

SALTENPENDELEN

KONKRETISERING AV MOBILITETS- OG PARKERINGSSTRATEGIEN

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 et 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 også 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 Saltenpendelen (Rognan - Bodø) redegjort for. Dokumentet er bygget opp på følgende måte: først presenteres generelle trekk ved strekningen 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 hver stasjon.

I tillegg til dette dokumentet er det utarbeidet et interaktivt kart som er blitt brukt i forskjellige analyser. Dette kartet viser enkelte grunnelementer som er relevant for parkering og mobilitet langs Saltenpendelen, samt reisetidsanalyser for gående, syklende og kjørende. Kartet er tilgjengelig via linken til høyre.

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 Saltenpendelen og viktige føringer som legger rammer for arbeidet med konkretiseringen

2 STREKNINGVIS ANALYSE

Analyser 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

Obs! Linkene er klikkbare

Innledning: Presentasjon av Saltenpendelen (s. 5) Føringer (s. 6) **Strekningsvis analyse:** Befolkningsanalyse (s. 8) Fremkommelighetsanalyse (s. 10) Ny mobilitet (s. 13) Kapasitet og belegg (s. 16) Reisetid og kostnader (s. 18) **Stasjonsvis gjennomgang:** Rognan (s. 21) Fauske (s. 22) Valnesfjord (s. 23) Oteråga (s. 24) Tverlandet (s. 25) Mørkved (s. 26) Bodø (s. 27) **Konklusjon:** Oppsummering og avslutning (s. 30)

1

INNLEDNING



OM SALTENPENDELEN

Saltenpendelen er et relativt nyutviklet togkonsept som kom i gang etter et regionalt initiativ (Jernbanedirektoratet 2016). Jernbanetilbudet går på den nordligste delen av Nordlandsbanen og betjener flere stasjoner og holdeplasser fra Rognan i sør til Bodø som er endestasjon og den største byen i regionen. Strekningen er 81 kilometer lang med 37 ukentlige avganger som i hovedsak skal betjene de arbeidsreisende i Salten. Denne rapporten benytter arealfaglige analyser for å gi konkrete anbefalinger for innfartsparkering og nye mobilitetsløsninger for å sikre at veksten i persontransport tas med kollektiv, sykkel og gange.

Den nordligste delen av Nordlandsbanen sto ferdig i 1958 (mellom Rognan og Fauske) og 1962 (mellom Fauske og Bodø). Konseptet Saltenpendelen kom til på starten av 2000-tallet etter et lokalt initiativ for å sørge for bedre forhold for pendlere. Siden 2012 har antall reisende på strekningen økt med 43 % i takt med åpning av nye stasjoner og forbedring av tilbudet. Den største økningen i antall påstigende passasjerer har vært på Fauske og Valnesfjord stasjoner, men det er Bodø som står for den høyeste andelen påstigende i året. Bodø er det største tettstedet langs strekningen med en befolkning på 41 000 innbyggere, etterfulgt av Fauske og Tverlandet med henholdsvis 6300 og 3100 innbyggere. Det er en del innpendlere til Bodø, så markedsgrunnlaget for et togtilbud med tilhørende pendlerparkering er tilstede.

Etter juni 2020 er det SJ Norge som drifter togtilbudet på strekningen. Med fem daglige avganger fra Rognan og to daglige avganger fra Fauske utgjør det et togtilbud på 7 avganger i begge retninger på hverdagene, og en

daglig avgang i helgene. I tillegg stopper alle fjerntogene fra Mosjøen og Trondheim på stasjonene langs Saltenpendelen og tidtabellen er koordinert slik at det samlede togtilbudet blir godt fordelt med en forholdsvis god frekvens og åpningstid sett opp mot markedsgrunnlaget. Med tre daglige avganger fra Trondheim og to avganger fra Mosjøen, utgjør dette et samlet togtilbud på strekningen på 11 daglige avganger hver vei.

Strekningen er hverken elektrifisert eller fjernstyrt. Det skal i løpet av 2022 innføres ERTMS på hele Nordlandsbanen. Innføring av fjernstyrt signalanlegg på strekningen nord for Mosjøen vil gi et betydelig potensiale for økt persontogtrafikk på Saltenpendelen. I tillegg ble to nye stasjoner åpnet de siste årene. I 2015 ble Tverlandet stasjon åpnet, og i forbindelse med forlengelse av krysningssporet på Reitan i 2018 ble det åpnet for passasjerutveksling desember samme år på den nye Oteråga stasjon.



FØRINGER

For arbeidet med konkretisering av parkerings- og mobilitetsstrategien på Saltenpendelen ligger tre føringer til grunn. Den viktigste føringen som gir premisser til arbeidet med parkering og mobilitet i Nordland er Bypakke Bodø. I tillegg vil Smartere transport Bodø legge føringer for arbeidet med ny mobilitet i Bodø, mens Handlingsplan for kollektivtransport for Bodø gir føringer for eksisterende og fremtidig kollektivtransporttilbud unntatt tog. 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.

■ BYPAKKE BODØ

Bypakke Bodø er et samarbeidsprosjekt mellom Bodø kommune, Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune med mål om å videreutvikle Bodø som en attraktiv by å bo og drive virksomhet i gjennom å fremme en effektiv, miljøvennlig og trygg transport. Bypakken ble behandlet og vedtatt lokalt i 2011 og stortinget vedtok prosjektet i november 2014. Rammen for prosjektet er 3.5 milliarder

kroner, der bompenger står for 72 % av finansieringen, mens statlige og lokale midler til sammen står for 28 %. Mesteparten av midlene har gått til tiltak på og rundt riksvei 80, mens resten fordeler seg på tiltak for å forbedre kollektivtransporttilbudet og tiltak rettet mot gående og syklende, trafiksikkerhet og miljø. Bypakken er planlagt gjennomført til år 2022 (Bypakke Bodø 2020).

■ SMARTERE TRANSPORT BODØ

Nordland Fylkeskommune vant hovedpremien på 50 millioner kroner i den nasjonale konkurransen Smartere transport som var arrangert av samferdselsdepartementet (Samferdselsdepartementet 2017). Prosjektets mål er å redusere klimagassutslipp ved å endre reisevaner med hjelp av ny teknologi og transportløsninger og gi brukerne en sømløs reiseopplevelse og adgang til infor-

masjon og tjenester som bidrar til mer effektiv transport med blant annet Mobility as a Service (MaaS), delingsbiler, bysykler og nye betalingsløsninger. Ved å tilby åpne data vil dette også ifølge prosjektet legge et grunnlag for lokal og regional innovasjon. Prosjektet er et samarbeid mellom Nordland fylkeskommune, Bodø kommune, Avinor og Telenor (Smartere transport Bodø 2020).

■ HANDLINGSPLAN FOR KOLLEKTIVTRANSPORT

Kollektivplanen fra 2010 innebar en satsting på bybusslinjer langs prioriterte linjer, samt stive rutetider og forbedret kundeinformasjon. Foranledningen var flere år med synkende passasjertall, og resultatet etter omleggingen i 2012 var en passasjervekst på 80 % som overgikk forventningene og som kan forklares med forenkling av bybussnettet og innføringen av bompenger. Det var lagt opp til rullering av planen hvert fjerde år, men på grunn av suksessen med omleggingen avventet man med rullering. I 2020 legges en rullert versjon av planen på høring for perioden 2020-2023, der hovedgrepene er å legge til rette for 10 minutters frekvens

eller bedre på flere av byrutene, samt videreføring av fire linjer som pendler gjennom sentrum som i dagens situasjon. Planen skal støtte opp om nasjonale og lokale mål om nullvekst i personbiltrafikken (Bodø kommune 2020)

*Etter omlegging i 2012 opplevde kollektivselskapet en passasjervekst på **80 %***

2 STREKNINGSVIS ANALYSE



**INTERAKTIVT
ANALYSEKART**

BEFOLKNINGSANALYSE

Saltenpendelen innebærer togtilbudet som kjører på siste del av Nordlandsbanen mellom Rognan og Fauske og betjener de viktigste tettstedene i Salten, inkludert Fauske og Bodø. 85 % av Nordlands befolkning og 87 % av de sysselsatte bor i bo- og arbeidsmarkedsregionen som er knyttet til de største byene (Nordland fylkeskommune 2016). Helgeland og Salten er de største byområdene i fylket, med 33 % av Nordlands befolkning tilknyttet Salten (Nordland fylkeskommune 2018). I dette kapittelet blir bosettingsmønstre, arbeidsplasskonsentrasjoner og pendlerstrømmer langs Saltenpendelen identifisert for å kartlegge viktige influensområder for reiser i Salten.

■ BEFOLKNINGS- OG ARBEIDSPLASSTRUKTUR

Rognan er et tettsted med i overkant av 2500 innbyggere. Bebyggelsen er konsentrert mellom stasjonen og sentrum, men boligområdet sprer seg i hovedsak sørover langs Saltaldalen mot Røklund og Saltfjellet. Det er ulik næringsvirksomhet både rundt stasjonen og i sentrum nord for Rognan er det ulike småsteder med mindre befolkningskonsentrasjoner. **Fauske** stasjon er det nest største tettstedet langs strekningen med en befolkning på 6300 personer. Her er befolkningen i hovedsak konsentrert rundt stasjonsområdet, men med ulike avgreninger i vest og nord. Langs Fauskeidet nord-øst for Fauske med Straumen som et tettsted i enden er det spredt befolkningsstruktur, med mer konsentrert befolkning her. **Valnesfjord** kjennetegnes av spredt boligbebyggelse og lite næringsvirksomhet. **Oteråga** stasjon på Rognan er forholdsvis ny, og betjener ikke et tydelig bo- og arbeidsmarkedsområde, men kun Forsvarets

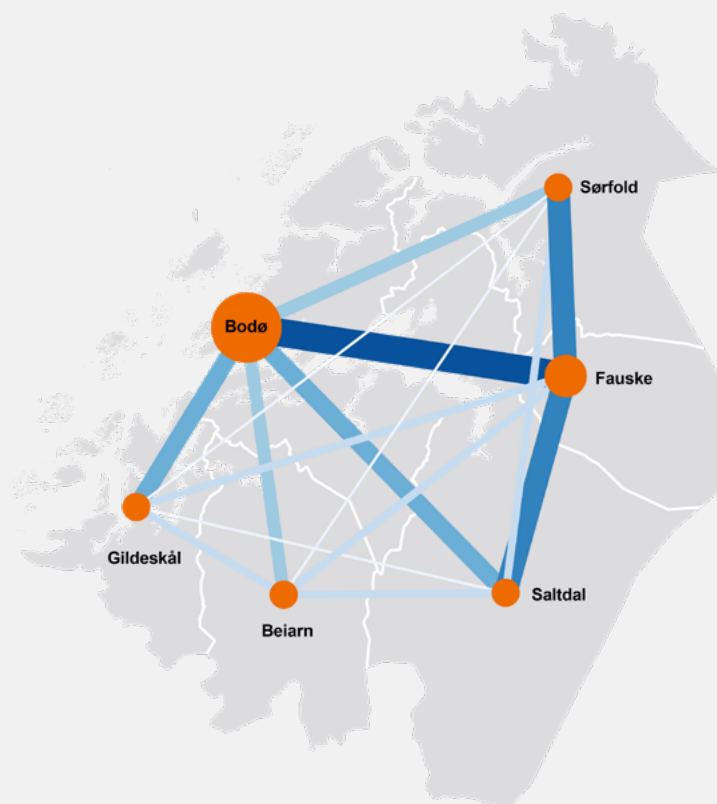
Operative Hovedkvarter med omtrent 500 ansatte og 50 vernepliktige soldater som bor i Bodø på Bodin leir (Børresen 2019). **Tverlandet** stasjon betjener Tverlandet tettsted med en befolkning på 3100 personer. Området er forholdsvis lite, men det blir et naturlig knutepunkt for omlandet sør for Saltfjorden med Saltstraumen og Straumøya. **Mørkved** stasjon betjener de østlige ytterkantene til Bodø, med moderat befolkningstetthet rundt stasjonen som strekker seg hovedsakelig i en nord-øst akse. Det er mye kunnskapsintensiv virksomhet her, med Nord-universitetet, Politihøgskolen og forskjellige videregående skoler og fagskoler. **Bodø** er endestasjon for Saltenpendelen. I Bodø tettsted bor det i overkant av 41 000 mennesker, fordelt rundt stasjonen. Sentrum ligger like vest for stasjonen, men det er også en del aktivitet i handelsparken ved City Nord.



