

TRØNDERBANEN

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 langt unna akseptabel gang- og sykkelavstand og dårlig flatedekning med kollektivtransport er bil det eneste alternativet for at mange skal nå stasjonen. Derfor skal Bane NOR tilrettelegge for en tilfredsstillende parkeringskapasitet for de som har behov for å kjøre til stasjonen. Samtidig er tilbudet innen mobilitet i kraftig endring, og Bane NOR ønsker å tilrettelegge for at ny mobilitet kan gjøres som en del av reisekjeden.

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

I dette dokumentet blir analyser og anbefalinger Trønderbanen (Steinkjer - Støren) 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. Strekningen er delt i tre delstrekninger, nemlig Steinkjer - Skatval i nord, Stjørdal - Marienborg som betjener Trondheimsregionen, inkludert Lerkendal stasjon, og Selsbakk - Støren som betjener de sørlige delene av Trondheim og Trønderbanen.

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

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



ANBEFALINGER

ANALYSEKART



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

1 INNLEDNING

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

2 STREKNINGVIS ANALYSE

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

3 STASJONSVIS GJENNOMGANG

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

4 KONKLUSJON

Oppsummering av analysene og gjennomgang av viktige oppsummeringspunkter

Obs! Linkene er klikkbare

Innledning: Presentasjon av Trønderbanen (s. 5) Føringer (s. 6) **Strekningvis analyse:** Befolkningsanalyse (s. 8) Fremkommelighetsanalyse (s. 13) Ny mobilitet (s. 17) Kapasitet og belegg (s. 21) Reisetid og kostnader (s. 24) **Stasjonsvis gjennomgang:** Steinkjer (s. 31) Sparbu (s. 33) Røra (s. 34) Verdal (s. 35) Bergsgrav (s. 36) Røstad (s. 37) Levanger (s. 38) Skogn (s. 39) Ronglan (s. 40) Åsen (s. 41) Skatval (s. 42) Stjørdal (s. 44) Værnes (s. 46) Hell (s. 47) Hommelvik (s. 48) Vikhammer (s. 49) Ranheim (s. 50) Rotvoll (s. 51) Leangen (s. 52) Lilleby (s. 53) Lademoen (s. 54) Trondheim S (s. 55) Skansen (s. 57) Marienborg (s. 58) Lerkendal (s. 59) Selsbakk (s. 61) Heimdal (s. 62) Melhus skysstasjon (s. 63) Kvål (s. 64) Ler (s. 65) Lundamo (s. 66) Hovin (s. 67) Støren (s. 68) **Konklusjon:** Oppsummering og avslutning (s. 70)

1 INNLEDNING



OM TRØNDERBANEN

Trønderbanen er et jernbanetilbud i Trøndelag som dekker ulike pendler gjennom Trondheim. I dette arbeidet blir Trønderbanen brukt for togtilbudet mellom Steinkjer og Støren. Strekningen er 298 kilometer lang inkludert Stavne - Leangenbanen som betjener Lerkendal stasjon i Trondheim. Trønderbanen fungerer som lokaltog i Trondheimsregionen og knytter sammen bo- og arbeidsmarkedet rundt Trondheim med Steinkjer og byene i Innherredsbyen i nord og Melhus og Støren i sør, samt bygdene i Gauldalen. Trønderbanen betjener 32 operative stasjoner av ulik størrelse og karakter. Denne rapporten benytter arealfaglige analyser for å gi konkrete anbefalinger for innfartsparkering av bil og sykkel og identifiserer potensiale for nye mobilitetsløsninger, for å bidra til at veksten i persontransport tas med kollektiv, sykkel og gange.

Trønderbanen som begrep oppsto i 1993 som var NSBs prosjektnavn for koordineringen av persontog på strekningen. SJ Norge som i dag kjører persontog på Trønderbanen beskriver den som en velkjent banestrekning for mange pendlere i Trøndelag, særlig nord for Trondheim. 64 % av arbeidsreisene inn til Trondheim kommer fra kommunene nord for Trondheim. Trønderbanen har de siste årene opplevd en stabil passasjervekst som følge av blant annet stive rutetider og harmonisering av prising for reiser mellom tog og buss, men konkurrerer mot et godt utbygget veinett.

Etter juni 2020 er det SJ Norge som kjører persontogtilbudet på Dovrebanen og Nordlandsbanen, inkludert Trønderbanen. Fra Steinkjer kjører togene med normal-frekvens på 60 minutter, med to innsatstog i rushtiden som gir halvtimesfrekvens. Det samme rutetilbudet går nordover i ettermiddagsrushet fra Lerkendal, som gir to ekstra avganger. Togene fra Steinkjer terminerer normalt på Lundamo som gir et gjennomgående tilbud, men flere terminerer også på Melhus Skysstasjon. Til Støren er togtilbudet mer begrenset med seks daglige avganger som terminerer på Trondheim S. I tillegg betjener Dovrebanen mellom Oslo og Trondheim stasjonene Støren, Heimdal og Trondheim S med seks daglige avganger i hver retning, mens Nordlandsbanen mellom Trondheim og Bodø betjener stasjonene Trondheim S, Trondheim lufthavn Værnes, Stjørdal, Levanger, Verdal og Steinkjer med tre daglige avganger i hver retning.

De neste årene skal det investeres mye penger for å styrke togtilbudet på Trønderbanen (Bane NOR 2020). Blant annet skal det innføres nye togsett som erstatter de gamle dieseltogene (Type 92) med nye bimodale tog (type 74), som krever plattformoppgradering på flere

stasjoner. I tillegg skal strekningen Trondheim S - Stjørdal og Meråkerbanen elektrifiseres, og det skal etableres nye anlegg for hensetting av tog i Steinkjer og Støren. Disse tiltakene, kombinert med en optimalisering av krysningspunktene kan frigjøre kapasitet på strekningen for å kjøre tog på Trønderbanen med halvtimesfrekvens.



FØRINGER

Den viktigste føringen som gir premissertil arbeidet med parkering og mobilitet i Trøndelag, og særlig rundt Trondheimsregionen er Miljøpakken, som springer ut av byvekstavtalen. I tillegg er arbeidet med dobbeltsporet jernbane mellom Leangen og Hommelvik en viktig føring, som påvirker blant annet stasjonsstruktur og linjeføring på strekningen. Nullvekstmålet som beskrevet i Nasjonal transportplan (Samferdselsdepartementet 2016) og Bane NORs parkeringsstrategi er overordnede føringer, og blir beskrevet nærmere i bakgrunnsdokumentet. Flere mindre tiltak skal gjennomføres på Trønderbanen for elektrifisering og økt kapasitet, og disse føringene vil presenteres på de aktuelle stasjonene i stasjonsvis gjennomgang.

MILJØPAKKEN

Miljøpakken er et samarbeid mellom Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus kommuner, samt Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Samarbeider dreier seg om å følge opp byvekstavtalen for Trondheimsregionen med ulike fremkommelighetstiltak (Miljøpakken 2020). Regionen har en av de største befolkningsvekstene i landet, og har inngått en byvekstavtale med staten ved Samferdselsdepartementet om å nå nullvekstmålet, altså at transportbehovet befolkningsveksten krever skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Den første byvekstavtalen ble inngått i september 2016, og byvekstavtalen fra 2019 er en videreføring av denne.

Miljøpakkens tiltak finansieres gjennom midler fra kommunen, fylket, staten og bompenger. Midlene fra staten står for omtrent 32 % av den totale finansiering

gen til miljøpakken, mens omtrent 40 % av tiltakene finansieres gjennom bompenger. Resten kommer via belønningsmidler og midler fra fylket og kommune. Midlene fordeles på tiltak innen vei, kollektivtransport og forhold for sykkel. Fordelingen i 2019 var 32 % til veg, 40 % til kollektivtransport og 18 % til sykkeltiltak. I tillegg er det en mindre andel som går til tiltak for trafiksikkerhet, støyskjerming og gangeier.

Miljøpakken har siden 2019 hatt god måloppnåelse, med 11 % redusert biltrafikk og en øking på 33 % på kollektivtransport, 27 % flere sykkeltureturer og økt gangandel på 4 %. I tillegg har miljøpakken en rekke tilbud som blant annet utleie av elsykkel og annet utstyr, rådgivning for bedrifter og skoler for å endre reisevaner, samt konsepter som Hjem-Jobb-Hjem og utmerkelsen Trondheims mest sykkelvennlige arbeidsplass.

DOBBELTSPOR LEANGEN - HOMMELVIK

Kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane mellom Leangen og Hommelvik ble vedtatt desember 2019 av Trondheim kommune og av Malvik kommune januar 2020 (Trondheim kommune 2018). Kommunedelplanen legger opp til en opprustning av stasjonene på strekningen. Det er alternativ D1 med lang tunnel mellom Ranheim stasjon og Hommelvik stasjon som skal reguleres videre.

Ranheim stasjon er vedtatt flyttet til Kruskajordet mellom dagens jernbanespor og Ranheim fabrikker. Stasjonslokaliseringen er rett vest for det planlagte Ranheim senterområde. I det videre arbeidet med reguleringsplanen skal nye Ranheim stasjon detaljplanlegges og utformes som sentrale kollektivtrafikkknutepunkt med

enkle og effektive overgangsmuligheter mellom tog og annen kollektivtrafikk. Det skal også være tilstrekkelig sykkelparkering av høy kvalitet.

I det planlagte stasjonsområdet på Hommelvik varierer korridorbredden fra 50 til 85 meter. Det vil gi plass til inntil fem spor på stasjonsområdet. I det videre arbeidet med reguleringsplanen skal Hommelvik detaljplanlegges og utformes som sentrale kollektivtrafikkknutepunkt med enkle og effektive overgangsmuligheter mellom tog og annen kollektivtrafikk. Det skal også være tilstrekkelig sykkelparkering av høy kvalitet. I kommunedelplanen planlegges det for ikke togstopp på Rotvoll og Vikhammer i framtiden.

2 STREKNINGSVIS ANALYSE



BEFOLKNINGSANALYSE

Trønderbanen som pendlerstrekning betjener aksene i Trøndelag som står for 75 % av innbyggerne og 76 % av arbeidsplassene i Trøndelag (Trøndelag fylkeskommune 2019). Det er også her regionen opplever kraftigst befolkningsvekst. 60 % av befolkningen i Trøndelag bor i Trondheimsregionen, som utgjør åtte kommuner med et felles bo- og arbeidsmarked. Dette er grunnlaget for pendlerandelen mellom kommunene og reisevirksomhet i fylket. I dette kapitlet blir bosettingsmønstre og arbeidsplasskonsentrasjoner langs Trønderbanen identifisert i tre delstrekninger for å kartlegge viktige influensområder for reiser med Trønderbanen.

■ STEINKJER - SKATVAL

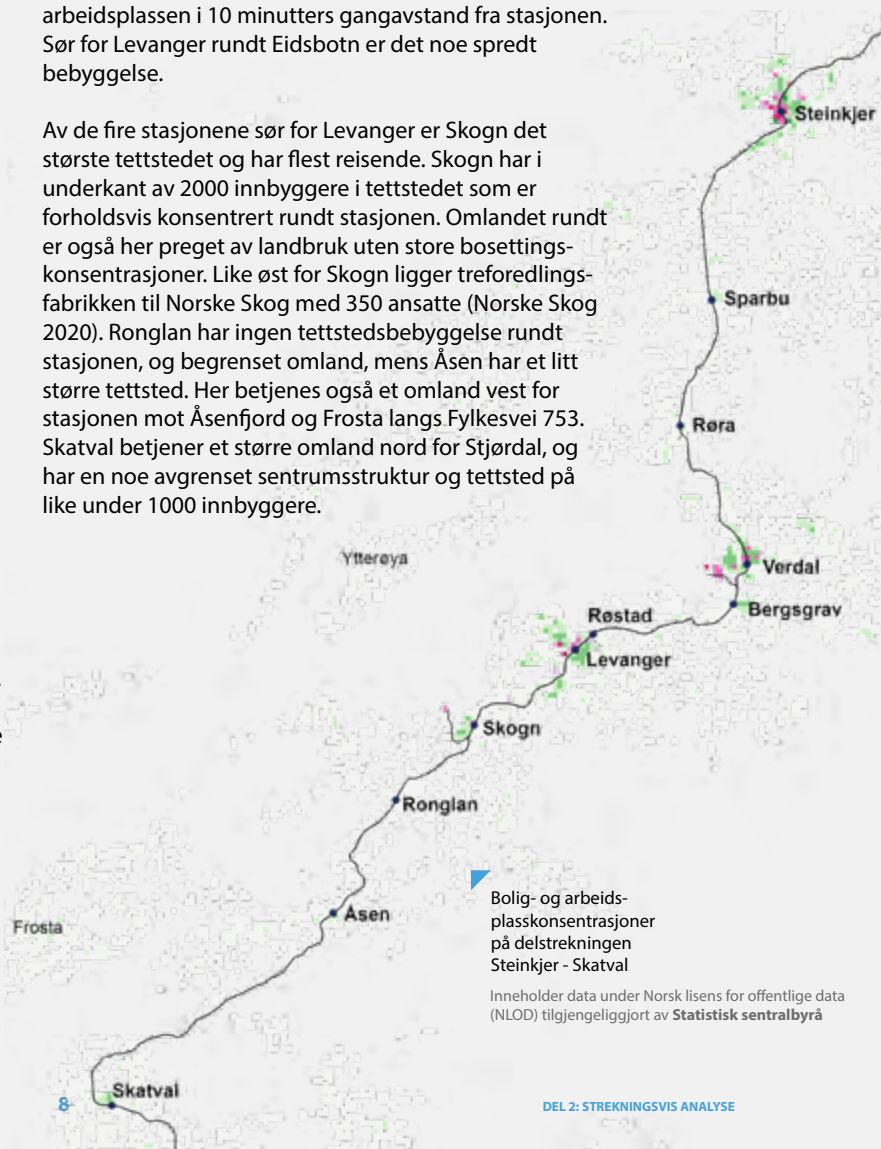
På denne delstrekningen er det Steinkjer byområde i nord som utgjør den største konsentrasjonen av arbeidsplasser og befolkning med 9 % av alle reisene på Trønderbanen og 29 % på delstrekningen Steinkjer - Skatval. Steinkjer er den nest mest brukte stasjonen på delstrekningen i likhet med Levanger. Steinkjer byområde har rett under 13 000 innbyggere og et forholdsvis tett utbyggingsmønster uten et stort omland. Det er mye arbeidsplassintensiv næring i sentrumsområdene. Stasjonen har derfor et potensiale for å ta flere reiser med sykkel og gange.

Sparbu og Røra betjener mindre tettsteder, men i gjengjeld et større omland. Dette gjelder spesielt for Røra som har en tilknytning til Straumen og Hylla i vest. Landskapet ellers er preget av jordbruk, og dermed et stort og spredt omland med begrenset markedspotensiale. Like sør for Røra er det mer konsentrert satellittbebyggelse som sokner til Verdal tettsted. Tettstedet har omtrent 8300 innbyggere og forholdsvis kompakt bebyggelse rundt sentrum, med noe spredt bebyggelse rundt. Hva gjelder arbeidsplasser er det noe konsentrasjon i sentrum av Verdal, men det viktigste området er Ørin havn vest for Verdal med blant annet Trones bruk som er et av landets største sagbruk (SNL 2018). Dette er riktignok et svært bilbasert industri- og logistikkområde som har et begrenset markedspotensial for arbeidsreiser. Sør for Verdal ligger Bergsgrav stasjon med kompakt bebyggelse like ved stasjonen og mer spredt bebyggelse langs Verdalselva øst for stasjonen.

Røstad og Levanger stasjoner betjener Levanger tettsted, og står til sammen for 11 % av alle reisene på Trønderbanen. Røstad betjener Nord universitet sitt campus på Levanger, samt Levanger ungdomsskole og diverse offentlige tilbud, men sentrumsfunksjonen konsentrerer seg rundt Levanger stasjon. I tettstedet bor det 10 333 mennesker per 2019, og de fleste bosetter

seg i en skrå nord-sør akse fra stasjonen. Det er mye arbeidsplassintensiv næring i gang- og sykkelavstand til stasjonen med sykehuset Levanger som den viktigste arbeidsplassen i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Sør for Levanger rundt Eidsbotn er det noe spredt bebyggelse.

Av de fire stasjonene sør for Levanger er Skogn det største tettstedet og har flest reisende. Skogn har i underkant av 2000 innbyggere i tettstedet som er forholdsvis konsentrert rundt stasjonen. Omlandet rundt er også her preget av landbruk uten store bosettingskonsentrasjoner. Like øst for Skogn ligger treforedlingsfabrikken til Norske Skog med 350 ansatte (Norske Skog 2020). Ronglan har ingen tettstedsbebyggelse rundt stasjonen, og begrenset omland, mens Åsen har et litt større tettsted. Her betjenes også et omland vest for stasjonen mot Åsenfjord og Frosta langs Fylkesvei 753. Skatval betjener et større omland nord for Stjørdal, og har en noe avgrenset sentrumsstruktur og tettsted på like under 1000 innbyggere.



Bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner på delstrekningen Steinkjer - Skatval

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

■ STJØRDAL - MARIENBORG

Delstrekningen Stjørdal - Marienborg omfatter den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen i Trondheimsregionen og området nord-øst med Stjørdal og Værnes som de viktigste omkringliggende stasjonene hva gjelder andelen av påstigende. Stjørdal tettsted er det viktigste tettstedet utenom Trondheim, og omfatter et forholdsvis stort og konsentrert boligområde øst for stasjonen. Tettstedet har omtrent 14 000 innbyggere og en del arbeidsplassintensive konsentrasjoner sør-øst og vest for stasjonen. Området sør-øst for stasjonen er preget av sentrumsfunksjoner, mens vest for stasjonen er preget av mer industriartet virksomhet, samt noe kunnskapsbedrifter som Nord Universitetet i Stjørdal og Equinor. Værnes stasjon betjener Trondheim lufthavn Værnes, og står for en forholdsmessig høy andel av de reisende på denne strekningen som tilbringertjeneste til flyplassen. Det er også flere arbeidsplasser på flyplassen, og sør for stasjonen med Hell senter og flyplasshotellet.

Hell stasjon har et lite sentrumsområde rett ved stasjonen, men de fleste boligene ligger sør for stasjonen på en høyde. Hommelvik stasjon har også noe sentrumsfunksjoner, men spredt boligstruktur langs Hommelvika i begge retninger. Like vest for stasjonen er det noe industrivirksomhet og handel. Hommelvik er kommunesenter for Malvik kommune og det andre tyngdepunktet i kommunen er Vikhammer. Mellom disse stasjonene er det spredt boligbebyggelse, med noe konsentrert bebyggelse parallelt med jernbanen. Området er omkranset av jordbruk noe som gjør både Hommelvik og Vikhammer forholdsvis konsentrerte tettsteder.

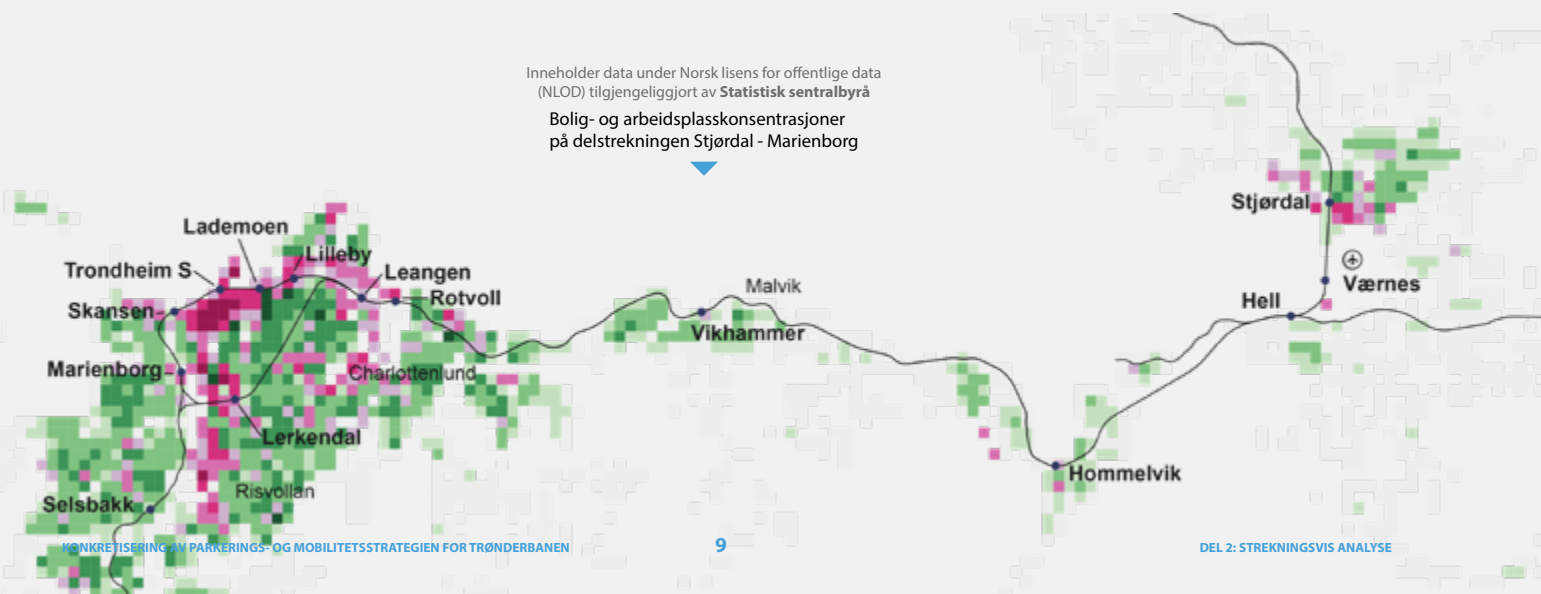
Stasjonene Rotvoll - Selsbakk, inkludert Lerkendal innebærer alle stasjonene i Trondheim. Mens jernbanen

føres langs Trondheimsfjorden i nord, og så ned langs Nidelva etter Skansen stasjon, strekker bebyggelsen seg i all hovedsak sørover. Rotvoll stasjon er første stasjon etter Ranheim og Charlottenlund, og betjener både store boligområder, samt noe arbeidsplassintensiv næring. Equinors forskningssenter og Trondheim kommunes miljøenhet ligger like ved stasjonen. Leangen stasjon har nylig blitt flyttet med adkomst fra Bronstadveien. Området rundt preges av mye bilbasert næringsvirksomhet og enkelte boligområder i nord. Lilleby og Lademoen betjener Lade som både har den høyeste befolkningstettheten i Trondheim, samt en rekke arbeidsplasser langs traseen. Det kan nevnes Nyhavna, Solsiden og Rosendal som viktige bo- og arbeidsplasskonsentrasjoner i Trondheim. Disse stasjonene, inkludert Marienborg, og Lerkendal har få av/påstigninger.

Halvparten av alle reisende på delstrekningen Stjørdal - Marienborg og 29 % av alle reisene på Trønderbanen benytter Trondheim sentralstasjon. Disse tallene inkluderer kun reisende på Trønderbanen. Trondheim S er en typisk bystasjon og omkranses av tette arbeidsplasskonsentrasjoner rett ved stasjonen og områdene sør mot Midtbyen. Skansen er en naturlig forlengelse av det samme arbeidsmarkedsområde, mens Marienborg i tillegg til å betjene et større omland av boliger, har nærhet til St. Olavs Hospital i Trondheim med mange arbeidsplasser. Lerkendal stasjon med to daglige avganger i rush i begge retninger betjener i tillegg til Lerkendal stadion, Gløshaugen Campus på NTNU. Siden denne stasjonen ligger midt i den sørlige utstrekningen av Trondheim betjener dette et bo- og arbeidsmarkedsområde som de andre stasjonene langs Dovre- og Nordlandsbanen ikke omfatter i like stor grad.

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

Bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner på delstrekningen Stjørdal - Marienborg



■ SELSBAKK - STØREN

Delstrekningen Selsbakk - Støren utgjør de sørlige delene av Trondheim og jernbanetraseen mot Heimdal til Lundamo og Støren. Selsbakk er en mindre stasjon i et stort eneboligområde og betjener et større omland av boliger ved Byåsen og Kystad. Selsbakk ligger i geografisk nærhet til Sluppen som er et viktig område for industri, handel og tjenesteyting med mange arbeidsplasser, men det er lite tilgjengelig på grunn av blant annet barriereeffekten til E6 gjennom Trondheim. Heimdal stasjon betjener tettstedet som ligger sør i den sammenhengende bebyggelsen i Trondheim med omtrent 70 000 innbyggere. Heimdal har et utpreget sentrumsområde og boligbebyggelse vest for stasjonen. Det er enkelte bilbaserte områder sør for Heimdal, blant annet Buvika i vest og Klæbu i øst. Det som kjennetegner Heimdal er arbeidsplasskonsentrasjonen parallelt med jernbanetraseen og E6 med Torgården og Heggstadmoen lengst sør med utpreget industri- og logistikkvirksomhet. Like nord for Heimdal ligger Tiller med store næringsarealer for handel og bedrifter. Tillerbyen øst for dette området har forholdsvis høy befolkningstetthet, men ligger i større avstand til stasjonen og betjenes primært av et høyfrekvent busstilbud for reiser til og fra Trondheim sentrum. På delstrekningen Selsbakk - Støren står Heimdal for omtrent 46 % av alle de påstigende, men kun 4 % av alle reisene på Trønderbanen.

