendlermønstre og reisevaner i sammenheng og kommer med konkrete anbefalinger for parkering og mobilitet rundt stasjonene på et overordnet nivå. Analyser av en rekke forhold i regionen rundt Jærbanen gir konkrete anbefalinger for hver stasjon. I tillegg vil analysene være basert på prioriteringsprinsippene i Bane NORs parkeringsstrategi og mobilitetsstrategi som er gjengitt i bakgrunnsdokumentet for konkretiseringen. I dette kapittelet blir resultatet fra de ulike analysene sett i sammenheng og anbefalingene for hver stasjon oppsummert.

Jærbanen betjener områdene mellom Egersund og Stavanger, og bebyggelsen kan kategoriseres i to deler: nemlig med små og konsentrerte tettsteder rundt jernbanestasjonene i sør, og et kontinuerlig bybånd med Stavanger som tyngdepunkt i nord. Dette kjennetegnet påvirker både befolkningsmønstre, arbeidsplasslokalisering, fremkommelighet og belegg, som igjen påvirker hvilke løsninger denne konkretiseringen anbefaler.

Stavanger er som nevnt tyngdepunktet i regionen, med flest bosatte og arbeidsplasser rundt stasjonen. I tillegg er det registrert god fremkommelighet til stasjonen for syklende, gående og reisende med kollektivtrafikk på stasjonen og høyt potensiale for mobilitet. Derfor anbefales det her et bredt tilbud med mobilitetstjenester. Sandnes sentrum er også en stasjon med tett bebyggelse som har potensiale mobilitetstjenester. Alle stasjonene i bybåndet med unntak av Mariero kjennetegnes ved at fremkommelighet for sykkel, gange og reisende med kollektivtrafikk er god. Dette går på bekostning av fremkommelighet for bil, og siden dette er tette områder med potensiale for fortetting anbefales det ikke å utvide pendlerparkering på flate i dette området. I tillegg er det ikke stor etterspørsel etter parkering for bil i disse områdene. Et overordnet trekk ved regionen er allikevel at fremkommeligheten for bil ikke er dårlig, og mange arbeidsplasser tilbyr gratis og tilgjengelig parkering for bil, noe som gjør det attraktivt å bruke bil på hele reisen.

Mellom Ganddal og Bryne er strukturen på bosettingsmønstret litt annerledes. Øksnavadporten og Klepp betjener ikke et tydelig sentrum, men heller et omland, og resultatene på fremkommelighetsanalysene reflekterer dette. I tillegg er det på disse stasjonene et godt tilbud av parkeringsplasser for bil. Dette er grunnen til at Øksnavadporten sees på som en strategisk stasjon for utvikling av pendlerparkering. Virkemidler for å styre parkering hit er prising og kapasitet. Bryne stasjon som scorer høyt på forhold for gående og syklende, noe som gjenspeiler tettheten rundt stasjonen. Her blir det anbefalt å utvikle et godt mobilitets tilbud og vurdere restriksjoner på bilparkeringen. I tillegg er belegget på sykkelparkeringen svært høyt, så tilrettelegging for bedre sykkelparkering bør være et prioritert område. Stasjonene sør for Bryne har mindre kundegrunnlag, noe som gjenspeiler anbefalingene for nye mobilitetsløsninger. Det vurderes om enkelte stasjoner med satelittbebyggelse rundt kan ha behov for tilrettelegging for HentMeg-løsninger.

Et eksempel i denne sammenheng er Vigrestad stasjon, med Stokkalandsmarka et stykke utenfor og et svakt kollektivtilbud. Et annet viktig kjennetegn ved disse stasjonene er at de scorer dårlig på forhold for kollektivtrafikk. Dette er fordi det mange steder ikke er et tilbud utenom skolebuss. På disse stedene er det i gjengjeld gode forhold for bil, men siden det ikke er stor etterspørsel på de fleste parkeringsplassene anbefales det for disse stasjonene å avvente en utvidelse. Mange stasjoner betjener et konsentrert omland, noe som gjør det mer attraktivt å velge sykkel og gange for å reise til stasjonen. Derfor bør sykkelparkering og gode adkomster til stasjonen prioriteres i disse områdene. Egersund skiller seg ut blant disse stasjonene som endestasjon for Jærbanen. Sentrum ligger et par kilometer sør for stasjonen, så det anbefales her å tilrettelegge for gode løsninger som knytter stasjonsområdet bedre sammen med sentrum.