■ PENDLERSTRØMMER

Pendlerstrømmer indikerer hvordan det felles bo- og arbeidsmarkedet er knyttet sammen og hvilke reisevaner befolkningen har. En pendler defineres i denne sammenheng som en sysselsatt person som har arbeidssted i en annen kommune en bostedskommunen. Det er en forholdsvis liten utveksling av arbeidskraft mellom kommunene, men de viktigste strømmene går mellom Fauske og Bodø kommuner. Som kartet viser er det også flest sysselsatte i Bodø. 80 % av alle innpendlere til Bodø kommer fra Fauske, med 14 % fra Saltdal og 6 % fra Sørfold kommune. Fra Bodø går hovedvekten til Fauske. Aksene nord og sør for Fauske representerer også en viss utveksling av sysselsatte. Til Fauske kommer det omtrent like mange fra Sørfold og Saltdal kommuner, og til Sørfold står pendlerstrømmene fra Fauske for 90 % av alle tilreisende.

Over tid har det vært en gradvis øking av antall pendlere i regionen. Pendling til Bodø står for den største veksten med 44 % øking fra år 2000, og fra Fauske har antall pendlere økt med 63 % siden sammen år. Bodø er den eneste kommunen med høy netto innpendling sammenliknet med de andre kommunene på 946 pendlere. Fauske har en tilsvarende høy netto utpendling på minus 692 pendlere. Netto innpendling indikerer at det er flere som reiser ut av kommunen enn inn for arbeidsreiser.



Kartet viser pendlerstrømmer i området rundt Salten basert på registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB 03321). Størrelsen på de oransje prikkene indikerer arbeidsreiser internt i kommunene*, mens tykkelsen på linjene mellom kommune indikerer antall pendlere, altså personer som er sysselsatt i en annen kommune enn bostedskommunen.

Inneholder data under Norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statistisk sentralbyrå

80 % av alle som pendler til Bodø kommune kommer fra Fauske kommune

Stasjonsnavn	Befolkningstall**	10 minutter gangavstand	15 minutter gangavstand	10 minutter sykkelavstand	15 minutter sykkelavstand
Rognan	2587 (T)***	46% (n=1182)	65% (n=1687)	94% (n=2411)	111% (n=2859)
Fauske	6314 (T)	32% (n=2001)	49% (n=3074)	100% (n=6315)	104% (n=6574)
Valnesfjord	1550 (T)	13% (n=205)	32% (n=493)	49% (n=754)	63% (n=976)
Oteråga	-	(n=2)	(n=11)	(n=43)	(n=46)
Tverlandet	3107 (T)	63% (n=1906)	79% (n=2459)	109% (n=3400)	113% (n=3516)
Mørkved	41 720 (T)****	7% (n=2899)	14% (n=5855)	29% (n=12311)	38% (n=15978)
Bodø	41 720 (T)	10% (n=4073)	26% (n=10722)	58% (n=24041)	73% (n=30303)

* Analysene er gjennomført for kommunene slik de var før kommunesammenslåingen i 2020 fordi statistikken er basert på 2019-tall.

** Befolkningstall for tettsteder etter SSB (04859) med unntak av Oteråga som ikke klassifiseres som tettsted

*** Ti tabellen betyr at det er regnet befolkning for tettstedet etter SSBs definisjon, mens n= indikerer antall personer innenfor analyseområdet

**** For Mørkved medregnes tettstedstallene for Bodø

Tabellen under viser % andel og antall innbyggere i tettsted man når på gitte gang- og sykkelavstander.

FREMKOMMELIGHETSANALYSE

Hver stasjon blir analysert hver for seg med et utvalg 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 tilgjengelighetsscore 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

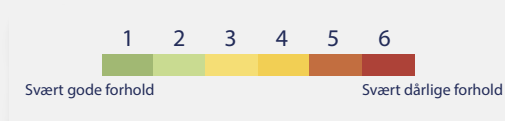
Kriteriene for reisende med kollektivtransport tar utgangspunkt i rapporter som undersøker hva som gjør det attraktivt å velge kollektivtransport. Totalt fire kriterier blir lagt til grunn for å vurdere hvordan forholdene er for å reise med kollektivtransport til stasjonen. Pris blir beskrevet, men ikke 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.

Byttestpunktet: Byttestpunktet 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.



■ 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.

**OPPSUMMERING AV
ANALYSEN PÅ NESTE SIDE** ▶

■ OPPSUMMERING AV ANALYSENE

Overordnet bilde av fremkommelighet på Saltenpendelen viser at strekningen betjener ulike områder med stasjoner i små tettsteder, uten tilgrensende bebyggelse og mellomstore byer i norsk skala.

Rognan stasjon ligger litt utenfor sentrum, og dermed er det vanskelig fremkommelighet for gående. Man når en mindre andel til fots, mens sykkel kan ha potensial. Samtidig er det i dag for lite parkering på stasjonen og manglende infrastruktur som gjør dette krevende. Det er et begrenset kollektivtransporttilbud til stasjonen, men forhold for bil er ganske gode, sett bort i fra at parkeringen ofte er full. **Fauske** ligger like nord for sentrum, og kjennetegnes ved at den scorer middels godt på alle kategorier. Særlig gjelder dette for reisende med kollektivtransport som ikke har et fullgodt tilbud til selve stasjonen. **Valnesfjord** sin plassering gjør forholdene for gående vanskelig, og et manglende kollektivtilbud gjør det krevende å velge buss til stasjonen, til tross for at bussholdeplassen ligger rett ved. For syklende er kapasiteten sprenget, noe som gjør at man må parkere sykkelen andre steder enn i sykkelparkeringen ved stasjonen. **Oteråga** stasjon er forholdsvis ny, og betjener i utgangspunktet militærleiren på Reitan. Det er for øvrig ingen tilgrensende bebyggelse eller infrastruktur, som gjør det svært utfordrende å ferdes som gående eller syklende. I tillegg er det ikke et eksisterende kollektiv-

transporttilbud til stasjonen. Med tanke på stasjonens plassering ved Riksveien, er forholdene godt tilrettelagt for parkering av bil. **Tverlandet** er også en ny stasjon på strekningen, og kjennetegnes av god parkeringskapasitet for bil og sykkel. Samtidig betjener stasjonen et omland som fint kan dekkes med sykkel, noe som gjør stasjonen egnet for syklende. Disse avstandene kan ikke dekkes på samme måte til fots, og samtidig er det manglende infrastruktur, særlig siste veibiten mot stasjonen. Det går buss langs riksveien, men denne ligger et stykke unna stasjonen, noe som gjør at stasjonen scorer litt dårligere på kollektivtransport. **Mørkved** bærer mer preg av å ligge i Bodø, med gode forhold for både gående, syklende og reisende med kollektivtransport. Det ligger en del boligområder tett opp mot stasjonen, og universitetsområdene i Bodø er lett tilgjengelig fra stasjonen. Det er parkeringsplass med adekvat kapasitet, men litt vanskelig fremkommelighet og ofte mye fremmedparkering. Også **Bodø** stasjon bærer preg av å ligge i en by, og har gode forhold for gående. Stasjonen har også gode forhold for syklende og gående, selv om det er parkeringskapasitet ved stasjonen, er det ørlite mer kronglete å kjøre inn til Bodø stasjon sammenliknet med andre stasjoner på strekningen.

ROGNAN						TVERLANDET					
	4	3	4	2			4	2	3	1	
FAUSKE						MØRKVED					
	3	3	4	3			2	2	2	3	
VALNESFJORD						BODØ					
	4	3	4	2			1	2	2	3	
OTERÅGA											
	5	5	6	1							

Strekningsvis resultat av fremkommelighetsanalysen

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 påvirker arbeidet med mobilitetsløsninger kartlagt, hvilke løsninger det er snakk om og hvilket potensial det har på strekingsvis nivå. Funnene fra denne analysen blir brukt i de stasjonsvise anbefalingene.

FAKTORER SOM BLIR VURDERT

Kartleggingen av potensialet for nye mobilitetsløsninger på stasjonene langs Saltenpendelen 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.

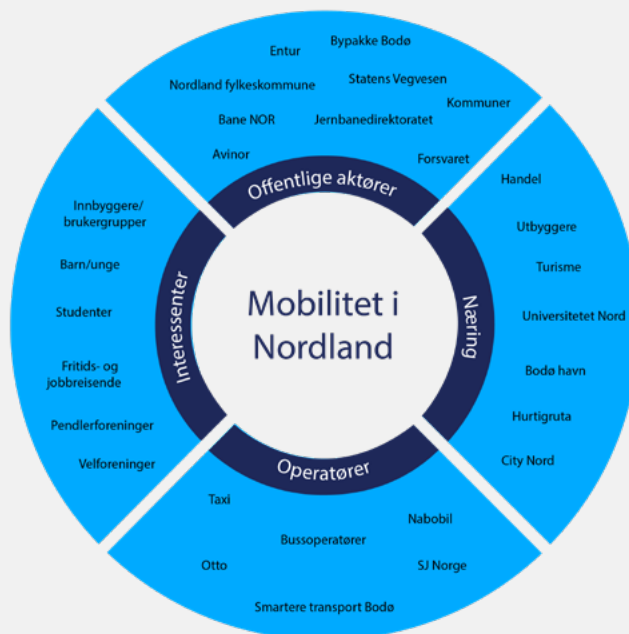
Eiendomsutviklingsprosjekter rundt stasjonsområdet blir beskrevet i stasjonsvis gjennomgang.

Reiselengder på ulike transportmidler, oppsummert i figuren under.