Melhus skysstasjon betjener Melhus tettsted, som er det nest største tettstedet på strekningen. Melhus har rundt 6500 innbyggere og omtrent hele tettstedet kan nås innen 10 minutter fra stasjonen. I sentrum er det en del handelsvirksomhet, og forholdsvis få boligområder. Samtidig er det et stort boligområde som ligger i tilknytning til tettstedet like sør-øst for stasjonen og har blant annet en folkehøgskole, og et tilstøtende område vest for stasjonen med en del boliger. Dette gjør Melhus til et forholdsvis spredt område. Kvål stasjon har mer begrenset boligtetthet, men noen arbeidsplasser like ved stasjonen. Ler stasjon har hovedvekten av befolkningen vest for stasjonen og lite næringsvirksomhet, mens Lundamo har en mer spredt boligstruktur rundt stasjonen. De fleste sørgående tog på Trønderbanen terminerer på Lundamo. På Hovin stasjon ligger boligkonsentrasjonen i overkant av en kilometer nord for stasjonen, med lite næringsvirksomhet ved stasjonen. Det som kjennetegner de fire stasjonene mellom Kvål og Hovin er at de er små holdeplasser med et begrenset antall passasjerpåstigninger og befolkning. Den siste stasjonen på strekningen er Støren, som også ligger litt utenfor sentrum. Støren og Hovin har et mer begrenset togtilbud sammenliknet med de andre stasjonene. Tettstedet har rundt 2300 innbyggere og står for 8 % av de påstigende på delstrekningen og kun 1 % av alle de reisende på Trønderbanen. Samtidig stopper fjerntogene på Dovrebanen på Støren stasjon, noe som gir det et godt togtilbud generelt.

Bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner på delstrekningen Selsbakk - Støren

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



Stasjonsnavn	Befolkningstall*	10 minutter gangavstand	15 minutter gangavstand	10 minutter sykkelavstand	15 minutter sykkelavstand
Steinkjer	12 985	16% (n=2081)	34% (n=4405)	64% (n=8360)	94% (n=12 209)
Sparbu	602	100% (n=608)	111% (n=671)	247% (n=1488)	289% (n=1738)
Røra	436	98% (n=428)	131% (n=570)	249% (n=1087)	289% (n=1260)
Verdal	8325	39% (n=3239)	53% (n=4382)	94% (n=7816)	114% (n=9519)
Bergsgrav	8325	13% (n=1068)	17% (n=1450)	20% (n=4697)	104% (n=8664)
Røstad	10 333	5% (n=468)	16% (n=1697)	68% (n=6986)	100% (n=10 384)
Levanger	10 333	30% (n=3080)	50% (n=5123)	91% (n=9448)	112% (n=11 542)
Skogn	1957	76% (n=1482)	99% (n=1929)	120% (n=2351)	152% (n=2968)
Ronglan	553	21% (n=113)	31% (n=167)	77% (n=409)	127% (n=677)
Åsen	639	76% (n=488)	112% (n=717)	147% (n=937)	206% (n=1314)
Skatval	944	86% (n=808)	113% (n=1065)	171% (n=1616)	255% (n=2408)
Stjørdal	14 723	(n=3058)	(n=4730)	-**	(n=12 886)
Værnes	14 723	0% (n=0)	1% (n=147)	18% (n=2616)	71% (n=10 472)
Hell	14 723	-	-	-	-
Hommelvik	5501	26% (n=1430)	38% (n=2094)	76% (n=4170)	116% (n=6253)
Vikhammer	6993	19% (n=1309)	39% (n=2709)	102% (n=7136)	112% (n=7856)
Rotvoll	186 364	1%(n=1465)	2% (n=3627)	21% (n=38 471)	39% (n=72 658)
Leangen	186 364	1% (n=2369)	4% (n=8153)	16% (n=29 433)	36% (n=67 913)
Lilleby	186 364	6% (n=9571)	11% (n=20 673)	25% (n=46 043)	45% (n=83 135)
Ladmoen	186 364	5% (n=9671)	10% (n=19 013)	26% (n=49 049)	42% (n=78 804)
Trondheim S	186 364	2% (n=3784)	7% (n=13 232)	20% (n=37 987)	39% (n=73 159)
Skansen	186 364	4% (n=6834)	6% (n=11 356)	24% (n=45 606)	45% (n=83 862)
Marienburg	186 364	2% (n=3211)	5% (n=8687)	28% (n=52 073)	52% (n=97 639)
Lerkendal	186 364	3% (n=6035)	9% (n=16 411)	40% (n=74 811)	61% (n=113 416)
Selsbakk	186 364	2% (n=4071)	4% (n=7429)	20% (n=36 424)	44% (n=82 736)
Heimdal	70 000***	6% (n=4641)	15% (n=11 173)	35% (n=24 457)	58% (n=40 531)
Melhus	6517	27% (n=1732)	31% (n=2021)	98% (n=6359)	123% (n=8036)
Kvål	432	78% (n=339)	109% (n=472)	198% (n=855)	334% (n=1445)
Ler	609	67% (n=411)	107% (n=654)	167% (n=1020)	261% (n=1587)
Lundamo	1031	42% (n=428)	101% (n=1041)	146% (n=1506)	176% (n=1814)
Hovin	814	22% (n=177)	52% (n=422)	140% (n=1136)	168% (n=1368)
Støren	2329	17% (n=390)	30% (n=704)	76% (n=1779)	110% (n=2561)

* Befolkningstall for tettsteder etter SSB (04859) med unntak av Ronglan og Heimdal
** Rundt Stjørdal genereres det ikke riktige polygoner for beregning av dekningsgrad
*** Omtrentlig befolkningstall i Heimdalsområdet og Tillerbyen

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

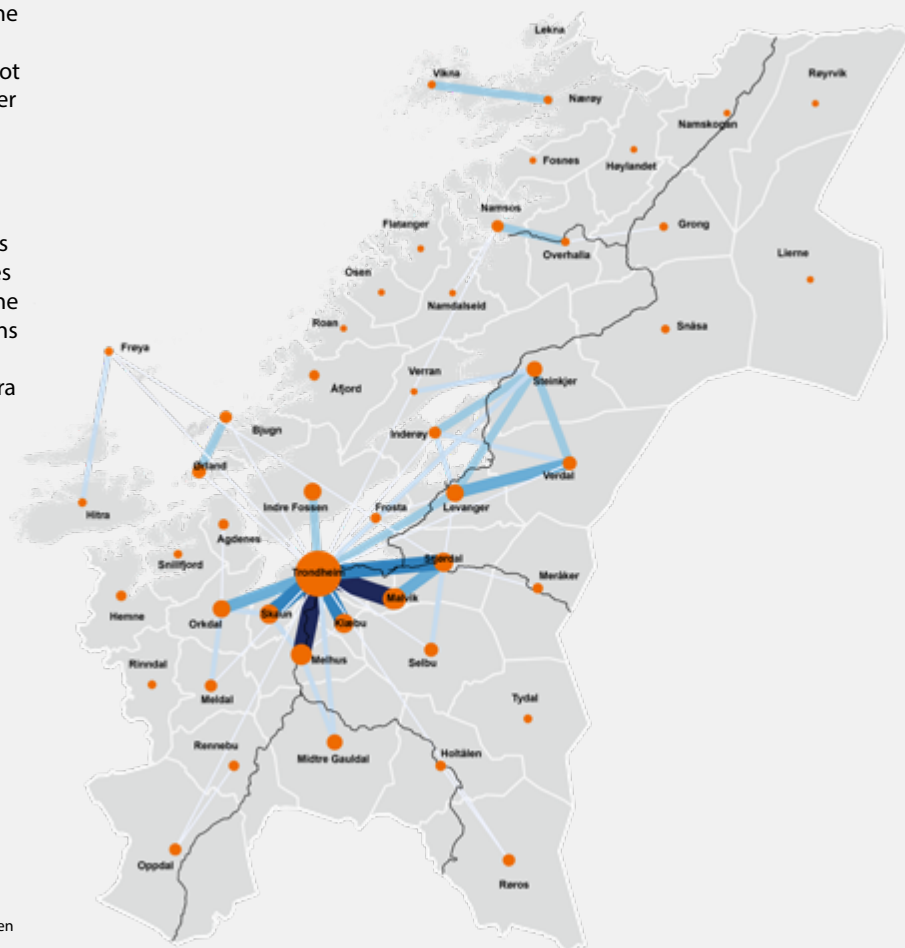
■ PENDLERSTRØMMER

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 med arbeidssted i en annen kommune enn bostedskommunen. Omtrent 1 av 4 sysselsatte i Trøndelag pendler til en annen kommune, og hovedvekten av reisene går til Trondheim kommune fra de omkringliggende kommunene (Trøndelag fylkeskommune 2019). Som kartet viser er det rundt Trondheim at de største pendlerstrømmene er, og det er mye utveksling mellom kommunene* langs Trønderbanen og E6, også kjent som aksen. Trondheim har den høyeste netto innpendlingen i Trøndelag, og av alle kommunene langs Trønderbanen er det Malvik og Melhus kommuner som sender flest pendlere til Trondheim på henholdsvis 33 og 32 % av alle innpendlere. Stjørdal står også for en stor andel av innpendlere til Trondheim på 20 %. En geografisk fordeling av pendlere til Trondheim viser at 64 % av alle pendlere til Trondheim kommer fra kommunene nord for Trondheim. Dette gjenspeiles i det utvidede bo- og arbeidsmarkedet vest og nord for stasjonen mot Malvik og Stjørdal. En oversikt over nettoppendling viser at kommunene rundt Trondheim har høyest negativ pendlerbalanse (se vedlegg 2)

Det er også utveksling av arbeidskraft mellom andre kommuner i Trøndelag. Som eksempel kan det nevnes at Innherredsbyen virker å ha et mer eller mindre felles arbeidsmarked. 40 % (2437 personer) av arbeidsreisene til en annen kommune fra Levanger går til Verdal, mens 57 % (2327 personer) av arbeidsreisene fra Verdal går til Levanger. Steinkjer har forholdsvis få innpendlere fra de analyserte kommunene, der de fleste kommer fra

Inderøy kommune. Selv om Stjørdal har netto utpendling, er det en del innpendling fra de omkringliggende kommunene, der 53 % (1276 personer) kommer fra Trondheim, noe som kan indikere at det foregår noe pendling nordover også.

Sør for Trondheim er det mer beskjeden utveksling av arbeidskraft mellom kommunene, men dette kan delvis skyldes at den samlede bebyggelsen som strekker seg sørover i stor grad ligger i Trondheim kommune. Klæbu kommune ble slått sammen med Trondheim kommune i 2020. Melhus kommune står for en stor andel av innpendlere til Trondheim, og 90 % (4033 personer) av alle utpendlere fra kommunen går nordover til Trondheim. 8 % (354 personer) reiser sørover til Midtre Gauldal kommune.



Kartet viser pendlerstrømmer i Trøndelag 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

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

** Kartet viser kun arbeidsreiser høyere enn 100 per dag

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 den enkelte 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. Gjennomsnittet av scoren for alle kriteriene 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 er 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 handler om 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 poengscoren. 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:

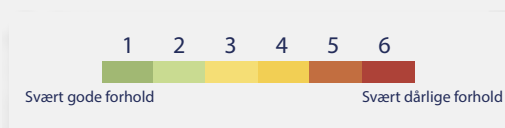
Trafikksituasjon: Konkret vurdering av kødannelse i rush rundt stasjonen, hvor tilgjengelig stasjonene er fra hovedveiene og hvilken hastighet som er til stasjonen.

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

Steinkjer er den største byen på delstrekningen Steinkjer - Skatval, og dette preger resultatene fra fremkommelighetsanalysen. Selv om fremkommeligheten for syklende og reisende med kollektivtransport er gode, er det forhold som gjør at fremkommeligheten for gående ikke scorer like høyt. Det samme gjelder forhold for kjørende som må sies å være typisk for byer av en slik størrelse. Sør for Steinkjer er **Sparbu** og **Røra** små stasjoner som betjener et større geografisk omland. Dette kjennetegnes ved at forholdene for gående, syklende og reisende med kollektivtransport er vesentlig dårligere enn for bilreisene. I **Verdal** er særlig forholdene for syklende gode, mens kollektivtilbudet rundt stasjonen er svært begrenset. **Bergsgrav** stasjon ligger tett opptil området den betjener, og selv om det til tider fungerer som en avlastningsstasjon for Verdal, er forholdene for gående og syklende svært gode her. **Røstad** scorer ikke like høyt for gående tatt i betraktning dens plassering, men det er gode forhold for syklende her. Siden det ikke er parkeringsplass for bil og vanskelig tilkomst, ligger heller ikke forholdene til rette for bilkjørende. **Levanger** stasjon ligger midt i sentrum og kommer godt ut for gående og reisende med kollektivtrafikk. Forholdene for syklende er derimot litt begrenset, hovedsakelig på grunn av topografien og manglende infrastruktur. Stasjonene sør for Levanger kjennetegnes ved at de er små stasjoner som betjener et lite sentrum. **Skogn** kommer dårlig ut på alle kriterier, og det samme gjelder **Ronglan** som vi vurderer har et fraværende tilbud som hindrer god fremkommelighet for gående og syklende. **Åsen** og **Skatval** stasjoner ser i denne sammenheng ganske like ut. Det som kjennetegner alle disse fire stasjonene sør for Levanger er nettopp det at forholdene for gående, syklende og kollektivreisende veies ned av gode forhold for kjørende.

På den andre delstrekningen kommer **Stjørdal** ut med en høy score på fremkommelighet, særlig når det gjelder forhold for syklende og reisende med kollektivtransport. **Værnes** fungerer som tilbringerstasjon til Trondheim lufthavn, og er derfor ikke vurdert hva gjelder forhold for syklende, reisende med kollektiv og bilkjørende. Det er gode forhold for gående, selv om disse må antas å kun bevege seg mellom plattform og terminal. **Hell** stasjon har utfordrende forhold for gående, og et begrenset kollektivtilbud som gjør at den scorer dårlig på disse kategoriene. I tillegg vil et viktig influensområde til stasjonen bli avskåret på grunn av store høydeforskjeller. På **Hommelvik** er forholdene for gående mer begrenset, først og fremst på grunn av begrenset tilgang til influensområdet og en del ulykker der fotgjengere har vært involvert. Samtidig scorer stasjonen høyt på de andre ka-

tegoriene. **Vikhammer** derimot har i tillegg til lav score på fremkommelighet for gående, også utfordringer når det kommer til sykkel, kollektivtransport og bil. **Rotvoll** scorer dårlig når det kommer til fremkommelighet for bil, først og fremst på grunn av manglende parkeringsplass. Det er også begrenset fremkommelighet for andre kategorier her, mest på grunn av stasjonens plassering i utkanten av Trondheim by. **Leangen** har nylig blitt flyttet og modernisert, og forholdene for myke trafikanter er gode til tross for at området virker veldig bilbasert. Noe innfartsparkering er igjen på stasjonen, som i tillegg til god tilgjengelighet, gjør at den scorer forholdsvis godt for bil. De øvrige bystasjonene i Trondheim inkluderer **Lilleby**, **Lademoen**, **Trondheim S** og **Skansen**, og kjennetegnes alle av samme tendens, nettopp det at forhold for gående, syklende og reisende med kollektivtransport er gode, på bekostning av forhold for bilkjøring. Dette skyldes ofte manglende parkeringsplasser, eller dyre omkringliggende plasser. Bilkjøring i by innebærer normalt lavere fremkommelighet og høyere priser. Trondheim har et godt kollektivtransporttilbud, og et godt utbygget nettverk av sykkelveier som gjør det enkelt å ferdes som syklist eller gående. Vanskelige forhold for bilkjøring gjelder også for **Lerkendal** og **Marienburg**, men særlig for Marienburg der stasjonen er plassert på en måte som gjør fremkommeligheten for gående begrenset.

Selsbakk ligger i Trondheim by, men i et boligområde som er lite tilgjengelig for de fleste trafikantgruppene. For gående er fortauene smale, det er langt å gå for de fleste til stasjonen, og området er lite tilgjengelig. Samtidig er topografien en stor utfordring for syklende til stasjonen. **Heimdal** ligger i et mer bymessig strøk, og har gode forhold for syklende og kollektivtrafikk. På **Melhus** er forholdene mer begrenset for myke trafikanter på grunn av tilrettelegging for bil, og dette skyldes i hovedsak et stort bilbasert omland rundt Melhus. **Kvål** scorer svært lavt på forhold for gående og reisende med kollektivtrafikk, men ligger plassert på en måte som favoriserer bilen. Dette generelle bildet ser vi på alle stasjonene mot Støren som alle kjennetegnes av dårlige forhold for myke trafikanter. På **Ler** har stasjonen nylig blitt oppgradert med økt kapasitet for parkering av bil, på **Lundamo** er E6 en barriere i tettstedet, og **Hovin** kjennetegnes av at stasjonen ligger utenfor tettstedsbebyggelsen på Hovin. I tillegg er det en lite egnet tilkomstvei for myke trafikanter og manglende kollektivtransporttilbud. **Støren** ligger også i ytterkanten av sentrum, som får utslag for fremkommeligheten til gående, men har potensiale for syklende, selv om forholdene i dag ikke er optimale. For bil er forholdene gode ved denne stasjonen.

STEINKJER - SKATVAL

STEINKJER				
	4	2	2	4
SPARBU				
	4	4	5	2
RØRA				
	4	3	5	2
VERDAL				
	3	2	5	2
BERGSGRAV				
	2	2	6	2
RØSTAD				
	4	2	6	6
LEVANGER				
	1	3	2	4
SKOGN				
	3	3	5	3
RONGLAN				
	6	6	4	2
ÅSEN				
	4	3	6	2
SKATVAL				
	3	3	6	2

STJØRDAL - MARIENBORG

STJØRDAL				
	3	2	2	3
VÆRNES				
	2	-	-	-
HELL				
	5	3	5	3
HOMMELVIK				
	4	2	2	2
VIKHAMMER				
	4	4	3	3
ROTVOLL				
	3	3	3	5
LEANGEN				
	2	2	2	3
LILLEBY				
	1	2	2	6
LADEMOEN				
	2	1	2	5
TRONDHEIM S				
	1	2	1	5
SKANSEN				
	1	2	1	6
MARIENBORG				
	3	3	2	6
LERKENDAL				
	3	2	2	5

SELSBAKK - STØREN

SELSBAKK				
	4	5	3	3
HEIMDAL				
	3	2	2	3
MELHUS SKYSSSTASJON				
	4	3	3	2
KVÅL				
	5	3	5	2
LER				
	4	2	5	1
LUNDAMO				
	4	3	5	1
HOVIN				
	6	4	6	2
STØREN				
	5	3	3	2

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 jobber med mobilitetsløsninger presentert, hvilke løsninger det er snakk om og hvilket potensial det har på strekningsvis nivå. Funnene fra denne analysen blir brukt i de stasjonsvise anbefalingene.

FAKTORER SOM BLIR VURDERT

Kartleggingen av potensialet for nye mobilitetsløsninger på stasjonene langs Vestfoldbanen 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.

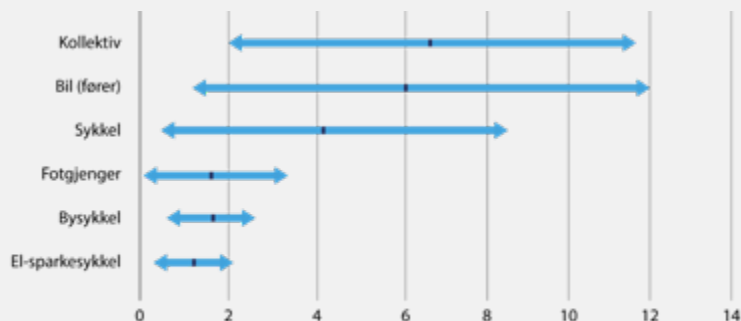
Antall reisende fra stasjonen, beskrevet i stasjonsvis gjennomgang.

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



Reiselengder (gjennomsnittelig 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-sparkesykkel***	35
Gange	0
Vanlig sykkel	0

* Gram CO₂/per passasjerkilometer

** Lagt til grunn 60 % belegg

*** Basert på levetid på en elsparkesykkel i 2019 tall (EY 2020)

Utslipp av utvalgte fremkomstmidler (Fremtiden i våre hender 2020)

■ OVERSIKT OVER ULIKE MOBILITETSTILBUD

Det gjennomføres en rekke mobilitetstiltak i regionen i regi av offentlige myndigheter og kollektivtransport-selskapet AtB. HjemJobbHjem-konseptet, bestillingstransporten 07417 og den kollektivstyrte bestillingstjenesten 67 pluss i Trondheim er eksempler på mobilitets-konsepter og bestillingstjenester. I tillegg piloterer AtB i samarbeid med Vy, Miljøpakken og Trondheim kommune en autonom buss på Øya i Trondheim. Av mikromobilitetstjenester tilbys det i Trondheim både delte bysykler og elsparkesykler i kommersiell regi. I Namsos tilbys det også delte elsparkesykler i regi av AtB og Namsos kommune som et prøveprosjekt. I Levanger tilbys det delte bysykler. Det finnes også flere ulike bilde-lingstjenester i Trøndelag konsentrert rundt Trondheim. Blant disse finnes tilbydere som Trondheim bilkollektiv til andre kommersielle tilbydere som for eksempel Hertz Bilpool.

Bane NOR har i denne rapporten tatt utgangspunkt i følgende mobilitetstilbud for å vurdere hvilke løsninger som kan tilbys på Trønderbanen:

- Elektrisk bysykkel
- Delte elsparkesykler
- Mobilitetspunkt
- Bil som tjeneste / bildelingstjenester
- Kollektivstyrt bestillingstjeneste (HentMeg)

Flere løsninger kan tilbys på en stasjon samtidig, mens kun enkelte løsninger kan tilbys på andre. Noen stasjoner tilbyr ingen av disse løsningene. Under presen-teres konseptene nærmere.

Bysykkel er en enkel måte å komme seg rundt på i byen på. De kan plasseres på strategiske steder i tettstedet/ knutepunktet. Den brukes mest til korte turer og som et supplement til kollektivtransport.

En 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. Dette har vært gjenstand for kritikk fordi sparkesyklene ofte blir henslengt på offentlige arealer, til hinder for fotgjengere. Derfor bør det i tilretteleggingen av elektriske sparkesykler ved stasjonene undersøkes muligheter for en positiv geofencing som for eksempel gir økonomiske insentiver ved å parkere på oppmerket sted. Dette blir drøftet nærmere i bakgrunnsdokumentet.

Et mobilitetspunkt er et sted for tilgang til felles transporttjenester der den reisende 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.

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

En kollektivstyrt bestillingstjeneste som 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.

Tiltakene som er beskrevet over baserer seg i stor grad på delingstjenester som en følge av store endringer i mobilitetstilbudet. I tillegg til delingstjenester er det stor utvikling i andre mikromobilitetsformer, blant annet sykler. Tilbudet av ulike sykler har de siste årene utviklet seg til å omfatte en store lastesykler, el-sykler med god batterikapasi- tet og flere sitteplasser. Slike typer sykler er kostbare og brukerne av disse stiller andre krav til sikkerhet og komfort, særlig når det gjelder parkering. En utvikling av blant annet sykkelhotell og andre låsbare sykkelparkerin- ger på stasjonene må ivareta dette behovet.

■ OVERSIKT OVER AKTUELLE MOBILITETSTILTAK

Basert på de foregående analysene og forutsetningene som ligger ny mobilitet blir det redegjort for hvilke stasjoner som kan være aktuelle å tilrettelegge for nye mobilitetsløsninger. Konkrete tiltak ved stasjonen vil bli presentert i stasjonsvis gjennomgang. Det er et marked for nye mobilitetstjenester i de større byene og tettstedene langs Trønderbanen spesielt med tanke på hvor lokalisering av arbeidsplasser og boliger. I spesielt Steinkjer, Verdal, Levanger, Stjørdal, Hommelvik, bystasjonene i Trondheim, Trondheim S, Heimdal og Støren er det en høy tetthet av både arbeidsplasser og boliger.

