

STASJONSOMRÅDENE LANGS SØRLANDSBANEN



INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD	3
BAKGRUNN	4
STASJONSBYENE I AGDER	6
TRYGGE, ENKLE OG GRØNNE REISER	7
FORDELING AV ANSVARSOMRÅDER I JERNBANESEKTOREN	8
INNSPILL FRA MEDVIRKNING	9
01 SIRA STASJON	11
02 GYLAND STASJON	14
03 STOREKVINA STASJON	17
04 SNARTEMO STASJON	20
05 AUDNEDAL STASJON	23
06 MARNARDAL STASJON	26
07 BRELAND STASJON	29
08 NODELAND STASJON	31
09 KRISTIANSAND STASJON	34
10 VENNESLA STASJON	37
11 NELAUG STASJON	40
12 VEGÅRSHEI	43
13 GJERSTAD STASJON	46
TURISME & REISELIV	49
TILTAK FOR REISELIVSUTVIKLING	50
UNIVERSELL UTFORMING	51
SAMMENDRAG	52
KILDER	53

FORORD

Agder fylkeskommune har, sammen med regionene i Agder og Jernbaneplattform Agder, utarbeidet et oppdatert kunnskapsgrunnlag for stasjonsområdene i Agder som ligger langs Sørlandsbanen. Arbeidet følger opp en politisk bestilling fra 2020 som ble fulgt opp i den politiske saken «strategi for utvikling av stasjonsbyene» til hovedutvalget for samferdsel og mobilitet høsten 2022 (sak 28/22).

Saken inneholdt et kunnskapsgrunnlag (datert 15.08.2022) og vedtaket som ble fattet lød at fylkeskommunen skulle gå i dialog med kommunene og andre relevante aktører. I tillegg lød vedtaket at reiseliv og turisme skulle inkluderes.

Agder fylkeskommune har i 2023 og 2024 gjennomført møter med regionsamarbeidene i Agder. I tillegg har Agder kollektivtrafikk, Bane NOR, Go-Ahead Norge og Jernbanedirektoratet bidratt.

Fylkeskommunen har engasjert konsulentbistand fra Trollvegg Arkitektstudio AS for å oppdatere og slutføre dette kunnskapsgrunnlaget i samarbeid med fylkeskommunen.

BAKGRUNN

Agder skal være en bærekraftig region med lave utslipp og gode levekår. Regionplan Agder 2030 og Regional plan for mobilitet 2023–2033 (mobilitetsplanen) setter videre premisser for at vi skal ta hele Agder i bruk og ta vare på det vi har. Vi skal ta grønne reisevalg i hele regionen, og det legges til rette for nullutslippsløsninger for personmobilitet og godstransport. Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt.

Videre omtales jernbanen og togets rolle i Regionplan Lister 2030 (vedtatt 2021) Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen (vedtatt 2023) og særlig i mobilitetsplanen (vedtatt i 2023) som har 23 steg for handling og måloppnåelse frem mot 2033. Steg 5 er å styrke togets funksjon som indre stamlinje i kollektivtransporten. Fra regional plan for mobilitet siteres:

«Det er et ønske om å utvikle allerede eksisterende stasjoner langs Sørlandsbanen for å etablere bo- og næringsvirksomheter nær stasjonsområdene rundt om i Agder».

«Jobbe for at flere vest og nord for Kristiansand får mulighet til å benytte lokale/regionale tog på daglige reiser».

«Gjøre en vurdering og kartlegging av muligheter og behov ved stasjonsbyene».

To av punktene er en konkret oppfølging fra behandlingen av klimabudsjett- og økonomiplan for perioden 2021–2024 hvor fylkespolitikkerne i Agder fattet et verbalvedtak om å etablere en mulighetsstudie for utbyggingsmuligheter ved og langs jernbanestasjonene i Agder.

Verbalforslag i sak 93/20 lød:

“Fylkestinget ber rådmannen om å etablere en mulighetsstudie eller lignende som kan fremvise potensielle og fremtidige utbyggingsmuligheter ved og langs jernbanestasjonene i Agder, og dermed bidra til at næringsetableringer og befolkningen i distriktene kan øke. Bane NOR eiendom er en sentral medspiller i en slik mulighetsstudie ettersom de sitter på arealer tilknyttet jernbanestasjonene.”

I august 2022 behandlet hovedutvalg for samferdsel sak 28/22 som fulgte opp dette

verbalforslaget med et kunnskapsgrunnlag og en strategi for utvikling av stasjonsbyene i Agder. Til saken fattet hovedutvalget følgende vedtak:

"1. Hovedutvalg for samferdsel vedtar å satse på utvikling av følgende stasjoner i Agder: Vennesla, Marnardal, Snartemo, Nelaug og Gyland. Det presiseres at ved alle stasjoner skal det kartlegges en potensiell mulighet for næring- og boligbebyggelse i tråd med fylkestingets vedtak.

2. Detaljvurdering og kartlegging av muligheter og behov for de utvalgte stasjonene vil foregå i samarbeid med berørte kommuner og Bane NOR. Her skal blant annet potensialet for turisme utvikles videre. Jernbaneplattform Agder inviteres med i samarbeidet.

3. Tilbringertjenesten må sees i sammenheng med universell utforming av stasjonene.

4. Det vurderes om utvikling av ny stasjon i Vennesla videreføres som et eget prosjekt.

5. Det gjøres en videre dialog med Flekkefjord, Kvinesdal, Lyngdal, Gjerstad og Vegårshei der kommunene bes vurdere å kartlegge potensielle utviklingsmuligheter ved øvrige stasjoner.

6. Det bør vurderes å nedsette en egen prosjektgruppe bestående av kommuner og aktuelle offentlige organer. Samferdselsutvalget holdes orientert."

Dette reviderte kunnskapsgrunnlaget for stasjonsområdene i Agder følger opp vedtaket fra 2022 og følger som grunnlag for en ny politisk sak til hovedutvalget for samferdsel og mobilitet.

STASJONSBYENE I AGDER

Sørlandsbanen går fra Stavanger via Kristiansand til Oslo. Sira stasjon i Flekkefjord ligger lengst vest i Agder og Gjerstad stasjon ligger lengst øst. I Agder ligger byene langs kysten, mens jernbanen går et stykke inn i landet. I vestre del av Agder er jernbanen den indre kollektivakse. Sørlandsbanen er av nasjonal betydning for gods- og persontrafikk. Fra Drammen følger banen en indre trasé til Kristiansand og videre vestover tvers over dalførene i Agder. For mange i distriktene er tog eneste aktuelle kollektivtilbud for jobb- og studiereiser. Det er et ønske om å utvikle allerede eksisterende stasjonsområder langs Sørlandsbanen for å etablere bo- og næringsvirksomheter nær stasjonsområdene rundt om i Agder (1).

Begrepet «stasjonsby» brukes om tettsteder som har vokst frem omkring en jernbanestasjon. Opprinnelig plasserte man stasjonen der jernbanen krysset bygdens midtpunkt. Disse byene eller tettstedene fikk gjerne et oppsving i utvikling og bosetting da jernbanen kom, og de ble viktige knutepunkter for handel, transport og kommunikasjon. Handelsfolk og håndverkere valgte naturlig å etablere seg ved stasjonen, da et sidespor fra jernbanen lett kunne komme på plass.

Sørlandsbanen ble ferdigstilt til Kristiansand i 1938 og videre til Sira i 1944. Da hadde allerede rutebil og personbil gjort seg gjeldende og jernbanens betydning var mindre enn tidligere. Sørlandsbanen i Agder ble også stort sett liggende inne i landet og traff i liten grad naturlige befolkningskonsentrasjoner. Til og med der banen til en viss grad treffer kommunesenteret, ligger også banen her i mange tilfeller så langt unna sentrum at en ikke kan tale om en egentlig stasjonsby. Agder har derfor i mindre grad egentlige stasjonsbyer slik en finner andre steder i landet. Tallene for hvor mange personer som er bosatt innenfor en radius på hhv. 500 meter og 3 km. illustrerer også at potensialet for en tradisjonell «stasjonsby» i mange tilfeller ikke er til stede.



TRYGGE, ENKLE OG GRØNNE REISER

Innbyggerne i Agder ønsker at det skal være muligheter for å koble sammen togtilbudet med buss, og motsatt. Vi bør jobbe for gode koblinger og for en fellesløsning for billettering som kan bidra til mer sømløse reiser. Personbilen og stadig flere elbiler er det viktigste transportmiddelet for veldig mange i grisgrendte strøk av Agder. Å tilrettelegge for koblete reiser med elbil og tog ved å etablere ladeinfrastruktur i tilknytning til stasjonsområdene kan være et viktig satsingsområde. En opplevelse av en enkel, trygg og grønn reise fordrer at ulike transportmidler korresponderer med hverandre, at det er enkelt å betale for en sammenhengende reise og at informasjonen om tilbudet er tilgjengelig. Dette krever samarbeid mellom ulike tilbydere av tjenester og bruk av teknologi.

For å nå de ambisiøse klimamålene og nullvekstmålet for personbiltrafikken i byområder må vi i fellesskap tenke mer i retning av sømløse, integrerte og sammenhengende reisekjeder. Det betyr at vi ikke lenger må jobbe med kollektivtransport, sykkel og gange enkeltvis, men i sammenheng med hverandre. Det blir derfor viktig å iverksette tiltak som legger til rette for den sømløse bærekraftige reisen, slik at det oppleves som enkelt og attraktivt.

JERNBANENS ROLLE OG KNOTEPUNKTSUTVIKLING LANGS JERNBANEN

Nasjonal transportplan 2025-2036 oppgir at veitransport er den dominerende transportformen innenlands med 86 prosent av transportarbeidet i 2022, mens jernbanen sto for tilsvarende 5 prosent. Jernbanen trekkes frem som spesielt viktig i befolkningstunge områder i og rundt de største byområdene.

I Agder er togtilbudet en viktig del av det totale kollektivtilbudet i fylket, og toget har en funksjon som kollektivtransportens indre stamlinje

Agder fylkeskommune jobber helhetlig med knutepunktutvikling som et sentralt virkemiddel for å oppnå nasjonale mål om mer attraktive byer og tettsteder og lave utslipp. Vi blir flere, og flere av oss vil bo i byene. Dette fører til økt press på arealer og skaper økt transportbehov. Et knutepunkt har også bymessig og kvalitativ samlokalisering av funksjoner. Utvikling av knutepunkt skal sikre god tilgjengelighet og transporteffektivitet for alle.

Fylkeskommunen og Agder kollektivtrafikk opplever at utfordringer knyttet til punktlighet på tog har medført færre passasjerer på bestillingstransportene med buss til tog de senere årene. For passasjerer som ønsker å kombinere tog og buss er det viktig at forsinkelser med tog er knyttet til en viderereisegaranti slik at passasjerer blir ivaretatt på en god måte. Det er utfordrende at det ikke er en slik ordning i dag.

FORDELING AV ANSVARSOMRÅDER I JERNBANESEKTOREN

Utvikling langs Sørlandsbanen krever samarbeid mellom flere aktører og ulike forvaltningsnivåer med forskjellige ansvarsområder.

Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for rammevilkår for veg- og jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen har ansvaret for overordnet transportplanlegging (Nasjonal transportplan). Jernbanedirektoratet har helhetlig ansvar for strategisk utvikling, styring og koordinering av jernbanesektoren. Initiere, utvikle og presentere forslag som angår utviklingen av jernbanen som en del av det samlede transportsystemet. Ansvar for statens kjøp av persontogtjenester, reiseplanlegging og elektronisk billettering for all kollektivtransport.

Bane NOR skal sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturtenester, inkludert knutepunktutvikling, som grunnlag for transport av personer på det nasjonale jernbanenettet. Foretaket skal planlegge, bygge ut, forvalte, drifte og vedlikeholde det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, etter avtale med Jernbanedirektoratet.

Fylkeskommunen er plan- og kollektivmyndighet med ansvaret for regional areal- og transportplanlegging og veieier for fylkesvegene, mens kommunen er lokal planmyndighet og veieier. Fylkeskommunen har ansvaret for å tilby og tilrettelegge det lokale og regionale kollektivtilbudet i fylket og er eier av mobilitetsselskapet Agder kollektivtrafikk som følger opp dette.

MEDVIRKNING TIL DENNE RAPPORTEN

Agderfylkeskommune holdt møte om utvikling av stasjonsbyer i Agder med Listerregionen i mai 2023 mens møter med Østre Agder, kristiansandsregionen og setesdalregionen ble gjennomført i april 2024.