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

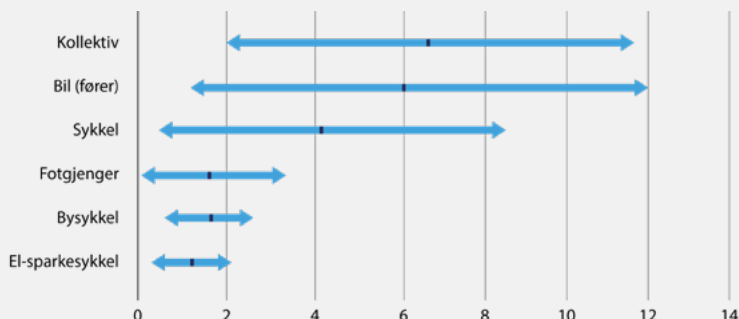
Antall reisende fra stasjonen, beskrevet i stasjonsvis gjennomgang.

I tillegg vil en oppsummering av aktørene som er premissgivende for mobilitet bli kartlagt.



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

Aktørkart der premissgivere for mobilitet i regionen blir redegjort for



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

* Gram CO₂/per passasjerkilometer
 ** Lagt til grunn 60 % belegg
 *** Basert på levetid på en el-sparkey sykkel i 2019 tall (EY 2020)

Utslipp av utvalgte fremkomstmidler (Fremtiden i våre hender 2020)

■ OVERSIKT OVER ULIKE MOBILITETSTILTAK

På Saltenpendelen er det i Bodø det i hovedsak gjennomføres piloter og prosjekter knyttet til nye mobilitetsløsninger. Det ble i 2019 igangsatt et pilotprosjekt med delte elsykler og elsparkesykler i Bodø sentrum. Disse er plassert ved Bodø lufthavn, City Nord kjøpesenter, Prinsens gate 100 ved Fylkeshuset og Bodø torg. Det er ønskelig å utvide denne piloten til også å gjelde Bodø stasjon i løpet av 2020, og neste år koble opp Mørkved stasjon. Det kan også være aktuelt med tilsvarende piloter på Tverlandet. Tjenestene administreres via apptjenesten Otto som eies av Bertel O. Steen. Pilotprosjektet er initiert av Smartere transport Bodø som er et samarbeidsprosjekt mellom Nordland fylkeskommune, Bodø kommune, Avinor og Telenor.

Gjennom Smartere transport Bodø har kommunen et pilotprosjekt om å leie ut ni elbiler på ettermiddager og kvelder. Det koster 89 kr timen, 350 kr for en dag og 990 kr for en helg. I tillegg koster bruken 1 kr per kilometer. Denne tjenesten administreres også via Otto.

Det har blitt igangsatt et pilotprosjekt i regi av Nordland fylkeskommune for en kollektivstyrt bestillingstjeneste (HentMeg) i Bodø sentrum og Rønvika. Piloten ble igangsatt februar 2020 og skal vare ut 2020.

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 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.

Videre presenteres ulike mobilitetstiltak som kan bli foreslått på ved stasjonene på Saltenpendelen.

Delt bysykkel er en enkel måte å komme seg rundt i byen på. De kan plasseres på strategiske steder i tettstedet/knutepunktet. Den brukes mest til korte turer og som et supplement til kollektivtransport, og er tilgjengelige for kunder med avtale/abonnement.

Delt 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,

men lokale reguleringer kan sette krav til f.eks. parkering i egne stativ.

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 dette fungere som en forlengelse av togreisen. Dette er gjerne mest aktuelt dersom den reisende etter togreisen skal videre til områder som har dårlig flatedekning 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 kollektivstyrte bestillingstjenesten **HentMeg** baserer seg på å skape best mulig samkjøring for passasjerer som skal ut samtidig. Tjenesten går ut på at den reisende kan bli hentet der vedkommende er og kjørt dit den skal innenfor en angitt sone, til en busspris. Den reisende kan bestille transporten på nett, app eller telefon, og bli hentet på ønsket sted til avtalt tid.

*De fire pilarene i Smartere transport Bodø er **MoBo** (Mobile Bodø), **folkeflyt**, **mobil infrastruktur** og **brukermedvirkning***



■ AKTUELLE MOBILITETSTILTAK PÅ STREKNINGEN

Basert på de foregående analysene og forutsetningene som ligger til grunn for ny mobilitet blir det redegjort for hvilke løsninger som kan være aktuelle på hver stasjon. Anbefalingene går igjen i stasjonsvis gjennomgang.

Det er i hovedsak et marked for nye mobilitets tjenester i Bodø og Fauske med tanke på hvor arbeidsplasser og boliger er lokalisert. Dette gjelder spesielt Bodø stasjon, Mørkved stasjon og Fauske stasjon. Ved Tverlandet stasjon er det forholdsvis lett å nå stasjonen med både gange og sykkel. I tillegg er det en del boliger i området. Det er få arbeidsplasser ved Tverlandet, så markedsgrunnlaget er noe begrenset. Ved Rognan stasjon er markedsgrunnlaget også noe begrenset, selv om det ligger boliger og arbeidsplasser tett på stasjonen.

Bodø er knutepunktet i regionen hvor det er en høy andel som både arbeider og bor, samt en del som velger å pendle fra andre kommuner i forbindelse med arbeid. Det foreligger allerede et mobilitets tilbud med delte elsykler og elsparkesykler i Bodø i dag, og det kan i fremtiden være aktuelt å utvide dette til å gjelde stasjonsområdet. I tillegg tilbys HentMeg som en kollektivstyrt bestillingstjeneste i Bodø sentrum. Siden det er mange arbeidsplasser et lite stykke fra togstasjonen kan det også ses på løsninger for en bildelingstjeneste.

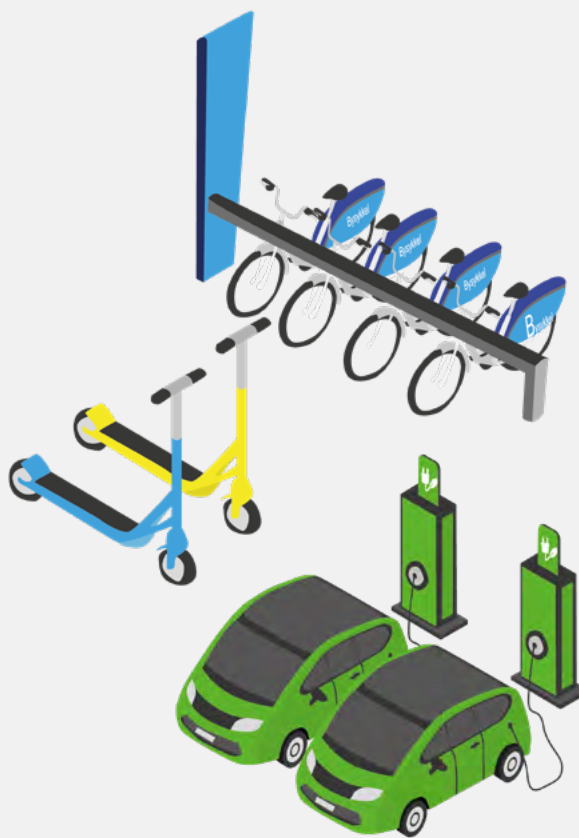
Ved **Mørkved** stasjon er det et markedsgrunnlag for nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler, hvor det både er videregående skole og universitet tett opptil stasjonen.

Ved **Tverlandet** stasjon er det noe manglende tetthet av boliger, men mange kan likevel nå stasjonen med sykkel og gange. Derfor foreslås det ingen nye mobilitetsløsninger for gående og syklende. Imidlertid kan det være aktuelt å se på løsning for en bildelingstjeneste, samt en kollektivstyrt bestillingsløsning som omfatter Tverlandet og Saltstraumen.

Fauske er den nest største byen i denne regionen med en del arbeidsplasser. Det kan derfor i første omgang være aktuelt å tilby delte elsykler og elsparkesykler ved Fauske, hvor stasjonsområdet er innlemmet i nettverket. I tillegg kan det være aktuelt å se på løsninger for en kollektiv bestillingsløsning for Fauske sentrum for å få flere til å ta buss utenfor de etablerte busslinjene. Siden det er en del arbeidsplasser i og rundt Fauske, bør det tilrettelegges for noen plasser til bildelingstjeneste.

Ved **Rognan** stasjon kan mange nå stasjonen med sykkel og gange. I tillegg er det en høy sykkelandel til denne stasjonen. Derfor foreslås det ingen nye mobilitetsløsninger for gående og syklende som kan undergrave dette. Imidlertid kan det være aktuelt å se på løsning for en bildelingstjeneste, samt en kollektivstyrt bestillingsløsning som omfatter Saltdal.

Markedsgrunnlaget på de resterende stasjonene er dårligere med tanke på nye mobilitetsløsninger da de har et større omland og mindre tetthet av både boliger og arbeidsplasser. Det anbefales derfor ikke å tilrettelegge for nye mobilitetsløsninger ved Oteråga og Valnesfjord stasjoner.



Bodø er en aktuell kandidat for nye mobilitetsløsninger, også på grunn av pågående pilotprosjekter

KAPASITET OG BELEGG

Det har blitt gjennomført tellinger av parkeringsplasser for bil og sykkel ved alle stasjonene. I tillegg blir det redegjort for belegget på plassene for å få et overordnet bilde av parkeringskapasiteten ved stasjonene. I det følgende blir parkeringssituasjonene på et overordnet nivå beskrevet. For nærmere beskrivelse av utforming og kapasitet for hver stasjon henvises det til stasjonsvis gjennomgang. Befaringer av stasjonene ble gjennomført i august 2020.

■ PARKERING

Parkeringskapasiteten på stasjonene er tilpasset etterspørselen etter parkering, og flere steder er det et fåtall parkeringsplasser. Fauske skiller seg ut med 100 parkeringsplasser. Dette er også det eneste stedet langs Saltenpendelen med pendlerparkering for 100,- / 30 dager. Ved befaring var det lavt belegg på parkeringsplassene, men det virker uoversiktlig med dårlig oppmerking og mange blandede formål på plassen. I Bodø er det 9 plasser foran stasjonen som er forbeholdt togreisende, men parkeringskapasiteten på stasjonen for øvrig er god med rundt 30 kommunale plasser uten avgift. Kommunen skal innføre timesbetaling for parkering foran stasjonen, og det skal tilrettelegges for flere plasser på stasjonssiden, slik at parkeringstilbu-

det for togreisende styrkes. Her vil det også muligens innføres pendlerparkering. På Mørkved stasjon er det 18 parkeringsplasser som brukes mye, men på grunn av den øvrige parkeringssituasjonen må det antas at plassene ikke benyttes til togreisende, men heller brukere av tilbudet rundt universitetsområdet like ved.

Tverlandet stasjon er relativt ny med god parkeringskapasitet ved stasjonen. Ved befaring var det svært lavt belegg på 38 plasser, men parkering på denne stasjonen betjener et område sør mot Saltstraumen. Oteråga er også en ny stasjon, men her er det svært få reisende og ingen naturlig influensområde med unntak av militæranlegget på Bodin som ligger like ved.