I **Steinkjer** er det et potensiale for mikromobilitetsløsninger på grunn av høy tetthet av boliger og arbeidsplasser, samt et 1000-talls studenter. Spesielt elsykler og elsparkesykler har et potensiale her, samt bildelingstjeneste. Med den framtidige eiendomsutviklingen rundt stasjonen kan det også ses på muligheter for et mobilitetspunkt. **Verdal** har også en forholdsvis høy tetthet av boliger og arbeidsplasser, som gjør det aktuelt å tilby mikromobilitet som elsykkel og elsparkesykkel ved stasjonen. Det kan også ses på bildeling for å koble områdene Stiklestad og Lein til Verdal sentrum. I **Levanger** er det allerede et bysykkeltilbud som man bør videreføre. Kommunen har sagt nei til

tilrettelegging for elektriske sparkesykler. Derfor vil det på kort sikt det være aktuelt med delte elsykler. For å videreføre sykkeltilretteleggingen kan det ses på et framtidig mobilitetspunkt. Bysykkellosering må også ses i sammenheng med **Røstad** som ligger tett på Nord Universitet. Ved Levanger kan det også være aktuelt med bildelingstjeneste.

Stjørdal er en av de største byene utenfor Trondheim med en høy tetthet av boliger og arbeidsplasser som gir et potensiale for mikromobilitetsløsninger. Det er en høy sykkelandel i byen, så elsykler og elsparkesykler har et potensiale her. Dette kan videreutvikles sammen med et mobilitetspunkt. Det kan også tilrettelegges for en bildelingstjeneste ved stasjonen. Som et tettsted utenfor Trondheim har **Hommelvik** en forholdsvis kompakt bebyggelse og en del arbeidsplasser, som gir dette et potensiale for mikromobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. Dette må også ses i sammenheng med byutvikling ved stasjonen. Det kan også vurderes en bildelingstjeneste her. **Vikhammer** har et mindre markedsgrunnlag da det er få arbeidsplasser. Likevel er det både kompakt og spredtbygd boligstruktur, noe som gjør det aktuelt å vurdere en elsykkeløsning. Det kan også vurderes en bildelingstjeneste ved stasjonen.



Mobilitetspunkt som knytter flere delingstjenester sammen med andre tjenester som for eksempel pakkeutlevering og miljøstasjon kan tilbys ved enkelte stasjoner langs Trønderbanen

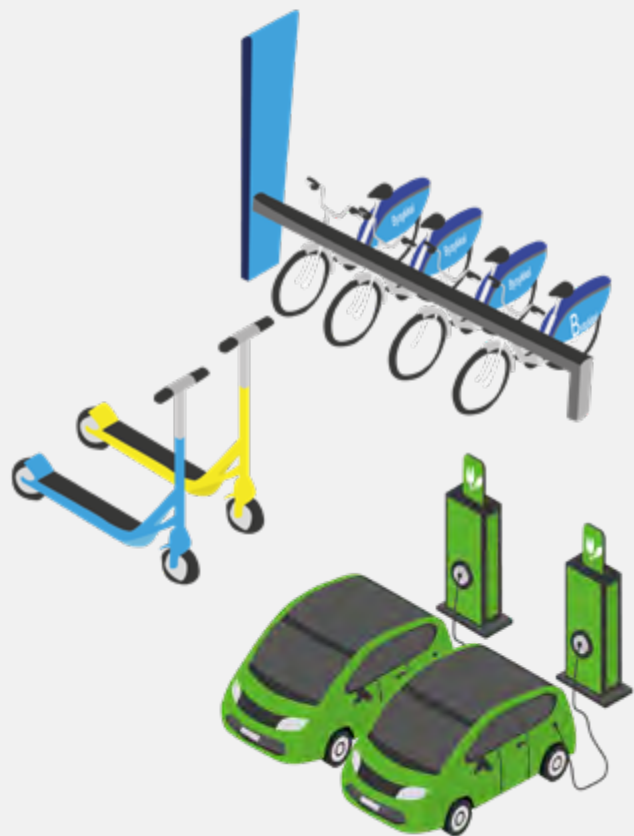
Det er allerede etablert en bysykkelløsning i Trondheim som omfatter de fleste stasjoner, med unntak av Rotvoll, Ranheim, Marienborg, Selsbakk og Lerkendal. Disse stasjonene bør inkluderes ved en framtidig løsning for delte elsykler da det er et stort potensiale for dette i Trondheim. Ved de fleste av bystasjonene i Trondheim er det allerede i dag tilgang på bruk av elsparkesykler, med unntak av bystasjonene lengst utenfor sentrum. Ved **Ranheim** og **Leangen** stasjoner kan det være aktuelt å tilrettelegge for bildelingstjeneste da det er en del arbeidsplasser i området. **Trondheim S** som den største stasjonen på Trønderbanen bør i tillegg til elsykler og elsparkesykler tilby et tydelig mobilitetspunkt, samt løsninger for bildeling.

Heimdal som en bydel i Trondheim har høy tetthet av både boliger og arbeidsplasser, med et godt busstilbud. Det kan derfor være aktuelt å tilby mikromobilitetsløsninger som elsykkel og elsparkesykkel. Det kan også vurderes en bildelingstjeneste ved stasjonen for å betjene flere av arbeidsplassene. På grunn av det gode tog- og busstilbudet med tilhørende områder for næring og arbeidsplasser, kan det også være aktuelt å etablere et mobilitetspunkt ved stasjonen. **Støren** har et forholdsvis kompakt sentrum med en del boligområder litt utenfor. Det kan derfor være aktuelt å tilby mikromobilitetsløsninger som elsykkel og elsparkesykkel for å stimulere flere til å velge alternative transportformer. Dette kan også ses i sammenheng med en kollektiv bestillingstjeneste. Det bør også legges til rette for en bildelingstjeneste ved stasjonen.

Markedsgrunnlaget på de resterende stasjonene er noe mindre da de har et større omland og mindre tetthet av både boliger og arbeidsplasser. Likevel er det aktuelt å se på muligheter for nye mobilitetsløsninger for stasjonene Røra, Skogn, Hell og Melhus. Vest for **Røra** ligger Straumen og Inderøy med en viss tetthet av både boliger og arbeidsplasser, noe kan gjøre det aktuelt å tilby en bildelingstjeneste ved stasjonen. Det er også et svakt kollektivtilbud til flere av de omkringliggende områdene, noe som gjør at en kollektivstyrt bestillingstjeneste kan vurderes.

Ved **Skogn** ligger Norske Skog, som har en del arbeidsplasser og besøkende. Dette kan derfor gjøre det aktuelt å tilby en bildelingstjeneste ved stasjonen. Ved **Hell** stasjon er det en del boliger i forholdsvis nær avstand, men på grunn av stor høydeforskjell blir det en del stigning for reisende. Dette kan gjøre det aktuelt å vurdere en elsykkelløsning ved stasjonen. **Melhus** er en forholdsvis landlig stasjon, med et kompakt sentrum, der mange når sentrum med sykkel. Det kan derfor være aktuelt å tilrettelegge for elsykkel ved stasjonen, samt en bildelingstjeneste.

*Det tilbys allerede i dag delte bysykler på **Levanger** stasjon og **Trondheim S**, samt i nærheten til de andre jernbanestasjonene i Trondheim*



Delingstjenester og mikromobilitetstilbud anbefales på flere stasjoner langs Trønderbanen

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. På grunn av myndighetens råd for å begrense smitte av COVID-19 er ikke tallgrunnet representativt for en normal situasjon.

■ BILPARKERING

Det generelle bildet under en normal situasjon er at innfartsparkeringsplassene rundt de mellomstore byene, særlig i Nord-Trøndelag ofte er fulle. Det rapporteres blant at innfartsparkeringsplassen i Verdal ofte fylles fort opp, og at dette påvirker nabostasjonen Bergsgrav. Områdene her består av spredt bebyggelse kjennetegnet av høy bilandel og manglende kollektivtransport. Derfor blir også parkeringsplassene på stasjonene mellom Levanger og Stjørdal ofte fylt opp. På Stjørdal har presset dempet seg etter at pendlerparkering ble innført. Hommelvik står i en særegen utfordring fordi det er den første stasjonen som ligger i takstsone A, som innebærer at man kombinere periodebillett på tog med AtB sitt tilbud, men også fordi det er gratis parkering. Leangen stasjon ble oppgradert, men siden stasjonen ligger et stykke unna pendlerparkeringen som er lokalisert på den tidligere stasjonen er det ikke like stor etterspørsel etter parkering her. Samtidig ligger denne

stasjonen i Trondheim med et godt kollektivtransporttilbud og god fremkommelighet for gående og syklende. Stasjonene i Trondheim har ingen parkeringsplasser utover dette. Unntaket er Selsbakk som har et fåtall parkeringsplasser, men her er det lite etterspørsel etter parkering. På Heimdal var det tidligere, i likhet med Stjørdal, stort press på parkeringsplassen, men dette har dempet seg etter innføring av pendlerparkering. Melhus har også vanligvis stor etterspørsel på parkering, og her er prisingen i regi av kommunen. Ler stasjon er i likhet med Hommelvik den første stasjonen i sone A, og her er det både gratis parkering og nylig opparbeidede parkeringsplasser. Det er begrenset etterspørsel etter parkering på Hovin på grunn av manglende omland og begrenset togtilbud. Det samme gjelder Støren, men her er parkeringen 100 % belagt, trolig på grunn av størrelsen på omlandet.

Stasjonsnavn	Antall p-plasser	Belegg bil 2020*	Sykkelplasser	P-restriksjoner
Steinkjer	35	31% (100%)	51 (10 BikeLock)	Pendlerparkering
Verdal	39	54% (100%)	18	Gratis
Levanger	30	57% (95%)	54	Pendlerparkering
Stjørdal	81	38% (80%)	91 (80 i hotell)	Pendlerparkering
Hommelvik	40	75% (100%)	19	Gratis
Leangen	20	15% (ofte ledig**)	12	Gratis
Heimdal	137	9% (75%)	20 (50 i hotell)	Pendlerparkering
Melhus skysstasjon	126	44% (100%)	18	Kommunal innfartsparkering***

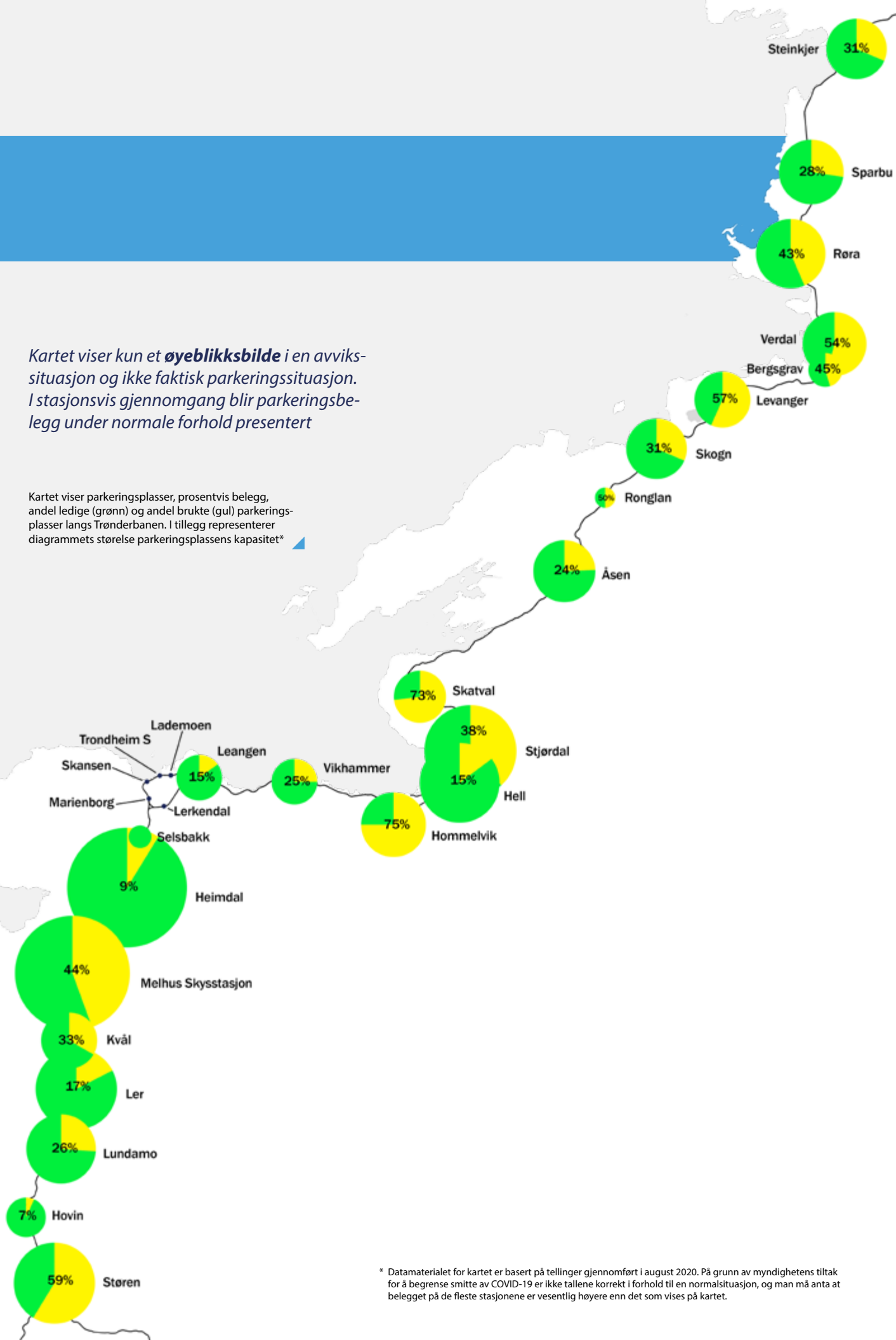
* På grunn av myndighetenes råd for å begrense smitte av COVID-19 legges det til grunn belegg under befaring i 2020 og anslag på belegg under en normalsituasjon (i parentes)

** Pendlerparkeringen er lokalisert på den gamle stasjonen, og det er et stykke å gå for fotgjengere, noe som kan skyldes hvorfor det er få brukere

*** Kommunen har eget betalingsregime for innfartsparkeringen på Melhus Skysstasjon som kan kjøpes i egen app og koster 100,- / 30 dager i likhet med Bane NORs pendlerparkering.

Kartet viser kun et **øyeblikksbilde** i en avvikssituasjon og ikke faktisk parkeringssituasjon. I stasjonsvis gjennomgang blir parkeringsbelegg under normale forhold presentert

Kartet viser parkeringsplasser, prosentvis belegg, andel ledige (grønn) og andel brukte (gul) parkeringsplasser langs Trønderbanen. I tillegg representerer diagrammets størrelse parkeringsplassens kapasitet*



* Datamaterialet for kartet er basert på tellinger gjennomført i august 2020. På grunn av myndighetens tiltak for å begrense smitte av COVID-19 er ikke tallene korrekt i forhold til en normalsituasjon, og man må anta at belegget på de fleste stasjonene er vesentlig høyere enn det som vises på kartet.

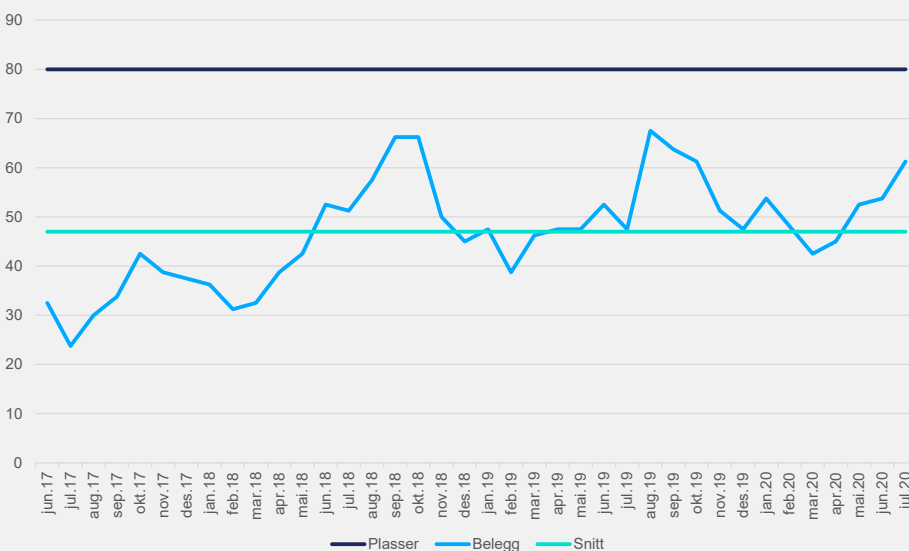
SYKKELPARKERING

Tilbudet for sykkelparkering på stasjonene langs Trønderbanen er variert og avhengig av stasjonsplassering, befolkning og tettstedsstruktur. Ved de største byene i Innherredsbyen er både tilbudet godt og etterspørselen stor. Ved befaringsstidspunktet var riktignok belegget noe begrenset på grunn av myndighetens anbefalinger om å redusere bruk av kollektivtransport av hensyn til smittevern. De fleste stasjonene har også sykkelparkering med tak, som er en ønsket fasilitet for mange brukere. Tilleggsfasiliteter som sykkelpumper finnes ved enkelte stasjoner, blant annet på Steinkjer. På Steinkjer er det også låsbare sykkelbokser som pendlere kan benytte kostnadsfritt. En slik boks skiller seg fra sykkelhotell ved at en enhet er privat, og man kan oppbevare hjelm, klær, sekk og annen tilbehør til sykkel uten at uvedkommende har tilgang til dette. Sykkelboksene er et prøveprosjekt fra AtB og skal evalueres ved utgangen av 2020 (AtB 2020).

Ved de mindre stasjonene nord på strekningen er det et mer begrenset tilbud for sykkelparkering, men det er ofte et ti-talls plasser som er godt tilgjengelig for bruk, gjerne plassert ved leskurene, noe som også gir en viss overdekning. Generelt vil en øking av god sykkelparkering på disse småstedene være et godt virkemiddel fra Bane NOR sin side for å få flere til å sykle til stasjonen, supplert med en rekke andre tiltak fra lokale myndigheter. Sykkelparkeringen på Stjørdal er høyt etterspurt, og det er mange som benytter seg av det ordinære

tilbudet med overdekket utendørs sykkelparkering. Det tilbys også sykkelhotell på stasjonen, som gir tilgang til tørr, trygg og varm sykkelparkering for 50,- i måneden. Som figuren under viser har bruken av sykkelhotellet de siste tre årene vært kjennetegnet av en moderat vekst, med et gjennomsnittsbelegg på 47 parkerte sykler som tilsvarer en belegningsgrad på 59 %.

På bystasjonene i Trondheim er tilbudet for sykkelparkering variert, og her er potensialet stort for å få flere til å ankomme stasjonen med sykkel. Trondheim S skiller seg ut med flest antall reisende, men her er ikke tilbudet for sykkelparkering godt nok, og antall sykkelparkeringsplasser bør dimensjoneres opp etter etterspørsel. Man bør også se til mer variert plassering, slik at den reisende kan parkere sykkelen forskjellige steder på stasjonen. Låsbar sykkelparkering bør i likhet med et helhetlig mobilitetspunkt på stasjonen prioriteres høyt når stasjonen skal gjennomgå store endringer, også som et midlertidig tilbud under byggeperioden. Heimdal stasjon har nylig etablert sykkelhotell, og det ordinære tilbudet for øvrig er godt både her og på Melhus skyssstasjon. Tilbudet generelt skal ligge foran etterspørsel i tråd med føringene i Bane NORs parkeringsstrategi (Bane NOR 2017). For stasjonene sør for Melhus gjelder det samme bildet med få sykkelparkeringsplasser, men med et stort potensial. Et unntak er Ler stasjon, som nylig har fått oppgradert stasjonsområdet og utvidet sykkelparkeringstilbudet vesentlig.



Det er 80 plasser i sykkelhotellet på Stjørdal, og bruken er avhengig av blant annet sesong. Belegget ligger i snitt på 47 parkerte sykler, men er vesentlig høyere i sommermånedene

REISEKOSTNADER

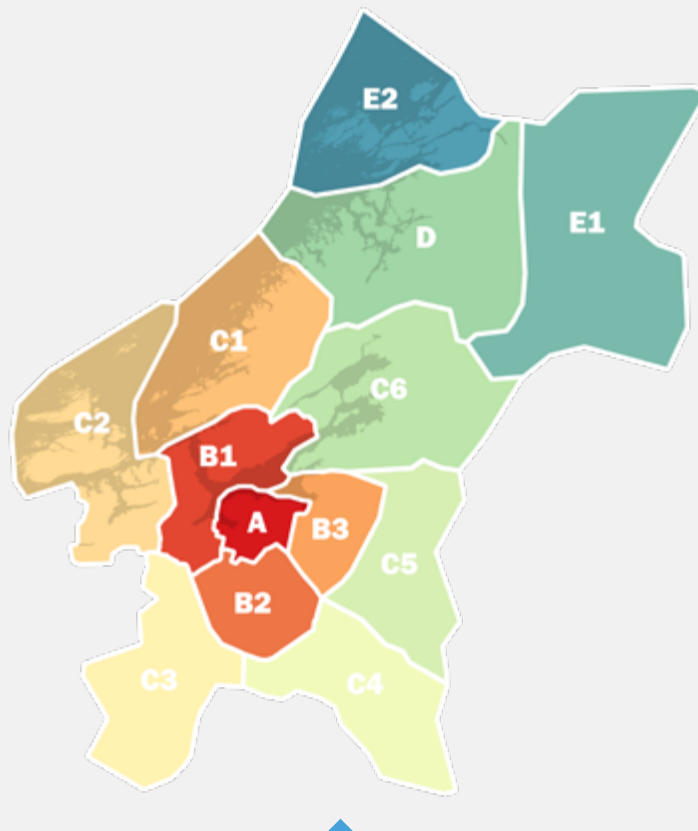
Kartlegging av ulike reisekostnader kan identifisere reiseadferd. Med reisekostnader menes i denne sammenheng kostnader det innebærer å gjennomføre en reise, både i tid og penger. Eksempler av dette kan være økonomiske kostnader som bompenger som har en avvisende effekt på bilkjøring og andre marginale kostnader det innebærer å gjennomføre en reise. Prising på kollektivtransport sammenliknet med prising på reiser med bil vil kunne påvirke hvilke reisemidler som er attraktivt å velge. I denne analysen blir prisen for reisen identifisert gjennom prising av kollektivtransporten gjennom billett- og sonestrukturen, bompenger og konkrete reisetidseksempler og kostnadsanalyser. Mye av datamaterialet som ligger til grunn i denne analysen finnes i det interaktive analysekartet.

■ BILLETT- OG SONESTRUKTUR

Billettssystemet til AtB for kollektivtransport 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. I Trøndelag er det 13 soner, og man betaler aldri for flere enn fem soner. Per august 2020 koster en periodebillett på 30 dager 835,- for en voksen per sone. Prisen øker til 1120,- for å reise i to soner, og 1400,- for å reise i tre soner. Dagens sonestruktur ble innført etter sammenslåingen av Nord- og Sør-Trøndelag i 2018. Før sammenslåingen hadde de to fylkene til sammen 810 ulike billettsoner, og det ble lagt ned et arbeid for å forenkle prissystemet, redusere antall soner og forenkle dagens billettprodukter med en overordnet visjon om en felles prismodell for hele Trøndelag (AtB 2017). Dagens sonestruktur består av 13 ulike soner med Trondheim som tyngdepunkt.

Det er til sammen fire soner som berøres av Trønderbanen. Sone B2 gjelder for området sør for Lundamo og inkluderer Støren. Sone A gjelder for Trondheimsområdet mens sone B3 gjelder stasjonene mellom Hell og Skatval. Fra Åsen til Steinkjer er det sone C6 som gjelder. AtB og SJ har et prissamarbeid for enkelte reiser i og til Trondheim. Ved kjøp av periodebillett i sone A (Trondheim) kan man også bruke denne på lokaltoget i sonen. Dette omfatter alle stasjonene fra Hommelvik i nord til Ler i sør. Ved kjøp av periodebillett på tog for reiser fra omkringliggende soner til sone A har man mulighet til å kjøpe tilleggsbillett for reiser med buss. Prisen er lik en ordinær sonebillett, men man har mulighet til å få billetten integrert i togbilletten. For periodebilletter utenfor sone A gjelder prinsippet om pris per kilometer. Det vil si at prisen for en periodebillett fra Levanger til Trondheim er lavere enn prisen fra Steinkjer til tross for at de er i samme sone. Dermed vil

en reise fra Trondheim til og med Hommelvik være fast, og øke gradvis derfra. Sørøver gjelder dette det samme ut sone A, det vil si fra Trondheim til og med Ler. For en grafisk representasjon av prisutviklingen henvises det til delkapittelet om reisekostnader. Det foregår et arbeid for å vurdere utvidelse av sone A, nettopp for å forhindre uheldige følger av grenseproblematikken.