Fylkeskommunen hadde også et møte med eksterne aktører om utvikling av stasjonsbyene i Agder i september 2024. Her deltok Jernbanedirektoratet, Statsforvalteren i Agder, Bane NOR/Bane NOR eiendom, Agder kollektivtrafikk og Go-Ahead Norge.

Regionene fikk også tilsendt et utkast til rapporten i juni 2025 med muligheten for å gi tilbakemeldinger. Administrasjonen mottok flere tilbakemeldinger som er behandlet og det er gjort endringer i rapporten for å imøtekomme disse.

Jernbaneplattform Agder fikk en orientering om stasjonsbyene i Agder med informasjon om dette arbeidet i sitt møte 30. april 2025 og de fikk et utkast til rapporten tilsendt med mulighet for å gi tilbakemelding i juni 2025. Administrasjonen mottok ingen tilbakemeldinger fra Jernbaneplattform Agder.

Agder kollektivtrafikk, Go Ahead Norge, Jernbanedirektoratet og Bane Nor har alle bidratt med faktagrunnlag som er benyttet i dette kunnskapsgrunnlaget.

INNSPILL FRA MEDVIRKNING

De konkrete innspillene regionene ga om hvert enkelt stasjonsområde er i stor grad innarbeidet i rapporten under hver enkelt stasjon. Under de mer generelle temaene er dette samlet og gjengitt under:

Fortetting samt bolig- og næringsutvikling langs stasjonene

Fra møtene ble det, fra flere regioner, trukket fram at enkelte kommuner ser det som utfordrende å satse aktivt på bolig- og næringsutvikling ved togstasjonene da de ikke kan få en garanti for togtilbudet til stasjonene. Jernbanedirektoratet oppgir i møtet i september 2024 at dagens trafikkpakkeavtale (Trafikkavtale 1 SØR) som er inngått mellom jernbanedirektoratet og togoperatør Go- Ahead beskriver hvilke stasjoner som skal betjenes.

Korrespondanse mellom buss og tog inkl. bestillings- og tilbringertransport

Agder kollektivtrafikk er mobilitetsselskapet på Agder og har oversikten over kollektivtransporttilbudet i Agder, inkludert bestillingstransport og togtilbringertjenester som f.eks. den fleksible løsningen AKT Svipp. Flere kommuner i Agder har nå en AKT Svipp-løsning, som Sirdal og Åmli. Andre kommuner, som Tvedestrand, har avviklet sitt togtilbringertilbud på grunn av krevende økonomisk situasjon.

Med den nasjonale reiseplanleggeren EnTur reisende kunne kjøpe billetter til all offentlig kollektiv- transport – inkludert både det statlige og fylkeskommunale kollektivtransporttilbudet. Det er Bane NOR som eventuelt kan an vise plass for informasjon om øvrig kollektivtilbud på de ulike togstasjonene i Agder.

Tilrettelegging og fasiliteter på stasjonene

Bane NOR eiendom opplyser i møtet i september 2024 at de gjerne stiller bygg og arealer til disposisjon dersom andre ønsker å fasiliteten et tilbud (som f.eks. informasjonstavler, guide- de turer, sykkelutleie, ladeinfrastruktur med mer), men dette krever samarbeid med aktører som ser et behov og marked. Eksempelvis kan Sira stasjon trekkes frem som en stasjon hvor arealer og stasjonsbygg kan leies ut.

Togreiser og turisme

Flere av regionene trekker frem et ønske om å kombinere togreiser med turisme ved stasjonene. Eksempelvis oppgir Listerregionen et ønske om å koble reisende på toget på Sørlandsbanen med dresinsykling i Flekkefjord. I september 2024 oppgir GoAhead at de har god kontakt med flere visit-organisasjoner i landsdelen hvor de samarbeidet om ulik markedsføring knyttet til opplevelser langs Sørlandsbanen.

Koblingen tog og sykkel

Go-Ahead er positive til å kombinere toget og opplevelser på sykkel og opplyser at man kan ta med sykkel på toget. På Sørtoget kan du bestille plass til sykkel sammen med setebilletten gjennom å krysse av for sykkel under «Tilleggsvalg». På Arendalsbanen kan du forhåndsbestille, og sykkel er gratis. Tilgangen er likevel ikke ubegrenset og Go-Ahead opplyser at det derfor heller er ønskelig at togpassasjerer kan leie av sykler på stasjonene, som tilbys enkelte steder utenfor Agder.

Flere regioner trekker frem et ønske tryggere sykkelparkeringstilbud på stasjonene for å kunne koble sykling og togreiser. Bane NOR vurderer løpende behov for flere sykkel-parkeringsplasser ved stasjonene. Flere steder finnes det ulike gode løsninger for trygg sykkelparkering på togstasjoner. Bane NOR nevner nye og trygge teknologiske løsninger (som f.eks. Bikely) som et alternativ for å kunne låse sykkel på en trygg måte.

Parkeringsmuligheter på togstasjonene

Flere av kommunene uttrykker et ønske om el-lademuligheter for personbil på togstasjonen. Bane NOR er i september 2024 tydelige på at områdene ved togstasjonen skal være forbeholdt togreisende. Et ladetilbud på stasjonen vil i stor grad være et behov for de som kommer langveis fra. Nyere biler har god rekkevidde og de færreste som bor i nærheten av stasjonene vil ha et behov for å lade mens de står parkert på togstasjonene. Ladeplasser for elbiler kan tiltrekke seg andre som ikke er togreisende og det vil også ta opp ta opp areal for andre reisende. Bane NOR opplever ikke at det er et marked for el-lading ved togstasjonene i Agder og at tester av dette, på stasjoner som tilsvarer stasjoner i indre Agder, viser at ladestasjonene ikke ble tatt i bruk.

Jernbanens rolle i kristiansandsregionen

I byvekstavtalen for kristiansandsregionen er det beskrevet i kapittel 5.1.3 om mobilitetsutvikling at:

«Det legges opp til å utvikle nye mobilitetsløsninger som kan gi reisende større valgfrihet og bedre tilpassede produkter. Det skal utvikles nye teknologiske løsninger for mer sømløs mobilitet, herunder rute-, takst- og billettsamarbeid, dersom det er hensiktsmessig og det bidrar til bedre måloppnåelse. I tillegg satses det på holdningsskapende tiltak for å få best mulig effekt av tiltakene i byvekstavtalen.»

Som del av arbeidet i byvekstsamarbeidet skal Jernbanedirektoratet gjøre en utredning om jernbanens rolle i kristiansandsregionen.

01



SIRA STASJON

Sira stasjon ligger i bygda Sira i Flekkefjord kommune. Sira stasjon er den vestligste stasjonen i Agder fylke. Stasjonen ble åpnet i 1943 da Sørlandsbanen ble tatt i bruk fram til Moi.

Stasjonen er en del av Sørlandsbanen, nær grensen mot Rogaland, og har historisk vært en viktig del av jernbanenettet mellom øst og vest i Sør-Norge da jernbanen var en hovedtransportåre for både passasjerer og gods.

Stasjonsbygningens arkitektur kombinerer nyklassisistisk stil med funksjonalistiske elementer, typisk for 1940-tallet.

Selv om Sira er en liten bygd, har stasjonen bidratt til å knytte området sammen med større byer som Kristiansand og Stavanger. I dag har stedet en mer lokal rolle, men jernbanen er fortsatt viktig for pendlere og reisende i regionen. Stasjonen benyttes mest av reisende fra og til Flekkefjord kommune.

Cirka reisetid med toget til:

- Oslo: 6 t 15 m
- Kristiansand: 1 t 20 m
- Stavanger: 1 t 50 m
- Arendal: 3 t 30 m





PARKERING

Det er 30 bilparkeringsplasser ved stasjonen samt sykkelparkering under tak. Det er gratis parkering for togreisende i maks. 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Det er planovergang til mellomplattformen uten trinn. Stasjonen er utstyrt med mobil rampe for rullestolbrukere. Denne betjenes av konduktørpersonalet og gir tilgjengelighet til togene ved behov.



KOLLEKTIV TILBUD

Det er bussholdeplass på stasjonen med bussforbindelse til Flekkefjord sentrum (linje 260).



FASILITETER

Det er sykkelstativ, WC og venterom som er åpent til alle tog på stasjonen.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 15.109 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 79 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen
Det er bosatt 575 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

I kommuneplanen er stasjonsområdet avsatt til jernbaneareal.

Stasjonsområdet er regulert til jernbaneområde i gjeldende reguleringsplan for Siraområdet mellom Osen og Bakke bru, vedtatt 13.03.1972. Områdene på vestsiden av stasjonen er regulert til næring og offentlig bebyggelse. Området på østsiden er regulert til boligbebyggelse.



UTVIKLINGSMULIGHETER

Det i dag ikke er noen direkte kobling mellom Flekkefjord stasjon og dresinsyklingen langs Flekkefjordbanen. Det er potensial for å utvikle sykkelturnisme dersom stasjonen får en tydeligere rolle i turismeutviklingen, både knyttet til dresinbanen og nærområdet. Det ble også foreslått muligheter for en utstilling i vognhallen ved stasjonen. Området har en ideell beliggenhet i tilknytning til Bakke bru og Tronåsen.

Potensiale for reiseliv & turisme

Det finnes et potensiale i utvikling av aktiv turisme og naturnære aktiviteter gjennom guidede turer fra stasjonen til nærliggende naturopplevelser som Tronåsen, Bakke bru, laksetrappa og elva Sira. Det kan for eksempel tilbys padle- og fisketilbud i Siraelva, inkludert kano-/kajakkutleie fra stasjonen, samt legges til rette for fotturer og klatring i nærliggende fjell og skogsområder, med Sira som naturlig startpunkt.

Satsing på jernbanehistorie og kultur kan også være en mulighet. Vognhallen ved stasjonen kan benyttes til utstilling eller et lite museum om Flekkefjordbanen og lokal transporthistorie. Det kan etableres samarbeide med dresinsykling på Flekkefjordbanen for å lage helhetlige opplevelsespakker med tog + dresin + overnatting + mat.



Foto: Dresin sykling, visitnorway.no

02



GYLAND STASJON

Gyland stasjon ligger i Gyland som er en liten bygd i Flekkefjord kommune. Stasjonen ble åpnet i 1943 da Sørlandsbanen ble tatt i bruk fram til Moi. Den gangen var Gyland egen kommune.

Bygda ligger nordøst i kommunen, langs elva Gylandselva og like nord for innsjøen Kumlevollvatnet. Gyland er omgitt av vakker natur med gode muligheter for friluftsliv som vandring, fiske og padling.

Stasjonsbygningen er tegnet av arkitektene Gudmund Hoel og Bjarne Friis Baastad ved NSB Arkitektkontor. Arkitekturen kombinerer nyklassisistisk stil med funksjonalistiske elementer, typisk for 1940-tallet.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 6 t
- Kristiansand: 1 t 10 m
- Stavanger: 2 t 10 m
- Arendal: 3 t 10 m





PARKERING

Det er 30 parkeringsplasser ved stasjonen. Parkering er gratis for togreisende i maks 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Hovedplattformen er oppgradert for å sikre tilgjengelighet for alle.



KOLLEKTIVTILBUD

Gyland stasjon betjenes av linje 270, 271 og AKT Svipp Sirdal.



FASILITETER

Det er dagligvarebutikk ved stasjonen, Venterom og WC er åpent til alle tog, men stengt fra lørdag kl. 22.00 til søndag kl 07.00.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 7.260 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 32 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 189 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

I kommuneplanens arealdel, vedtatt 29.08.2002, er stasjonsområdet avsatt til boligområde. Stasjonsområdet og tilgrensende arealer er uregulert. Like vest for stasjonen ligger en matvarebutikk og sør for stasjonsområdet ligger en klynge med boliger.



UTVIKLINGSMULIGHETER

Listerregionen oppga at Gyland stasjon er viktig for tilreisende og studenter- særlig studenter fra Sirdal til Kristiansand. Gyland stasjon er et viktig jernbaneknutepunkt for Flekkefjord og Sirdal. I området kan jordvernet begrense videre utvikling.

Potensiale for reiseliv & turisme

Gyland er omgitt av vakker natur, fjell og elver med gode muligheter for tur, fisking ved nærliggende vann/elver og foto- og fugleturisme.

Det kan tilrettelegges for sykkelturisme og grønn mobilitet til Tronåsen, Bakke bru eller langs lite trafikkerte veier mot Flekkefjord sentrum og Sira.