Nøkkeltall for parkering ved stasjonene på Saltenpendelen

Stasjonsnavn	Antall p-plasser	Belegg bil*	Sykkelplasser	P-restriksjoner
Rognan	22	105%**	19	Gratis
Fauske	100	41%	25	Pendlerparkering
Valnesfjord	20	45%	14	Gratis
Oteråga	5	0%	5	Gratis
Tverlandet	38	13%	48	Gratis
Mørkved	18	94%	9	Gratis
Bodø	9	67%	42	Gratis (forbehold togreisende)

* Tallene er ikke representative på grunn av myndighetens råd om å begrense reiseaktivitet som følge av COVID-19

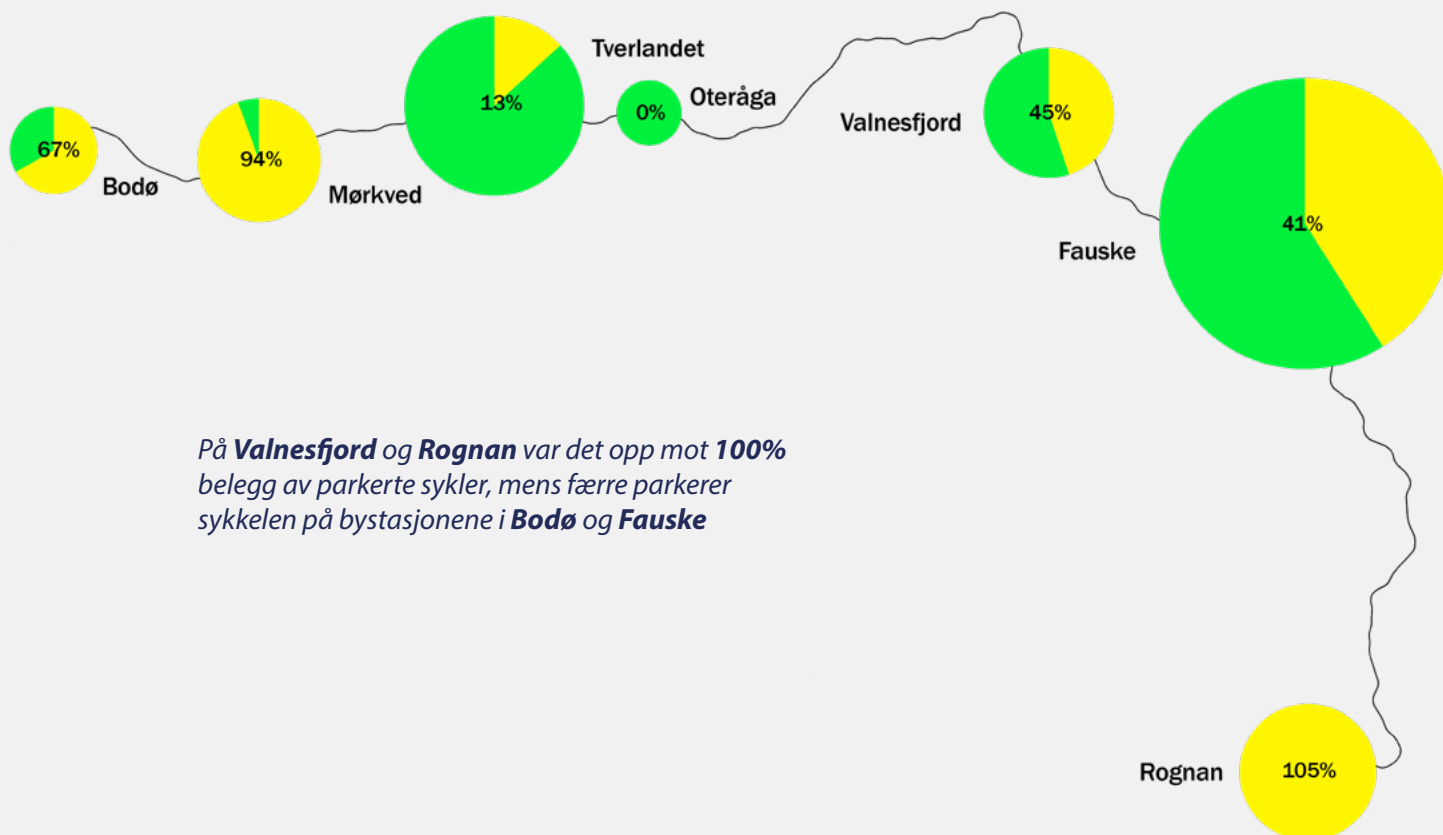
** På Rognan var det underdekning av parkeringsplasser

Valnesfjord har 20 parkeringsplasser som ligger opp mot 200 meter fra plattform. Parkeringsplassene ligger på eiendommen til Statens Vegvesen og er forbeholdt reisende med tog, men det blir rapportert at mange parkerer på den tilstøtende parkeringsplassen til Strømsnes borettslag. Generelt sett blir denne parkeringsplassen ofte brukt. Rognan stasjon har 22 plasser per august 2020 og er helt fulle. Her vil parkeringskapasiteten i løpet av høsten 2020 utvides med 20 plasser.

Plasseringen til Rognan stasjon sett opp mot den øvrige bebyggelsen tilsier at man bør satse på økt parkeringskapasitet for både bil og sykkel. Sykkelparkeringen var på befaringstidspunktet helt fullt, og her vil det være potensial for økt sykkelbruk. På Fauske var ikke bruken av sykkelplasser veldig stor, men noe parkering foran

stasjonen var i bruk. Valnesfjord hadde svært høyt belegg på sykkelparkeringen på begge sider av riksveien, men særlig plassene under tak ved plattform var fullt utnyttet. Oteråga og Tverlandet hadde få parkerte sykler, men kvaliteten på sykkelparkeringen var god. Mørkved har parkering i stativ på plattform, men her rapporteres det at sykkelparkeringen sjeldent er i bruk. I Bodø er det sykkelparkering på begge sider av stasjonsbygget og var ved befaring godt utnyttet. Ingen stasjoner på strekningen tilbyr låsbar sykkelparkering. I tråd med prinsippene i Bane NORs parkeringsstrategi skal tilbudet for sykkelparkering ligge foran etterspørselen, noe som betyr at sykkelparkeringen skal utvides i takt med trafikkvekst. Det medfører at situasjonen med sykkelparkering må overvåkes, slik at sykkelparkeringstilbudet til enhver tid er så godt at det er attraktivt å sykle til stasjonen.

Belegg på parkeringsplassene. Gul indikerer andel plasser som er opptatt og grønn indikerer andel ledige plasser. Størrelse på diagrammet angir størrelsen på parkeringsplassen.



*På **Valnesfjord** og **Rognan** var det opp mot 100% belegg av parkerte sykler, mens færre parkerer sykkelen på bystasjonene i **Bodø** og **Fauske***

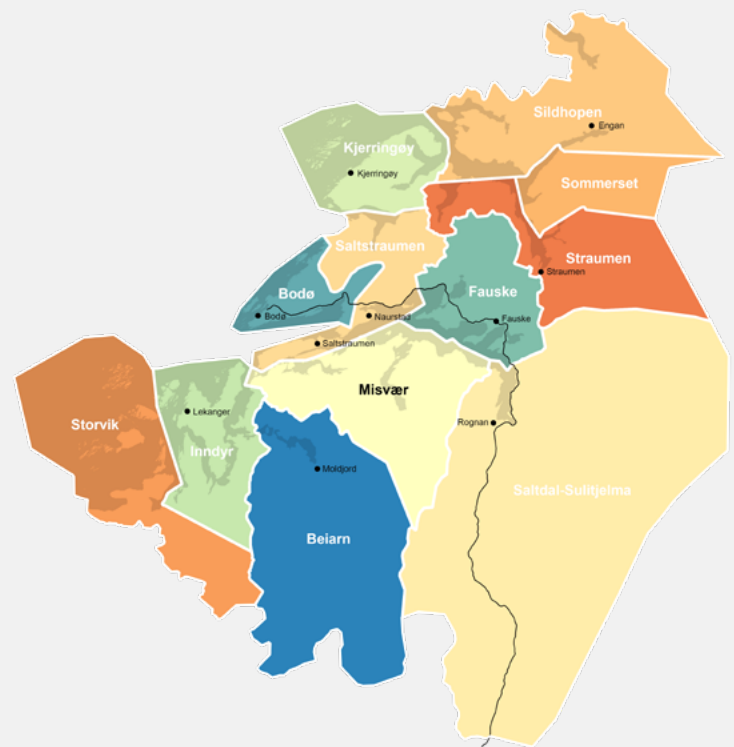
REISEKOSTNADER

En barriere for å gjennomføre en reise er ofte kostnadene det medfører. Med reisekostnader menes i denne sammenheng kostnadene det innebærer å gjennomføre en reise, både i tid og penger. Først blir sonestrukturen i regionen redegjort for, for å si noe om prissystemet for kollektivtransport. Deretter blir de økonomiske reisekostnadene oppsummert og sammenliknet med reisekostnader i tid. En kartlegging av bomstasjoner i Bodø har som hensikt å identifisere barrierer for reiser inn og ut av Bodø og hvordan det påvirker reisemiddelvalg. For et helhetlig bilde av analysearbeidet som ligger bak vurderingene, henvises det til det [interaktive analysekartet](#).

■ BILLETT- OG SONESTRUKTUR

Billettsystemet rundt Saltenpendelen er basert på sonestruktur, som betyr at ved kjøp av periodebillett kan den reisende bevege seg så mye som ønskelig innenfor en angitt sone, og prisen øker avhengig av hvor mange soner man reiser gjennom. Det er Nordland fylkeskommune som har ansvaret for planlegging og drift av kollektivtransportsystemet i regionen, og billettsystemet i fylket består av mange unike soner. I denne rapporten er det gjort en geografisk avgrensning på 12 soner rundt Saltenpendelen. Man betaler for hver sone man passerer, og en periodebillett innenfor en sone koster 760,-. Reiser man i to soner øker prisen til 925,- og 1170,- for å reise i tre soner. Man betaler aldri for mer enn 12 soner. Mellom Fauske og Bodø reiser man i tre soner.

For Saltenpendelen er det Bodø, Saltstraumen, Fauske og Saltdal-Sulitjelma soner som berøres. En reise fra Rognan til Bodø vil altså passere fire soner, noe som utgjør en månedlig kostnad på 1330,-*. SJ og Nordland Fylkeskommune har per august 2020 ingen takstsamarbeid på kollektivtransport. Dermed blir den reisende nødt til å forholde seg til to prissystemer. Mens kollektivtransporten i regi av fylkeskommunen (buss og båt) er basert på sonestruktur, er SJ sin prising av togbillettene basert på pris avhengig av lengde på reisen. Dermed stiger prisene gradvis avhengig av hvor langt man pendler, men ikke så mye at det er fare for "lekkasjer" til andre soner på grunn av billigere periodebillett med tog.