Sonekart for kollektivtransporten i Trøndelag. Trondheim ligger i sone A, og Trønderbanen forøvrig berøres av soner B2, B3 og C6.

■ BOMSTASJONER

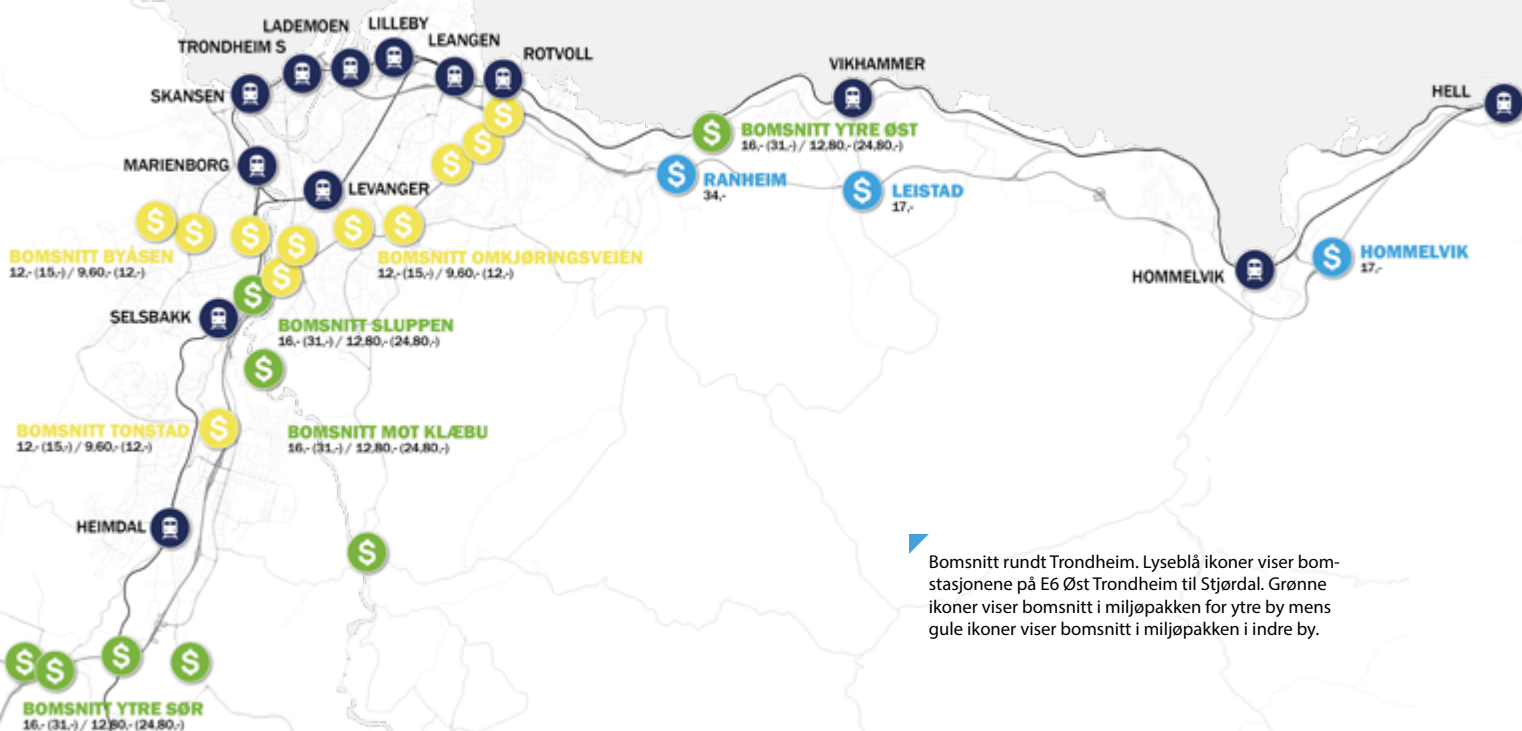
Bompengeneinnkreving må antas å ha en avvisende effekt på bilkjøring (Urbanet Analyse 2016), og plassering av ulike bomsnitt i Trondheimsområdet påvirker kostnadene vesentlig for å kjøre bil hele strekningen. Det finnes to typer bominnkrevingskonsepter i Trondheimsområdet: bomstasjonene gjennom miljøavtalen og bomstasjoner på E6 Øst Trondheim - Stjørdal.

Gjennom byvekstavtalen har kommunene rundt Trondheim, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen forpliktet seg til å jobbe for å nå nullvekstmålet, altså at veksten i persontrafikken i de store byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Miljøpakken arbeider mot dette gjennom en rekke tiltak for å nå dette målet, gjennom blant annet utbygging av veier, sykkelfelt, fortau og investeringer i drift av kollektivtransport i Trondheim. I perioden 2019-2029 vil 42 % av alle inntektene i Miljøpakken komme fra bompenger.

Det er satt opp en rekke bomsnitt rundt Trondheim på forskjellige lokasjoner med innkreving i begge retninger og timesregel. Det er også et tak på maks 110 passeringer pr. kalendermåned. Timesregel og månedstak forutsetter gyldig AutoPASS-avtale. Takstene i bomstasjonene

til Miljøpakken er tidsdifferensierte med rushtidsavgift i tidsrommet 07-09 og 15-17. Prisen for passering varierer avhengig av hvilket bomsnitt det er, men for bomsnittene Øst, Sluppen, Sør og Klæbu er prisen 16,- (31,- i rush) uten avtale og 12,80,- (24,80,- i rush) med avtale. For bomsnittene langs Omkjøringsveien, Byåsen og Tonstad er prisen for passering 12,- (15,- i rush) uten avtale og 9,6,- (12,- i rush) med AutoPASS-avtale. El-biler passerer kostnadsfritt gjennom bomstasjonene både i miljøpakken og E6 Øst Trondheim - Stjørdal (Vegamot 2020).

I tillegg til bomstasjonene i Trondheim tilknyttet miljøpakken er det tre bomstasjoner på E6 øst mellom Trondheim og Stjørdal. De tre bomsnittene er plassert på Ranheim, Leistad (rett sør for Vikhammer) og Hommelvik. Pris for passering på de to sistnevnte bomstasjonene er 17,- for takstgruppe 1 (personbil), mens prisen for passering på Ranheim er 34,-. Det er hverken timesregel eller tidsdifferensierte takster for passering på disse stasjonene. Dermed betaler man for alle tre passeringene dersom man kjører mellom Stjørdal og Trondheim. Dette får store utslag på reisetidseksemplene som presenteres i neste kapittel.



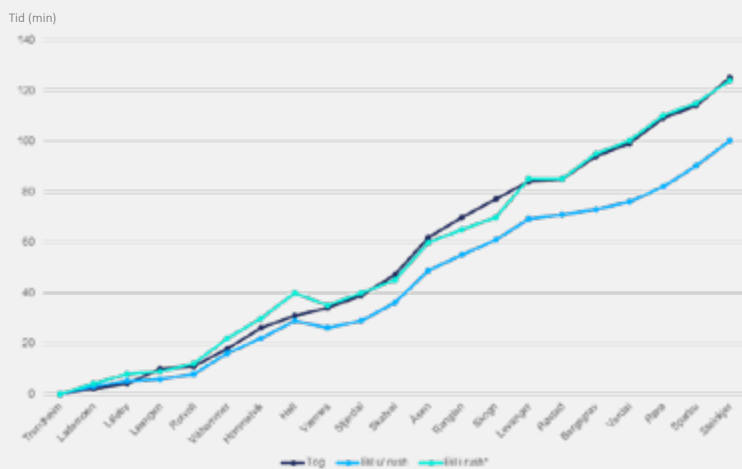
Bomstnitt rundt Trondheim. Lyseblå ikoner viser bomstasjonene på E6 Øst Trondheim til Stjørdal. Grønne ikoner viser bomstnitt i miljøpakken for ytre by mens gule ikoner viser bomstnitt i miljøpakken i indre by.

REISEKOSTNADER

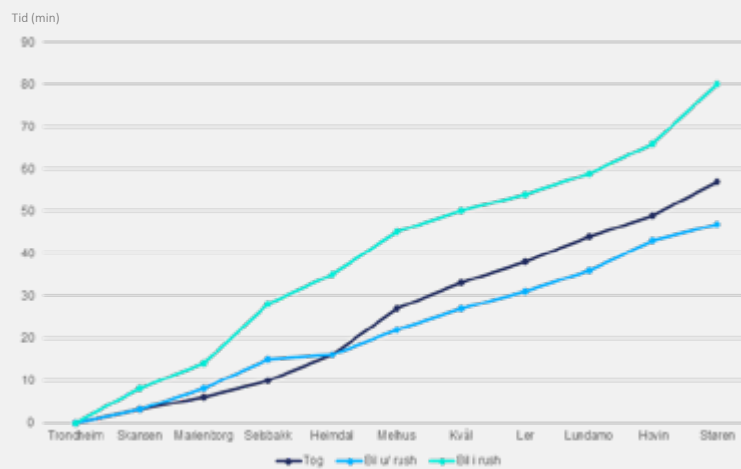
For å kartlegge reisekostnader i form av tid og penger er det blitt gjennomført enkle reisetidsanalyser og kostnadsanalyser basert på reiser fra Trondheim S til både Steinkjer og Støren. For reisetid undersøkes det ombordtid for tog, kjøretid for bil i og utenom rush*, mens det for kostnader analyseres en hypotetisk arbeidsreise over en måned (20 arbeidsdager) 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 Trondheim S og nordover er reisetiden forholdsvis lik for bil og tog, men i rush er reisetiden marginalt lengere fra Vikhammer. Dette henter seg fort inn igjen ved Værnes. Nord for Værnes er tog tregere enn bil i rush store deler av strekningen, men fra Levanger er reisetiden påfallende lik med tog. Bil utenom rushtid

utkonkurrerer tog på hele strekningen med unntak av indre Trondheim. En reise fra Trondheim til Steinkjer med bil er 25 minutter raskere med bil enn med tog, noe som gjør toget lite attraktivt hva gjelder reisetid. Sørøver mot Heimdal og Støren er reisetiden med bil i rush vesentligere høyere enn både tog og bil på hele strekningen. I tillegg er toget konkurransedyktig med bil utenom rush til og med Heimdal, men fra Melhus til Støren er reisetiden moderat høy sammenliknet med bil. På en reise mellom Trondheim og Heimdal har man to alternativer hva gjelder kollektivtrafikk, nemlig sørgående lokaltog og buss 2 som opereres av ATB. Begge tilbud kan brukes med samme billett. Busstilbudet er en del av Trondheim sin satsing på metrobuss, men det er vesentlig lengere reisetid med denne (omtrent 30 min) sammenliknet med toget (13 min).



Estimert reisetid fra Trondheim S til alle stasjonene på Trønderbanen mot Steinkjer



Estimert reisetid fra Trondheim S til alle stasjonene på Trønderbanen mot Støren

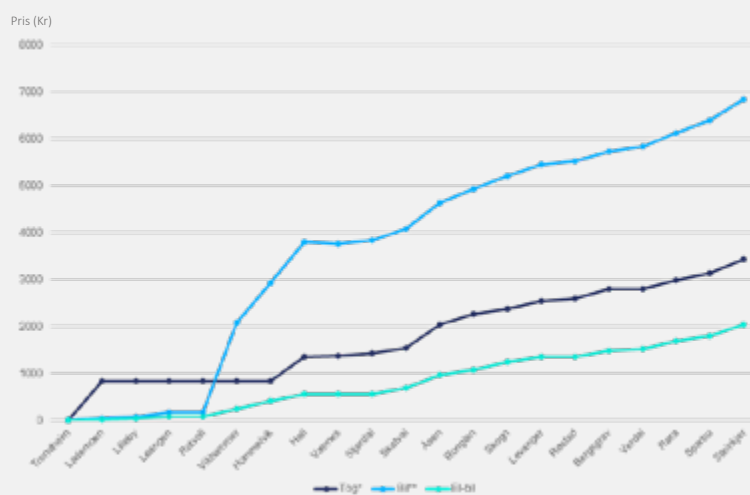
* Estimert på reisetid er gjort med Google Maps veibeskrivelse og reisetid for tog er hentet fra SJ rutetabell og Entur reiseplanlegger

** Kostnadsestimater på elbil er basert på NAF reiseplanlegger med korrigeret drivstoffvariabler og frafall av bompenger

Det er også gjennomført kostnadsanalyser som undersøker pris på reiser med tog, bil og elbil. Som nevnt ovenfor er dette basert på en arbeidsreise over en måned (20 arbeidsdager) og passeringer hver vei for bil. For tog er det lagt til grunn prisen for periodebillett hos SJ, mens det for bil er lagt til grunn NAF sin reiseplanlegger og prisen for daglige passeringer i bomringen. Fra Trondheim og nordover mot Steinkjer er prisen på tog flat til og med Hommelvik. Dette skyldes prissamarbeidet mellom ATB og SJ for reiser med buss og tog innenfor Sone A (Trondheimsområdet) til 835,-. Prisen for tog stiger mellom Hommelvik og Hell, og fortsetter å vokse avhengig av hvor langt unna man reiser fra Trondheim. Prisen for en periodebillett på 30 dager mellom Trondheim og Stjørdal er 1420,- og 3423,- helt til Steinkjer som gir en prisøkning på 140 %. Sammenliknet med tog er det tydelig at bilpendling i indre by i Trondheim er vesentlig billigere***, men bomsnittene mellom Rotvoll og Vikhammer skyver prisen for bil opp til litt i underkant av 4000,- i måneden for bilreiser. Fra Trondheim S passerer man bomringen på Rv. 706 som inngår i Bomsnitt Omkjøringsveien som innebærer 12,- per passering i rush med avtale. Mellom Trondheim og Stjørdal passerer man tre bomstasjoner uten timesregel som til sammen koster 68,- per passering for en retning, noe som gjør prisen for bil mellom Trondheim og Stjørdal vesentlig høyere. Prisen øker også gradvis fra Skatval på grunn av økte avstander mellom stasjonene. En reise mellom Trondheim og Steinkjer med konvensjonell bil er rundt 6840,- over en måned. Siden elbil passerer kostnadsfritt gjennom bomringen og bomstasjonene på E6 er prisen vesentlig lavere hele veien og en månedlig arbeidsreise til Steinkjer koster 2040 kroner.

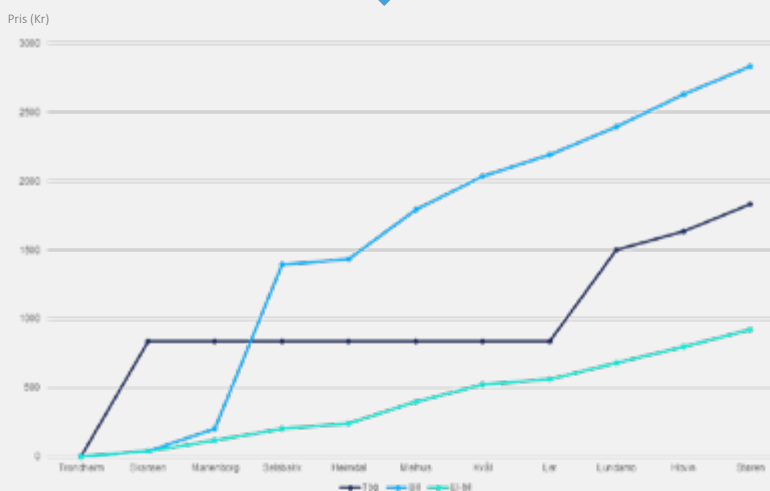
Fra Trondheim og sørover mot Støren er pristendensen den samme, med fast pris på periodebillett til og med Ler. Til Lundamo er prisen for en periodebillett 1500,-, og her stiger også prisen gradvis mot Støren. En periodebillett med tog til Støren koster 1833,- mens tilsvarende kostnad for reise med bil koster 2832,- som vil si en 54 % høyere pris. Prisen på tog er altså vesentlig lavere enn bil for alle reiser etter Selsbakk. Også her skyldes det bomringen på enten Tonstad med 12,- for en passering i rush med avtale eller på Ytre sør for 24,80,- i rush med avtale. Selv om man passerer begge bomstasjoner vil altså timersregelen gjelde, noe som vil si at man kun betaler for en passering innenfor en time. Prisen på elbil er gjennomgående lavere på hele strekningen på grunn av billigere drivstoff og fritak i bomringen, men nærmer seg prisen for tog ved Ler. Ved å pendle mellom Trondheim og Ler med elbil innebærer det en månedlig kostnad (for drivstoff) på rundt 560,-, sammenliknet med toget som koster 835,- per måned.

I begge retninger er toget konkurransedyktig på pris, men ikke i tid.



Estimert reisekostnad i kroner fra Trondheim S til alle stasjonene langs Trønderbanen mot Steinkjer over 30 dager

Estimert reisekostnad i kroner fra Trondheim S til alle stasjonene langs Trønderbanen mot Støren over 30 dager



*** For reisekostnader med bil er det kun lagt til grunn drivstoffutgifter og bomplasseringer. Parkeringsavgifter, offentlige avgifter og service er ikke inkludert.

3 STASJONSVIS GJENNOMGANG



LESERVEILEDNING

I stasjonsvis gjennomgang blir analysene sett i sammenheng med konkrete forhold for gående og syklende, kollektivtransport og bilreisene på hver stasjon. I den stasjonsvise gjennomgangen kommer også anbefalinger for parkering av bil og sykkel, samt muligheter for nye mobilitetsløsninger på stasjonene blir belyst. Stasjonsidene inneholder en rekke ikoner og tall som blir forklart under.

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.



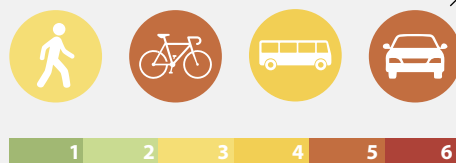
TILBUD VED STASJON



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



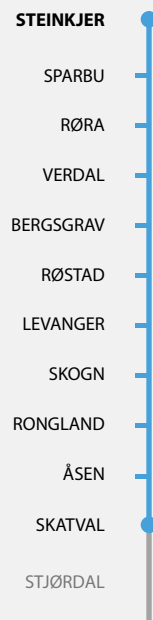
ANTALL ANSATTE 1 OG 3 KILOMETER FRA STASJONEN

* Tallene er basert på registrering i august 2020, og representerer ikke en normalsituasjon på Trønderbanen

** Passasjertallene er gjengitt i intervaller på grunn av deres konfidensialitet

STEINKJER - SKATVAL

Trykk på ønsket stasjon eller bla nedover.



STEINKJER



C | **P** 35 (31%) 51 (25%) 801-1000 4468 12 333 6636 8974

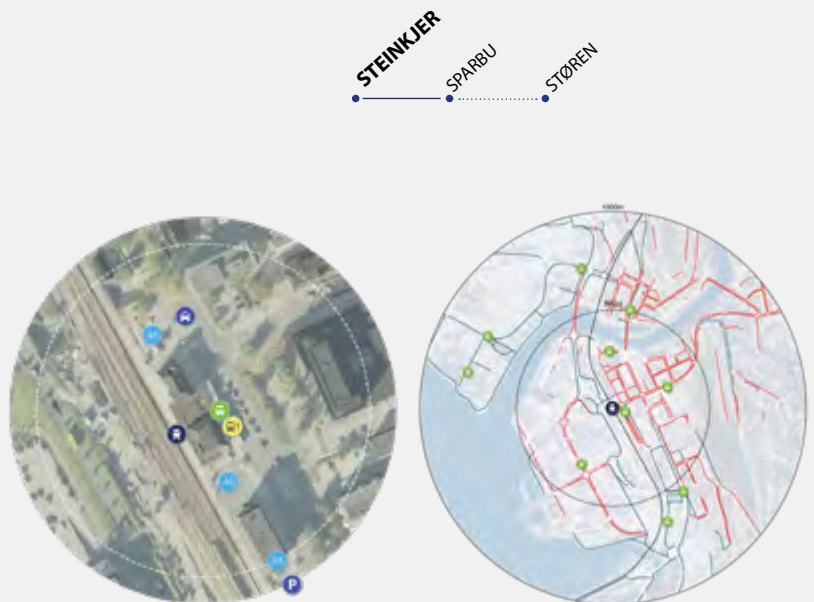
Steinkjer stasjon ligger midt i Steinkjer sentrum omkranset av sentrumsbebyggelse øst for stasjonen og kjøpesenter med stor flateparkering vest for stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 4470 personer og 6640 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 12 330 personer og 8980 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Steinkjer stasjon til Trondheims-området hver time. I tillegg stopper fjerntoget mellom Trondheim S og Bodø tre ganger daglig i begge retninger ved Steinkjer stasjon. Fra Steinkjer stasjon til Trondheim S tar det 2 timer og 5 minutter med lokaltog. Stasjonen har 801-1000 reisende. Steinkjer kommune ønsker å etablere parkeringshus på deler av Bane NOR sin eiendom, hvor dagens pendlerparkering er plassert. Det er også andre utviklingsprosjekter rundt stasjonen, blant annet mulig lokalisering av lokaler til Trøndelag fylkeskommune.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er forholdsvis godt utbygget gang- og sykkelvegnett øst for stasjonen med fortau i de fleste gater. Det er også i enkelte gater etablert eget sykkelfelt. E6 og jernbanen er en barriere gjennom sentrum for gående og syklende, selv om det er etablert undergang. Det er lett å sykle rundt stasjonen da det er forholdsvis flatt. 94 % av de som bor i Steinkjer kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 16 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 51 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er under tak. Det finnes også andre servicefasiliteter for sykkel på utendørs sykkelparkering, noe som er svært positivt. Alle sykkelparkeringsplassene er plassert nord for stasjonsbygningen. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 31 %. Det er også noen sykkelparkeringsplasser under tak ved kollektivterminalen, men disse er ikke Bane NOR sine plasser. Det er plassert ut 10 sykkelbokser i AtB sør for stasjonsbygningen som kan benyttes kostnadsfritt i 24 timer.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussen har god flatedekning for byen og dekker de fleste områdene som bil kan ta, med unntak av korridorene øst for Steinkjer. Det ligger en bussholdeplass rett ved Steinkjer stasjon. Her går det buss til blant annet Namsos, Levanger, Blåbyen, Straumen, Sørlia og Solhaug. Det er et mangfoldig tilbud med timesfrekvens på de fleste stamrutene og en lokalrute som kjører på halvtimesfrekvens i rush. Buss konkurrerer også godt med bil på de fleste strekningene hva gjelder reisetid.

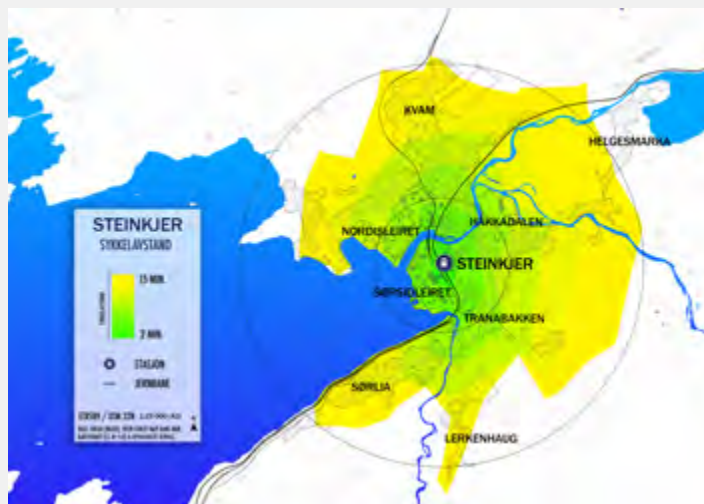


Steinkjer ligger i sone C6 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Reiser man med bybuss i Steinkjer kan en imidlertid kjøpe en Miljøbillett for 555 kr. Disse prisene gjelder kun innenfor denne sonen. Det koster 3423 kr i måneden å pendle med tog fra Steinkjer til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 6500 kr i måneden, mens det for elbil er kun rett over 2000 kr i måneden. Tidsmessig tar tog og bil like lang tid i rush. Ved avvik stopper bussene i bussholdeplass rett ved stasjonen.

PRIVATBIL

Det er totalt 35 innfartsparkingsplasser som ligger sør for stasjonen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 31 %, mens belegget i normalsituasjon vanligvis er på 100 %. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkering med gyldig periodebillett. Det er også en del dagparkering rett ved i regi av Steinkjer kommune, hvor det koster 17 kr. per time og 170 kr per uke for å parkere. Pendlerparkeringen ligger på Bane NOR sin eiendom, mens dagparkering ligger på kommunen sin eiendom. Stasjonen kan lett nås via avkjøring fra fylkesveg 762 og inn på Strandvegen.