Foto: Sykkeltur i Gyland, kvinesdalhistorielag.no

03



STOREKVINA STASJON

Storekvina stasjon ligger i tettstedet Storekvina i Kvinesdal kommune. Storekvina er utpekt som ett av kommunens tre lokalsentre. Stasjonen ble åpnet i 1943 da Sørlandsbanen ble tatt i bruk fram til Moi. Storekvina stasjon er nå formelt sett en holdeplass. Stasjonsbygningen er tegnet av arkitekt Gudmund Hoel og oppført i funkisstil, typisk for stasjonsbygninger fra denne perioden.

Stasjonen er strategisk plassert mellom Kristiansand og Stavanger og er, med unntak av Kristiansand, en av de mest trafikkerte stasjonene i fylket.

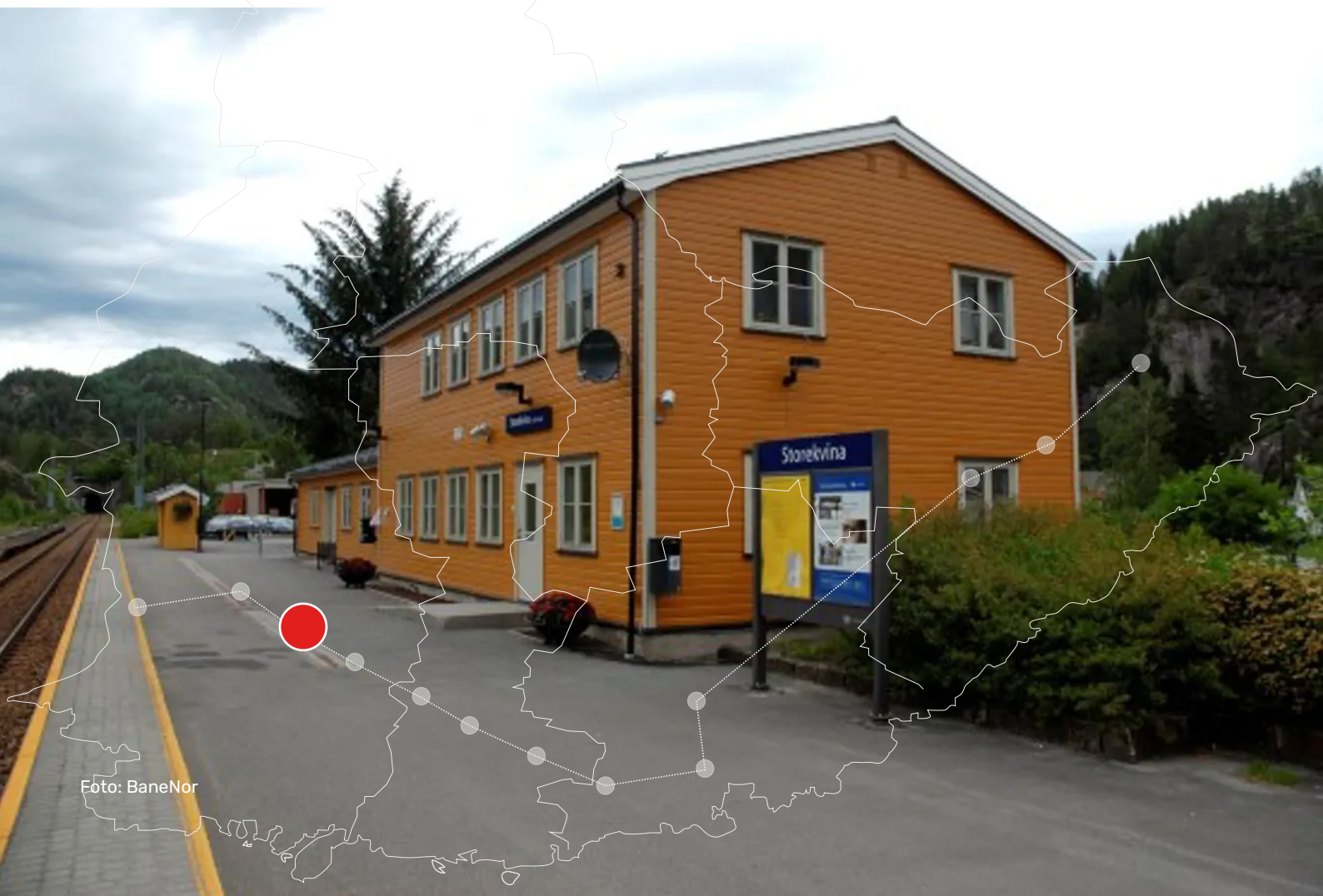
Storekvina stasjon og området rundt er viktig sted for lokalbefolkningen og et naturlig samlingssted.

I gjeldende samarbeids og utviklingsavtale mellom Kvinesdal kommune og fylkeskommunen heter det følgende:

"Fylkeskommunen har i 2023 gitt tilskudd til utarbeidelse av en mulighetsstudie for Storekvina. Kommunen ønsker å se på mulighetene for bo- og næringsutvikling i nærheten av togstasjonen, samtidig som en ivaretar dagens stedskvaliteter. Fylkeskommunen vil bistå kommunen i den videre prosessen med utarbeidelse av mulighetsstudien."

Cirka reisetid med tog:

- Oslo: 6 t
- Kristiansand: 1 t
- Stavanger: 2 t 15 m
- Arendal: 3 t 40 m





PARKERING

Det er 25 parkeringsplasser ved stasjonen. Det er gratis parkering for togreisende i maks 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Storekvina stasjon er utstyrt med mobil rampe for rullestolbrukere. Denne betjenes av konduktørpersonalet og gir tilgjengelighet til togene ved behov.



KOLLEKTIVTILBUD

Storekvina har et bestillingstransporttilbud til/fra Liknes (rute 457).



FASILITETER

Det er leskur og venterom på stasjonen som er åpent til alle tog, men stengt fra lørdag kl. 22.00 til søndag kl. 07.00.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 22.239 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 63 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 365 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

I kommuneplanens arealdel for 2017–2027, vedtatt 09.09.2015 er stasjonsområdet regulert til bane.

Stasjonsområdet er regulert til industri i gjeldende reguleringsplan for Storekvina, vedtatt 07.11.1990. Stasjonsområdet inngår i et større område langs jernbanesporene som er regulert til næring. Områdene på vest- og østsiden er regulert til boligbebyggelse. Nord for stasjonen ligger boligfeltet Breilia.



UTVIKLINGSMULIGHETER

I 2024 gjennomførte kommunen en mulighetsstudie med støtte fra Agder fylkeskommune, hvor boligutvikling, sammen med turisme, næring og generell utvikling av stasjonsområdet, ble vurdert. Kvinesdal kommune håper at videre utvikling av området vil bidra til at flere ønsker å bosette seg i både eksisterende og ny bebyggelse. Dette arbeidet danner nå grunnlaget for en ny reguleringsplan for området, som skal sikre en helhetlig og fremtidsrettet utvikling med planlagt oppstart høsten 2025.

Kvinesdal kommune ønsker å understreke at en ser Storekvina stasjon som et viktig knutepunkt for både pendling, turisme og lokal utvikling, inkludert boligstruktur. I kommuneplanens langsiktige arealstrategi heter det: «Lokalsentrene Feda, Storekvina og Kvinlog videreutvikles innenfor handel, næring, bolig, kultur, kollektivtilbud, offentlig og privat tjenesteyting rettet mot lokalsenteret og tilhørende omland, dimensjonert for å dekke lokale behov.» Kvinesdal kommune oppgir at det finnes flere muligheter for fortetting og utvikling i området og ser et klart potensial for å skape økt bolyst i området, blant annet ved å få flere eksisterende boliger bebodd og renoveret. Storekvina stasjon har et stort trafikkgrunnlag og er viktig for pendlere.

Potensiale for reiseliv & turisme

Storekvina ligger ved Kvinaelva som er en populær lakseelv. Forslag kan være fiskekortsalg, info og utstyrsutleie ved stasjonen, enkle overnattingsløsninger som «fiskecamp» eller mikrohytter samt turpakker med overnatting med guiding for tilreisende fiskere. Det finnes også et potensial i å promoteresykkeleruter gjennom naturskjønne områder i Kvinesdal, for eksempel langs Fedafjorden eller mot Kvinesheia.

Innen turisme pekes det særlig på potensial knyttet til golf, utviklingen av Knabenområdet og muligheter for sykkelturisme, blant annet i samspill med Feda.

Kvinesdal kommune påpeker at sykling langs Fedafjorden kan være trafikkfarlig uten nødvendige tiltak, og at alternative ruter, som traaseen via Øyekleiva, er en tryggere løsning. Kommunen oppgir at med sammenhengene og trafikksikre løsninger for mye trafikanter i områdene rundt stasjonen vil en kunne øke attraktiviteten for boligbygging og bidra til en mer helhetlig utvikling av stasjonsområdet.

04



SNARTEMO STASJON

Snartemo stasjon ligger i Hægebostad kommune. Snartemo stasjon åpnet i 1943 da Sørlandsbanen ble tatt i bruk fram til Moi. Stasjonsbygningen er fra 1943 og er oppført på NSB's liste over verneverdige stasjonsbygg. Stasjonen betjener Hægebostad, (gamle) Lyngdal og Farsund kommune.

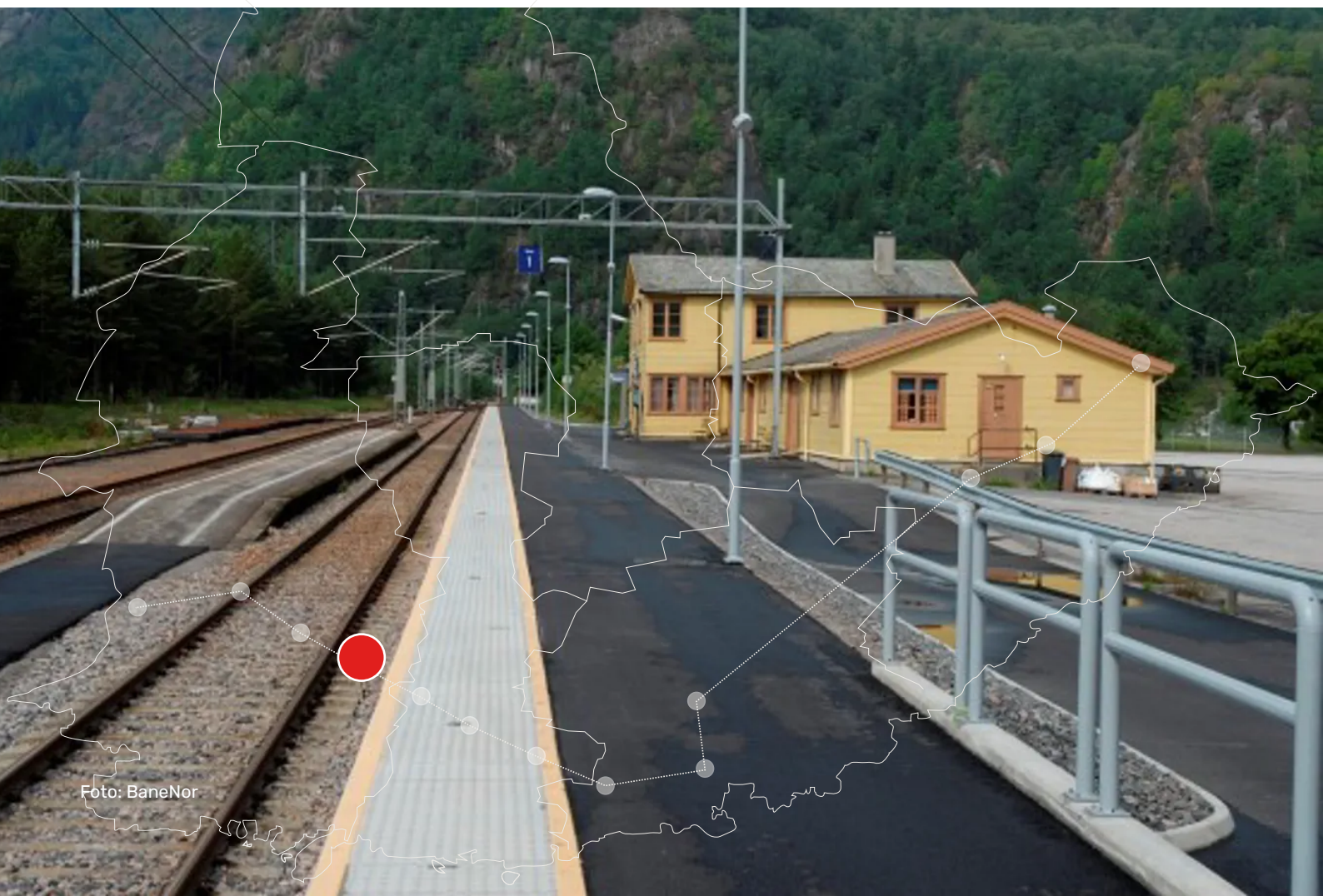
Vest for stasjonen er Kvinesheittunnelen som er en av de lengste jernbanetunneler i Norge som også er Norges lengste rette jernbanestrekning. Øst for stasjonen går Hægebostadtunnelen, som også er en av de lengste jernbanetunnelene i landet. På stasjonen er et minnesmerke over de 24 som mistet livet ved ulykker forbindelse med anleggelsen av jernbanen mellom Moi og Kristiansand i 1934-1944. Snartemo er

kjent for verdifulle gravfunn fra folkevandringstiden (Snartemo-funnene). Det er en bautapark rundt funnene ved Snartemo stasjon.