En periodebillett fra Fauske til Bodø med buss er 1170,- og 1187,- med tog

Billettsoner langs Saltenpendelen og omkringliggende områder

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

* Prisene gjelder kun reisetilbud fra Nordland fylkeskommune (buss og båt), og gjelder ikke for togbilletter langs Saltenpendelen.

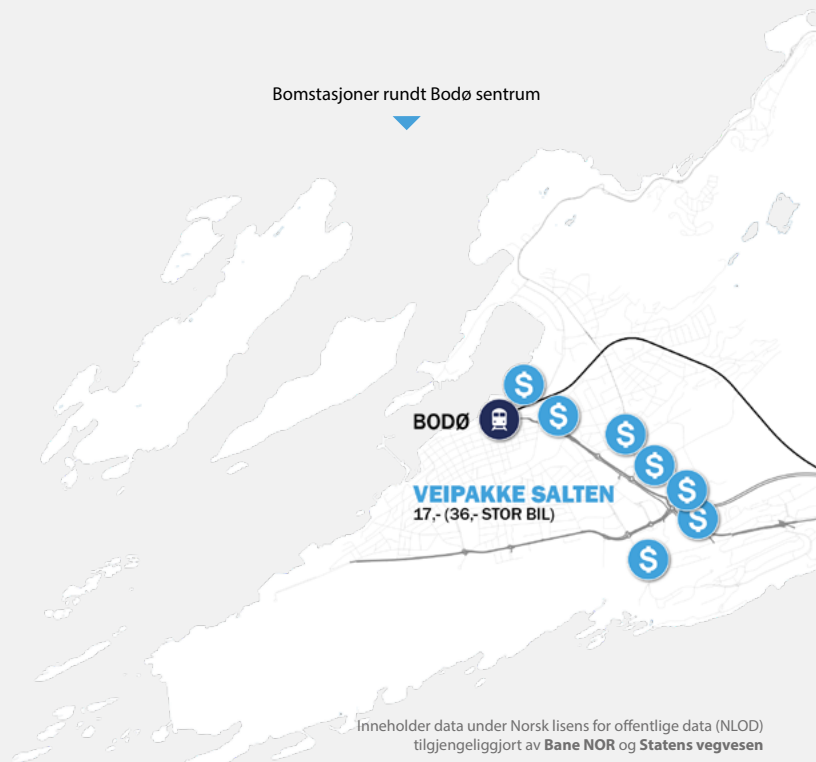
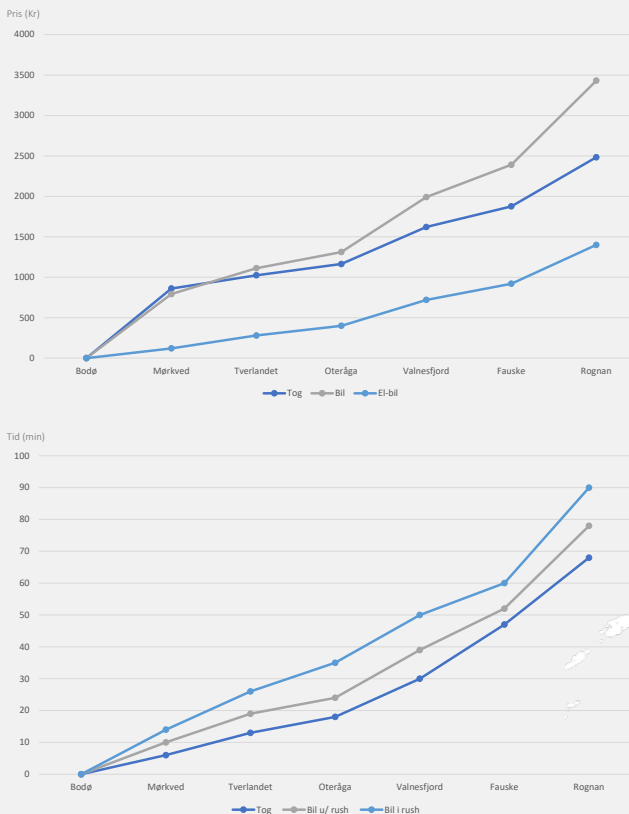
REISEKOSTNADER

For å kartlegge reisekostnader i form av tid og penger er det blitt gjennomført enkle reisetidsanalyser og kostnadsanalyser basert på reiser fra Bodø til Rognan. For reisetid undersøkes det ombordtid for tog, kjøretid for bil i og utenom rush, mens det for kostnader analyseres en hypotetisk serie med arbeidsreiser over en måned (20 dager) med periodebillett for tog eller kostnader ved bruk av bil og elbil for samme strekning. Hensikten med en slik analyse er å identifisere barrierer for reiser med tog eller bil hva gjelder tid og kostnad.

Fra Bodø til alle målpunktene er tog det raskeste fremkomstmiddelet, sammenliknet med bil både i og utenfor rushtid. Tidssammenlikningene viser både at tog er raskeste fremkomstmidler til alle stasjoner, men også at rushtid ut av Bodø ikke påvirker reisetiden så mye som først antatt. Fra Bodø til Fauske ser vi en reisetidsforskjell på fem minutter mellom tog og bil utenom rush. Mens lokaltoget på Saltenpendelen bruker 47 minutter til Fauske, bruker bil utenom rush 52 minutter. I rush er reisetiden anslått til en time, noe som gjør toget 13 minutter raskere i rush.

Hva gjelder pris ser vi at bomringen spiller en viktig rolle for å gjøre toget konkurransedyktig. I denne sammenheng har vi lagt til grunn en periodebillett hos SJ på 30 dager, og sammenliknet det med drivstoffkostnader og betaling i bomstasjoner. Bomringen som er plassert like utenfor bykjernen i Bodø koster 17,- for ordinær bil uten avtale. Det er hverken rushtidsavgift eller retningsinnkreving, men bompengene har et makstak på 80 passeringer per kalendermåned, og timesregel, som betyr at man kun betaler for en passering i timen. El-bil passerer i bomringen gratis, noe som gir betydelige utslag på reisekostnadene. Som analysen viser er en arbeidsreise på 20 dager marginalt billigere med konvensjonell bil enn med tog, men toget er rimeligere langs hele Saltenpendelen. En hypotetisk arbeidsreise over en måned mellom Bodø og Fauske koster 1877,- med tog (100,- ekstra dersom man bruker pendlerparkeringen) og omtrent 2392,- med bil.

Estimert reisekostnad i kroner mellom Bodø og Rognan for bil og tog (øverst) og estimert reisetid for bil og tog på samme strekning (nederst)



Inneholder data under Norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Bane NOR og Statens vegvesen

Estimat på reisetid er gjort med Google Maps veibeskrivelse og reisetid for tog er hentet fra Vy rutetabell. Kostnadsestimater for tog er basert på 30-dagers periodebillett for tog for en voksen. For bil er dette beregnet av NAFs priskalkulator og inkludert bompenger. For el-bil er dette anslaget korrigert for drivstoffutgifter og frafall av bompenger på de fleste steder, men anslaget for drivstoffutgifter er avhengig av ytre forhold som blant annet strømpris.

3 STASJONSVIS GJENNOMGANG

STASJONSKART

Det benyttes to typer stasjonskart i stasjonsvis gjennomgang. Kartet som viser tilbud ved stasjon i liten skala viser hvor parkeringsfasiliteter og andre elementer er plassert rundt stasjonen. Tilgjengelighetskartet viser hvordan tilgjengeligheten for gående og syklende er rundt stasjonen ut til 1 kilometer. De røde linjene viser fortau, mens de mørkeblå representerer gang- og sykkelvei.



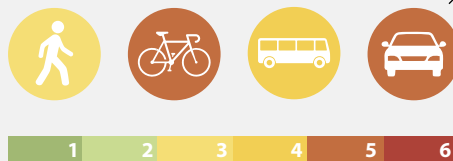
TILBUD VED STASJON



TILGJENGELIGHET

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

RANGERINGS 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

ROGNAN



C | **P** 22 (105%) 19 (95%) 0-200 1475
2834 848
1492

Rognan stasjon ligger litt i utkanten for tettstedet. Nord for stasjonen er det i hovedsakelig eneboligbebyggelse og noe næringsbebyggelse. Sør for stasjonen er skogsområder og noe næring. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1480 personer og 850 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 2830 personer og 1490 sysselsatte. Saltenpendelen mellom Bodø og Rognan går syv til åtte ganger daglig med reisetid til Bodø på 1 time og 8-15 minutter fra Rognan. Det går også tre fjerntog daglig mellom Bodø og Trondheim S som stopper på alle stasjonene på Saltenpendelen. Stasjonen har mellom 0-200 daglige reisende. Innfartsparkering vil i løpet av september 2020 bli utvidet med 20 plasser.

■ GANGE OG SYKKEL

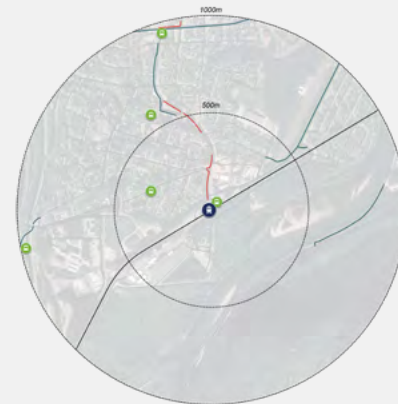
Det er etablert fortau på veien inn til stasjonen. Ellers er det lite etablerte fortau og gang- og sykkelveg i boligområdene i tettstedet, med unntak av sentrumsområdene lengst nord. Alle som bor i Rognan kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 46 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det betyr at det er god flatedekning i tettstedet, spesielt med tanke på sykkel. Det er 19 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger langs plattform. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 95 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussen har forholdsvis god flatedekning i Rognan og de fleste områder har et busstilbud. Det er en bussholdeplass rett ved stasjonen. Herfra går det kun buss til Graddis og Fauske og frekvensen er svært begrenset. Det koster 2484 kr i måneden å pendle med tog mellom Bodø til Rognan, pluss 760 kr for bussbillett hvis det er behov for det. Det koster 3432 kr i måneden å pendle med bil mellom Rognan og Bodø, mens det med elbil kun koster 1400 kr. Tidmessig går tog raskere enn bil. Ved avvik stopper buss for tog foran stasjonsbygningen ved bussholdeplassen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 22 innfartsparkeringsplasser som ligger nord for stasjonen tett på plattform. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 helt fullt. I normalsituasjon er belegget vanligvis også helt fullt. Parkeringsplassen vil i løpet av september 2020 bli utvidet med 20 plasser. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det kan være noe kronglete å komme seg til stasjonen. Stasjonen kan nås via avkjøring fra E6 og videre inn på fylkesveg 515 til Rognan sentrum.



Ved Rognan stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som bildelingstjeneste, samt opplegg for en kollektivstyrt bestillingsløsning (HentMeg) som kan betjene Rognan sentrum og områdene i Saltdal.