Steinkjer har et stort potensiale for å satse på sykkel med kompakt bebyggelse og forholdsvis flatt omland. 94 % av hele befolkningen kan nås innen 15 minutter på sykkel



Ved Steinkjer stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkeresykler. Det kan også på sikt vurderes et mobilitetspunkt ved stasjonen i sammenheng med den framtidige eiendomsutviklingen som skal skje. Det kan også vurderes en bildelingstjeneste.

Kapasiteten på innfartsparkeringen bør opprettholdes. Det er en pågående diskusjon om parkeringshus ved i stasjonen i kommunens regi. Her er det viktig med en god dialog mellom Bane NOR og kommunen for å sikre et godt helhetlig grep om innfartsparkeringen ved stasjonen. Det anbefales også å gjennomføre en nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen. Det er viktig å se en helhet i parkeringstilbudet ved Steinkjer og Sparbu.

Dagens sykkelparkering ligger i hovedsak på arealer som foreslås til eiendomsutvikling. Det er derfor viktig at sykkelparkering sikres og utvides når utbyggingen er ferdig/avklart. Sykkelparkeringen som utvides bør ha tak og det kan vurderes et sykkelhotell ved stasjonen som også har tilpassede fasiliteter for nye type sykler. Evalueringen av sykkelbokser kan gi et godt kunnskapsgrunnlag for videre utvikling av låsbar sykkelparkering andre steder.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det kan være aktuelt å tilby delte elsykler og elsparkeresykler på stasjonen
- I sammenheng med eiendomsutviklingen som beskrives innledningsvis bør det etableres et helhetlig mobilitetspunkt på stasjonen
- Det kan vurderes å avsette p-plasser til bildelingstjenester
- Kapasiteten på pendlerparkering bør opprettholdes
- Bane NOR må være involvert i diskusjon om parkeringshus og eventuelt omdisponering av pendlerparkeringsplasser
- Det bør gjennomføres en nummerplateregistrering
- Parkeringstilbudet sees i sammenheng med Sparbu
- Sykkeltilbudet må utvides generelt. I forbindelse med eiendomsutviklingsprosjektet må parkering løses godt, og særlig tilpasses nye typer sykler
- Evalueringen av sykkelboksene ved stasjonen bør følges opp for å gi retning for fremtidig låsbar sykkelparkering

SPARBU



E | **P** 40 (28%) 4 (0%) 0-200 671
1627 91
406

Ved Sparbu stasjon er det landbruksområder vest for stasjonen og eneboligområder øst for stasjonen. Stasjonen ligger litt i utkanten av tettstedet. Innenfor 1 kilometer i luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 670 personer og 90 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 1630 personer og 400 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Sparbu stasjon til Trondheimsområdet hver time. Fra Sparbu stasjon til Trondheim S tar det 1 time og 50 minutter med lokaltog. Fra Sparbu til Steinkjer tar det 10 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er få tilkomstveier til stasjonen og det er utfordrende å krysse E6. I tillegg er det dårlig tilrettelagt med fortau og gang- og sykkelveg i tettstedet for øvrig. Alle som bor i Sparbu kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og alle kan nå stasjonen med 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Selv om det er et stort omland og mange nå stasjonen med sykkel og gange, er det dårlig tilrettelagt for dette. Det er 4 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Det var ingen parkerte sykler på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det går buss langs traseen på E6, men disse betjener ikke influensområdet til stasjonen. Det ligger bussholdeplass rett ved stasjonen, men det går ingen busser herfra. Nærmeste bussholdeplass er ved E6, omtrent 250 meter fra stasjonen. Det er et svakt busstilbud med to linjer som går herfra. Disse har begrenset åpningstid og lav frekvens. Sparbu ligger i sone C6 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Det koster 3131 kr i måneden å pendle med tog fra Sparbu til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 6400 kr i måneden, mens det for elbil er kun rett over 1800 kr i måneden. Tidsmessig tar tog og bil like lang tid i rush. Ved avvik stopper bussene foran stasjonsbygningen i Bakar Hansen Veg.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 40 innfartsparkeringsplasser som ligger langs med plattform øst for stasjonen. Belegget på bilparkeringsplassen var i august 2020 på 28 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 100 % og det rapporteres at mange kjører hit fra Steinkjer når pendlerparkeringsplassen der er full. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan lett nås via avkjøring fra E6 og inn på Bakar Hansen veg.



Ved Sparbu stasjon anbefales det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Belegget på innfartsparkeringsplassen er høy og dagens kapasitet bør opprettholdes, da det er et stort omland. Det anbefales å asfaltere og merke bilparkeringsplassene. Det anbefales også å gjennomføre en nummerplaterregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen, da det antas at mange reiser fra Steinkjer. Det er viktig å se parkeringstilbudet ved Steinkjer og Sparbu i sammenheng.

Sykkelparkeringsplassen bør økes noe og det bør etableres sykkelparkering under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Asfaltering og bedre merking av parkeringsplassene for optimalisering
- Det bør gjennomføres en nummerplaterregistrering parallelt med Steinkjer
- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Parkeringstilbudet sees i sammenheng med Steinkjer stasjon
- Antall sykkelplasser økes, og nye plasser bør etableres under tak

RØRA



E | **P** 46 (43%) 5 (0%) 0-200 523 / 1223 401 / 661

Røra stasjon er omkranset av næringsområder vest for stasjonen og eneboligområder i øst, samt store omkringliggende landbruksområder. Vest for stasjonen ligger Straumen tettsted med noe næringsvirksomhet, en folkehøgskole og noen boligområder. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 520 personer og 400 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 1220 personer og 660 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Røra stasjon til Trondheims-området hver time. Fra Røra stasjon til Trondheim S tar det 1 time og 43 minutter med lokaltog. Fra Røra til Steinkjer tar det 15 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

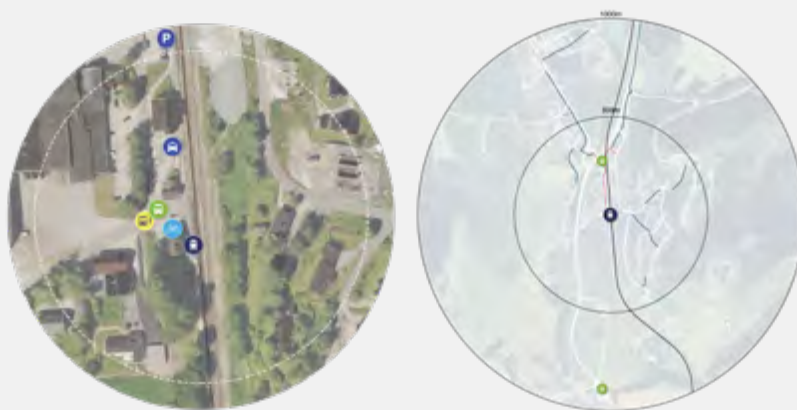
Det er etablert gang- og sykkelveg og fortau til stasjonen, selv om det er noe begrenset tilgjengelighet i boligområdene. Jernbanen er imidlertid en viktig barriere siden boligområdet ligger på andre siden av stasjonsområdet uten tilfredsstillende kryssingsmulighet. Alle som bor i Røra (med unntak av Straumen) kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 98 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Selv om det er et stort omland og mange nå stasjonen med sykkel og gange, er det ikke godt tilrettelagt for dette. Det er 5 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Det var ingen parkerte sykler på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det går buss til Straumen, men dette tilbudet er svært begrenset, så flatedekningen i området er ikke spesielt god. Rett ved togstasjonen ligger det er bussholdeplass, hvor det går en rute. Ruten har også et begrenset rutetilbud med kort åpningstid og lav frekvens. Røra ligger i sone C6 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Det koster 2990 kr i måneden å pendle med tog fra Røra til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 6100 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 1700 kr i måneden. Tidmessig tar tog og bil like lang tid i rush. Ved avvik stopper bussene foran stasjonsbygningen i Stasjonsvegen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 46 innfartsparkeringsplasser som ligger langs med plattform øst for stasjonen og på motsatt side av Stasjonsvegen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 20 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 100 %. Parkeringsplassene langs plattform ligger på Bane NOR sin eiendom, mens parkeringsplassene på motsatt side av Stasjonsvegen eies av Røra fabrikk. Stasjonen kan lett nås via avkjøring fra E6 og inn på Stasjonsvegen via separat kryssing på bru.



Ved Røra stasjon anbefales det å sette av noen plasser til en bildelingstjeneste, da Straumen som ligger vest for Røra har en viss tetthet av både boliger og arbeidsplasser, noe som kan gi et markedsgrunnlag for en slik tjeneste. Det er også et svakt kollektivtilbud til flere av de omkringliggende områdene rundt Røra, noe som gjør at en kollektivstyrt bestillingstjeneste kan vurderes. Det anbefales ikke andre mobilitetsløsninger siden det er forholdsvis lav tetthet av boliger og arbeidsplasser rundt Røra stasjon.

Belegget på innfartsparkeringen er høy og dagen kapasitet bør opprettholdes, da det er et stort omland. Det er noe fremmedparkering ved stasjonen, så det kan vurderes å etablere pendlerparkering i samråd med kommunen og Røra fabrikk.

Det bør etableres sykkelparkering under tak og sykkelparkeringen bør utvides.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det kan vurderes å avsette p-plasser til bildelingstjenester
- Det kan vurderes opplegg for en kollektivstyrt bestillingstjeneste ved stasjonen
- Parkeringskapasiteten bør opprettholdes, og prising av parkering bør vurderes for å unngå fremmedparkering ved Røra fabrikk
- Sykkelparkering bør utvides, fortrinnsvis under tak

VERDAL



C | **P** 39 (54%) 38 (53%) 401-600 4381 8971 2396 5748

Verdal stasjon ligger omkranset av sentrumsbebyggelse med en planovergang lengst nord. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 4380 personer og 2390 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 8970 personer og 5750 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Verdal stasjon til Trondheims-området hver time. I tillegg stopper fjerntoget mellom Trondheim S-Bodø tre ganger daglig ved Steinkjer stasjon, med en reisetid til Trondheim S på 1 time og 35 minutter med lokaltog. Fra Verdal til Steinkjer tar det 23 minutter. Stasjonen har 401-600 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

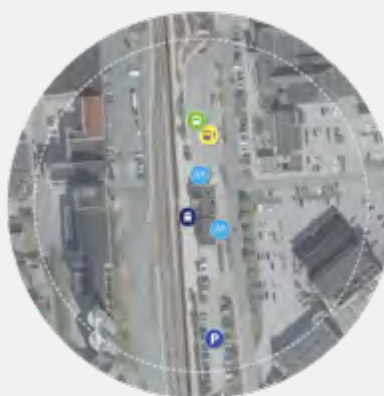
Det er etablert fortau på de fleste veiene i sentrum av Verdalsøra. Stasjonen henvender seg mot sentrum, men man må gå en liten omvei for å nå stasjonen fra vest. Det er også et godt gatenettstruktur på Verdalsøra. Det er sammenhengende sykkelvei gjennom tettstedet som går forbi stasjonen med grei adkomst. Alle som bor i Verdal kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 39 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er gode muligheter for befolkningen i Verdal å nå stasjonen for med både gange og sykkel. Det er 38 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Sykkelparkeringen ligger både nord og øst langs med stasjonsbygningen. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 53 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

De viktigste bo- og arbeidsplasskonsentrasjonene dekkes ikke av et busstilbud. Det er store områder øst for stasjonen som ikke dekkes av buss. Fra stasjonen går det kun ett busstilbud til Stiklestad, med kun med to avganger om dagen. Det går flere busser fra Sulkrysset, men tilbudet er også her begrenset. Verdal ligger i sone C6 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Det koster 2801 kr i måneden å pendle med tog fra Steinkjer til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 5800 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 1500 kr i måneden. Tidsmessig tar tog og bil like lang tid i rush. Ved avvik stopper bussene ved skysstasjonen rett ved Verdal stasjon.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 39 innfartsparkeringsplasser som ligger langs med plattform øst for stasjonen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 54 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 100 %. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det kan være noe kronglete å kjøre til stasjonen da den ligger midt i sentrum av Verdalsøra. Stasjonen nås lettest via E6 ut på fylkesveg 757 og avkjøring inn i Jernbanegata.



Ved Verdal stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. En stor andel av de som bor på Verdalsøra kan sykle til stasjonen, så ulike mobilitetstilbud kan være med å stimulere til mindre bruk av bil, særlig på de korte reisene. Det bør også vurderes å sette av noen plasser til bildeling for å koble områdene Stiklestad og Lein til Verdal sentrum.

Belegget på innfartsparkeringen er i normalsituasjon 100 % belagt og kapasiteten bør opprettholdes. Det anbefales også å gjennomføre en nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen. Det er viktig å se en helhet i parkeringstilbudet ved Verdal og Bergsgrav. På sikt kan det være aktuelt å innføre pendlerparkering ved stasjonen for å se om det kan ha en effekt på belegget. Dette bør også gjøres ved Bergsgrav stasjon.

Sykkelparkering med tak bør utvides ved stasjonen da belegget på sykkel er høyt. Siden det er mange som kan nå stasjonen med sykkel og topografien i Verdal er forholdsvis flat, kan det vurderes å etablere et sykkelhotell tilpasset nye typer sykler.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det kan være aktuelt å tilby delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Det kan vurderes å avsette p-plasser til bildelingstjenester
- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Nummerplateregistrering gjennomføres
- Videre utvikling av innfartsparkeringen ved Verdal stasjon bør sees i sammenheng med Bergsgrav
- Sykkelparkering bør utvides, fortrinnsvis med tak
- Det kan vurderes å bygge sykkelhotell på Verdal tilpasset nye typer sykler

BERGSGRAV



D | **P** 11 (45%) 6 (100%) 0-200 1339 6963 131 5433

Bergsgrav stasjon ligger i hovedsak omkranset av landbruksområder og eneboligområder øst for stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1340 personer og 130 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 6960 personer og 5430 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Bergsgrav stasjon til Trondheims-området hver time. Fra Bergsgrav stasjon til Trondheim S er reisetiden 1 time og 32 minutter med lokaltog. Fra Bergsgrav til Steinkjer tar det 30 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert et godt gang- og sykkelvegnett langs hovedveiene til stasjonen, noe som gjør det forholdsvis lett å nå stasjonen både med sykkel og gange. Imidlertid må mange gående krysse Sandstien (tverrgående vei) som ikke har fotgjengerovergangsfelt, noe som kan være problematisk. Alle i Verdalen kan nå Bergsgrav stasjon innen 15 minutter på sykkel, og kun 13 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Samtidig er det en konsentrert bebyggelse øst for stasjonen, der alle kan nå stasjonen innen 15 minutter til fots. Det er 6 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, rett ved plattform, hvor alle er uten tak. Belegget var fullt på befaringsstidspunktet.



■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er ingen kollektivtilbud utenom tog ved stasjonen. Det koster 2801 kr i måneden å pendle med tog fra Bergsgrav til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 5700 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 1500 kr i måneden. Tidsmessig tar tog og bil like lang tid i rush. Ved avvik håndteres dette med taxi fra stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 11 innfartsparkeringsplasser som ligger langs med plattform øst for stasjonen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 45 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 100 %. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan lett nås via avkjøring fra E6 og inn på Jamtlandvegen og Sandstien.

Alle som bor på Bergsgrav kan nå stasjonen innen 15 minutter til fots

Ved Bergsgrav stasjon anbefales det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Belegget på innfartsparkeringen er høyt og dagens kapasitet bør opprettholdes. Det anbefales å gjennomføre en nummerplaterregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen, da det antas at mange reiser fra Verdalen. Det er viktig å se en helhet i parkeringstilbudet ved Steinkjer og Bergsgrav. På sikt kan det være aktuelt å innføre pendlerparkering ved stasjonen for å se om det kan ha en effekt på belegget. Dette bør også gjøres ved Bergsgrav stasjon.

Sykkelparkeringen bør økes og det bør etableres sykkelparkering under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det bør gjennomføres en nummerplaterregistrering
- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Videre utvikling av innfartsparkeringen ved Bergsgrav stasjon bør sees i sammenheng med Verdalen
- Sykkelparkering bør økes, fortrinnsvis med tak

RØSTAD



D | **P** 0 12 (8%) 0-200 1705
8697 1879
6409

Røstad stasjon ligger i hovedsak omkranset av landbruksområder, med noe ny blokkbebyggelse og næringsbebyggelse vest for stasjonen. Stasjonen ligger i utkanten av Levanger tettsted og sokner til blant annet Nord universitet med 2500 studenter. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1700 personer og 1880 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 8700 personer og 6410 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Røstad stasjon til Trondheims-området hver time. Fra Røstad stasjon til Trondheim S tar det 1 time og 26 minutter med lokaltog. Fra Røstad til Steinkjer tar det 40 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende. Nord universitet og Statsbygg jobber med en campusutviklingsplan, der det legges sterk vekt på kollektivtransport for å knytte de ulike campusene sammen med byene i Trøndelag.

GANGE OG SYKKEL

Det er etablert gang- og sykkelveg i tettstedsområdene og på deler av adkomstvegen til stasjonen er det etablert fortau. I tillegg er det en turveg som går forbi stasjonen mot nordre del av Levanger. Stasjonen fungerer i stor grad som en tilkomststasjon til Nord Universitetet i Levanger med 2500 studenter. Alle av de som bor rundt Røstad kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og kun 5 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er dermed ganske dårlig dekning for gange rundt stasjonen. Det er 12 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak, rett ved plattform. Det var kun én parkert sykkel her på befaringstidspunktet.

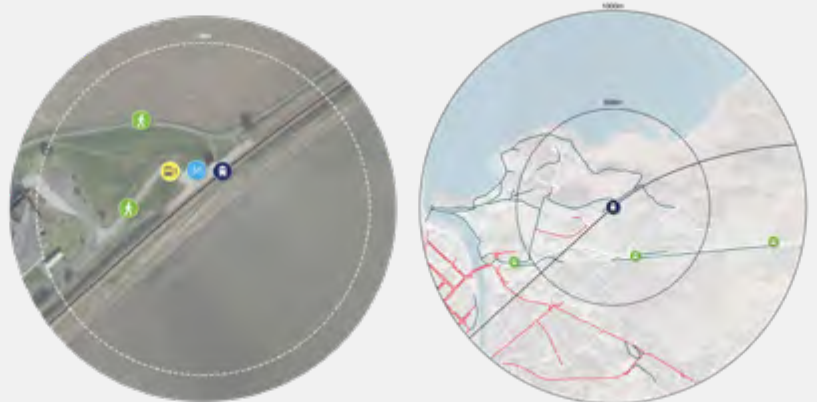
KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er ingen kollektivtilbud utenom tog ved stasjonen. Det koster 2591 kr i måneden å pendle med tog fra Røstad til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 5500 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 1350 kr i måneden. Tidsmessig tar tog og bil like lang tid i rush. Ved avvik håndteres dette med taxi fra stasjonen.

PRIVATBIL

Det er ingen etablerte parkeringsplasser her i Bane NORs regi med unntak av 2 HC plasser vest for plattform. Disse ligger på Statsbygg sin eiendom. Ellers er det mye avgiftsbelagt flateparkering vest for stasjonen, og kommunen planlegger for ytterligere parkering i nærheten av stasjonen. Det er noe kronglete å komme seg til stasjonen, da en må ta av fra fylkesveg 774 og inn på Høgskolevegen.

*Like ved stasjonen ligger Nord universitet med **2500 studenter***



Ved Levanger anbefales det delte elsykler og dette bør kobles opp mot Røstad stasjon på grunn av beliggenheten til Nord Universitet. Man bør også se på muligheten for å utvide bysykkeltilbudet til Røstad stasjon. Utover dette anbefales det ingen mobilitetstilbud.

Det er ingen parkering ved stasjonen i dag og det anbefales heller ikke å tilrettelegge for det.

Sykkelparkeringen bør utvides med tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Delte elsykler som anbefales på Levanger bør kobles opp mot Røstad.
- Bysykkelordningen i Levanger bør utvides til Røstad og Nord universitet
- Sykkelparkering bør utvides med tak

LEVANGER



C | **P** 30 (57%) 54 (59%) 801-1000 4739
10 887 4008
6568

Levanger stasjon er omkranset av bebyggelse på begge sider av stasjonen. Øst for stasjonen er det i hovedsak eneboligbebyggelse, mens det vest for stasjonen er sentrumsbebyggelse. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 4740 personer og 4010 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 10 890 personer og 6570 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Levanger stasjon til Trondheims-området hver time. I tillegg stopper fjerntoget mellom Trondheim S og Bodø tre ganger daglig ved Steinkjer stasjon. Reisetiden fra Levanger stasjon til Trondheim S er 1 time og 21 minutter med lokaltoget. Fra Levanger til Steinkjer tar det 40 minutter. Stasjonen har 801-1000 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er noe begrenset med gang- og sykkelvegnett i Levanger, særlig rundt stasjonen. Samtidig er det god tilgjengelig både for gående og syklende i gatestrukturen i Levanger fordi det er fortau i alle gater. Imidlertid er jernbanen en tydelig barriere mellom byen fra øst til vest. Alle som bor i Levanger kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 30 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Spesielt for syklende har stasjonen et stort influensområde. Det er 54 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er plassert under tak. I tillegg er det bysykkelordning foran stasjonen langs med plattform, med totalt 12 sykler. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 60 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er god flatedekning for buss i Levanger. Bussholdeplassen ligger rett ved stasjonen. Fra stasjonen er det et forholdsvis godt tilbud med buss til Gjemble som kjører timesfrekvens og halvtime i rush. Også buss til Momarka kjører timesfrekvens. Det eneste som trekker ned er at åpningstidene på rutene er korte. Levanger ligger i sone C6 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Det koster 2548 kr i måneden å pendle med tog fra Levanger til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 5400 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 1300 kr i måneden. Tidmessig tar tog og bil like lang tid i rush. Ved avvik stopper bussene i bussholdeplass rett ved stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 30 innfartsparkeringsplasser som ligger et stykke sørvest for stasjonen langs med sporet. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 57 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 95 %. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkerings med gyldig periodebillett. Kommunen har på tilstøtende areal parkering for dagsreisene mot betaling, og planlegger ytterligere utvidelse av parkeringskapasiteten. Det kan være noe kronglete å kjøre til stasjonen da den ligger midt i sentrum. Stasjonen nås lettest via Jernbanegata fra Jamtvegen.



Ved Levanger stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. Det er allerede i dag en bysykkelordning ved stasjonen. Denne kan videreutvikles. En stor andel av de som bor i Levanger kan sykle til stasjonen, så ulike mobilitetsstilbud kan være med å stimulere til mindre bruk av bil, særlig på de korte reisene. Det kan også på sikt vurderes et mobilitetspunkt ved stasjonen i sammenheng med sykkelstasjonen til kommunen. Det kan også vurderes en bildelingstjeneste.

Belegget på innfartsparkeringen er i normalsituasjon 95 % belagt og kapasiteten bør opprettholdes. Det anbefales å gjennomføre en nummerplaterregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen.

Det er et stort potensiale for økt sykkelandel til stasjonen, så låsbar sykkelparkeringsplasser kan være aktuelt på Levanger. Det anbefales også å utvide sykkelparkeringen med tak ved stasjonen tilpasset nye typer sykler.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det kan være aktuelt å tilby delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Dagens bysykkelordning bør videreutvikles i sammenheng med et mobilitetspunkt på sikt
- Det kan vurderes å avsette p-plasser til bildelingstjenester
- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Nummerplaterregistrering bør gjennomføres
- Det kan være aktuelt med låsbar sykkelparkeringsplasser på Levanger
- Sykkelparkeringen bør utvides med tak på stasjonen og tilpasses nye typer sykler

SKOGN



D | **P** 35 (31%) 9 (22%) 0-200 1649 589
2584 1656

Skogn stasjon har i hovedsak landbruksområder øst for stasjonen og bolig- og næringsbyggelse vest for stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1650 personer og 590 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 2590 personer og 1660 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Skogn stasjon til Trondheims-området hver time. Fra Skogn stasjon til Trondheim S er reisetiden 1 time og 14 minutter med lokaltog. Fra Skogn til Steinkjer tar det 43-48 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er et forholdsvis godt utbygd fortausnettverk i sentrum av Skogn rett ved stasjonen, men det er få gang- og sykkelveger på sidevegene til sentrum, med unntak av hovedveien gjennom området. Det går sykkelvei gjennom Skogn, men med lite tilrettelegging mellom boligområdene og stasjonen. Alle som bor i Skogn kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 76 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Selv om det er et stort omland der mange kan nå stasjonen med sykkel og gange, er det i liten grad tilrettelagt for dette. Det er 9 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er under tak. Sykkelparkeringen er plassert nord for stasjonen langs med plattform. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 22 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Skogn er et forholdsvis kompakt tettsted, og bussen betjener de viktigste omkringliggende områdene, inkludert industriområdet Norske Skog. Imidlertid ligger bussholdeplassen langt unna stasjonen, og det er kun et lite byttepunkt uten særlig informasjonselementer eller ventemøbler. Buss som kjører herfra har svært begrenset kapasitet. Skogn ligger i sone B3 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Det koster 2375 kr i måneden å pendle med tog fra Skogn til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 5200 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 1200 kr i måneden. Tidsmessig tar tog noe lenger tid en bil i rush. Ved avvik stopper bussene foran stasjonsbygningen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 35 innfartsparkeringsplasser som ligger langs med plattform nordvest for stasjonen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 31 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 100 %. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er også muligheter å parkere i Skogn tettsted både i gatene og på egne parkeringsplasser. Stasjonen kan lett nås via avkjøring fra fylkesveg 754 og inn på veg foran stasjonen.