I gjeldende samarbeidsavtale mellom Hægebostad kommune og fylkeskommune heter det følgende om "Stasjonsbyen Snartemo": Det er aktuelt å se nærmere på potensialet på og ved Snartemo f.eks. gjennom utarbeidelse av mulighetsstudier, idéskisser eller lignende. Partene drøfter dette samarbeidet nærmere.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 5 t 40 m
- Kristiansand: 55 m
- Stavanger: 2 t 30 m
- Arendal: 3 t 20 m





PARKERING

Det er anlagt 45 parkeringsplasser. Det er gratis parkering for togreisende, maks 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Snartemo stasjon fikk i 2010 ny hovedplattform med tilgjengelighet for alle. Snartemo stasjon er utstyrt med mobilrampe til tog for rullestolbrukere, som betjenes av konduktørpersonalet ved behov .



KOLLEKTIVTILBUD

Snartemo har et bestillingstransporttilbud til/fra Lyngdal (Rute 411) og avganger til/fra Eiken (linje 240).



FASILITETER

Det er venterom og toalett som er åpent til alle tog. Stengt lørdag kl. 22:00 – søndag kl. 07:00 (tidslås).



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 19.992 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 37 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 137 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

Stasjonsområdet er omfattet av kommunedelplan Tingvatn-Snartemo 2014-2024 og er avsatt til jernbane. Tilgrensende arealer er regulert til næring, bolig og LNFR-område

Stasjonsområdet og tilgrensende områder er uregulert.



UTVIKLINGSMULIGHETER

En mulighetsstudie for Snartemo – Birkeland – Tingvatn ble gjennomført i 2013. Det er under utarbeidelse en mulighetsstudie for etablering av en “mikrohuslandsby” like syd for stasjonen. Tanken er å stimulere til vekst og utvikling i området, jf. gjeldende samarbeids- og utviklingsavtale.

Stasjonen har et stort passasjergrunnlag og har tidligere vært vurdert som opplastingspunkt for tømmer til BioZin-prosjektet som nå er avsluttet.

Potensiale for reiseliv & turisme

Området har flere attraksjoner, inkludert Sør-norsk laksesenter ved Kvåsfossen, med potensialfor laksefiske. I tillegg finnes historiske og kulturelle tilbud som Barnevandrerstien, bautaparken, Snartemosverdet og Tingvatn fornminnepark, som gir grunnlag for utvikling av reiseliv i området.



Foto: Kvåsfossen, visitnorway.no

05



AUDNEDAL STASJON

Audnedal stasjon ligger i Konsmo i Lyngdal kommune. Stasjonen ble åpnet 17. desember 1943 da Sørlandsbanen ble tatt i bruk frem til Moi. Stasjonen ble fjernstyrt fra 19. august 1969 og ubemannet fra 1. juni 1970. Stasjonsbygningen ble totalrenovert i 2009.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 5 t 30 m
- Kristiansand: 40 m
- Stavanger: 2 t 35 m
- Arendal: 3 t 12 m

Vest for stasjonen ligger Hægebostadtunnelen, Norges femte lengste jernbanetunnel, som strekker seg til Snartemo stasjon.





PARKERING

Det er anlagt 48 parkeringsplasser. Det er gratis parkering for togreisende, maks 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Trinnfri adkomst til hovedplattformen. Audnedal stasjon er utstyrt med mobilrampe til tog for rullestolbrukere, som betjenes av konduktørpersonalet ved behov.



KOLLEKTIVTILBUD

Linje 201 går via stasjonen på strekningen Vigeland-Byremo.



FASILITETER

Det er leskur ved inngangspartiet. Venterom og toalett åpent til alle tog.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 9.685 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 34 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 278 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

Stasjonsområdet er omfattet av kommunedelplan for Konsmo, vedtatt 12.11.2009 og regulert til offentlig formål.

I områdeplan for Helle-Øydneskleiv vedtatt 29.04.2016 er området regulert til jernbaneformål. Tilgrensende arealer er regulert til næring, landbruksformål og naturområde. Øst for stasjonen er det et større område som er regulert til boligbebyggelse.



UTVIKLINGSMULIGHETER

Listerregionen oppga at Lyngdal kommune ønsker å utvikle Konsmo som lokalsenter, og det er ikke et mål å utvikle Audnedal stasjon i retningen av et lokalsenter. Samtidig pre-siserer regionen at Audnedal stasjon er viktig og ikke må nedprioriteres. Det er etablert gang- og sykkelsti nesten helt til Konsmo, og det bør vurderes videre arbeid med side-spor til Konsmo fabrikker.

Potensiale for reiseliv & turisme

Det ligger et potensiale i å videreutvikle og synliggjøre gang- og sykkelstien mellom Audnedal stasjon og Konsmo.

Stasjonens beliggenhet nær Audna-elva åpner for muligheter innen laksefiske og padling, med elva som et naturlig utgangspunkt for friluftaktiviteter.

Stasjonen ligger strategisk til i forhold til Barnevandrerstien.



Foto: Audnaelva, visitnorway.no

06



MARNARDAL STASJON

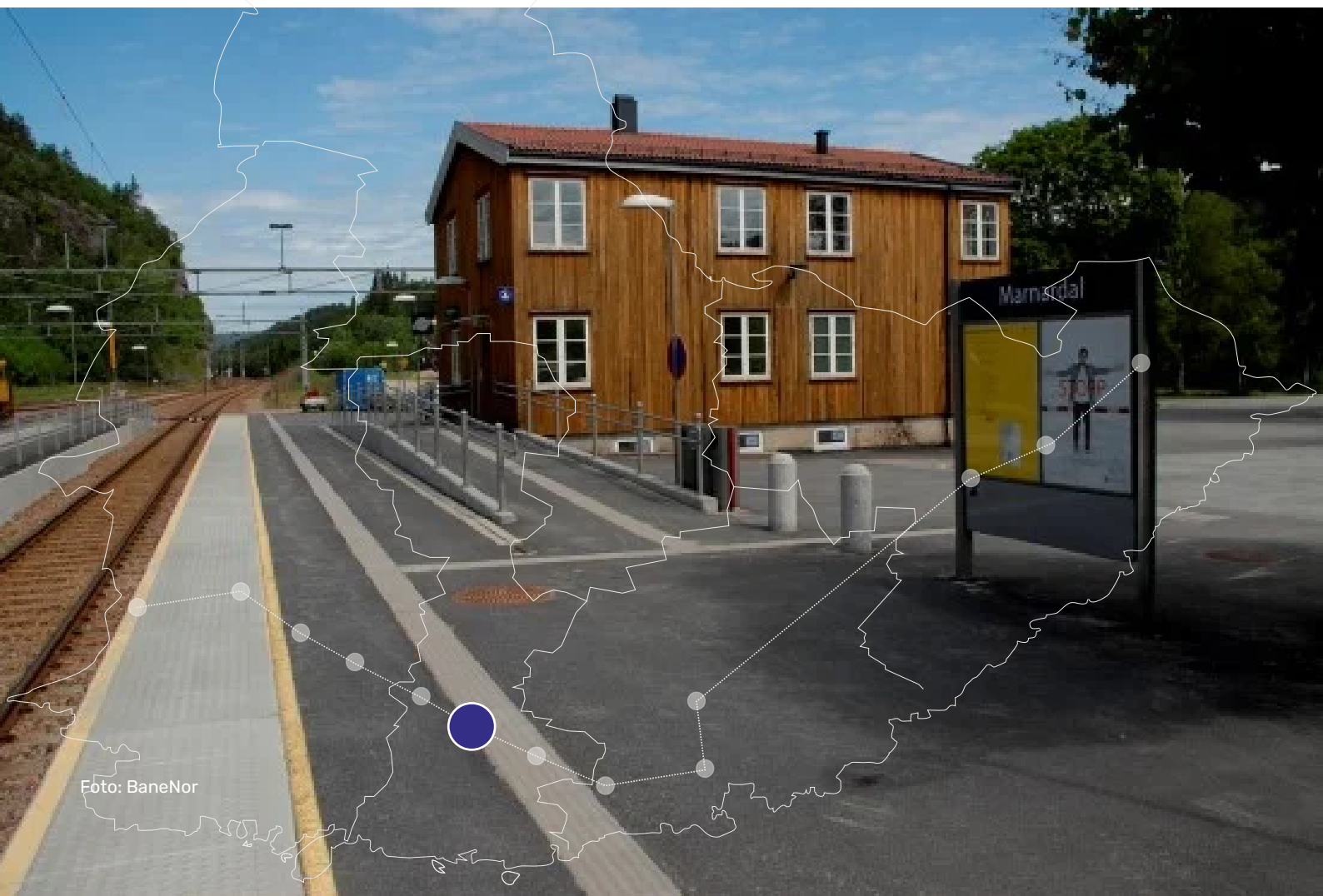
Marnardal stasjon ligger i Lindesnes kommune. Den ble åpnet i 1943 da Sørlandsbanen ble tatt i bruk fram til Moi.

Marnardal stasjon ble planlagt som en hovedstasjon for å betjene Manndalen og dens omkringliggende samfunn, inkludert kystbyen Mandal.

Stasjonen er strategisk plassert mellom Kristiansand og Stavanger, og har fungert som et viktig pendlingspunkt – særlig for reisende inn mot Kristiansand. Stasjonen er en av de mer trafikkerte i regionens indre områder.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 5 t 20 m
- Kristiansand: 30 m
- Stavanger: 2 t 50 m
- Arendal: 2 t 59 m





PARKERING

Det er anlagt 40 parkeringsplasser. Det er gratis parkering for togreisende, maks 14 dager. Det er 8 sykkelparkeringsplasser under tak.



TILGJENGELIGHET

Det er planovergang til mellomplattformen. Marnardal stasjon er utstyrt med mobil rampe for rullestolbrukere. Denne betjenes av konduktørpersonalet og gir tilgjengelighet til togene ved behov.



KOLLEKTIVTILBUD

Det er bussforbindelse til Bjelland og Mandal (linje 202) og 415 (Døle bru-Hauge). I tillegg kommer skolebusser.



FASILITETER

Det er venterom og toalett som er døgnåpent.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 19.829 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 48 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 324 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

Stasjonsområdet er omfattet av reguleringsplan for Buehagen 20.06.2017 og regulert til jernbaneformål. Tilgrensende arealer er regulert til boligbebyggelse, fortetting og kontorer. I tillegg er det regulert inn et større område til parkering for jernbanen.



UTVIKLINGSMULIGHETER

Marnardal stasjon er et viktig pendlingspunkt, særlig for reisende til Kristiansand. Området er bebygd langs toglinjen, noe som styrker stasjonens rolle som et attraktivt alternativ for pendlere. Stasjonen tilbyr venteromsfasiliteter, noe som ytterligere understøtter dens funksjon. Regionan oppgir at det er viktig å sikre et fortsatt godt togtilbud, samt etablere og opp- rettholde korrespondanse med buss til Mandal. I tillegg er det ønskelig å legge til rette for sykling til stasjonen, særlig med tanke på at Buebyen (et boligområde like ved stasjonen) nå er ferdig regulert. Dette vil styrke tilgjengeligheten og funksjonaliteten til stasjonen ytterligere.

Potensiale for reiseliv & turisme

I forbindelse med utviklingen av Buebyen finnes det et betydelig potensial for å bruke Marnardal stasjon som inngangsport og markedsføringsarena for Marnardal som en attraktiv laksefiskedestinasjon.