Innfartsparkeringen er ofte full og blir utvidet høsten 2020 med 20 plasser. Det foreslås derfor ingen tiltak på kort sikt, med unntak av skilting for å begrense langtidsparkering. På lengere sikt kan det være aktuelt å kartlegge bruken av innfartsparkeringen med nummerplaterregistrering eller brukerundersøkelser.

Sykkelparkering er full og det anbefales derfor å utvide sykkelparkeringen med tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Omdisponere p-plasser til bildelingstjenester
- Opplegg for HentMeg
- Tydeliggjøre skilting for å hindre langtidsparkering på innfartsparkeringen.
- Gjennomføre nummerplaterregistrering og kartlegge bruken av parkeringsplassene
- Utvide sykkelparkering under tak

FAUSKE



C | **P** 100 (41%) 25 (32%) 201-400 2894
6502 2505
3286

Fauske stasjon ligger nord for Fauske sentrum og er omkranset av eneboligbebyggelse med unntak av næringsområder nordøst for stasjonen. Tettstedet har 6314 innbyggere. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 2890 personer og 2500 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 6500 personer og 3290 sysselsatte. Saltenpendelen mellom Bodø og Rognan går syv til åtte ganger daglig, med to supplerende daglige avganger mellom Fauske og Bodø. Reisetid med tog til Rognan er 20 minutter og til Bodø er reisetiden 40 minutter. Det går også tre fjerntog daglig mellom Bodø og Trondheim S som stopper på alle stasjonene på Saltenpendelen. Stasjonen har mellom 201-400 daglige reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau langs hovedveiene i Fauske, men det er noe begrenset fremkommelighet for gående og syklende i boligområdene. Det er også etablert gang- og sykkelveg langs E6 nord for Fauske.

Alle som bor i Fauske kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 32 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det betyr at det er god flatedekning i tettstedet, spesielt med tanke på sykkel. Det er 25 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Sykkelparkeringss plassene ligger foran stasjonsbygningen. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 32 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussen har forholdsvis god flatedekning i Fauske og de fleste områder har et busstilbud. Det er en bussholdeplass rett ved stasjonen. Herfra går det buss til Junkerdal, Sulitjelma, Røsvik, Valnesfjord og Bodø med to til syv avganger daglig. I tillegg går det regionbuss til Sortland, Harstad og Narvik. Det koster 1877 kr i måneden å pendle med tog mellom Bodø og Fauske, pluss 760 kr for bussbillett hvis det er behov for det. Det koster 1170 kr å reise med buss mellom Bodø og Fauske med månedsbillett, men frekvensen er ikke like god på busstilbudet, så det er usikkert hvor mange som velger å benytte dette tilbudet. Det er imidlertid billigere med buss enn med tog. Det koster 2392 kr i måneden å pendle med bil fra Fauske til Bodø, mens det med elbil kun koster 920. Tidsmessig går tog raskere enn bil. Ved avvik stopper bussen like ved stasjonen, men det er lite kapasitet for samtidig stopp av både rutebuss og buss for tog ved avvikssituasjoner..

■ PRIVATBIL

Det er 100 innfartsparkingsplasser ved stasjonen med pendlerparkering. Det tilbys også dagparkering til 40 kr. Pendlerparkeringen har 80 plasser som ligger nordvest for stasjonen langs plattform. Dagparkeringen ligger sørøst for stasjonen tett inntil spor med 20 plasser. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 41 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis ganske likt. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom.



Ved Fauske stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparksykler. I tillegg kan det være aktuelt å sette av noen plasser til bildelingstjeneste og en HentMeg tjeneste som betjener Fauske sentrum.

Kapasiteten på innfartsparkeringen er god, men plassene bør markeres bedre for å få optimalisert antall plasser. På denne måten kan man også sikre forutsigbarhet og kapasitet for buss ved avvikshåndtering.

Det anbefales å oppgradere noen av sykkelparkeringsplassene med tak. Sykkelparkeringen økes i takt med trafikkvekst.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparksykler på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser til bil som tjeneste
- Opplegg for HentMeg på stasjonen ved ønske om et slikt tilbud
- Optimalisering av plassene kan rydde opp parkeringssituasjonen og sikre kapasitet ved avvikshåndtering
- Oppgradere sykkelparkeringsplassene med tak og utvide i takt med trafikkvekst

VALNESFJORD



D | **P** 20 (45%) 14 (100%) 0-200 435
837 109
222

Valnesfjord stasjon ligger langs fylkesveg 80 og er i hovedsak omkranset av landbruksområder og noe eneboligbebyggelse sørvest for stasjonen. Valnesfjord er en bygd med omtrent 1550 innbyggere. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 440 personer og 110 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 840 personer og 220 sysselsatte. Stasjonen betjenes av syv daglige avganger i begge retninger med Saltenpendelen, samt tre avganger på Nordlandsbanen og to avganger på toget fra Mosjøen. Reisetiden til Rognan med tog er 36 minutter og toget til Bodø tar mellom 32 og 39 minutter fra Valnesfjord. Stasjonen har mellom 0-200 daglige reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

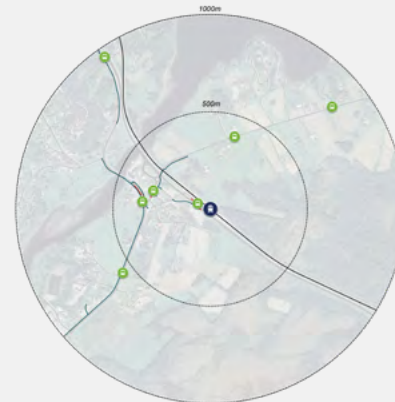
Det er etablert gang- og sykkelveg langs deler av riksvegen, samt på deler av lokalvegen gjennom Valnesfjord. Det er ikke egen gang- og sykkelveg eller fortau langs veien inn til stasjonen. 63 % av de som bor i Valnesfjord kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 13 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 14 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er under tak. Sykkelparkeringen ligger langs plattform. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 var helt fullt.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussen har forholdsvis god flatedekning rundt Valnesfjord og de fleste områder har et busstilbud. Det er riktignok svært dårlig frekvens på disse bussrutene, med unntak av bussene som stopper ved stasjonen. Bussholdeplassen ligger rett ved stasjonen og det er tett integrasjon mellom transportmidlene. Herfra går det fem til seks daglige avganger med buss til Bodø og Fauske i begge retninger. Det koster 1622 kr i måneden å pendle med tog fra Valnesfjord til Bodø, pluss 760 kr for bussbillett hvis det er behov for det. Det koster 1170 kr å reise med buss mellom Bodø og Valnesfjord med månedsbillett, men frekvensen er ikke like god på busstilbudet, så det er usikkert hvor mange som velger å benytte dette tilbudet. Det er imidlertid billigere med buss enn med tog. Det koster 1992 kr i måneden å pendle med bil mellom Valnesfjord og Bodø, mens det med elbil kun koster 720. Tidsmessig går tog raskere enn bil. Ved avvik går buss for tog fra bussholdeplass ved Rv 80.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 20 innfartsparkeringsplasser som ligger 200 meter nordvest for stasjonen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 45 %. I en normalsituasjon er belegget vanligvis noe høyere, og det rapporteres at mange benytter nabotomtens parkeringsplass. Innfartsparkeringen ligger på Statens vegvesen sin eiendom. Det er forholdsvis lett å nå stasjonen fra avkjøring på riksveg 80 og inn på fylkesveg 7470 og videre inn på Strømsnessletta.



Ved Valnesfjord stasjon foreslås det ingen nye mobilitetsløsninger, men konkrete tiltak som følge av lokalt initiativ kan vurderes etter en nærmere utredning.

Innfartsparkeringen eies av Statens vegvesen og ligger tett på borettslagets parkeringsplass. Derfor anbefales det å skilte innfartsparkeringen bedre for å unngå misforståelser.

Sykkelparkeringen ved stasjonen er full og det anbefales å tilrettelegge for mer sykkelparkering under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det anbefales ingen tiltak for nye mobilitetsløsninger
- Bedre skilting av innfartsparkeringsplassene for å hindre fremmedparkering på andres tomt
- Tilrettelegging for bedre sykkelparkering og økt kapasitet under tak på stasjonsområdet

OTERÅGA



E | **P** 5 (0%) 5 (0%) 0-200 11 140 26 35

Oteråga stasjon ligger langs fylkesveg 80 og er omkranset av skogsområder og lite bebyggelse med unntak av Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) som ligger like ved stasjonen. Oteråga betjenes av syv daglige avganger i begge retninger med Saltenpendelen, samt tre avganger på Nordlandsbanen og to avganger på toget fra Mosjøen. Reisetiden til Rognan med tog er 50 minutter og toget til Bodø tar 18 minutter fra Oteråga. Stasjonen har mellom 0-200 daglige reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er ingen fasiliteter for gående eller syklende i området. Det er 5 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger langs plattform. Det var ingen parkerte sykler ved stasjonen på befaringstidspunktet.

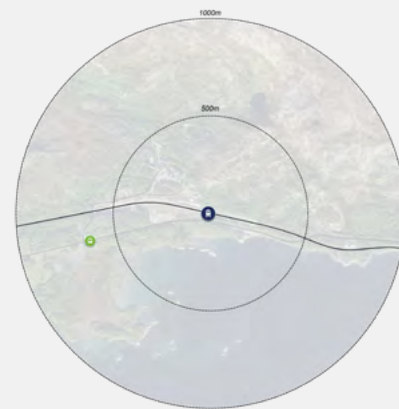


■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er ingen bussholdeplass rett ved stasjonen. Nærmeste bussholdeplass ligger ca. 700 meter vest for stasjonen, hvor det går buss til Fauske og Bodø med fire til fem avganger daglig i begge retninger. Det koster 1164 kr i måneden å pendle med tog fra Oteråga til Bodø og 1348 kr til Fauske. Det koster 1170 kr å reise med buss mellom Bodø og Oteråga med månedesbillett, men frekvensen er ikke like god på busstilbudet, så det er usikkert hvor mange som velger å benytte seg av dette tilbudet. Det samme gjelder mellom Fauske og Oteråga. Det er imidlertid billigere med buss enn med tog. Det koster 1312 kr i måneden å pendle med bil mellom Oteråga og Bodø, mens det med elbil kun koster 400. Tidsmessig går tog raskere enn bil. Ved avvik går Buss for tog fra stasjonsområdet ved Rv 80, men en løsning slik den er i dag er ikke optimal for trafiksikkerheten.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 5 innfartsparkeringsplasser som ligger sør for stasjonen nær plattform. Det var ingen biler der på befaringstidspunktet og de brukes sjelden. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er forholdsvis lett å nå stasjonen fra avkjøring på riksveg 80.



Oteråga stasjon ble åpnet i 2018 og ligger tett på Forsvarets operative hovedkvarter

Ved Valnesfjord stasjon foreslås det ingen nye mobilitetsløsninger, men konkrete tiltak som følge av lokalt initiativ kan vurderes etter en nærmere utredning.