Ved Skogn ligger Norske skog, som har en del sysselsatte og besøkende. Dette kan derfor gjøre det aktuelt å tilby en bildelingstjeneste ved stasjonen. Det foreslås ingen andre mobilitetsløsninger ved stasjonen.

Belegget på innfartsparkeringen er høyt, og dagens kapasitet bør opprettholdes. Det anbefales å gjennomføre en nummerplaterregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen. Det kan være aktuelt å tilby pendlerparkering siden parkeringsplassene ligger midt i tettstedet og har et lite omland. Dette må skje i tett dialog med kommunen for å ikke undergrave parkeringspolitikken i Skogn tettsted.

Skogn er et kompakt tettsted og potensiale for økt sykkelbruk kan stimulere til mindre bilbruk. Sykkelparkeringen bør derfor økes noe og det bør etableres mer sykkelparkering under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det kan vurderes å avsette p-plasser til bildelingstjenester
- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Nummerplaterregistrering bør gjennomføres
- Pendlerparkering kan innføres i samråd med kommunen
- Sykkelparkering bør utvides med tak

RONGLAN



E | **P** 4 (50%) 0 0-200 133 20
553 50

Ronglan stasjon ligger omkranset av landbruksområder og gårder. Det er svært spredt bebyggelse og lite aktivitet ved stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 130 personer og 20 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 550 personer og 50 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Ronglan stasjon til Trondheims-området hver time, med reisetid fra Ronglan til Trondheim S på 1 time og 7 minutter. Fra Ronglan til Steinkjer tar det 54 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Ronglan betjener ingen sentrumsbebyggelse, kun et stort og spredt omland med svært få mennesker i gangavstand fra stasjonen. Det er ingen etablerte gang- og sykkelveger i området. Alle som bor rundt Ronglan kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 21 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er ingen sykkelparkeringsplasser ved stasjonen.

21 % av befolkningen rundt Ronglan kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel



■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Busstilbudet har en flatedekning som dekker et område i vest med noe bebyggelse, men ikke østover. Bussholdeplassen ligger forholdsvis tett på stasjonen og det går en ringbuss derfra med svært begrenset frekvens. Ronglan ligger i sone B3 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Det koster 2261 kr i måneden å pendle med tog fra Ronglan til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 5000 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 1100 kr i måneden. Tidsmessig tar tog noe lenger tid en bil i rush. Ved avvik stopper bussene i bussholdeplass rett ved stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 4 innfartsparkeringsplasser som ligger langs med plattform øst for stasjonen. Det var ingen parkerte biler på stasjonsområdet på befaringstidspunktet. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan lett nås via avkjøring fra E6 og inn på Eknesvegen.



Ved Ronglan stasjon anbefales det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Dagens innfartsparkering bør opprettholdes.

Det kan vurderes å etablere noe sykkelparkering under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Det kan vurderes sykkelparkering under tak

ÅSEN



E | **P** 37 (24%) 8 (0%) 0-200 672
1049 555
591

Åsen stasjon ligger omkranset av boligbebyggelse av ulik størrelse på begge sider av stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 670 personer og 550 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 1050 personer og 590 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Åsen stasjon til Trondheims-området hver time. Fra Åsen stasjon til Trondheim S er reisetiden 58 minutter med lokaltog. Fra Åsen til Steinkjer tar det 1 time. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er kun etablert gang- og sykkelveg på hovedveiene gjennom Åsen. Det er ingen fortau på småveiene i området. Det er også krevende at boligområdet ligger på andre side av jernbanen, og man må krysse på et upraktisk sted. Det er laget en sti ned rett fra bruene som indikerer at løsningene er for dårlig. Alle som bor rundt Åsen kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 76 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Stasjonen har dermed et tydelig influensområde med stort potensiale for å få flere til å gå og sykle til stasjonen.

Det er 8 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er delvis under tak. Det var ingen sykler parkert på stasjonen på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er ingen kollektivtilbud utenom tog ved stasjonen. Det koster 2047 kr i måneden å pendle med tog fra Åsen til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 4600 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 1000 kr i måneden. Tidmessig tar tog noe lenger tid en bil i rush. Ved avvik går bussene fra Stasjonsvegen rett ved stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 37 innfartsparkeringsplasser som ligger langs med plattform vest for stasjonen. Belegget på bilparkeringsplassen var i august 2020 på 24 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 100 %. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er også muligheter å parkere i Åsen tettsted på egne flateparkeringsplasser.

*Stidannelse fra overgangsbros og ned til stasjonsområdet indikerer at det er for **dårlige nettverkløsninger** for gående*

STEINKJER RONGLAN **ÅSEN** SKATVAL STØREN



Ved Åsen stasjon anbefales det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Belegget på innfartsparkeringsplassen er høyt og dagens kapasitet bør opprettholdes, da det er et stort omland. Det er usikkert om det er en del fremmedparkeringsplasser. Det anbefales derfor å gjennomføre en nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen.

Sykkelparkeringsplassen bør økes noe og det bør etableres flere sykkelparkeringsplasser under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Nummerplaterregistrering bør gjennomføres
- Sykkelparkering bør utvides med tak

SKATVAL



E | **P** 26 (73%) 18 (78%) 0-200 988 / 2294 206 / 324

Skatval stasjon ligger i hovedsak omkranset av landbruksområder og noe eneboligbebyggelse nord for stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 990 personer og 210 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 2290 personer og 320 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Skatval stasjon til Trondheims-området hver time. Reisetiden fra Skatval stasjon til Trondheim S er 39-43 minutter med lokaltog. Fra Skatval til Steinkjer tar det 1 time og 17 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er kun etablert gang- og sykkelveg langs Skatvalvegen med noe fortau på noen sideveger. Tilretteleggingen for gående og syklende er forholdsvis bra rundt stasjonen, men dårligere lenger ut. Alle som bor rundt Skatval kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 86 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Stasjonen har dermed et tydelig influensområde med stort potensiale for å få flere til å gå og sykle til stasjonen.

Det er 18 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger på begge sider av stasjonen. Sykkelparkeringen på bysiden var på befaringstidspunktet helt full, mens sykkelparkeringen på motsatt side var ganske tom. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 78 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er ingen kollektivtilbud utenom tog ved stasjonen. Det koster 1540 kr i måneden å pendle med tog fra Skatval til Trondheim S. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 4000 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 700 kr i måneden. Tidsmessig tar tog noe lenger tid en bil i rush. Ved avvik går bussene fra Myramarka rett ved stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 26 innfartsparkeringsplasser som ligger på begge sider av sporene. 22 plasser nord for stasjonen langs plattform rett ved Coop Extra og 5 plasser sør for stasjonen ved undergangen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 73 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 95 %. Parkeringsplassene nord for stasjonen ligger på Bane NOR sin eiendom, mens parkeringsplassene i sør ligger på Stjørdal kommune sin eiendom. Det er også mulig å parkere på flere parkeringsplasser i tettstedet. Stasjonen kan lett nå via avkjøring fra Skatvalvegen.



Ved Skatval stasjon anbefales det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Belegget på innfartsparkeringen er høy og dagens kapasitet bør opprettholdes, da det er et stort omland.

Sykkelparkering på begge sider av sporene bør økes noe og det bør etableres sykkelparkering under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Sykkelparkering bør utvides med tak

STJØRDAL - MARIENBORG

Trykk på ønsket stasjon eller bla nedover.



STJØRDAL



C | **P** 81 (38%) 91 (69%) 401-600 4170
13 316 5299
9182

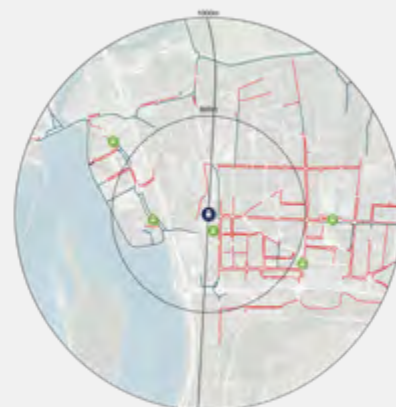
Stjørdal stasjon har i hovedsak sentrumsbebyggelse øst for stasjonen, mens det vest for stasjonen i hovedsak er næringsbebyggelse og noe flateparkering. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 4170 personer og 5300 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 13 320 personer og 9180 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Stjørdal stasjon til Trondheims-området hver time. I tillegg stopper fjerntoget mellom Trondheim S og Bodø tre ganger daglig ved Stjørdal stasjon. Reisetiden fra Stjørdal til Trondheim S med lokaltog er 30 minutter. Fra Stjørdal til Steinkjer tar det 1 time og 23 minutter. Stasjonen har 601-800 reisende. Det er et ønske om å etablere en planskilt tverrforbindelse ved stasjonen slik at knutepunktet kan utvikles og fortettes i henhold til overordnede mål. I løpet av høsten 2020 skal Bane NOR levere en sporplan for stasjonsområdet, som er et viktig premiss for videre utvikling av stasjonsområdet. Dette må ses i sammenheng med Stjørdal kommune sin reguleringsplan for Stjørdal stasjonsområde som ble varslet i juni 2020. Planen legger opp til nye forbindelser på tvers av jernbanesporene for å knytte områdene bedre sammen. Dagens innfartsparkering har blitt brukt i et mulighetsstudie for framtidig utvikling. Derfor kan kommunens parkeringsareal på motsatt side av jernbanen være aktuelt for framtidig parkering når en tverrforbindelse er etablert. I et oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet er det et uttalt mål at det fra 2024 skal gå to tog i timen fra Stjørdal stasjon, noe som vil bedre togtilbudet til Trondheim (Jernbanedirektoratet 2021)

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau i gatene i kvartalsstrukturen i Stjørdal sentrum og stasjonen ligger godt plassert i bystrukturen. Det er imidlertid noe begrenset med fortau og gang- og sykkelveger i boligområdene rundt sentrum. Noen sykkelveier føres inn mot stasjonen og kjennetegnes av god kvalitet. Det er uheldig at man må krysse en tverrgående vei. En stor andel av befolkningen i Stjørdal som kan nå stasjonen innen 10 og 15 minutters gange og sykkel. Det er 91 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er uten tak. Det er en stor sykkelparkering bak stasjonsbygningen og ved siden av parken. Deler av sykkelparkeringsplassene skal byttes ut med nye stativer med tak, så det vil bli 14 færre plasser når dette er på plass. I tillegg er det et sykkelhotell med 80 plasser nord for stasjonsbygningen, hvor det koster 50 kr i måneden å parkere. Bruken av sykkelhotellet varierer etter sesong, men gjennomsnittlig belegg er 59 %, noe som tilsvarer 47 parkerte sykler. I august 2020 var det 49 aktive avtaler i sykkelhotellet. Belegget på utendørs sykkelparkering var på befaringstidspunktet på 69 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Områdene lengst ut i tettstedet i Stjørdal som ikke dekkes godt av sykkel har god flatedekning av buss. Det samme gjelder områdene østover langs Stjørdalselva. Det er bussholdeplass rett ved stasjonen i sagtannløsning.



Det er ca. fem linjer som kjører fra/til Stjørdal stasjon. Buss 70 som kjører mot Trondheim, kjører på 20-minutters frekvens i rushtiden. Bussen har lengst åpningstid og tilbudet er for øvrig svært godt. De andre rutene kjører på faste timesruter med halvtimesruter i rushtiden. Stjørdal ligger i sone B3 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Reiser man med bybuss i Stjørdal kan en imidlertid kjøpe en Miljøbillett for 555 kr. Det kan imidlertid antas at noen velger å reise til Hommelvik stasjon som ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk, og prisen er 835 kr i måneden for både buss og tog. Dette er en del billigere enn å betale periodebillett og eventuelle tillegg for sone A fra Stjørdal stasjon. Det er heller ingen bomstasjoner på fylkesveg 950 til Hommelvik stasjon fra Stjørdal. Det koster 1420 kr i måneden å pendle med tog fra Stjørdal til Trondheim S. For bil på samme strekning er midlertid prisen over 3800 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 560 kr i måneden. Tidsmessig tar tog like lang tid som bil i rush. Ved avvik stopper bussene i bussholdeplass rett ved stasjonen.

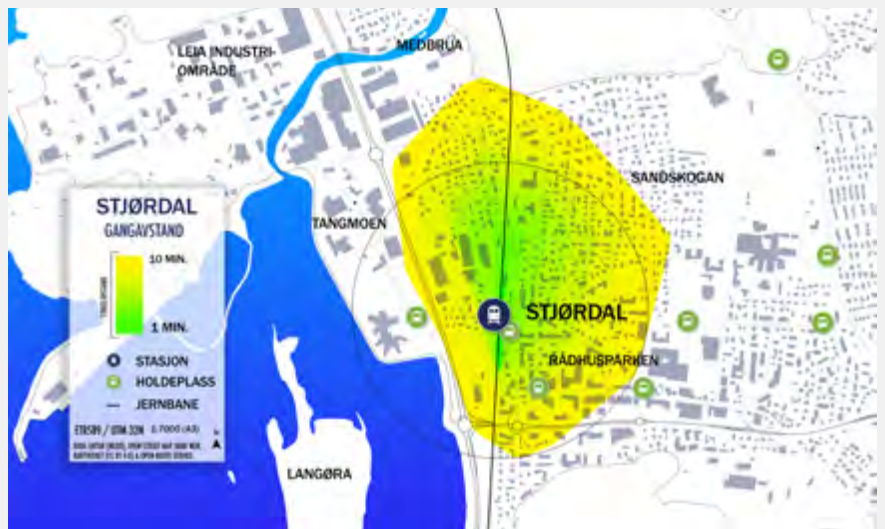
PRIVATBIL

Det er totalt 81 innfartsparkeringsplasser som ligger sør for stasjonsbygningen langs med plattform. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 38 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 100 %. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkerings med gyldig periodebillett. Det er også dagparkerings til 40 kr. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er mulig å parkere gratis på parkeringsplass på motsatt side av sporene, samt at det flere steder i sentrum er gratis gateparkerings i inntil tre timer. Stasjonen kan lett nås via avkjøring fra E6 og inn til Mellomriksvegen og videre inn på Innherredsvegen.

Ved Stjørdal stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. En stor andel av de som bor i Stjørdal som kan sykle til stasjonen, så ulike mobilitetsstilbud kan være med å stimulere til mindre bruk av bil, særlig på de korte reisene. Det kan også på sikt vurderes et mobilitetspunkt ved stasjonen, samt en bildelingstjeneste.

Belegget på innfartsparkeringen er høy og bør på kort sikt opprettholdes. Som et virkemiddel kan det vurderes å innføre bypris i samråd med kommunen for å se om det har noe effekt på belegget. Det er fortsatt gratis parkering i sentrum, men det er kun lov til å parkere i maks 3 timer på de oppmerkede plassene. Det anbefales også å gjennomføre en nummerplaterregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjon. På lengre sikt kan det vurderes å nedjustere innfartsparkeringen til fordel for byutvikling da det er et mål om å utvikle stasjonsområdet til et viktig knutepunkt.

Det er allerede etablert sykkelhotell ved stasjon som har et tilfredsstillende belegg. Det bør vurderes å tilrettelegge for fasiliteter for nye typer sykler i



sykkelhotellet. På kort sikt er det ikke behov for å gjøre tiltak med sykkelparkeringen, men på lengre sikt bør sykkelparkeringen utvides noe da det er populært å sykle til stasjonen. Sykkelparkeringen må også ses i sammenheng med framtidig utvikling av stasjonsområdet og tilhørende arealer.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det kan være aktuelt å tilby delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Det kan på sikt vurderes å etablere et mobilitetspunkt på stasjonen
- Det kan vurderes å avsette p-plasser til bildelingstjenester
- Bypris bør innføres i samråd med kommunen
- Det bør gjennomføres nummerplaterregistrering
- På sikt kan det være aktuelt å nedjustere parkeringskapasiteten til fordel for byutvikling
- I sykkelhotellet må det tilrettelegges for nye typer sykler, og på sikt kan det være aktuelt å utvide utendørs sykkelparkerings på strategiske steder

VÆRNES ✈️

D | P 0 🚲 0 🚆 601-800 👥 90 📁 1581
10 255 9058

Værnes stasjon, Trondheim lufthavn ligger like ved Værnes lufthavn og er omkranset av denne typen bebyggelse. Stasjonen er tilknyttet terminalen til Værnes lufthavn, og fungerer som en tilbringerstasjon til flyplassen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 90 personer og 1580 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 10250 personer og 9060 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Værnes stasjon til Trondheims-området hver time. I tillegg stopper fjerntoget mellom Trondheim S og Bodø tre ganger i døgnet ved Værnes stasjon. Fra Værnes stasjon til Trondheim S tar det 32 minutter med lokaltog. Fra Værnes til Steinkjer tar det 1 time og 30 minutter. Stasjonen har 801-1000 reisende.

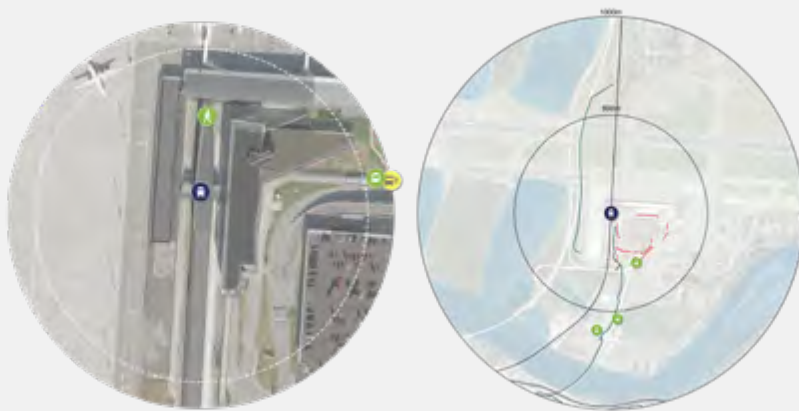
■ GANGE OG SYKKEL

Det er få personer som bor tett på stasjonen og som bruker denne aktivt til pendling, men det er likevel mange gode krysningspunkter for å komme seg til stasjonen med gange og sykkel. Det er godt tilrettelagt for ferdsel til flyplassen for reisende uten møtende trafikk. 71 % av de som bor rundt Værnes kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel. Det er riktignok ingen som bor innenfor 10 minutters gangavstand fra stasjonen.



■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Fra Trondheim lufthavn går det både lokalbusser og flybusser i ulike retninger. Det ligger ingen bussholdeplass rett ved stasjonen, så nærmeste bussholdeplass ligger ved adkomst til flyplassen. Her går det buss til Selbu, Fannrem, Orkanger og Meråker, i tillegg til Trondheim. Det er i hovedsak kun flybussen som har god frekvens, mens det i de andre retningene kun er avganger fire ganger daglig. Unntaket er buss i til Fannrem/Orkanger som har halvtimes til timesfrekvens morgen og ettermiddag. Man må imidlertid antas at tilbringertransporten i hovedsak er langt opp til reisende fra flyplassen og ikke reisende med toget fra Værnes. Værnes ligger i sone B3 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 3700 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 560 kr i måneden. Tidsmessig tar tog og bil like lang tid i rush. Ved avvik går bussene for påstigning fra nedre forplass, bussplattform A2 til A3. Avstigning foregår på øvre forplass, bussplattform B2 til B3.



■ PRIVATBIL

Det er ingen parkeringsplasser på Værnes i Bane NORs regi. Det er gode muligheter for parkering ved flyplassen mot betaling. Det er lett å komme til stasjonen via avkjøring fra E6 og inn på flyplassområdet.

Det anbefales ingen nye tiltak for mobilitetsløsninger, bilparkering og sykkel.

HELL



D | **P** 61 (15%) 12 (8%) 0-200 977 4350 806 6117

Hell stasjon ligger i hovedsak omkranset av landbruksområder, samt eneboligbebyggelse sør for stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 980 personer og 800 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 4350 personer og 6120 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Hell stasjon til Trondheims-området hver time. Reisetiden fra Hell stasjon til Trondheim S er 29 minutter med lokaltog. Fra Hell til Steinkjer tar det 1 time og 33 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er mange tverrgående hovedveier som ikke er egnet for gående og det er kun etablert fortau på veien ned til stasjonen. Ingen av de tilstøtende veiene rundt er tilrettelagt for gående eller syklende, med unntak av hovedveien gjennom Hell tettsted. Myrplassen som er det viktigste influensområdet til Hell stasjon dekkes ikke av et kollektivtilbud, og her er høydeforskjellen så store at det gjør sykkel og gange lite attraktivt. Det er 12 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er under tak. Alle sykkelparkeringsplassene ligger rett ved den nye stasjonen ved plattform. Det var kun en parkert sykkel på befaringstidspunktet.



■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Selve stasjonen betjenes ikke av en bussholdeplass, og nærmeste holdeplass ligger ca. 600 meter fra stasjonen. Buss 70 går forbi området med god frekvens, men dette er omtrent det eneste tilbudet i området. Hell ligger i sone B3 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Det koster 1361 kr i måneden å pendle med tog fra Hell til Trondheim S, pluss 835 kr for billett i sone A. For bil på samme strekning er imidlertid prisen over 3700 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 560 kr i måneden. Tidsmessig tar tog og bil like lang tid i rush. Ved avvik går bussene fra Gamle Hell stasjon.



■ PRIVATBIL

Det er totalt 61 innfartsparkeringsplasser som ligger sør for stasjonen, hvor den ene ligger øst for den gamle stasjonsbygningen og den andre ligger helt tett på plattform. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 15 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 100 %. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkering med gyldig periodebillett. Det er også dagparkering til 40 kr. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan forholdsvis lett nås via avkjøring fra E6 og inn på fylkesveg 950. Derfra videre inn på Øyvegen.

Ved Hell stasjon er det en del boliger omlandet rundt stasjonen, men på grunn av høydeforskjell blir det en del stigning for en del reisende. Dette kan gjøre det aktuelt å vurdere en elsykkelløsning ved stasjonen som må ses i sammenheng med tilbudet i Stjørdal.

Belegget på innfartsparkeringen er høy og dagens kapasitet bør opprettholdes, da det er et stort omland.

Sykkelparkeringen ved stasjonen er forholdsvis ny, men det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkering tilpasset nye type sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- En elsykkelløsning kan tilrettelegges for på stasjonen
- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Parkeringskapasiteten for sykkel bør videreutvikles for å tilpasse nye typer sykler

HOMMELVIK



C | **P** 40 (75%) 19 (47%) 201-400 1744
5499 506
2216

Hommelvik stasjon har i hovedsak tettstedsbebyggelse sør for stasjonen og ligger forholdsvis sentralt i Hommelvik. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1750 personer og 510 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 5500 personer og 2220 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Hommelvik stasjon til Trondheims S og videre Melhus hver time. Fra Hommelvik stasjon til Trondheim S tar det 24 minutter med lokaltog. Fra Hommelvik til Steinkjer tar det 1 time og 38 minutter. Stasjonen har 201-400 reisende. Det planlegges for dobbeltspor forbi stasjonen, og det skal utvikles omtrent 300 boliger på stasjonsområdet. Det er varslet reguleringsplan høsten 2020.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau og gang- og sykkelveg langs hovedveiene i Hommelvik, men det er noe begrenset i tilliggende boligområder. Det er imidlertid en sammenhengende sykkelveg som knytter viken sammen. Alle som bor i Hommelvik kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 26 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Stasjonen har et stort influensområde, særlig for syklende. Det er 19 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor 9 plasser er under tak. Sykkelparkeringen ligger langs med plattform og på siden av Cafe Rampa. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 8 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Hele området i Malvika og områdene rundt dekkes av bussholdeplass, med unntak av områdene sørover. Det er bussholdeplass rett ved stasjonen, hvor 70-bussen til Trondheim går parallelt med jernbanen. Bussen har halvtimesfrekvens og er det eneste tilbudet for øvrig. Hommelvik ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. For bil på strekningen Hommelvik - Trondheim er imidlertid prisen over 2900 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 400 kr i måneden. Tidmessig er tog noe raskere enn bil i rush. Ved avvik stopper bussene i bussholdeplass rett ved stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 40 innfartsparkeringsplasser som ligger langs med plattform øst for stasjonen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 75 %. I normal-situasjon er belegget vanligvis på 100 %. I 2019 var belegget på 95 %*. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er flere parkeringsplasser i Hommelvik sentrum hvor det er både gratis parkering og betaling. Stasjonen kan forholdsvis lett nås via avkjøring på E6 og inn på fv. 950



Ved Hommelvik stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. En stor andel av de som bor Hommelvik kan sykle til stasjonen, så ulike mobilitetsløsninger kan være med å stimulere til mindre bruk av bil, særlig på de korte reisene. Dette må ses i sammenheng med byutviklingen som skal skje rundt stasjonen. Det bør også vurderes å sette av noen plasser til bildelingstjeneste.

