

ANNEX 2: TRAFIKKGRUNNLAG

Forus er regionens største arbeidssted med over 40.000 arbeidsplasser og svært lite bebyggelse. Tar man i betraktning besøkende til høykompetansebedriftene (ikke besøkende til handelsbedriftene hvor det stort sett trengs bil for å frakte innkjøpte varer) så foregår det sannsynligvis i nærheten av 100.000 tur/retur reiser til og fra Forus hver arbeidsdag. Dette tilsvarer 22.000.000 reiser per år, hvorav ca 18.000.000 er rushpendling. Til sammenligning hadde Jærbanen (som er definert som en suksess) 3.600.000 reisende i 2012, en økning på 1 million reisende etter åpningen av dobbeltsporet Stavanger-Sandnes.

Det er strekningen Hå-Sandnes i syd og boligområdene med kort avstand til Stavanger Stasjon, Paradis Stasjon, Sørmarka/Åsen/Våland holdeplass og Ullandhaug Stasjon som vil utgjøre hoveddelen av trafikkgrunnlaget sammen med fremtidig vekst på selve Forus.

På strekningen Hå-Sandnes har over 90.000 av totalt 126.000 innbyggere sykkelavstand/kort bussavstand til togstasjon og hvor en bygging langs Bybåndet Sør og en fortetting rundt togstasjonene kan øke antall togpendlere svært mye. Dette er også dokumentert av Urbanet i en analyse for Klepp kommune. Av totalt 37.200 som pendler nordover i 2012 i kommunene Hå, Time, Klepp og Sandnes er det estimert at ca 19.400 har arbeidsplass Forus, noe som resulterer i over 8.500.000 arbeidsreiser årlig, hovedsakelig i rushtrafikken langs Motorveien.

På strekningen Stavanger-Forus har over 65.000 av totalt 130.000 innbyggere i Stavanger samme korte avstand til enten Stavanger Stasjon, Paradis Stasjon, Åsen holdeplass eller en ny Ullandhaug Stasjon på vei til Forus. Det er estimert 6.800.000 arbeidsreiser årlig fra dette området til Forus, hovedsakelig i rushtrafikken.

Totalt antall arbeidsreiser årlig i nord-syd akse blir da 15.300.000, eller ca 85% av totalt antall arbeidsreiser på ca 18.000.000. Øst-vest akse har dermed ca 2.700.000 årlige arbeidsreiser til Forus. Dette bildet stemmer veldig godt overens med de trafikk tall som man har for Motorveien og veiene rundt i rushtrafikken.

Eksisterende dobbeltspor med stopp enten på Forus Stasjon eller Gausel Stasjon vil ikke kunne ta mesteparten av trafikkgrunnlaget som finnes på Forus. For det første er togene allerede fulle i rushtrafikken og selv med en dobling av kapasiteten så vil mesteparten av trafikken trekkes mot områdene langs jernbanelinja og mot Stavanger. For det andre medfører trafikkavvisning som følge av overgang mellom transportmidler at folk ikke vil ta kollektivt. Folk aksepterer 1 overgang (til/fra tog), men allerede ved 2 overganger så er avvisningen meget stor og ved 3 overganger så vil nesten ingen ta kollektivtransport. Toget må derfor gå dit størstedelen av folk har transportbehov, og det er på Forus og Ullandhaug. Tog på denne strekningen til en sentralt plassert Forus Stasjon ved Motorveien vil føre til så høy frekvens på tog at også andre pendlere finner det akseptabelt med en overgang nummer 2 (overgang nummer 1 er der pendlere går over til/fra tog på bosted) til kryssende kollektivtilbud som betjener øst-vest akse.

Ovenstående estimer er kun knyttet til trafikk til/fra Forus. Dersom sykehuset lokaliseres til Ullandhaug så vil det være tre store reisedestinasjoner som kan betjenes av en stasjon på Ullandhaug: Sykehuset med over 10.000 ansatte og mange pasienter og pårørende, Universitetet med over 10.000 ansatte og studenter og miljøet rundt Ipark og Oljedirektoratet med minimum 1500-2000 høykompetanseansatte. Utenom pasientreiser og

besøksreiser tilsier dette et reisebehov opp mot 10.000.000 til/fra et felles miljø på Ullandhaug. I tillegg er behovet for pasient- og besøksreiser godt over 1.000.000 i året.

Konklusjonen er at strekningen Hå-Forus allerede er en større pendlerstrekning enn Stavanger-Forus, og det er derfor ikke lite trafikk som kan overføres til tog her. Dersom bare 25% av pendlerne velger tog på disse strekningene så vil tog Hå-Forus og Stavanger-Forus ha større trafikk tall enn hele dagens Jærbane fra Egersund til Stavanger, dvs en økning på 3,6 millioner reisende ved å bygge 13 kilometer ekstra toglinje når man bygger dobbeltsporet Sandnes-Bryne. Når Jærbanen fikk 1 million flere reisende når dobbeltsporet Sandnes-Stavanger åpnet, så er det urealistisk å regne med mer enn 50% av dette selv med et godt overgangssystem ved det eksisterende togsporet. Dette betyr at å bygge de ekstra 13 kilometrene kan skaffe mer enn 7 ganger flere kollektivreisende til Forus enn uten egen togløsning via Forus.