Foto: Laks fanget i Marnardal, visitnorway.dk

07



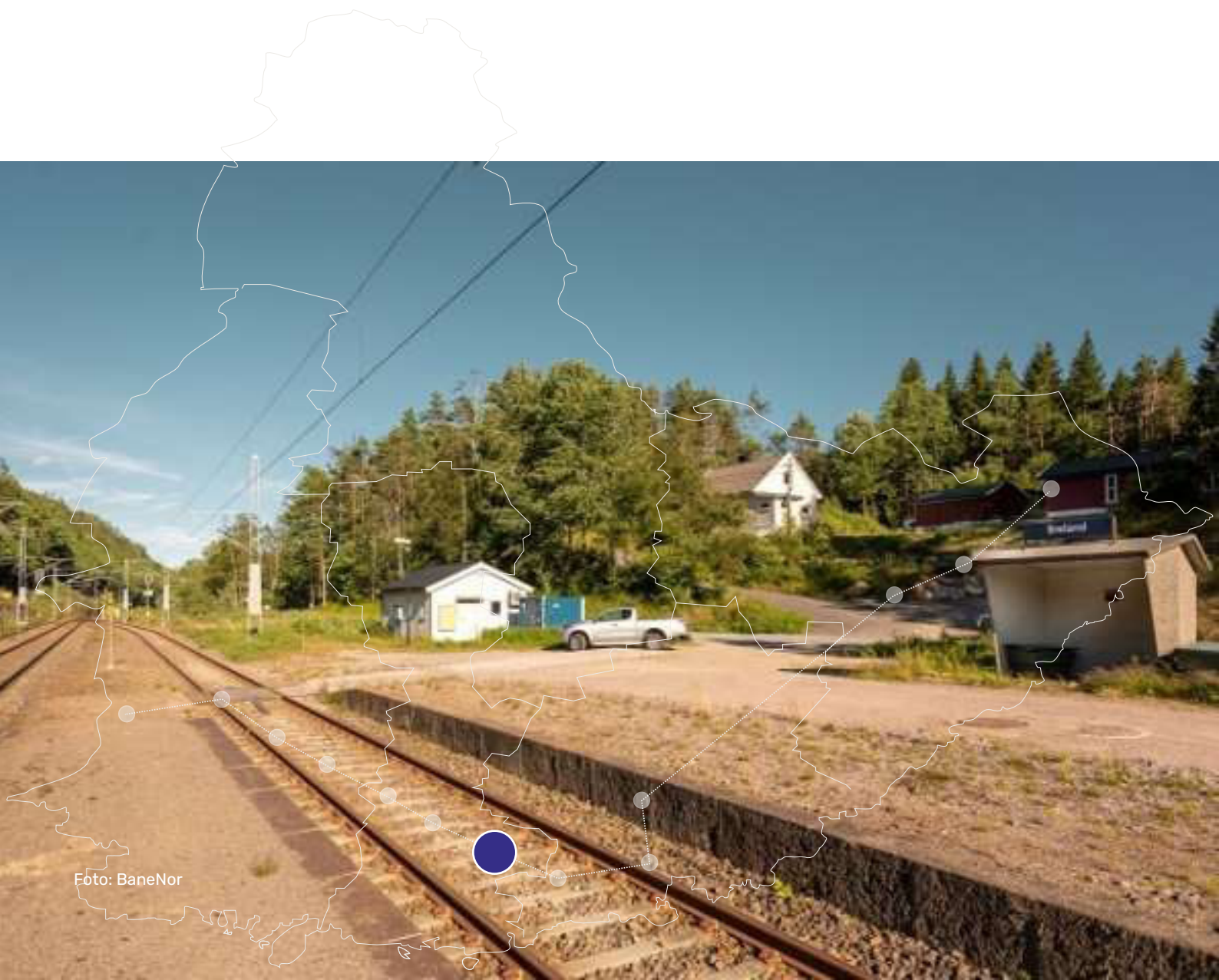
BRELAND STASJON

Breland stasjon er en holdeplass i Lindesnes kommune. Breland holdeplass ble åpnet i 1943 da Sørlandsbanen ble tatt i bruk fram til Moi.

På Breland stopper ett tog i retning Kristiansand om morgenen og ett tog fra Kristiansand til Stavanger på ettermiddagen på ukedagene mandag til fredag.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 5 t
- Kristiansand: 20 m
- Stavanger: 4t 40 m
- Arendal: 1 t 50 m





PARKERING

Det er anlagt 8 parkeringsplasser. Det er gratis parkering for togreisende, maks 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Grusdekke på plattformen.



KOLLEKTIVTILBUD

Kun skolebuss som går fra/til Øyslebø.



FASILITETER

Det er leskur.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 127 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 11 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 52 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

Stasjonsområdet er i kommuneplanens arealdel 2023-2035 avsatt til LNFR-område. Området er uregulert.



UTVIKLINGSMULIGHETER

Breland, med kun én daglig avgang i hver retning på ukedager har ikke være diskutert i dialogen med Listerregionen.

08



NODELAND STASJON

Nodeland stasjon ligger i Songdalen kommune, rett nord for Kristiansand, og er en viktig del av Sørlandsbanen.

Stasjonen ble åpnet 17. desember 1943, da Sørlandsbanen ble tatt i bruk fram til Moi.

Stasjonen har vært gjennom flere oppgraderinger for å møte økende pendlerbehov. I 2012 ble det gjennomført en omfattende oppgradering, inkludert dobbelt så langs kryssningsspor som tidligere, ny jernbanebro, nye plattformer, nytt signalanlegg, ny

kjøreledning og forbedret parkeringskapasitet. Den gamle stasjonsbygningen ble revet i 2019, og et nytt stasjonsanlegg ble ferdigstilt i 2020.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 5 t
- Kristiansand: 10 m
- Stavanger: 3 t 5 m
- Arendal: 2 t 20 m





PARKERING

Det er anlagt 54 parkeringsplasser inkl. 3 HC plasser. Det er gratis parkering for togreisende, maks 14 dager. Det 48 p-plasser for sykkel under tak.



TILGJENGELIGHET

Nodeland stasjon er utstyrt med mobil rampe for rullestolbrukere. Denne betjenes av konduktørpersonalet og gir tilgjengelighet til togene ved behov.



KOLLEKTIVTILBUD

Linje 46 (Nodeland-Stokkeland) og linje 48 (Hortemo) samt skolebusser.



FASILITETER

Det er heis og leskur.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 9.729 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 468 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 3173 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

Stasjonsområdet er i områderegulering for Nodeland sentrum, vedtatt 19.06.19 regulert til jernbane og sentrumsformål. Omkringliggende arealer er regulert til boligformål og sentrumsformål.

I kommuneplanens arealdel for 2024-2035 er området avsatt til sentrumsformål.



UTVIKLINGSMULIGHETER

Region Kristiansand anser Nodeland som en stasjonsby, spesielt i området mellom Haugenparken og Sygna. Kombinasjonen av tog og elsykkel kan være en god løsning for transport, men dette forutsetter tilrettelegging for elsykkelparkering. Det foregår utvikling ved togstasjonen, blant annet med ny skoletomt, men området mangler en attraktiv møteplass. Region Kristiansand mener Nodeland har potensial for videre utvikling.

Potensiale for reiseliv & turisme

Nodeland har kort reiseavstand til/fra Kristiansand kan Nodeland. I tillegg kan det være et potensiale i kombinerte reiser med sykkel og tog.



Foto: Barnevandrerstien, visitnorway.no



KRISTIANSAND STASJON

Kristiansand stasjon er en sentral jernbanestasjon i Kristiansand sentrum. Kristiansand stasjon åpnet i 1895 da Setesdalsbanen ble åpnet fra Kristiansand til Byglandsfjord. Sørlandsbanen ble åpnet til Kristiansand i 1938.

Stasjonsbygningen er tegnet av arkitekten Paul Due og er oppført i teglstein, noe som skiller den fra andre stasjoner langs Setesdalsbanen. Dette skyldes en murtvang i Kristiansand etter bybrannen i 1892.

Siden stasjonen befinner seg midt i sentrum av Kristiansand, har den en sentral rolle både som transportknutepunkt og som del av byens identitet. Stasjonen

knytter sammen reisende fra øst og vest, og gir enkel tilgang til både kollektivtransport og byens øvrige tilbud. Området rundt stasjonen er i utvikling med flere byutviklingsprosjekter, blant annet Quadrum-prosjektet. Målet er å skape et levende og bærekraftig bymiljø som styrker stasjonens funksjon som et naturlig samlingspunkt i Kristiansand sentrum.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 4 t 30 m
- Stavanger: 3 t 15 m
- Arendal: 1 t 45 m





PARKERING

Det er anlagt flere parkeringsplasser i området og p-hus i nærheten av stasjons. Parkering er avgiftsbelagt.



TILGJENGELIGHET

Det er trinnfri adkomst til plattform. Kristiansand stasjon er utstyrt med mobilrampe for rullestolbrukere. Denne betjenes av konduktørpersonalet og gir tilgjengelighet til togene ved behov.



TILBRINGERTJENESTER

Togretninger: Stavanger, Kristiansand, Arendal, Oslo S. Det er gode muligheter for videre transport. Stasjonen legger i nær tilknytning til bussterminal.



FASILITETER

Venterommet og toalett er åpent bortsett fra 22:00-07:00 natt lørdag-søndag.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 278.343 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 1214 personer innenfor en avstand meter fra stasjonen. Det er bosatt 23.721 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

Stasjonsområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til sentrumsformål.

I gjeldende reguleringsplan for Kristiansand jernbanestasjon, vedtatt 18.02.2015, er stasjonsområdet regulert til trase for jernbane. Tilgrensende arealer er sammensatt da stasjonen ligger i sentrum. Arealene er regulert til kombinert formål: Kontor, forretning, hotell, bevertning, offentlig/privat tjenesteyting, butikk og bolig.



UTVIKLINGSMULIGHETER

Innspill fra regionen var at det viktig å se på mikromobilitet og løsninger for «the last mile». Innspillene under er en samlet tilbakemelding fra Region Kristiansand som fremhever at toget har en regional funksjon. Regionen ønsker å tilgjengeliggjøre stasjonene i regionen. Det kan være at alternativ transport kan være aktuelt på stasjonene for å oppnå dette.

Arealbruk

Regionen trekker frem utfordringen med å legge opp til en areal- bruk basert på et jernbanetilbud som lokal og regionalt nivå ikke i utgangspunktet ikke har herre-dømme over. Et eksempel er å bygge opp «Buebyen» ved Marnardal stasjon, og så kan hele togtilbudet, i ytterste konsekvens, forsvinne om noen år. Dette forholdet ble også trukket frem for Nodeland som kan fortettes og bygges som en «stasjons-by» selv om toget skulle forsvinne.

Reisevaner og vridning fra bilkjøring til togpendling

Toget kan konkurrere med bilen på strekningene Marnardal-Kristiansand og Vennesla-Kristiansand. Særlig vest for Kristiansand fungerer toget som en innpendlingsmulighet til Kristiansand. Dagens reise- vaner kan endres og togets rolle kan styrkes. Det oppgis å være kapasitetsutfordringer på kjøreveiene på Torridal og Setesdalsveien pr. i dag. Dersom arbeidsreisende i større grad benyttet tog ville dette kunne bøte på disse kapasitets-utfordringene. Det vil også skje store veiprosjekter i Kristiansand (som gartnerløkkautbyggingen) som vil påvirke trafikken sentralt i Kristiansand i stor grad og forårsake ytterligere køutfordringer. Det kan være strategisk å være proaktiv og kjøre kampanjer for å reise med toget for å kunne lette presset i dette krysset i anleggstiden.

Togtilbud og fasiliteter ved stasjonene

Regularitet og frekvens er vesentlig når det kommer til togtilbudet. Kommunene oppgir at det er viktig å benytte dagens togtilbud som faktisk foreligger og de opplever at det er en vilje blant folk for å reise kollektiv. Busspassasjertall gir gode indikasjoner på dette. Et godt stasjonstilbud er viktig, herunder gratis parkeringsmuligheter. Små grep kan gjøre et parkeringstilbud enda bedre. Det bør her satses på innfartsparkering i mye større grad. Det nevnes også at nattogtilbudet er et savn for flere. En oppfordring fra regionen er å tenke helhetlig og sømløs mobilitet, i stedet for transportmidlene hver for seg.



VENNESLA STASJON

Vennesla stasjon åpnet i 1895 samtidig med strekningen Kristiansand – Byglandsfjord på Setesdalsbanen. Vennesla stasjon fikk ny plattform og oppgraderte utearealer i 2010.

Vennesla ble tilknyttet Sørlandsbanen da denne åpnet på strekningen Nelaug – Kristiansand i 1938. Selve Vennesla stasjon er en del av jernbanehistorien i området, tegnet av den anerkjente arkitekten Paul Due.