Belegget på innfartsparkeringen er i normalsituasjon 95 % belagt og kapasiteten på kort sikt bør opprettholdes. Det anbefales å gjennomføre en undersøkelse over bruken av innfartsparkering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen og sikre at den benyttes etter hensikten. Det kan være flere som reiser fra Stjørdal og Hell siden Hommelvik ligger i sone A, hvor togbilletten er integrert i ATBs øvrige tilbud. På sikt kan det være aktuelt å innføre pendlerparkering ved stasjonen for å se om det kan ha en effekt på belegget. Dette må skje i tett samråd med kommunen.

Det er allerede etablert et sykkelhotell ved stasjonen, men har ikke blitt åpnet ved november 2020. Sykkelparkering med tak bør utvides noe og tilrettelegges med tak. Det anbefales å tilrettelegge for sykkel-parkering tilpasset nye typer sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det kan være aktuelt å tilby delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Det kan vurderes å asette p-plasser til bildelingstjenester
- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes, og undersøkelse av bruk bør gjennomføres
- På grunn av soneproblematikken kan det være aktuelt å innføre pendlerparkering i samråd med kommunen
- Utendørs sykkelparkering bør utvides og tilpasses nye typer sykler, fortrinnsvis med tak

VIKHAMMER



C | **P** 20 (25%) 12 (8%) 0-200 2818 / 7355 529 / 877

Vikhammer stasjon har i hovedsak tettstedsbebyggelse sør for stasjonen og ligger forholdsvis sentralt i Vikhammer. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 2820 personer og 530 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 7350 personer og 880 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Vikhammer stasjon til Trondheims S og videre mot Melhus hver time. Fra Vikhammer stasjon til Trondheim S tar det 16 minutter med lokaltogget. Fra Vikhammer til Steinkjer tar det 1 time og 46 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende. Det skal foregå en rekke utbedringstiltak på stasjonen i forbindelse med innføringen av nye tog, som vil medføre midlertidig omdisponering av innfartsparkeringen. I forbindelse med dobbeltsporprosjektet mellom Leangen og Hommelvik vurderes trase utenom Vikhammer.

■ GANGE OG SYKKEL

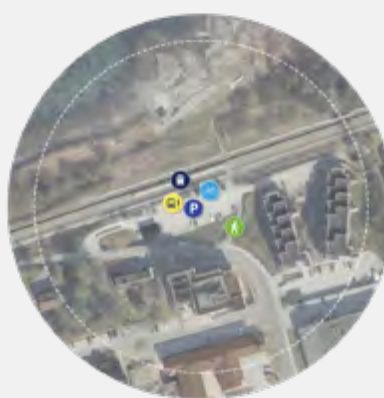
Det er etablert fortau og gang- og sykkelveg langs hovedveiene i Vikhammer, men det er noe begrenset i tiliggende boligområder. Det er ingen tydelige sykkelveier som knytter seg mot stasjonen. Alle som bor i Vikhammer kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 19 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Stasjonen har et stort influensområde, særlig for syklende. Det er 12 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er uten tak. Sykkelparkering ligger langs med plattform. Det var kun en parkert sykkel på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Hele tettstedet er dekket av kollektivtrafikk. Ingen viktige omland som ikke dekkes av buss. Det er buss-holdeplass et lite stykke fra stasjonen, hvor 70-bussen går med halvtimesfrekvens. I tillegg betjenes området av en gjennomgående busstjeneste mot sluppen med 20-minutters frekvens i rush. Denne kjører på timesfrekvens i rush. Dette gir et godt busstilbud i området. Vikhammer ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. For bil på strekningen Vikhammer - Trondheim er imidlertid prisen 2100 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 250 kr i måneden. Tidmessig er tog noe raskere enn bil. Ved avvik stopper bussene i bussholdeplass rett ved stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 20 innfartsparkeringsplasser som ligger langs med plattform sør for stasjonen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 25 %. I normal-situasjon er belegget vanligvis på 100 %. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkering med gyldig periodebillett. Det er også dagparkering til 40 kr. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er flere parkeringsplasser i Vikhammer sentrum hvor det både er gratis parkering eller betaling. Stasjonen kan nås forholdsvis lett via avkjøring fra E6 og inn på fylkesveg 6706 og videre på Stasjonsvegen.



Ved Vikhammer stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler selv om det ikke er et stort markedsgrunnlag ved stasjonen. En stor andel av de som bor Vikhammer kan sykle til stasjonen, så en elsykkelordning kan være med å stimulere til mindre bruk av bil, særlig på de korte reisene. Det er også en del høydeforskjell i Vikhammer som gjør det aktuelt å bruke en elsykkel til stasjonen. Det bør også vurderes å sette av noen plasser til bildelingstjeneste.

Belegget på innfartsparkeringen er i normalsituasjon 100 % belagt og kapasiteten bør opprettholdes.

Sykkelparkeringen bør utvides noe og oppgraderes med tak. Det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkering tilpasset nye typer sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det kan være aktuelt å tilby delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Særlig bør man satse på gode løsninger for elsykkel på grunn av store høydeforskjeller i området
- Det kan vurderes å ansette p-plasser til bildelingstjenester
- Dagens parkeringskapasitet med pendlerparkering bør opprettholdes
- Utendørs sykkelparkering bør utvides og tilpasses nye typer sykler, fortrinnsvis med tak

RANHEIM

Ranheim stasjon ligger omkranset i sørlig og vestlig retning av boligbebyggelse av ulik karakter, samt kirkegård og næringsbebyggelse nord og vest for stasjonen. Stasjonen er per november 2020 ikke operativ med passasjerutveksling. Fra våren 2021 skal det fases inn nytt togmateriell av bimodale FLIRT Type 76, som betyr at de kan kjøre både på diesel og strøm. De nye togene erstatter dagens togsett (type 92) og er betydelig lengre enn de gamle togene. Dette medfører at plattformer må oppgraderes. På Ranheim stasjon skal det bygges ny plattform til spor 1 og til spor 2. Adkomst til plattform 2 tilpasses eksisterende gangvei under jernbanebro vest for stasjonen. Tiltakene på Ranheim gjør at stasjonen igjen kan åpnes for reisende. I forbindelse med kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane mellom Leangen og Hommelvik som ble vedtatt desember 2019 av Trondheim kommune, skal Ranheim stasjon flyttes til Kruskajordet mellom dagens jernbanespor og Ranheim fabrikker.

*Stasjonen er per 2020 ikke i ordnær drift, men vil **gjenåpnes** for passasjertrafikk i løpet av **2021***



■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert gang- og sykkelveg langs hovedveien gjennom tettstedet og på tilhørende hovedveier ut av området. Det er imidlertid dårlig tilrettelagt for gående og syklende i boligområdene. Det er ingen overgang eller undergang mellom sporene ved stasjonen, så for å komme seg til motsatt side, må man bruke gangbrua nordvest for stasjonen. Denne er et stykke unna. Det tilbys ingen sykkelparkering ved Ranheim stasjon per i dag.

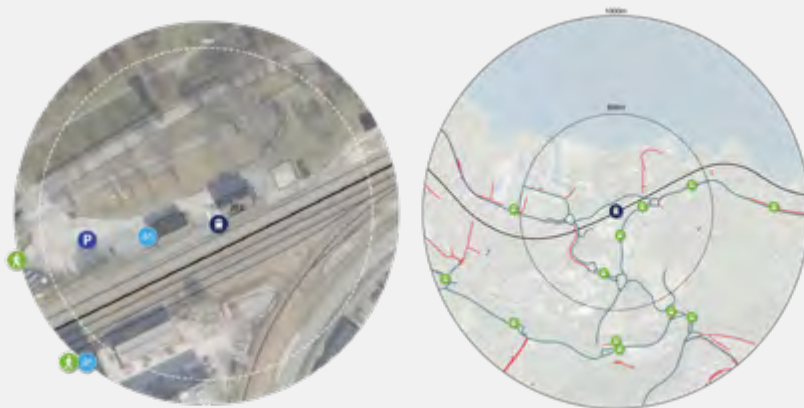
■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er en forholdsvis god flatedekning i området for buss. Det er ingen bussholdeplass rett ved stasjonen, men på motsatt side av plattform er det en stasjon med et forholdsvis godt rutetilbud og god frekvens på busser til ulike steder i Trondheim.

Ranheim ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr.

■ PRIVATBIL

Det tilbys ingen parkering her i dag, da stasjonen ikke har persontogtilbud, men i forbindelse med oppgradering av stasjonen skal dagens parkeringsplass opprustes. Stasjonen kan nås forholdsvis lett via avkjøring fra E6 og inn på Peder Myhrens veg, videre på Ranheimvegen og inn Stasjonsvegen.



Det er allerede etablert bysykkelløsning i nærheten av Ranheim stasjon. I tillegg er det delte elsparkesykler i området. Det anbefales derfor å videreutvikle tilbudet med delte elsykler ved stasjonen. Ved stasjonen kan det også være aktuelt å tilrettelegge for en bildelingstjeneste da det er en del arbeidsplasser i området.

Det bør ikke etableres ytterligere parkeringskapasitet ut over de plassene som etableres i forbindelse med gjenåpningen av stasjonen. Reiser til og fra denne stasjonen bør i større grad basere seg på gange, sykkel og nye mobilitetsløsninger.

Det bør etableres nok sykkelparkering under tak for å stimulere til mindre bilbruk fra de områdene tett på stasjonen. Det bør også tilrettelegges for sykkelparkering tilpasset nye type sykler.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Bysykkeltilbudet i Trondheim bør utvides til nye Ranheim stasjon
- Det anbefales å videreutvikle tilbudet for delte elsykler ved stasjonen
- Det kan vurderes å avsette p-plasser til bildelingstjenester
- Det bør ikke tilrettelegges for ytterligere parkeringskapasitet i fremtiden
- God sykkelparkering må etableres for å tiltrekke de som bor i nærheten av stasjonen. Sykkelparkering må være under tak og være tilpasset nye typer sykler.

ROTVOLL



D | **P** 0 8 (13%) 0-200 2057 5544
46 993 22 608

Rotvoll stasjon ligger i hovedsak i landbruksområder, med flateparkering i nord hvor Equinor forskningsssenter holder til. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 2060 personer og 5540 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 46 990 personer og 22 610 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Rotvoll stasjon til Trondheims S og videre Melhus hver time. Fra Rotvoll stasjon til Trondheim S tar det 10 minutter med lokaltog. Fra Rotvoll til Steinkjer tar det 1 time og 54 minutter. Stasjonen har 0-200 antall reisende. Kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane mellom Leangen og Hommelvik legger opp til trase utenom Rotvoll stasjon.

■ GANGE OG SYKKEL

Rotvoll stasjoner betjener ikke mange boligområder, og dermed en svært liten andel av Trondheims befolkning. Riktignok er det noe arbeidsplasser rundt stasjonen. Veien forbi stasjonen har imidlertid gang- og sykkelveg, men ingen andre veier i området har det. 39 % av de som bor rundt Rotvoll kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og kun 1 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Stasjonen er ikke spesielt tilgjengelig for gående og syklende. Det er 8 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er uten tak. Sykkelparkeringen ligger langs med plattform. Det var kun én sykkel parkert på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Alle områdene vest i Trondheim dekkes godt av et bussstilbud. Det er bussholdeplass ca. 5-10 minutters gange fra stasjonen, hvor buss 20 til Grillstad er det eneste tilbudet i området med normalfrekvens på halvtime og 20-minuttersruiter i rush. Rotvoll ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. Ved avvik går bussene fra Arkitekt Ebbels veg rett ved stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er ingen etablerte parkeringsplasser på Rotvoll stasjon i Bane NORs regi. Det er en stor flateparkering nord for stasjonen tilknyttet Equinors forskningsssenter, samt andre parkeringsplasser for andre næringsdrivende rundt stasjonen. Det er forholdsvis lett å komme seg til stasjonen fra avkjøring i fylkesveg 6668 og inn på Arkitekt Abbells veg.



Det er allerede etablert et bysykkeltilbud i nærheten av Rotvoll stasjon. I tillegg er det delte elsparkesykler i området. Det anbefales derfor å videreutvikle tilbudet med delte elsykler ved stasjonen.

Det anbefales ingen tiltak for bilparkering.

Sykkelparkeringen bør utvides noe og oppgraderes med tak. Det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkering tilpasset nye type sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Videreutvikle tilbudet med bysykkel og delte elsparkesykler for å knytte dette opp mot stasjonen
- I tillegg kan man se på ulike løsninger for tilrettelegging av delte elsykler
- Utendørs sykkelparkering bør utvides og tilpasses nye typer sykler, fortrinnsvis med tak

LEANGEN



D | **P** 20 (15%) 12 (75%) 0-200 5157
55 764 9813
36 653

Leangen stasjon ligger omkranset av næringsområder av ulik karakter. Nye Leangen stasjon ble åpnet august 2019. Bane NOR har bygget ny mellomplattform, trappehus med heis ned fra Leangbrua samt sykkelparkering. Ved den gamle stasjonsbygningen er eksisterende parkering beholdt, og det etablert ny gang og sykkelveg til den nye stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 5160 personer og 9810 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 55 760 personer og 36 650 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Leangen stasjon til Trondheims S og videre Melhus hver time. Fra Leangen stasjon til Trondheim S tar det 7 minutter med lokaltoget. Fra Leangen til Steinkjer tar det 1 time og 55 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Stasjonen scorer høyt på tilgjengelighet for gående og syklende, og det er tydelige gangnettverk i området. Det er svært god tilkomst ned fra bro til stasjon. I tillegg er det flere planer for sykkelveger i dette området, samt over jernbanene, noe som vil gjøre området enda mer tilgjengelig. 36 % av de som bor i Trondheim kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 1 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 12 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor halvparten av plassene er under tak. Sykkelparkeringsplassene er plassert på brua ved nedkomst til plattform. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 75 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Alle områdene vest i Trondheim dekkes godt av busstilbudet rundt stasjonen. Bussholdeplassen ligger riktignok et stykke unna den nye stasjonen på brua, men den er av god kvalitet. Stasjonen betjenes av buslinjer med lange åpningstider og 20-minuttersruter i rush på et par ruter, samt en rute som kjører med 10 og 15 minutters frekvens. Leangen ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. Ved avvik går bussene fra Strindheim bussholdeplass, omtrent 600 meter fra stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 20 innfartsparkeringsplasser ved den gamle stasjonsbygningen 300 meter fra ny stasjon. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 15 %. Siden innfartsparkeringen ligger såpass langt unna stasjonen etter at den ble flyttet har belegget i normalsituasjon gått ned en del og det er sjelden mye biler her. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er mye flatparkering i området i tilknytning til næringsbebyggelsen. Det er forholdsvis enkelt å komme seg til stasjonen via enten riksveg 706 eller fylkesveg 6664 og inn på Falkenborgvegen.



Det er allerede etablert bysykkelløsning i nærheten av Leangen stasjon. I tillegg er det delte elsparkesykler i området. Det anbefales derfor å videreutvikle tilbudet med delte elsykler ved stasjonen. Ved stasjonen kan det også være aktuelt å tilrettelegge for en bildelingstjeneste da det er en del arbeidsplasser i området.

Belegget på innfartsparkeringen er i normalsituasjon lavt på grunn av beliggenheten og det anbefales ikke å utvide parkeringen.

Kapasiteten på sykkelparkeringen er mye i bruk og ofte helt full. Det anbefales derfor å finne løsninger for å utvide og optimalisere sykkelparkeringen ved inngangen til stasjonen. Det anbefales også å tilrettelegge for sykkelparkering tilpasset nye type sykler.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Videreutvikle tilbudet med bysykkel og delte elsparkesykler for å knytte dette opp mot stasjonen
- Det kan vurderes å asette p-plasser til bildelingstjenester
- Det anbefales ingen utvidelse av parkeringskapasiteten på sikt
- Finne løsninger for optimalisering av sykkelparkering ved hovedinngangen til stasjonen
- Sykkelparkering bør dimensjoneres bedre og tilpasses nye typer sykler

LILLEBY



C | **P** 0 21 (52%) 0-200 12 112
51 325 8017
60 238

Lilleby stasjon har sentrumsbebyggelse og en stor kirkegård sør for stasjonen. Nord for stasjonen er det i hovedsak næringsområder, som på sikt skal transformeres. Innenfor 1 kilometer i luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 12 100 personer og 8020 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 51 330 personer og 60 240 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Lilleby stasjon til Trondheims S og videre Melhus hver time. Fra Lilleby stasjon til Trondheim S tar det 5 minutter med lokaltog. Fra Lilleby til Steinkjer tar det 2 timer. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er veldig god gangtilgjengelighet, særlig i nærheten av stasjonen, og stasjonen har et stort influensområde for gående. Det er gang- og sykkelveg langs jernbanen, men ingen sykkelveier ved til stasjonen. Det er også en del sykling i blandet trafikk. 45 % av de som bor i Trondheim kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og kun 6 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen.

Det er forholdsvis god sykkeltilgjengelighet til stasjonen fra omkringliggende områder. Det er 21 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger langs med plattform rett ved kulvert og ved av- og påstigning sør for stasjonen. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 52 %. Sør for Lilleby stasjon er det etablert bysykkeldordning med 24 plasser.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Alle områdene vest i Trondheim dekkes godt av busstilbudet her. Bussholdeplassen som betjener stasjonen ligger omtrent 100 meter unna plattform. Det kjøres med 20 minutters frekvens i normalfrekvens og 15 minuttersfrekvens i rush. Lilleby ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. Ved avvik går bussene fra stasjonens sørside i Thomas Westers gate.

■ PRIVATBIL

Det er ingen parkeringsplasser på Lilleby stasjon i Bane NORs regi. Stasjonen ligger tett på sentrumsstruktur, så det kan være litt kronglete å komme seg dit, men enkleste veg er avkjøring fra fylkesveg 6692 inn på Thomas Von Westerens Gate.



Det er allerede etablert bysykkellosering i nærheten av Lilleby stasjon. I tillegg er det delte elsparkesykler i området. Det anbefales derfor å videreutvikle tilbudet med delte elsykler ved stasjonen.

Det anbefales ingen tiltak for bilparkering.

Sykkelparkeringen bør utvides noe og oppgraderes med tak. Det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkering tilpasset nye typer sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Videreutvikle tilbudet med bysykkel og delte elsparkesykler for å knytte dette bedre opp mot stasjonen
- Utendørs sykkelparkering bør utvides og tilpasses nye typer sykler, fortrinnsvis med tak

LADEMOEN



C | **P** 0 10 (0%) 0-200 13 524
59 034 16 355
66 872

Lademoen stasjon har sentrumsbebyggelse med en del nye blokker sør for stasjonen. Nord for stasjonen er det i hovedsak næringsområder og havn, som på sikt skal transformeres. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 13 520 personer og 16 350 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 59 030 personer og 66 870 sysselsatte. Det går lokaltog (lokal 26) fra Lademoen stasjon til Trondheims S og videre Melhus hver time. Fra Lademoen stasjon til Trondheim S er reisetiden med lokaltoget 3 minutter, og fra Lademoen til Steinkjer er reisetiden 2 timer og 3 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

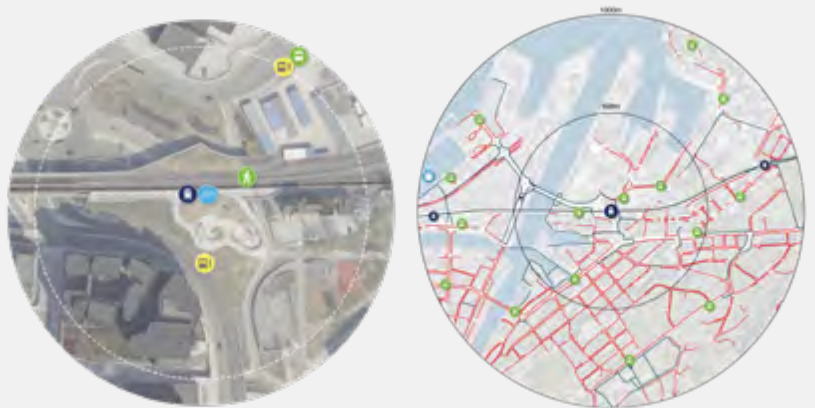
Det er god tilgjengelighet av bygater og gangveier nært stasjonen. Det er svært mange som når stasjonen i gangavstand som gir stasjonen et stort influensområde, inkludert store deler av Trondheim sentrum. Det er også et godt utbygd sykkelvegnett i området og forbi stasjonen. 42 % av de som bor i Trondheim kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 5 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er forholdsvis god sykkeltilgjengelighet til stasjonen fra omkringliggende områder. Det er 10 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er under tak. Sykkelparkeringsplassene ligger ved plattform. Det var ingen parkerte sykler på befaringsstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Alle områdene vest i Trondheim dekkes godt av busstilbudet her. Det er ingen bussholdeplass tett på stasjonen, men det er flere bussholdeplasser tett på. En av bussholdeplassene ligger i Dyre Halsens gate som nylig er oppgradert til høy standard, men ikke tilrettelagt for krysningspunkter til stasjonen. På bussholdeplassen i Losgata er forholdene litt bedre mot stasjonen. Fra begge bussholdeplassene går det busser med høy frekvens. Lademoen ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. Ved avvik stopper alternativ transport (normalt taxi/minibuss pga. fremkommelighet) ved bussholdeplass i Losgata.

■ PRIVATBIL

Det er ingen parkeringsplasser ved stasjonen i Bane NORs regi, med unntak av en HC-plass ved innkjøringen til stasjonen. Stasjonen er ikke lett å nå via bil på grunn av den sentrale plasseringen i Trondheim. Enkleste veg er avkjøring fra fylkesveg 6668 og inn på Strandvegen og under undergang.



Det er allerede etablert bysykkelløsning i nærheten av Lademoen stasjon. I tillegg er det delte elsparkesykler i området. Det anbefales derfor å videreutvikle dette tilbudet på stasjonsområdet.

Det anbefales ingen tiltak for bilparkering.

Det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkeringsplasser tilpasset nye typer sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Videreutvikle tilbudet med bysykkel og delte elsparkesykler for å knytte dette bedre opp mot stasjonen
- Utendørs sykkelparkeringsplasser bør utvides og tilpasses nye typer sykler, fortrinnsvis med tak

TRONDHEIM S



A | **P** 0  **144 (24%)**  **1201-1400**  **7701** **59 292**  **24 366** **58 025**

Trondheim stasjon ligger i hovedsak omkranset av sentrumsbebyggelse og noe havnevirksomhet, samt transformasjonsområder. Stasjonen ligger vest for Nidelven, nord for Midtbyen. Innenfor 1 kilometer i luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 7700 personer og 24 370 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 56 290 personer og 58 030 sysselsatte. Det går lokaltog til både Steinkjer og Støren fra Trondheim stasjon, med timesfrekvens på toget til Steinkjer med 2 timer og 5 minutters reisetid. Det er også timesfrekvens på toget til Melhus med reisetid på 22-28 minutter. Tog til Lundamo og Støren har avgang hver time eller sjeldnere. Toget til Røros går fra stasjonen tre-fire ganger daglig. I tillegg stopper fjerntoget fra Oslo fem ganger daglig og fjerntoget til Bodø med tre daglige avganger. Stasjonen har 1201-1400 reisende med Trønderbanen, men det er flere reisende som benytter fjerntoget. Det ble i 2013 inngått avtale mellom Trondheim bussterminal, Trondheim kommune og Bane NOR om utvikling av Trondheim stasjonscenter ved Trondheim S. Det skal legges til rette for ny terminal for jernbane og buss, samt næring- og boligbebyggelse. Parkeringsplassene over dagens terminal blir erstattet og med de som skal ligge i Gryta parkeringskjeller med omtrent 200 plasser. Nytt terminalbygg skal plasseres over sporene og skal bygges på motsatt side av trappehuset.