Både bil- og sykkelparkering er lite i bruk, så det foreslås heller ingen tiltak her.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Ingen konkrete tiltak foreslås på verken mobilitet eller parkering av bil og sykkel

TVERLANDET



D | **P** 38 (13%) 48 (0%) 0-200 2086
3457 803
960

Tverlandet stasjon ligger nord for tettstedet Tverlandet. Vest for stasjonen er det noe eneboligbebyggelse, mens det øst for stasjonen er skogsområder. Tverlandet er en forstad til Bodø med omtrent 3000 innbyggere. I tillegg er området en portal sørover mot Saltstraumen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 2090 personer og 800 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 3460 personer og 960 sysselsatte. Stasjonen betjenes av syv daglige avganger i begge retninger med Saltenpendelen, samt tre avganger på Nordlandsbanen og to avganger på toget fra Mosjøen. Reisetiden til Rognan med tog er 55 minutter og toget til Bodø tar 15 minutter fra Tverlandet. Stasjonen har mellom 0-200 daglige reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau på vegen inn til stasjonen, og det er egen gang- og sykkelveg langs riksvegen og på flere av hovedvegene i området. Imidlertid er det få etablerte fortau i boligområdene. Det kan være noe dårlig integrasjon mellom tettstedet og stasjonen fordi man må krysse fylkesveg med lyskryss. Alle som bor på Tverlandet kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 63 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 48 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger mellom parkeringsplass og rundkjøring. Det var ingen parkerte sykler ved stasjonen på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussen har forholdsvis god flatedekning rundt Tverlandet og de fleste områder har et busstilbud. Nærmeste bussholdeplass fra stasjonen ligger imidlertid på riksvegen et lite stykke unna. Herfra betjenes ruter til Bodø, Fauske, Glomfjord og Beiarn, samt Sortland, Harstad og Narvik. Det koster 1024 kr i måneden å pendle med tog fra Tverlandet til Bodø og 1499 kr til Fauske. Det koster 1112 kr i måneden å pendle med bil mellom Tverlandet og Bodø, mens det med elbil kun koster 280,-. Tidsmessig går tog raskere enn bil. Ved avvik går buss for tog fra rundkjøring ved stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 38 innfartsparkeringsplasser som ligger vest for stasjonen forholdsvis nær plattform på en stor flateparkering. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 13 %. I normalsituasjon er belegget forholdsvis likt, så det er god kapasitet på innfartsparkeringen. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er forholdsvis lett å nå stasjonen fra avkjøring på riksveg 80 og inn på Hagebyen.



Ved Tverlandet stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som bildelingstjeneste, samt en kollektivstyrt bestillingstjeneste (HentMeg) som betjener Tverlandet og Saltstraumen.

Det er god kapasitet på både bilparkering og sykkelparkeringen ved stasjonen, så det foreslås ingen tiltak her. I reguleringsbestemmelsene for holdeplassen ble det satt krav om totalt 50 parkeringsplasser for bil. Etterspørselen er ikke stor nok for dette inntil videre, men mulig utvidelse kan vurderes ved behov. Det kan også vurderes å oppgradere noe av sykkelparkeringen med tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Omdisponere parkeringsplasser til bil som tjeneste
- Opplegg for HentMeg på stasjonen ved ønske om et slikt tilbud
- Overvåke etterspørselen for parkering i tråd med krav i reguleringsplan
- Noe sykkelparkering kan oppgraderes med tak

MØRKVED



C | **P** 18 (94%) 9 (0%) 0-200 4077
12 408 2431
3055

Mørkved stasjon ligger langs riksvei 80, hvor Nord universitet ligger like ved stasjonen og næringsområder sør for stasjonen. Området er i tillegg et av de største boligområdene i Bodø. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 4080 personer og 2430 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 12 410 personer og 3055 sysselsatte. Stasjonen betjenes av syv daglige avganger i begge retninger med Saltenpendelen, samt tre avganger på Nordlandsbanen og to avganger på toget fra Mosjøen. Reisetiden til Rognan med tog er opp mot en time og toget til Bodø tar 8 minutter fra Mørkved. Stasjonen har mellom 0-200 daglige reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert gang- og sykkelveg langs riksvegen og langs flere av hovedvegene i området. De fleste andre veger i området har fortau. Det er etablert gangbru over riksveien slik at det skal være enkelt å nå stasjonen. Det er noe høydeforskjell nord for stasjonen som kan gjøre det litt krevende å sykle, men forholdene er generelt gode for både sykling og gange. 38 % av de som bor i Bodø tettsted kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 7 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 9 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger langs plattform. På befaringstidspunktet var det ingen parkerte sykler ved stasjonen

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussen har forholdsvis god flatedekning rundt Mørkved og de fleste områder har et busstilbud. Det er ingen bussholdeplass rett ved stasjonen, men det er to bussholdeplasser i området som er aktuelle å bruke. Bussholdeplassen nord for stasjonen betjener området mellom universitetet og sentrum med kvartersfrekvens som går parallelt med jernbanen. Bussholdeplassen sør for stasjonen ligger på motsatt side av riksvegen og betjener områdene mot Saltstraumen, Glomfjord, Beiarn og Fauske, samt Sortland, Harstad og Narvik med noe begrenset frekvens på tilbudet. Det koster 861 kr i måneden å pendle med tog fra Mørkved til Bodø og 1711 kr til Fauske. Det koster 792 kr i måneden å pendle med bil mellom Mørkved og Bodø, mens det med elbil kun koster 120. Ved avvik går bussene fra bussholdeplass langs Rv 80 på motsatt side.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 18 innfartsparkeringsplasser som ligger nord for stasjonen omtrent 150 meter unna. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 94 %. I normal-situasjon er belegget helt fullt. Det er en del usikkerhet om det er togreisende som parkerer her eller om den i hovedsak benyttes til andre formål. Alle parkeringsplassene ligger på Bodø kommune sin eiendom. Det er forholdsvis lett å nå stasjonen fra avkjøring på riksveg 80 og inn på Hunstadrigen.



Ved Mørkved stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler på grunn av nærhet til både videregående skole og Universitetet.

Innfartsparkeringen eies av kommunen og det er trolig mye fremmedparkering siden det ikke koster noe å parkere her. Derfor er belegget ofte helt fullt. Det er uklart hvor mange som pendler med tog som parkerer her, så det bør gjøres en undersøkelse over hvem som pendler hit og hvem parkerer på parkeringsplassen i dag. På sikt bør det likevel innføres betaling på innfartsparkering.

Det anbefales å oppgradere sykkelparkeringen med tak. Sykkelparkeringen økes i takt med trafikkvekst.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen i sammenheng med universitetsområdet
- Gjennomføre en undersøkelse for å kartlegge hvor mange av brukerne av parkeringen som er togreisende
- På sikt bør det innføres prising eller andre vilkår for parkering på plassen
- Sykkelparkeringen økes i takt med trafikkvekst

BODØ



B | **P** 9 (67%) 42 (55%) 601-800 6408 25 723 10 822 22 376

Bodø stasjon ligger litt i utkanten av Bodø sentrum, øst for sentrumsbebyggelsen. Stasjonen ligger tett på Hurtigrutekaia og nordøst for stasjonen ligger større næringsområder. Bodø er en største byen langs strekningen, og er endestasjon på banestrekningen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 6410 personer og 10 820 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 25 720 personer og 22 380 sysselsatte. Stasjonen betjenes av syv daglige avganger med Saltenpendelen, samt tre avganger på Nordlandsbanen og to avganger på toget fra Mosjøen. Reisetiden til Rognan med tog er en time og åtte minutter, mens reisetiden til Mosjøen er rundt fire timer, og ni og en halv time til Trondheim S. Stasjonen har 601-800 reisende. Det er planer om å tilrettelegge for pendlerparkering med omtrent 20 biler langs plattform innenfor stasjonsområdet. Ut over dette foregår det en del tiltak og pilotprosjekter på nye mobilitetsløsninger i Bodø.

GANGE OG SYKKEL

Det er etablert både fortau og gang- og sykkelveg i området rundt stasjonen. Det er kvartalsstruktur så det kan være noe redusert fremkommelighet, men for gående er det gode muligheter får å komme seg til stasjonen. I sentrum er det forholdsvis flatt noe som gjør det fint å sykle.

73 % av de som bor i Bodø kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel og 26 % bor innen 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Selv om stasjonen ligger litt utenfor sentrum er det et potensiale å velge sykkel til stasjonen, da mange kan nå stasjonen med sykkel. Bodø er en forholdsvis kompakt by som har høy sykkelandel.

Det er 47 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor 35 plasser er under tak. Disse ligger mellom plattformene og stasjonsbygningen. De resterende 12 plassene uten tak er på forsiden av stasjonsbygningen. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 55 %.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussen har forholdsvis god flatedekning i Bodø og de fleste områder betjenes av et busstilbud. Det er en bussholdeplass rett ved hvor det går en buss til Rønvika sentrum med timesfrekvens. I Bodø sentrum, litt under 600 meter vest for stasjonen er det et bedre busstilbud med ruter til både Bodø lufthavn, Saltstraumen, Universitetet, Løpsmarka, Kjerringøy, Misvær/Beiarn, Glomfjord og Fauske. Det går også langdistansebusser til Sortland, Narvik og Harstad. De sentrumsnære bussene har forholdsvis god frekvens på to eller flere ganger i timen, mens de som går til steder lenger ut har noe begrenset frekvens. ▶

ROGNAN
MØRKVED
BODØ



73% av Bodøs befolkning kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel

Bodø stasjon ligger i sone Bodø og en 30-dagers billett koster 760 kr. Hvis en må ta buss i flere soner (eks. fra Fauske) må man betale for det antallet soner man bruker, men man betaler kun for maksimalt fem soner. Hovedvekten av de som pendler til Bodø kommer i hovedsak fra Fauske, Saltdal og Sørfold kommuner. Det er også en del som pendler til Fauske fra Bodø. Ellers er det lite utpendling fra Bodø, og det er noe usikkerhet knyttet til om mange velger å ha overgang fra tog til buss for å komme til sin endestasjon når man pendler med toget. Mange arbeidsplasser ligger tett på Bodø stasjon, så der er nok behovet begrenset, med unntak av arbeidsplassene ved flyplassen eller City Nord hvor det kun er busstilbud. Ved avvik går bussene fra busslomme foran stasjonen, men ofte kjører de også inn på stasjonsplassen dersom det er ledig kapasitet på parkeringsplassen. Det sees på muligheter for nye tiltak i Bodø i 2021 for avvikshåndtering.