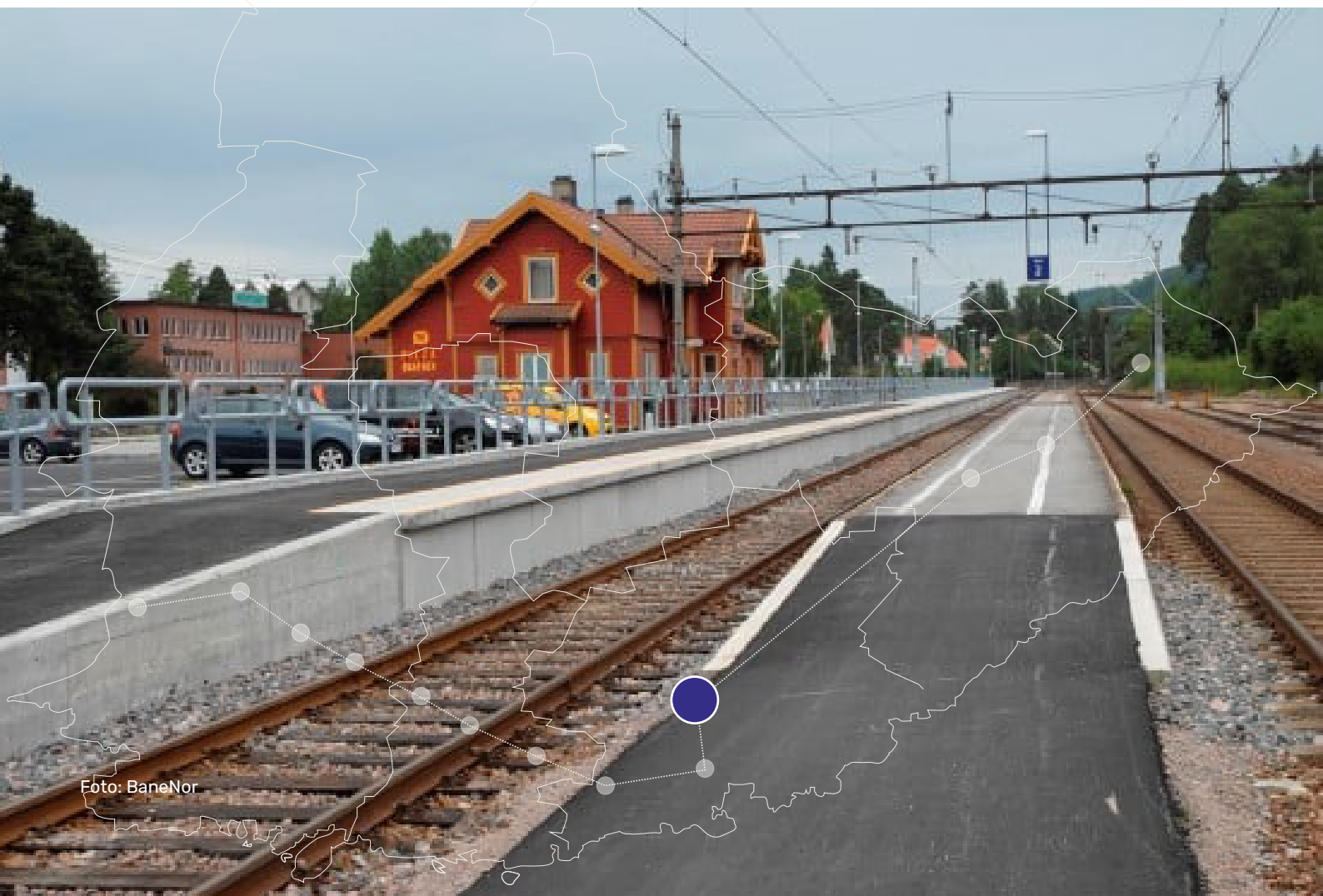
Historisk sett har stasjonen hatt betydning for lokal industri, med sidespor til fabrikker som Huntonit og Hunsfos. Disse

sidesporene er nå ute av bruk, men stasjonen fungerer fortsatt som et viktig kollektivknutepunkt i regionen.

Stasjonen ligger på Vigeland, noe som gjør den litt avsides i forhold til Vennesla sentrum. Dette skyldes historiske hensyn til industrien i området.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 4 t 20 m
- Kristiansand: 12 m
- Stavanger: 3 t 35 m
- Arendal: 1 t 30





PARKERING

Det er anlagt 40 parkeringsplasser samt 2 HC parkeringsplasser. Gratis parkering for togreisende, maks 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Trinnfri adkomst til spor 1. Adkomst til spor 2 og midtplattform via planvergang i strail (stigning 1:17). Stasjon er ikke utstyrt med mobilrampe for rullestolbrukere. Planovergang for adkomst til plattform for spor 2.



KOLLEKTIVTILBUD

Vennesla stasjon betjenes av linje 30, 31 og skolebusser.



FASILITETER

Venterommet har midlertidig begrensede åpningstider grunnet hærverk. Venterommet er åpent kl. 10-23.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 17.011 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 334 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 7287 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

Stasjonsområdet er uregulert. Stasjonsområdet er i kommuneplan for Vennesla 2018-2023, vedtatt 25.04.2019 avsatt til jernbaneformål.



UTVIKLINGSMULIGHETER

Innspill fra kommunen

Region Kristiansand mener Vennesla har potensial for videre utvikling. Kommunene i Region Kristiansand ga samlet innspill til: arealbruk, reisevaner og vridning fra bilkjøring til togpendling, togtilbud og fasiliteter ved stasjonene. Innspillene står under Kristiansand stasjon.

Det ble gitt uttrykk for at Vennesla stasjon også fungerer for tilreisende fra setesdalsregionen. Her er det parkeringsmuligheter for bil. Regionen adresserte at det mangler en naturlig kobling mellom innfartsparkeringen og togstasjonen. Videre er det kun et smalt fortau langs fv. 405 som er svært trafikkert. Det mangler også fotgjengerfelt på fv. 405 mellom Huntonit (busstopp) og Vennesla stasjon som fører til trafikkfarlige situasjoner når fotgjengerne krysser veien. Dette gjelder særlig når det er satt opp buss for tog til og fra Vennesla stasjon. Regionen oppgir også at det er ikke god sykkelparkering ved Vikeland og ønske om sykkelparkering under tak. I Vennesla er det også et ønske å flytte stasjonen fra dagens plassering.

Vennesla kommune satser på bærekraftig mobilitet og stedsutvikling, blant annet gjennom prosjekter som ”Den korteste bygda”, som fokuserer på å gjøre det enklere å gå og sykle i området. Byvekstavtalesamarbeidet i regionen kan være en inngang for å kunne få flere venndøler til å bruke toget inn til Kristiansand.

Potensiale for reiseliv & turisme

Området rundt Vennesla stasjon byr på flere interessante attraksjoner, men det er viktig å merke seg at de ikke ligger i direkte gangavstand fra stasjonen. En må derfor benytte seg av videre transport for å komme seg til disse stedene. Tilgjengelig i Vennesla er Setesdalsbanen og tømmerrenna. For de som er interessert i moderne arkitektur, er Vennesla Kulturhus verdt et besøk. For tur- og skiinteresserte er det fine områder rundt Vennesla, Øvrebø og Hægeland.



NELAUG STASJON

Nelaug stasjon er en sentral jernbanestasjon beliggende i Åmli kommune, sørøst for innsjøen Nelaug. Den er et viktig knutepunkt hvor Sørlandsbanen møter Arendalsbanen. Dette gjør Nelaug til en forgreningsstasjon der passasjerer som reiser mellom Arendal og stasjoner på Sørlandsbanen (som Oslo, Kristiansand og Stavanger) må bytte tog.

Dagens stasjonsbygning ble tegnet av Bjarne Friis Baastad og Gudmund Hoel ved NSBs arkitektkontor i nyklassisistisk stil med funksjonalistiske trekk, og sto ferdig i 1935. På området finnes også en lokomotivstall, svingskive og et vanntårn.

Nelaug har historisk sett vært et lokalsamfunn bygget opp rundt jernbanedriften, og var i årtier uten veiforbindelse, noe som gjorde stedet helt avhengig av togforbindelsen. Selv om antall ansatte ved stasjonen er redusert, er stasjonen fortsatt betjent av tog ekspeditør, og lokalsamfunnet har grendehus, eget nettsted og kafetilbud.

Cirka rejsetid med tog til:

- Oslo: 3 t 30 m
- Kristiansand: 1 t
- Stavanger: 4 t 25 m
- Arendal: 37 m





PARKERING

Det er anlagt 10 parkeringsplasser samt 1 HC parkeringsplasser. Gratis parkering for togreisende, maks 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Trinnfri adkomst til spor 1, smal midtplattform til spor 2 og 3 via midtplattform og sideplattform via planovergang i strail (stigning opp til midtplattform 1:6 og sideplattform 1:8). Ingen kunstige ledelinjer på plattform.



KOLLEKTIVTILBUD

Togbytte til/fra Arendalsbanen, AKT Svipp til/fra Åmli med noen avganger til Sørlands- og Arendalsbanen, skolebusser til/fra Åmli skule og forbindelse med buss til Treungen og Vrådal i Telemark.



FASILITETER

Det er toalett og venterom som er åpent til alle tog. Stengt lørdager kl 21:00 – søndager kl 09:00. Tidslås. Oppbevaringsbokser til bagasje. Landhandel åpen til kl. 17.00 og ligger 50 meter fra stasjonen.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 45.683 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 67 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 95 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

Området omfattes av kommuneplan for Åmli 2019-2031. Stasjonsområdet er avsatt til jernbaneformål. I nærheten av stasjonen har en avsatt til fortetting med boligbebyggelse og offentlig bebyggelse.



UTVIKLINGSMULIGHETER

Regionen spiller inn at forutsetningene for godstransport på jernbane mellom Nelaug stasjon og sagbruket/»Biozin-tomta» på Simonstad bør sikres.

Toget spiller en viktig rolle for pendlere og studenter i områdene nærmest Kristiansand. Eksempelvis kan også strekningen fra Nelaug til Arendal benyttes for pendlere.

Nelaug stasjon er aktuell i turistsammenheng - blant annet sykkeløype langs den gamle anleggsveien mot Arendal, «Elvelangs» (strekningen langs Nidelva Telemark-Froland) med mer.

Aksen fra øvre Telemark til Arendal via Nidelva (sykkeltrafikk) er interessant videre i arbeidet. Telemark har utvidet sykkeltrafikk langs elva fra Dalen til Ulefoss og her kan det ligge til rette for en rundtur med tog.

Potensiale for reiseliv & turisme

Nelaug stasjon er primært et knutepunkt for tog, men området rundt, spesielt i Åmli kommune, byr på flere naturbaserte opplevelser og historiske severdigheter. De ligger ikke i umiddelbar nærhet til stasjonen, så en må påregne videre transport for å komme deg dit. Åmli kommune, hvor Nelaug ligger, er kjent for sin vakre innlandsnatur. Det finnes et nettverk av tur- og fjellstier. Fra Nelaug stasjon er det merket sykkelrute til Arendal som er en populær sykkeltur på rundt fire mil som følger Nidelva sørover. Nidelva og innsjøene i området gir gode muligheter for kanopadling og fiske.