I tabellen på neste side blir et utvalg av tiltak oppsummert. Dette er tiltak som har gått igjen på flere stasjoner. For Bryne, Nærbø og Egersund blir det drøftet om innføring av bypris (250,- / 30 dager) kan være et effektivt virkemiddel for å redusere parkeringspresset som også kan gjøres med få ressurser. Før dette settes i gang bør det likevel utredes den reduserte bilbruken resulterer i at de reisende velger andre fremkomstmidler til stasjonen eller kjører hele veien. Generelt sett viser det seg at prising av parkering har hatt effekt. En kartlegging som ble gjort av TØI i (2019) viser at belegget på stasjonene som fikk innført pendlerparkering har sunket moderat. Det må også nevnes i denne sammenheng at tellingene ble gjennomført rett før tiltakene for å begrense spredning av COVID-19, noe som kan ha påvirket kvaliteten på tallene. Derfor blir de sett opp mot tallene i 2017.



**TRYKK PÅ QR-KODEN
FOR TILGANG TIL
ANBEFALINGSSIDEN**

Tilrettelegging for mikromobilitet, omdisponering av p-plasser for delebilordninger og mobilitetspunkt er tiltak som kan gjøre det mer attraktivt å velge nye mobilitetsløsninger, men kan være krevende å få innført. Strakstiltak på sykkel kan innebære flere sykkelplasser under tak, eller omdisponering etter behov. Dette er enkle tiltak som kan gjøres på kort sikt. HentMeg-tjenester anses som gode alternativ der kollektivtransporten ikke er tilstrekkelig, og krever kun tilrettelegging på stasjonsområdet fra Bane NORs side. I tillegg er det vurdert å utvide MC-parkeringen på flere stasjoner, fordi denne tidvis var overutnyttet. Selv om parkering av MC er mer arealeffektiv enn parkering av bil, er det viktig at tilretteleggingen av disse fremkomstmidlene ikke kommer på bekostning av kollektiv, sykkel og gange som er øverst i prioriteringspyramiden.

Kartlegging av reisetid har vist at bil konkurrerer med tog på hele strekningen, men ved rushtider går det fortere å ta tog. Også prismessig vil man spare penger på å reise med kollektivtrafikk. Dette skyldes blant annet bomringene på Nord-Jæren

og de store takstsonene som gjør at man når mange mennesker innenfor en sone. Unntaket er dersom hele reisen blir gjennomført med el-bil som har fritak i bomringen. Tellingene som ble gjennomført i 2020 viser at det ikke er en stor andel el-biler som parkerer ved stasjonene. I snitt er det under 10 % av de telte bilene som var elektriske. Med mange arbeidsplasser som tilbyr parkeringsplass må man derfor anta at det er mer attraktivt for de å kjøre hele veien. Problematikk rundt bytte kan også forklare dette.

Nullvekstmålet har som mål at veksten i trafikk i de største byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Med et klima i endring, arealpress i byene og dårligere folkehelse er det viktig at reisene i fremtiden tas med bærekraftige transportmidler. Som en sentral knutepunktaktør spiller Bane NOR en viktig rolle for å tilrettelegge for grønne, smarte og sømløse reiser. Arbeidet med denne konkretiseringen har vist hvordan man kan tilrettelegge for dette på Jærbanen.

	INNFØRING AV BYPRIS	TILRETTELEGGING FOR MIKROMOBILITET*	ENDRE P-PASSER TIL BILDELING**	MOBILITETSPUNKT***	STRAKSTILTAK PÅ SYKKEL****	HENTMEGTJENESTER	MERKING/UTVIDELSE AV MC-PARKERING
Stavanger		■	■	■			
Paradis		■	■	■	■		
Mariero		■	■				
Jåttåvågen		■					
Gausel		■	■				
Sandnes		■		■			
Skeiane		■					
Gaddal		■	■		■		
Øksnevadporten		■	■				
Klepp		■	■		■		■
Bryne	■	■	■	■	■		■
Nærbø	■	■	■		■		■
Varhaug			■				■
Vigrestad			■		■	■	
Brusand							
Ogna							
Sirevåg							
Hellvik					■		
Egersund	■	■	■			■	■

* Mikromobilitet innebærer elsykkel, elsparkesykkel og andre deletjenester eller private fremkomstmidler.
 ** Omdisponerte parkeringsplasser skal som hovedregel tas av pendlerparkeringsplasser dersom belegget tillater det
 *** Mobilitetspunkt i denne sammenhengen er beskrevet nærmere i bakgrunnsdokumentet.
 **** Innebærer tiltak som kan gjøres på kort sikt, f.eks. øke antall sykkelplasser under tak ved en stasjon.