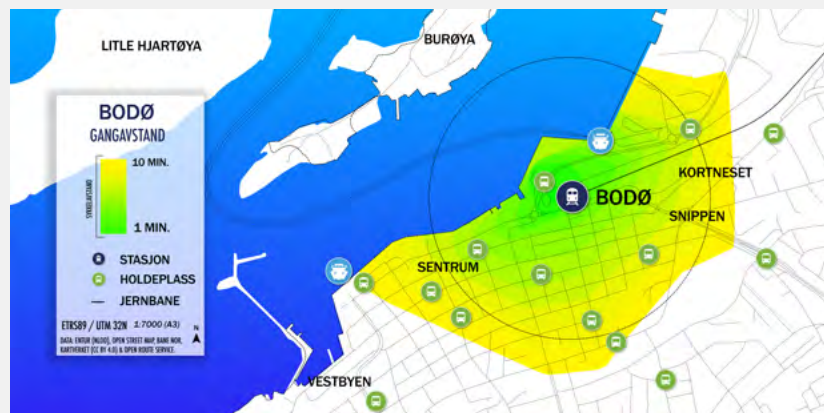
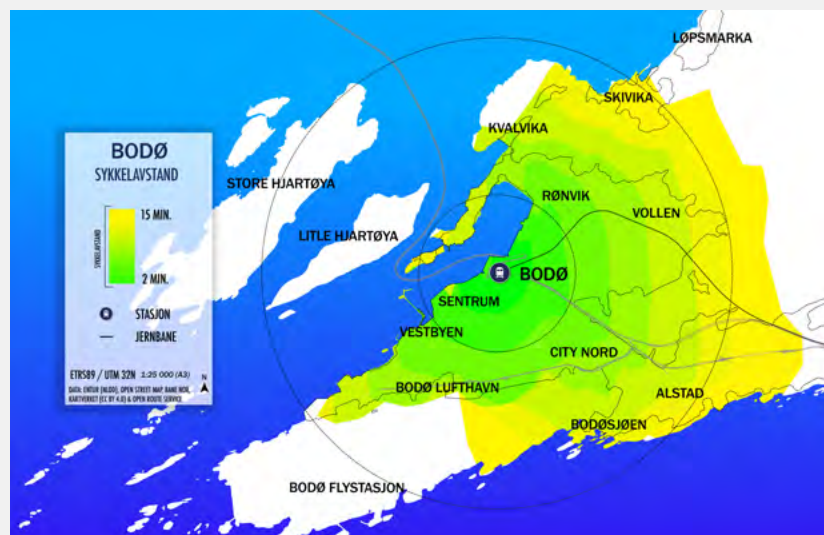
PRIVATBIL

Det er totalt 43 innfartsparkeringsplasser som ligger foran stasjonsbygningen. Ni av disse plassene er forbeholdt togreisende, mens de resterende 34 plassene er for dagreisende eller til fri disposisjon for alle. For å bruke de ni plassene forbeholdt togreisende må man ha gyldig parkeringsoblat. Det koster ingenting å parkere foran stasjonen per august 2020, men i løpet av høsten vil Bodø kommune innføre kommunal parkering, med unntak av de plassene forbeholdt togreisende. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 67 %. I normalsituasjon er belegget forholdsvis likt som på befaringstidspunktet. Alle parkeringsplassene ligger på Bodø kommune sin eiendom. Det er forholdsvis lett å nå stasjonen fra avkjøring på riksveg 80. Det er planer om å tilrettelegge for økt parkeringskapasitet med ca. 20 biler langs plattform innenfor stasjonsområdet, der hvor ansattparkeringen er i dag. Der vil det mest sannsynlig bli innført pendlerparkering for å kontrollere at det er togreisende som benytter parkeringsplassen.

Ved Bodø stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler for å utvide det eksisterende tilbudet i sentrum. Det anbefales også å avsette noen plasser til bil som tjeneste, samt opprettholdelse av HentMeg løsning ved stasjonen.

Det bør opprettholdes plasser for togreisende, men siden vi for lite om hvem og hvor lenge disse plassene brukes, bør det gjøres en nærmere undersøkelse for å kartlegge dette, samt finne ut det konkrete behovet for parkering. En vurdering her bør ta stilling til om man skal tilby 20 plasser til pendlerparkering som krever gyldig periodebillett, eller om man heller skal tilrettelegge for en større andel dagparkering eller ukesparkering. Siden det innføres betaling på innfartsparkerings vil kapasiteten på parkering for togreisende bli redusert, kan det være hensiktsmessig å øke kapasiteten på Bane NOR sin eiendom.

Det foreslås å etablere sykkelparkering under tak på framsiden av stasjonen. Det kan også være et potensiale for en sykkeløsning med innlåsing for de som pendler mellom stasjon og andre punkter i Bodø sentrum.



Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser til bil som tjeneste
- Opprettholdelse av HentMeg ved stasjonen
- Kartlegging av bruken av innfartsparkering
- Basert på kunnskap kan man vurdere fordelingen mellom pendlerparkering og dagparkering
- På sikt kan man vurdere ytterligere utvidelse av parkering ved behov
- Det bør etableres sykkelparkering under tak på framsiden av stasjonen
- Det kan etableres låsbart anlegg for pendlere som skal videre i Bodø, og som ønsker å låse sykkel over natten

4 KONKLUSJON OG AVSLUTNING



KONKLUSJON OG AVSLUTNING

Konkretiseringen av Bane NORs mobilitets- og parkeringsstrategi ser befolkningsstrukturer, pendlermønstre og reisevaner i sammenheng og kommer med konkrete anbefalinger for parkering av bil og sykkel, samt identifiserer muligheter for nye mobilitetsløsninger rundt stasjonene på et overordnet nivå. Analyser av en rekke forhold rundt Saltenpendelen 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 resultater fra de ulike analysene sett i sammenheng og anbefalingene for hver stasjon oppsummert.

Saltenpendelen betjener et forholdsvis begrenset kundegrunnlag i et omland som er svært bilbasert. Det er lite utbygget kollektivtransporttilbud rundt stasjonene, noe som tilsier at en viss innfartsparkeringskapasitet må tilstrebes. Rognan kjennetegnes av høyt belegg, og det er allerede i dag prosesser for å øke kapasiteten på bilparkeringen. Det må samtidig tilrettelegges for bedre parkeringsforhold for syklende. Fauske stasjon har god kapasitet på bilparkering, men her er potensialet stort for å få flere til å reise med kollektiv, sykkel eller gange til stasjonen, særlig på grunn av den relativt nære plasseringen i Fauske. Valnesfjord, Oteråga og Tverlandet er stasjoner som betjener et mindre kundesegment, men vi ser at etterspørselen etter sykkelparkering er stor flere steder. Mørkved stasjon ligger i utkanten av Bodø og betjener et stort kunnskapsintensivt område, samt flere boligområder i bybåndet. Parkeringen på Bodø stasjon bør tilpasses den faktiske bruken, og tilrettelegging for sykkel og andre mobilitetstjenester bør bygge opp under målene om nullvekst i biltrafikken i Bodø.

En del av tiltakene innebærer mer kunnskapsinnhenting. Dette skyldes hovedsakelig et endret situasjonsbilde på grunn av COVID-19, men også for å følge opp tiltak som foreslås. Kartlegging av hvor brukerne av innfartsparkering kommer fra og faktisk bruk vil gi et bedret kunnskapsgrunnlag for parkering.

Flere steder anbefales det å innføre prising for å styre tilgangen til parkering til fordel for togreisende og hindre fremmedparkering. Generelt sett viser det seg at prising av parkering også har en effekt på belegget. En kartlegging som ble gjort av TØI (2019) viser at belegget på stasjonene som fikk innført pendlerparkering har sunket moderat. Bane NOR skal være en fremoverlent aktør når det kommer til nye mobilitetsløsninger, og i denne utredningen ser vi på konkrete løsninger for hver stasjon når det kommer til ny mobilitet. Det legges ikke opp til at Bane NOR skal tilby noen av disse mobilitetstjenestene, men heller vise hvor potensialet kan være stort, slik at organisasjonen kan ha en mer fremoverlent holdning til slike tilbud. Dette er en viktig del av Bane NORs mobilitetsstrategi. 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. Nullvekstmålet har som mål at veksten i trafikk i de største byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Med et klima i endring, økt arealpress i byene og fokus på bedret 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.

	PRISING AV PARKERING	TILRETTELEGGE FOR MIKROMOBILITET*	ENDRE P-PASSER TIL BILDELING**	NUMMERPLATEREKISTERING***	HENTMEGTJENESTER	STRAKSTILTAK SYKKEL****	TILTAK PARKERING
Rognan			■	■	■	■	■
Fauske		■	■		■	■	■
Valnesfjord						■	■
Oteråga							
Tverlandet			■		■	■	■
Mørkved	■	■		■		■	■
Bodø	■	■	■	■	■	■	■

Oppsummering av anbefalte tiltak for hver stasjon

* Mikromobilitet innebærer elsykkel, elsparkesykkel og andre deletjenester eller private fremkomstmidler.
 ** Omdisponerte parkeringsplasser skal som hovedregel tas av pendlerparkeringsplasser dersom kapasiteten tillater det
 *** Kan også være andre utredninger om parkering og bruk av disse
 **** Innebærer tiltak som kan gjøres på kort sikt, f.eks. øke antall sykkelplasser under tak ved en stasjon.

REFERANSER

Bane NOR (2017) Bane NORs parkeringsstrategi.

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

Bodø kommune (2020) Høring og offentlig ettersyn - forslag til rullering av handlingsplan for kollektiv 2020 - 2023. Tilgjengelig på: <https://bodo.kommune.no/planprosesser/horing-og-offentlig-ettersyn-forslag-til-rullering-av-handlingsplan-for-kollektiv-2020-2023>

Bypakke Bodø (2020) Dette er bypakke Bodø. Tilgjengelig på: <http://bypakkebodo.no/>

EY (2020) Micromobility: moving cities into a sustainable future. Tilgjengelig på: https://www.ey.com/en_gl/automotive-transportation/how-micromobility-is-moving-cities-into-a-sustainable-future

Børresen, J. (2019) Reitan - Forsvarets operative hovedkvarter. Tilgjengelig på: https://snl.no/Reitan_-_Forsvarets_operative_hovedkvarter

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 (2016) Saltenpendelen. Tilgjengelig på: <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/togkonkurranse/aktuelle-konkurranser/trafikkpakke-2-nord/saltenpendelen/>

Nordland fylkeskommune (2016) Regional planstrategi. Tilgjengelig på: https://www.nfk.no/byromseminar-nordland/_f/p35/id00ad7fa-4237-4fef-bd29-855793d434f6/regional_planstrategi_for_nordland_2016-2020_endelig_nettsversjon.docx.pdf

Nordland fylkeskommune (2018) Regional transportplan Nordland. Tilgjengelig på: https://www.nfk.no/_f/p34/ife10c334-3302-4c52-9ed1-09ff7c5e7d4a/regional_transportplan_2018-2029.pdf

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

Samferdselsdepartementet (2017) Regjeringens konkurranse om smartere transport i gang: 100 millioner kroner i premiepotten. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/regjeringens-konkurranse-om-smartere-transport-i-gang-100-millioner-kroner-i-premiepotten/id2578517/>

Smartere transport Bodø (2020) Grunnpilarer. Tilgjengelig på: <https://www.smarteretransportbodo.no/grunnpilarer>

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

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>

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>



ANBEFALINGER



ANALYSEKART

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