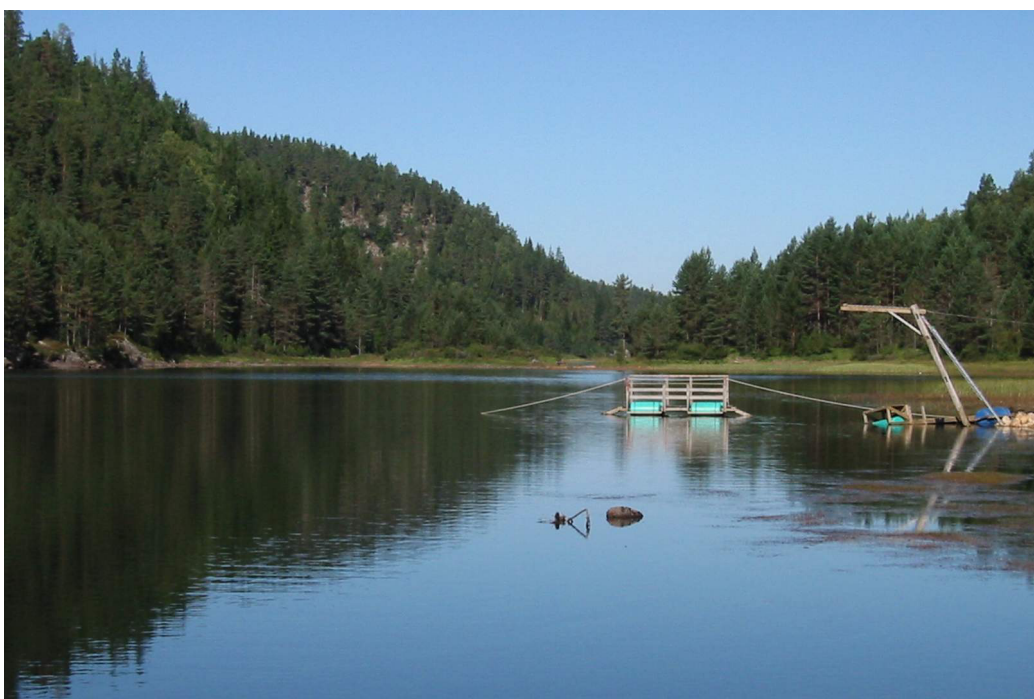


Foto: Badeplass ved Nidelva, visitnoeway.no



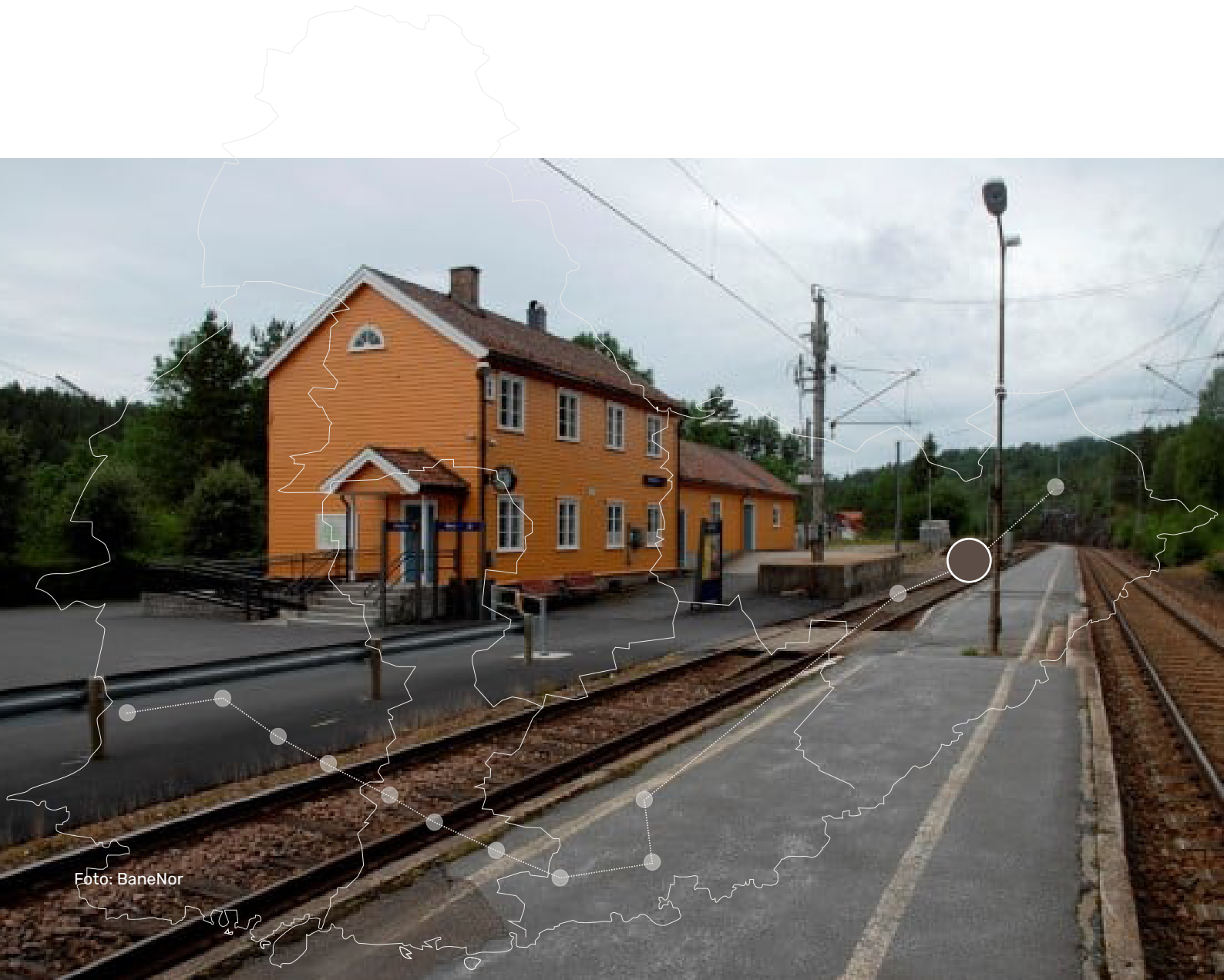
VEGÅRSHEI

Vegårshei stasjon er en jernbanestasjon som ligger i bygda Myra i Vegårshei kommune. Vegårshei stasjon åpnet i 1935 da Sørlandsbanen ble tatt i bruk fram til Nelaug.

Stasjonsbygningen er tegnet av Gudmund Hoel og Bjarne Friis Baastad, arkitekter ved NSBs arkitektkontor. Bygningen er av samme type som flere andre stasjoner langs Sørlandsbanen fra denne perioden.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 3 t 15 m
- Kristiansand: 1 t 20 m
- Stavanger: 4 t 30 m - 5 t 20 m
- Arendal: 1 t - 2 t





PARKERING

Det er anlagt 30 parkeringsplasser samt 1 HC parkeringsplasser. Gratis parkering for togreisende, maks 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Trinnfri adkomst til spor 1. Smal midtplattform til spor 2 og 3 via midtplattform og sideplattform via planovergang i strail (stigning til midtplattform 1:6, sideplattform 1:8). Ingen kunstige ledelinjer på plattform.



TILBRINGERTJENESTER

Togretninger: Stavanger, Kristiansand, Arendal, Oslo S
Stasjonen har bussforbindelse til Tvedestrand.



FASILITETER

Det er toalett og venterom som er åpent til alle tog. Stengt lør kl 21:30 – Søn kl 09:00. Tidslås.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 7330 reisende totalt til/fra stasjonen.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 24 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 825 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PLANSTATUS

Stasjonsområdet er i Kommuneplanens arealdel 2019-2031, vedtatt 05.11.2019 avsatt til jernbaneformål og LNFR-område.



UTVIKLINGSMULIGHETER

På Vegårshei stasjon er parkeringsplassene fulle og det er ønskelig med flere parkeringsplasser. Det vurderes å være god mulighet for å utvide. Det er ingen lademuligheter. Det kan det være behov for, men det er ikke sikkert at dette vil øke togets attraktivitet og brukes riktig (man kan risikere at togreisende beslaglegger ladeplassene over lengre tid).

Vegårshei har Elvelangs-prosjektet som ser på utnyttelse av arealene langs Storelva (friluftsliv, opplevelse m.m.).

Potensiale for reiseliv & turisme

Ut over «Elvelangs» byr kommunen på flott innlandsnatur blant annet knyttet til innsjøen Vegår. I retning Risør ligger bygdetunet på Grasåsen med interessant samling av eldre bygninger samt Julius Grasaasens samlinger.



Foto: Vegårshei Bygdetun, visitnorway.no



GJERSTAD STASJON

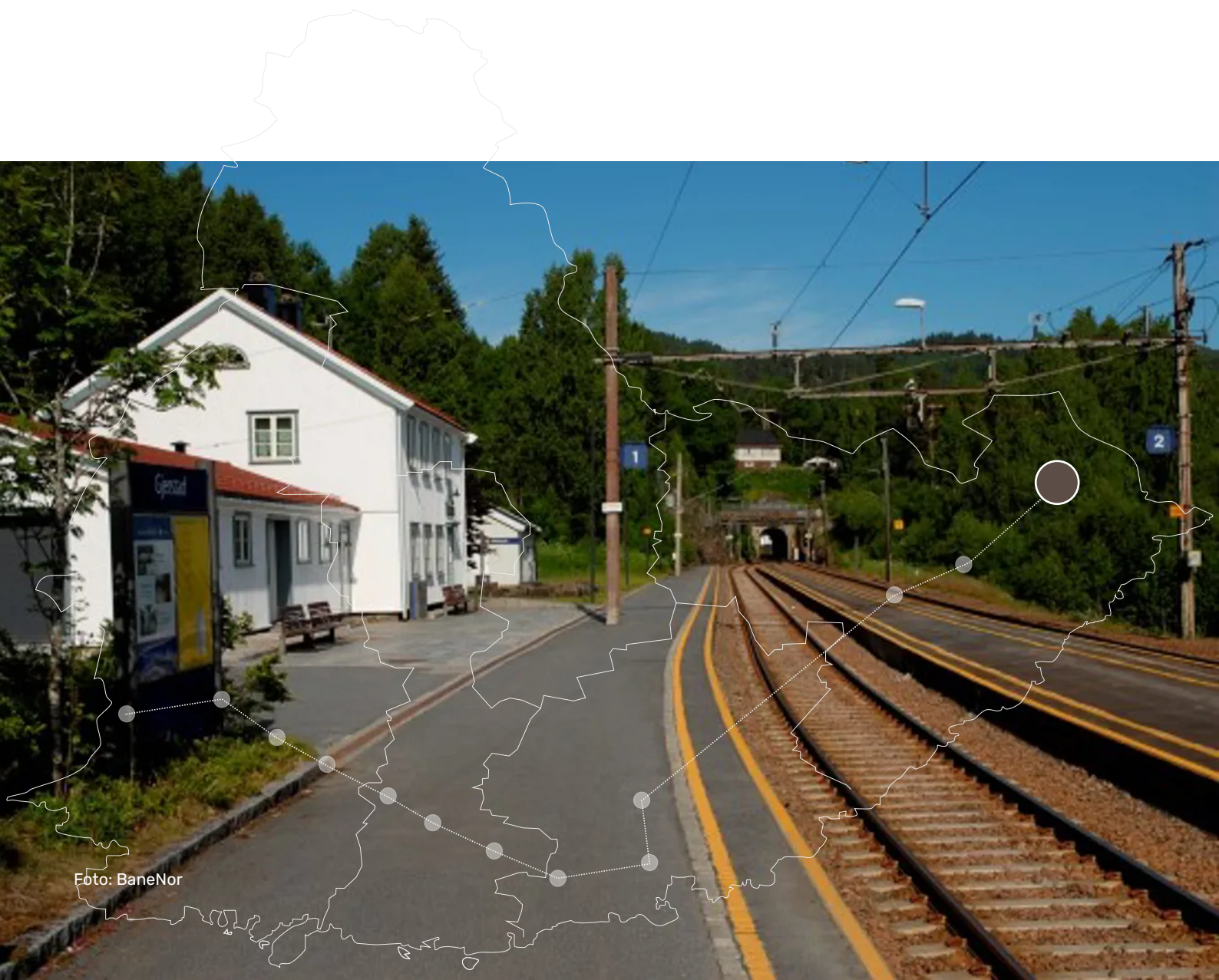
Gjerstadstasjon ble åpnet i 1935. Stasjonen ble etablert da jernbanen ble forlenget fra Neslandsvatn til Nelaug.

Bygningen er i nyklassisistisk stil, tegnet av arkitektene Gudmund Hoel og Bjarne Friis Baastad. Stasjonen er kjent for sin velbevarte arkitektur og er en av de best bevarte stasjonsbygningene i denne stilen på Sørlandsbanen. I 2013 gjennomgikk bygningen en omfattende renovering, inkludert takskifte, ny kledning, isolering og utskifting av vinduer.

Stasjonen ligger i nærheten av Gjerstadvannet og er et viktig kollektivknutepunkt for innbyggerne i området. Den er lett tilgjengelig fra E18 og fungerer som en viktig transportforbindelse mellom Sørlandet og resten av landet.

Cirka reisetid med tog til:

- Oslo: 3 t
- Kristiansand: 1 t 40 m
- Stavanger: 5 t
- Arendal: 1 t 20 m – 3 t 40 m





PARKERING

Det er anlagt 36 parkeringsplasser samt 1 HC parkeringsplasser. Gratis parkering for togreisende, maks 14 dager.