Oppsummering av anbefalte tiltak for hver stasjon

REFERANSER

Bane NOR (2017) Bane NORs parkeringsstrategi.

Tilgjengelig på: <https://www.banenor.no/contentassets/3a3630357184416584f44d1460de5250/parkeringsstrategi-bane-nor-pr-september-2017.pdf>

EY (2020) Micromobility: moving cities into a sustainable future.

Fremtiden i våre hender (2020) Klimagassutslippet fra ulike reisemåter. Tilgjengelig på: <https://www.framtiden.no/gronne-tips/reise-og-transport/klimagassutslippet-fra-ulike-reisemater.html>

Jernbanedirektoratet (2017) Konkretisering av jernbaneverkets parkeringsstrategi: Sluttrapport sørlandsbanen.

Kolumbus (2020) Bysykkelen. Tilgjengelig på: <https://www.kolumbus.no/verdt-a-vite/syssel-oversikt/bysykkelen/>

Kolumbus (2019) Samme billett på buss og tog. Tilgjengelig på: <https://www.kolumbus.no/aktuelt/samme-billett-pa-buss-og-tog/>

Rogaland fylkeskommune (2018) Mobilitetsstrategi: Strategi for mobilitetspåvirkende tiltak på Nord-Jæren 2017-2023. Tilgjengelig på: https://www.rogfk.no/_f/p1/ibd2a5b88-29d7-4e96-91c6-7272281a97d8/mobilitetsstrategi-vedtatt-11012018.pdf

Rogaland fylkeskommune (2013) Regionalplan for Jæren 2013-2040. Tilgjengelig på: https://www.rogfk.no/_f/p1/i0a4db2a9-eabc-4b9f-a355-c1c23d2e0174/regionalplan-for-jaren-2013-2040.pdf

Rogaland fylkeskommune (2020) Regionalplan for Jæren 2050 - Høring av planens fase to. Tilgjengelig på: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/pagaende-plan-og-strategiarbeid/regionalplan-jaren-2050/>

Samferdselsdepartementet (2016). Nasjonal transportplan 2018-2029. (Meld. St. 33(2016- 2017)). Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>

Sandnes kommune (2018) Områderegulering for Ruten i Sandnes sentrum. Tilgjengelig på: http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1108/20131111/Dokumenter/Gjeldene_bestemmelser_2013111.pdf

Statens vegvesen (2020) Bymiljøpakken. Tilgjengelig på: <https://bymiljopakken.no/>

Statens vegvesen (2019a) Bussveien. Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/bussveien>

Statens vegvesen (2019b) Nasjonal reisevaneundersøkelse 2018: Hovedrapport. Tilgjengelig på: https://www.vegvesen.no/_attachment/2674990/binary/1361215?fast_title=N%C3%B8kkelrapport+Reisevaneunders%C3%B8kelsen+2018+-+november+2019.PDF

Statens vegvesen (2017) Byutredning Nord-Jæren: trinn 1. Tilgjengelig på: https://www.vegvesen.no/_attachment/2660049/binary/1321897?fast_title=Byutredning+-trinn+1+Nord-J%C3%A6ren.pdf

Transportøkonomisk institutt (2019) Elsparkesyklene - nye fakta om tilbud og bruk i Oslo. Tilgjengelig på: <https://samferdsel.toi.no/forskning/elsparkesyklene-nye-fakta-om-tilbud-og-bruk-i-oslo-article34312-2205.html?noredirect=1>

Transportøkonomisk institutt (2015) Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41578>

Transportøkonomisk institutt (2014) Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39158>



ANBEFALINGER



ANALYSEKART



Trykk på eller scan QR-koden med mobil for tilgang til kartene