TILGJENGELIGHET

Trinnfri adkomst til spor 1. Smal midtplattform til spor 2 via planovergang i tre. Stigning 1:11 opp til midtplattform. Tverrfall på midtplattform ved planovergang er 11,1 grad. Ingen kunstige ledelinjer på plattform. Stasjonen er utstyrt med mobil rampe for rullestolbrukere, som betjenes av konduktørpersonalet ved behov. Bane NOR oppgir at det kun mulig å ta/gå av tog fra spor 1 for rullestolbrukere, og togene kjøres normalt fra spor 2.



KOLLEKTIVTILBUD

Stasjonen betjenes av linjen mellom Gjerstad og Vinterkjær med korrespondanse til/fra Risør og Tvedestrand/Arendal. Bussholdeplassen er dårlig tilrettelagt og merket, og medfører en avstikker fra busstraseen. Av den grunn kjører busser i retning Gjerstad innom stasjonen kun for avstigning.



FASILITETER

Venterom er åpen til alle tog. Stengt lørdag kl 21:00 til søndag kl 09:00.



ANTALL PASSASJERER

I 2024 var det 11.349 reisende totalt til/fra stasjonen.



EIERFORHOLD

BaneNOR eier stasjonsområdet og tilgrensende arealer.



PERSONER BOSATT I NÆROMRÅDET

Det er bosatt 21 personer innenfor en avstand 500 meter fra stasjonen. Det er bosatt 391 personer innenfor en avstand 3000 meter fra stasjonen.



PLANSTATUS

Stasjonsområdet omfattes av planforslag av kommuneplan for Gjerstad 2025-2037 og er avsatt til jernbaneformål.



UTVIKLINGSMULIGHETER

På Gjerstad stasjon er all plass for parkeringsplasser utnyttet, og det er ikke grunnlag for utvidelser. Det er ikke tilrettelagt for lading på parkeringsplassen (verken bil eller sykkel).

Hovedferdselsåren mellom Kristiansand og Oslo er ikke toget, men E39 slik de nasjonale planleggingene tilsier. For Gjerstads vedkommende er det ikke togstrekningen Kristiansand-Oslo som er av interesse, men heller at toget er et alternativ mellom østre Agder og indre Telemark.

Det er en erkjennelse blant møtedeltakerne at kommunesentrene har utviklet seg andre steder enn langs jernbaneaksene. Da vil innbyggere forholde seg til veiaksene og denne utviklingen, heller enn toget.

For Gjerstads vedkommende er det ikke naturlig å tenke stasjonsutvikling i seg selv, da kommunesenteret er endret til Brokelandsheia nærmere E39.

Både bade- og padlemuligheter trekkes også frem som en mulig turistmagnet. Med toget som transportmiddel kan man synliggjøre mulighetene de reisende har ved hver enkelt stasjon langs Sørlandsbanen. I Gjerstad er Gjerstadvannet en populær badeplass.



Foto: Badeplassen Sandåkerhølen i Gjerstad, visitnorway.no

TURISME & REISELIV

Stasjonsbyer fungerer som naturlige sentrale knutepunkt i for transport og mobilitet, og har dermed ofte et uforløst potensial som utgangspunkt for utvikling av reiseliv og turisme. Det finnes muligheter i å utvikle reiselivsbaserte tilbud i tilknytning til togstasjonene.

Utvikling av reiseliv nær togstasjoner gir store muligheter innen både bærekraft, næringsutvikling og stedsidentitet. Med riktige tiltak kan stasjonsområder bli sentrale aktører i fremtidens reiseliv, og bidra til økt verdiskaping og attraktivitet for både lokalsamfunn og reisende. Her er noen sentrale faktorer som understreker dette potensialet.

TILGJENGELIGHET OG MOBILITET

Togstasjoner gir enkel og effektiv tilgang til destinasjoner uten behov for bil. Dette gjør dem til attraktive for både innenlandske og utenlandske turister, spesielt i områder med hyppige togavganger og god kobling til øvrig kollektivtransport.

SYNERGIER MED ANNEN INFRASTRUKTUR

Togstasjoner som er koblet til andre transportformer som buss, trikk, sykkelutleie og taxi, vil gjøre det enkelt for turister å bevege seg videre til nærliggende attraksjoner, naturopplevelser eller overnattingssteder.

BÆREKRAFTIG REISELIV

Togreiser er et miljøvennlig alternativ til bil og fly. Å bygge opp turismetilbud rundt togstasjoner støtter overgangen til et mer bærekraftig reiseliv, i tråd med både nasjonale og internasjonale klimamål.

ØKONOMISK OG KULTURELL VERDISKAPING

Togstasjoner ligger ofte sentralt plassert i byer og tettsteder, og egner seg derfor godt for næringsvirksomhet som hoteller, restauranter, kulturtilbud og lokal handel. Ved å samle slike tilbud rundt stasjonsområdene kan man skape levende og attraktive by- eller tettstedssentre.

TILTAK FOR REISELIVSUTVIKLING

Det finnes flere tiltak som kan styrke reiseliv og turisme i stasjonsbyene som ligger langs Sørlandsbanen. Gamle togstasjoner representerer en viktig del av kulturarven og har ofte en karakteristisk arkitektur som gir dem et unikt preg. Når de ikke lenger brukes til sitt opprinnelige formål, finnes det potensiale for å ta i bruk bygningene til nye formål. Togstasjonens sentrale beliggenhet og historiske betydning gjør den til et naturlig utgangspunkt for å skape et samlingspunkt i lokalsamfunnet.

KNUTEPUNKT FOR NATUROPPLEVELSER

Det kan etableres et infopunkt eller turistkontor i selve stasjonsbygget, eller i et nærliggende lokale, der besøkende får tilgang til brosjyrer, kart og forslag til aktiviteter og turer i nærområdet. I tillegg kan det tilbys sykkelutleie direkte fra stasjonen, både for vanlige sykler og elsykler. Dette vil gjøre det enkelt for reisende å utforske området på en miljøvennlig måte, og kan knyttes opp mot både eksisterende og nye sykkelruter i regionen.

OVERNATTING OG AKTIVITETER

Stasjonsområdet kan brukes aktivt som en sosial og kulturell møteplass gjennom arrangementer som lokalmatdager, bruktmarkeder eller konsertkvelder i samarbeid med kommunen og lokale frivillige. For å styrke tilbudet ytterligere, kan deler av stasjonsbygget eller nærliggende bygninger konverteres til overnattingsmuligheter, for eksempel minihytter eller bed & breakfast. I tilknytning til dette kan det etableres en kafé med fokus på lokal mat, gjerne med uteservering og et lite utsalg av suvenirer. Et samarbeid med lokale matprodusenter kan også legge til rette for jevnlig matmarkeder eller "Bondens marked" ved stasjonen, spesielt i helger og høysesong. Dette vil både tiltrekke tilreisende og skape ny aktivitet i lokalsamfunnet.

REISELIVSPAKKER OG TEMATURISME

Reiseopplevelser som kombinerer tog med aktiviteter – som for eksempel vandring, gastronomi, ski eller kulturarv gir destinasjoner mulighet til å markedsføre seg på nye og kreative måter. Dette muliggjør utvikling av temabaserte reiselivspakker, som for eksempel «tog + vandring», «kulinarisk reise med tog», eller «kulturspor langs jernbanen».

UNIVERSELL UTFORMING

Universell utforming handler om å gjøre fysiske omgivelser tilgjengelige og brukervennlige for alle, uavhengig av funksjonsevne. På togstasjoner innebærer dette blant annet trinnfri adkomst, kontrastmarkeringer, taktile ledelinjer, tydelig skilting, informasjon i flere formater (visuelt, auditivt og digitalt) og tilrettelegging for hjelpemidler som rullestol og barnevogn. Dette er særlig viktig for personer med nedsatt syn, hørsel eller bevegelsesevne, men det kommer også eldre, barnefamilier, reisende med mye bagasje og andre til gode. En godt universelt utformet togstasjon bidrar til økt bruk av kollektivtransport og dermed bærekraftige transportløsninger.

Bane NOR planlegger bygging av nye stasjoner og oppgradering av eksisterende etter effektpakker fra Jernbanedirektoratet, men også etter kost-nytte prinsippet som betyr at stasjoner med flest reisende prioriteres høyest ved oppgraderinger. I Agder er det kun Marnardal og Nodeland stasjoner som har status som universelt utformet. Det har nylig også vært oppgraderinger for å øke tilgjengeligheten på Kristiansand stasjon. Bane NOR har også gjort tiltak for å gjøre plattformer universelt utformet på Gyland, Audnedal, Vennesla og Snartemo stasjoner.

Bildene viser eksempler på togstasjoner hvor Bane NOR har gjort oppgradering for å øke tilgjengeligheten.



Foto: BaneNor

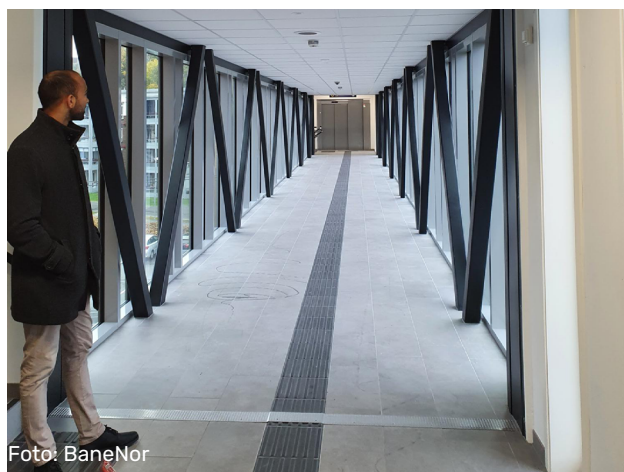


Foto: BaneNor



Foto: BaneNor

SAMMENDRAG

Denne rapporten er et oppdatert kunnskapsgrunnlag for stasjonsområdene langs Sørlandsbanen i Agder. Rapporten bygger videre på underlaget fra den politiske saken «strategi for utvikling av stasjonsbyene» til hovedutvalget for samferdsel og mobilitet høsten 2022 (sak 28/22).

Fylkeskommunen har vært i dialog med regionene i Agder og sentrale aktører innen jernbanesektoren for å kartlegge forhold som er av betydning for å eventuelt kunne utvikle stasjonsområdene langs Sørlandsbanen.

Kunnskapsgrunnlaget belyser ulike forhold som reisetid til Stavanger, Kristiansand, Arendal og Oslo og korresponderende kollektivtilbud. Videre er det oppgitt hvilke fasiliteter som finnes på de ulike stasjonene og hvilke innspill regionene har gitt til fylkeskommunen i arbeidet med stasjonsbyområdene i Agder.

Rapporten blitt oppdatert og supplert på følgende punkter:

- Navn på rapport er endret til «Kunnskapsgrunnlag – Stasjonsområdene langs Sørlandsbanen» (tidligere: Kunnskapsgrunnlag – Forslag til strategi for utvikling av stasjonsbyene.)
- Innspill fra regionene fra møterunden er innarbeidet
- Beskrivelse av alle stasjonene er oppdatert
- Universell utforming er endret til tilgjengelighet.
- Faktaopplysninger om de enkelte stasjoner oppdatert i tråd med BaneNors fakta
- Planstatus er oppdatert
- Faktatall på antall passasjerer er oppdatert til 2024-tall
- Kollektivtilbud er lagt til (tilbringertjenester er tatt ut)
- Eierforhold er lagt til
- Antall personer bosatt i nærområdet innenfor 500 meter og 3000 meter er oppdatert
- Utviklingsmuligheter for reiseliv og turisme under hver stasjon er lagt til
- Kristiansand stasjon er tatt med
- Prioritering av stasjoner er tatt ut
- Bakgrunn for rapporten er oppdatert
- Avsnitt om potensiale for turisme og reiseliv er lagt til
- Avsnitt om universell utforming og tilgjengelighet er lagt til
- Avsnitt om stasjonsbyene i Agder er oppdatert
- Avsnitt om fordeling av ansvarsområder i jernbanesektoren er lagt til
- Avsnitt om trygge, Enkle og grønne reisevaner er lagt til
- Bildemateriale og kart er oppdatert
- Grafiske illustrasjoner og layout er oppdatert
- Kvalitetssikring
- Kildehenvisninger og kildeliste

KILDER

[Agder kollektivtrafikk AS – Ruteplanlegger](#)

[Regionplan Agder 2030](#)

[Regionplan Lister 2030](#)

[Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansregionen](#)

[Regional plan for mobilitet 2022-2033](#)

[Jernbanedirektoratet, KS og Statens vegvesen \(2018\) Veileder for helhetlig knutepunkts-utvikling](#)

[Banenor](#)

[Visit norway](#)

[Kvinesdal historielag](#)