■ GANGE OG SYKKEL

Det godt tilrettelagt for både gange og sykkel ved stasjonen. Det er god tilgjengelighet for gående og det er tett på sentrum av Trondheim. Det er ikke bygget sykkelveg ved stasjonen, men det er et nettverk rundt i gatestrukturen i sentrum. Det er utarbeidet flere planer i tilliggende området for å bedre fremkommeligheten for gange og sykkel. 39 % av de som bor i Trondheim kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 2 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det bor imidlertid ikke så mange så tett på stasjonen, som kan forklare hvorfor det er så lav andel av Trondheims befolkning som kan gå til stasjonen.

Det er 144 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er under tak. Alle plassene er på en lokalisering, foran Trappehuset/Stasjonsbygningen. Belegget på sykkel-parkeringen var i august 2020 på 24 %. På andre siden av ved Brattørkaia er det også en del sykkelparkerer under tak og i gaten, samt ved hurtigbåtterminalen. Det var et høyere belegg på sykkelparkeringen her enn på stasjons siden. Det er etablert en bysykkelløsning rett ved trappa som krysser jernbanen med 35 plasser. Det er også en bysykkelløsning på motsatt side ved Brattørkaia.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Ved stasjonen går det mange busser som betjener et stort omland som har en god frekvens på tilbudet. Bussene går både regionalt og lokalt, og har stor flate-dekning. Bussholdeplassen ligger rett ved stasjonen. Trondheim S ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. Ved avvik ble det inntil nylig kjørt alternativ transport fra Trondheim bussterminal, plattform 12. Bussterminalen er ikke lengere operativ, og nytt opplegg for avvikshåndtering skal utvikles.

PRIVATBIL

Det er ingen parkering i Bane NOR sin regi, men det er mulig å parkere i parkeringshuset Gryta øst for stasjonen som er avgiftsbelagt eller gateparkering foran stasjonsbygningen mot betaling. Siden Trondheim S ligger såpass sentrumsnært kan det være noe kronglete å komme seg dit. Det er i hovedsak enklest å komme seg til stasjonen enten via riksveg 706 eller på fylkesveg 6690.

*Nytt terminalbygg og næringsbygg på Trondheim S skal bidra til et bedre **kollektivknutepunkt***



Ved Trondheim S stasjon er det allerede i dag et bysykkeltilbud og delte elsparkesykler. Det anbefales derfor å videreutvikle tilbudet med delte elsykler ved stasjonen, samt bildeling. I sammenheng med eiendomsutviklingen ved Trondheim S bør det også vurderes et mobilitetspunkt som samler flere mobilitetsløstiltbud i et tydelig område strategisk plassert på stasjonen. Trondheim S er det største knutepunktet i regionen med overgang mellom tog, buss, taxi, ferje og bil. Derfor er det viktig at stasjonen fremstår som helhetlig for de reisende.

Det tilbys kun kommersiell parkering ved stasjonen og det foreslås ingen endringer vedrørende dette.

Det anbefales å etablere et sykkelhotell ved stasjonen som har tilpassende fasiliteter for nye type sykler og fasiliteter for service, vask og oppbevaring. Vanlig sykkelparkering under tak bør også utvides flere steder rundt stasjonen. Etablering av sykkelparkeringsplasser må ses i sammenheng med reguleringsplan for Trondheim stasjonssenter, hvor det i bestemmelsene er spesifisert tydelige krav til antall og lokalisering. Det bør jobbes strategisk med hensiktsmessig plassering av sykkelparkering for å unngå feilparkerte sykler og sikre rett tilbud på rett sted.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Videreutvikle tilbudet med bysykkel og delte elsparkesykler for å knytte dette opp mot stasjonen på en god og helhetlig måte
- P-plasser bør avsettes til bildelingstjenester
- Etablere et helhetlig og tydelig mobilitetspunkt på nye Trondheim Stasjonssenter
- Videre utvikling av mobilitetstjenester på stasjonen må være tilpasset knutepunktets rolle i Trondheimsregionen
- Det bør etableres et sykkelhotell ved stasjonen tilpasset nye typer sykler, og komplementeres med fasiliteter for service, vask og oppbevaring
- Utendørs sykkelparkering under tak må etableres flere steder på stasjonen
- Videre utvikling av sykkelparkering må sees i sammenheng med reguleringsbestemmelsene for nye Trondheim Stasjonssenter.

SKANSEN



C | **P** 0 6 (50%) 0-200 7928 49 853 12 973 51 835

Skansen stasjon ligger i et område med en del parktrekk, samt sentrumsbebyggelse sør for stasjonen. Nord for stasjonen er det en stor småbåthavn. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 7930 personer og 12 940 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 49 850 personer og 51 830 sysselsatte. Det går lokaltog fra Skansen til både Trondheim S, Melhus og Støren. Reisetiden til Trondheim S er 1 minutt med lokaltog som kjører på timesfrekvens. Toget til Melhus har også timesfrekvens og tar 58 minutter. Seks ganger daglig går det tog til Støren som tar 54 minutter. I tillegg stopper toget til Røros tre-fire ganger daglig. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Stasjonen ligger litt bortgjemt, men det er gode gangmuligheter til stasjonen. Det er også rikelig med infrastruktur for gående og syklende i området rundt. 45 % av de som bor i Trondheim kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 4 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 6 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger tett på plattform. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 50 %. Det er etablert bysykkelordning med 22 plasser sørvest for stasjonen ved Liabakken.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Overordnet er det god flatedekning på tilbringertransporten til stasjonen som dekker de viktigste influensområdene. Det er riktignok et lite stykke til bussholdeplassen, men det er tydelig oppmerket for gående, og selve holdeplassen er av god art. I tillegg til forskjellige busser som kjører her med god frekvens, blir området betjent av trikk som kjører med halvtimesfrekvens. Skansen ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. Ved avvik går det busser fra stasjonen. Bussene har avstigning fra bussholdeplass i Kongens gate og påstigning fra Sandgata.

■ PRIVATBIL

Det er ingen parkering i Bane NOR sin regi ved stasjonen. Siden Skansen stasjon ligger såpass sentrumsnært kan det være noe kronglete å komme seg dit. Det er enklest å kjøre fylkesveg 6690 og videre inn i Strandgata som er enveiskjørt.



Det er allerede etablert et bysykkeltilbud i nærheten av Skansen stasjon, samt at det er delte elsparkesykler i området. Det anbefales derfor å videreutvikle tilbudet med delte elsykler ved stasjonen.

Det anbefales ingen tiltak for bilparkering.

Sykkelparkeringen bør utvides noe og oppgraderes med tak. Det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkering tilpasset nye type sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Videreutvikle tilbudet med bysykkel og delte elsparkesykler for å knytte dette opp mot stasjonen
- Utendørs sykkelparkering bør utvides og tilpasses nye typer sykler, fortrinnsvis med tak

MARIENBORG



D | **P** 0 21 (29%) 201-400 7120 68 632 10 108 58 509

Marienburg stasjon ligger langs Nidelva i øst og med verksted og annen jernbanebebyggelse i vest. Rett øst for stasjonen ligger St. Olavs hospital og Gløshaugen campus for NTNU. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 7120 personer og 10 110 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 68 630 personer og 58 510 sysselsatte. Det går lokaltog fra Marienburg til både Trondheim S, Melhus og Støren. Reisetiden til Trondheim S er 6 minutter med lokaltog som kjører med timesfrekvens. Toget til Melhus har også timesfrekvens og tar 16-22 minutter. Seks ganger daglig går det tog til Støren og tar 48 minutter. I tillegg stopper toget til Røros tre-fire ganger daglig. Stasjonen har 201-400 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er svært få som bor rett ved stasjonen, men man kan nå flere lengere ut. Dette er stasjonen som betjener St. Olavs sykehus. Det er få tilkomstveier til stasjonen, men over Ceciliebrua til sykehuset er det en god og tilgjengelig vei. Østover mot St. Olavs hospital og Gløshaugen er det veldig flatt og gode forhold for å sykle, men til boligområdene i vest er det store høydeforskjeller opp mot Byåsen. Det er noe sykkelnettverk i områdene rundt, men ingen sykkelinfrastruktur ved selve stasjonen. 52 % av de som bor i Trondheim kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 2 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er ganske god flatedekning for sykkel rundt stasjonen. Det er 21 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Sykkelparkeringen ligger vest for stasjonen langs med jernbanen. Det var en del parkerte sykler rett ved oppgang til plattform på befaringstidspunktet. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 29 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er en overordnet god flatedekning for buss i dette området. I motsetning til de fleste stasjonene i Trondheim ligger byttepunktet tett på stasjonen og herfra er det et godt busstilbud med høy frekvens. Marienburg ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. Ved avvik kjøres det alternativ transport fra Cecilienborgvegen.

■ PRIVATBIL

Det er 2 HC plasser ved stasjonen. Ut over dette er det ingen innfartsparkeringsplasser ved stasjonen i Bane NORs regi. Nord for stasjonen er det en stor flateparkerings som er reservert for besøkende/ansatte på St. Olavs hospital. Stasjonen er forholdsvis lett å nå via riksveg 709 og videre inn på Oslovegen og Cecilienborgvegen.



Det er allerede etablert et bysykkeltilbud i nærheten av Marienburg stasjon. I tillegg er det delte elsparkesykler i området. Det anbefales derfor å videreutvikle tilbudet med delte elsykler ved stasjonen. Stasjonsområdet ligger strategisk opp mot St. Olav og Gløshaugen, og tiltak på stasjonen bør se på denne koblingen.

Det anbefales ingen tiltak for bilparkering.

Sykkelparkeringen ved stasjon er lite i bruk, men det er en del villparkering av sykkel ved oppgang til plattform. Det bør ses på en helhetlig løsning for sykkelparkerings ved denne oppgangen for å ha et mer helhetlig grep på sykkelparkeringen. Det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkerings tilpasset nye typer sykler.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Videreutvikle tilbudet med bysykkel og delte elsparkesykler for å knytte dette opp mot stasjonen
- Tiltak for å knytte St. Olavs hospital og Gløshaugen bør undersøkes
- Løse problematikken med villparkering av sykler foran hovedinngangen på stasjonen
- Utendørs sykkelparkerings bør utvides og tilpasses nye typer sykler, fortrinnsvis med tak

LERKENDAL



C | **P** 0 9 (0%) 0-200 9458 87 647 8523 64 043

Lerkendal stasjon ligger tett opptil NTNU nord for stasjonen og Lerkendal stadion, samt eneboligbebyggelse sør og vest for stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 9460 personer og 1390 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 60 350 personer og 20 500 sysselsatte. Det går lokaltog fra Lerkendal til både Trondheim S og Steinkjer, og fungerer som innsatstog i rushtid nordover med fire avganger morgen og kveld. Toget til Trondheim S tar 10 minutter langs Stavne-Leangenbanen og tilsvingen opp mot Marienborg. Videre mot Steinkjer er reisetiden på 2 timer og 23 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende. Det er igangsatt et planarbeid tilknyttet NTNU like nord for stasjonen.

■ GANGE OG SYKKEL

Stasjonen scorer lavt på gangtilgjengelighet og det er mye veier rundt som skaper barrierer. Likevel er det et godt nettverk av gang- og sykkelveger så sentralt i Trondheim. Ved Lerkendal stasjon er det et knutepunkt av forskjellige sykkelveier som møtes. Det er også mange gode krysningspunkter og sykkelveier, samt svært god tilgjengelighet for syklende i alle retninger. 61 % av de som bor rundt Skansen kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 3 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 9 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger rett ved trappa opp til plattform. Det var ingen parkerte sykler på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er en overordnet god flatedekning for buss i dette området. Det er et godt byttepunkt til buss av god kvalitet, men virker ikke som det er tiltenkt stasjonen, da det er svært få tog som går her. Bussholdeplassen ligger et lite stykke unna selve påstigningsplattformen. Det er tre sentrale busslinjer som går i området og alle bussene betjener området med 20 minutters frekvens i rush. Lerkendal ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. Ved avvik håndteres dette med buss i Strindvegen.

■ PRIVATBIL

Det er ingen parkering i Bane NOR sin regi ved stasjonen. Stasjonen ligger tett på NTNU og kan enkelt nås fra fylkesveg 6664, inn Strindvegen og videre inn på Høgskoleringen.



Det er allerede etablert bysykkeløsning i nærheten av Lerkendal stasjon. I tillegg er det delte elsparkesykler i området. Det anbefales derfor å videreutvikle tilbudet med delte elsykler ved stasjonen.

Det anbefales ingen tiltak for bilparkering.

Sykkelparkeringen bør utvides noe og oppgraderes med tak. Det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkeringsplasser tilpasset nye typer sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen. Det er viktig å sikre koblingen til Gløshaugen, selv om dagens togtilbud er begrenset.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Videreutvikle tilbudet med bysykkel og delte elsparkesykler for å knytte dette opp mot stasjonen
- I tillegg kan man se på ulike løsninger for tilrettelegging av delte elsykler
- Utendørs sykkelparkeringsplasser bør utvides og tilpasses nye typer sykler, fortrinnsvis med tak

SELSBAKK - STØREN

Trykk på ønsket stasjon eller bla nedover.



SELSBAKK



D | **P** 5 (0%) 0 0-200 6585 60 352 1392 20 501

Selsbakk stasjon ligger i utkanten av sentrumsbebyggelsen i Trondheim i bybåndet mot Heimdal, omkranset av eneboligbebyggelse. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 6580 personer og 1390 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 60 350 personer og 20 500 sysselsatte. Det går lokaltog fra Selsbakk til både Trondheim S og Støren. Toget stopper kun seks ganger daglig ved Selsbakk stasjon i hver retning. Toget til Trondheim S tar 11 minutter og toget til Støren tar 44-50 minutter. I tillegg stopper toget til Røros tre-fire ganger daglig. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er et fragmentert fortausnettverk rundt stasjonen, og under brua er det trangt. Samtidig ligger stasjonen i et forholdsvis tett boligområde, og har et stort influensområde med personer som kan gå og sykle til stasjonen. Det er ingen infrastruktur ved stasjonen, men det går hovedsykkelvei og gang- og sykkelveg på vei nedenfor. 44 % av de som bor i Trondheim kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 2 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er ingen sykkelparkeringsplasser ved stasjonen.



■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Stasjonen betjenes ikke av annen kollektivtransport. Nærmeste bussholdeplass er 450 meter unna langs Oslovegen. Her kjører flere linjer, der buss 20 er den mest kapasitetssterke med normalfrekvens på en halvtime og 20-minuttersruter i rush. Bussene dekker både regionalt og lokalt, som gir god flatedekning. Selsbakk ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. Ved avvik kjøres det taxi fra stasjonen i retning Trondheim og taxi med overgang i Heimdal retning Lundamo.



■ PRIVATBIL

Det er totalt 5 innfartsparkeringsplasser ved stasjon. Det var ingen biler her på befaringstidspunktet, og det rapporteres at disse plassene benyttes svært sjeldent. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er forholdsvis vanskelig å nå stasjonen med bil da en må kjøre inn i ulike tette boligområder. Stasjonen kan nås via avkjøring fra E6 og inn på riksveg 706/fylkesveg 6682. Videre ta av til Førsøkslia og på Gammel-lina.

Ved Selsbakk stasjon anbefales det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av dårlig tilgjengelighet og noe manglete markedsgrunnlag.

Det foreslås ingen tiltak for bilparkeringen.

Det anbefales å etablere et sykkelstativ med tak siden det ikke er noe sykkelparkering her i dag.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Utendørs sykkelparkering bør etableres og tilpasses nye typer sykler, fortrinnsvis med tak

HEIMDAL



B | **P** 137 (9%) 20 (50%) 201-400 7526 36 964 3436 21 245

Heimdal stasjon har næringsbebyggelse på begge sider av stasjonen, med eneboligbebyggelse lenger ut på begge sider. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 7530 personer og 3440 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 36 960 personer og 21 240 sysselsatte. Det går lokaltog fra Heimdal til både Trondheim S og Støren. Toget til Trondheim S har timesfrekvens og tar 14 minutter. Seks ganger daglig går det tog til Støren fra Heimdal og tar 38 minutter. Toget til Røros går fra stasjonen tre-fire ganger daglig. I tillegg stopper fjerntoget mellom Oslo-Trondheim ved Heimdal stasjon fire ganger daglig. Stasjonen har 401-600 reisende.

GANGE OG SYKKEL

Rundt stasjonen er det variert tilgjengelighet for gange, med et vanskelig gangsystem flere steder. E6 blir fort en barriere mot Tiller øst, boligområdene i vest og Heggstadmoen. Det går imidlertid sykkelveg forbi stasjonen, noe som gjør at tilgjengelighetsscoren i Heimdal er veldig god for sykkel. Det er 20 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er under tak. Det er sykkelparkering under tak på plassen foran stasjonen. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 50 %. I tillegg er det et nyetablert sykkelhotell med 80 plasser i det nye stasjonsbygget rett ved undergangen, hvor det koster 50 kr i måneden å parkere. I august 2020 var det 8 aktive avtaler i sykkelhotellet, og det er generelt god utendørs kapasitet for syklende.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Busstilbudet ved Heimdal stasjon er i hovedsak godt med kapasitetssterke ruter som kjører ofte. Bussholdeplassen ligger rett ved stasjonen og betjenes av en rekke busslinjer, inkluderer et par ruter med kvartersruter i rush og 20-minuttersfrekvens ellers. Heimdal ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. For bil på strekningen Heimdal - Trondheim er imidlertid prisen over 1400 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 200 kr i måneden. Tidsmessig er tog raskere enn bil på strekningen. Ved avvik går bussene fra bussholdeplass ved stasjonen.

PRIVATBIL

Det er totalt 137 innfartsparkeringsplasser på begge sider av stasjonen. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 9 %. I normalsituasjon er belegget vanligvis på 75 %. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkering med gyldig periodebillett. Det er også dagparkering til 40 kr. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan nås lett via fylkesveg 6682. Det er mye flatparkering rundt stasjonen i forbindelse med næringsbebyggelsen og gateparkering. Noe er også avgiftsbelagt.



Ved Heimdal stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. Det kan også på sikt vurderes et mobilitetspunkt ved stasjonen, samt en bildelingstjeneste.

Belegget på innfartsparkeringen er forholdsvis høyt og bør på kort sikt opprettholdes. Det anbefales å gjennomføre en nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen. På kort sikt bør også innfartsparkeringen merkes opp for optimalisere antall parkeringsplasser. Dagens pendlerparkering kan kun brukes av togreisende. På lengre sikt kan det vurderes å nedjustere innfartsparkeringen til fordel for byutvikling da det er et mål om å utvikle stasjonsområdet til et viktig knutepunkt.

Det er allerede etablert sykkelhotell ved stasjonen. Det bør tilrettelegges for fasiliteter for nye typer sykler i sykkelhotellet. Det kan vurderes å etablere noen sykkelparkeringsplasser under tak øst for stasjonen da det ikke er noe tilbud for syklende her i dag.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Elsykler og elsparkesykler kan være aktuelt ved stasjonen
- P-plasser bør avsettes til bildelingstjenester
- Etablere et helhetlig og tydelig mobilitetspunkt
- Nummerplateregistrering bør gjennomføres
- På kort sikt kan man merke opp p-plassene for optimalisering og bedre utnyttelse.
- På sikt kan det være aktuelt å nedjustere parkeringskapasiteten til fordel for byutvikling
- I sykkelhotellet bør det tilrettelegges for nye typer sykler
- Det kan vurderes å etablere parkeringsplasser for sykkel under tak øst for stasjonen tilpasset nye typer sykler

MELHUS SKYSSTASJON



D | **P** 126 (44%) 18 (17%) 201-400 2003 7516 2134 2714

Melhus stasjon ligger tett opptil store næringsområder og flateparkering øst for stasjonen. Vest for stasjonen ligger noe eneboligbebyggelse. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 2000 personer og 2130 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 7520 personer og 2710 sysselsatte. Det går lokaltog fra Melhus til både Trondheim S og Støren. Toget til Trondheim S har timesfrekvens og tar 28 minutter. Seks ganger daglig går det tog til Støren fra Heimdal og tar 35 minutter. I tillegg stopper toget til Røros tre-fire ganger daglig. Stasjonen har 201-400 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Det er ikke et tydelig gangnettverk for å komme til stasjonen og det er mange veier uten gang- og sykkelveg. Området er generelt veldig bilbasert og lite tilgjengelig for gående og syklende. Alle som bor rundt Melhus kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 27 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er derfor et stort potensial for å øke gang- og sykkelandelen til stasjonen. Det er 18 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor 10 plasser er under tak. Sykkelparkeringsplassene ligger langs plattform. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 31 %. I tillegg er det noen sykkelparkeringsplasser ved kollektivterminalen.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Alle områdene med befolkningskonsentrasjoner i nær-området dekkes av buss. Eneste unntaket er området nord-vest for Melhus. Det er bussholdeplass tett på stasjonen og fra Melhus skysstasjon går det en rekke busser. Det er imidlertid noe begrenset frekvens på rutene, med unntak av en buss som går til Trondheim med 20 minutters frekvens i rush. Melhus ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. For bil på strekningen Melhus - Trondheim er imidlertid prisen ca. 1800 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 400 kr i måneden. Tidsmessig er tog raskere enn bil på strekningen i rush. Ved avvik stopper bussene på bussholdeplass i nærheten av stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 126 innfartsparkeringsplasser nord for stasjonen langs med plattform. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 44 %. I normal-situasjon er belegget vanligvis på 100 %. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkering med gyldig periodebillett via kommunens betalingsapp. Det er også dagparkering til 40 kr. Innfartsparkeringen ligger på Melhus kommune sin eiendom og det er de som også regulerer betalingen. Stasjonen kan nås lett via avkjøring fra E6 og inn fylkesveg 6612 og videre på Jernbanevegen. Det er mye flateparkering rundt stasjonen i forbindelse med butikker og næringsaktivitet, samt noe gateparkering.

STEINKJER HEIMDAL MELHUS KVÅL STØREN



Ved Melhus stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler. En stor andel av de som bor ved Heimdal kan sykle til stasjonen, så et elsykkeltilbud kan være med å stimulere til mindre bruk av bil, særlig på de korte reisene. Det kan også vurderes en bildelingstjeneste ved stasjonen.

Belegget på innfartsparkeringen er forholdsvis høyt og bør opprettholdes. Det anbefales å gjennomføre en nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjonen. Selv om Melhus sentrum har en viss tetthet, betjener stasjonen et større omland.

Sykkelparkeringen ved stasjonen bør økes og det bør etableres flere sykkelparkeringsplasser under tak. Det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkering tilpasset nye typer sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen. I et lengre perspektiv kan det være aktuelt å etablere et sykkelhotell, men dette må vurderes nærmere i samråd med kommunen og framtidige planer for sykkel.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Elsykler og elsparkesykler kan være aktuelt ved stasjonen
- P-plasser bør avsettes til bildelingstjenester
- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Nummerplateregistrering bør gjennomføres
- Det bør etableres flere sykkelparkeringsplasser under tak. Disse bør også være tilpasset nye typer sykler
- I samråd med kommunen og framtidige planer for sykkel kan det på sikt etableres sykkelhotell

KVÅL



E | **P** 30 (33%)  5 (20%)  0-200  483
1183  439
679

Kvål stasjon ligger i et landbruksområde, med eneboligbebyggelse og en næringseiendom vest for stasjonen. Det er en planovergang sør for stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 430 personer og 440 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 1180 personer og 680 sysselsatte. Det går lokaltog fra Kvål til både Trondheim S og Støren. Toget til Trondheim S har timesfrekvens morgen og ettermiddag, i tillegg til noen ruter midt på dagen, og tar 32 minutter. Seks ganger daglig går det tog til Støren fra Heimdal som tar 24 minutter. I tillegg stopper toget til Røros tre-fire ganger daglig. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Stasjonen scorer svært dårlig på tilgjengelighet på grunn av plasseringen innerst i en vei, og på grunn av den store omveien man må ta for å komme til stasjonen fra områdene i nordøst. Det er heller ingen fortau eller gang- eller sykkelveg til stasjonen. Det er imidlertid en sykkelveg langs E6. Alle som bor rundt Kvål kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 78 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er derfor et stort potensial for å øke gange- og sykkelandelen til stasjonen. Det er 5 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger bak leskuret tett på plattform. Det var kun en parkert sykkel her på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussen som går i området går parallelt med jernbanen og nærmeste bussholdeplass ligger på E6 et godt stykke fra stasjonen. Tilbudet herfra er også svært begrenset. Kvål ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. For bil på strekningen Kvål - Trondheim er imidlertid prisen ca. 2000 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 500 kr i måneden. Tidsmessig er tog raskere enn bil på strekningen i rush. Ved avvik stopper bussene på bussholdeplass ved E6. Det er noe gangavstand fra stasjon til stopp for alternativ transport.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 30 innfartsparkeringsplasser som ligger vest for stasjonen tett på plattform. Belegget på bilparkeringsplassen var i august 2020 på 33 %. I normalsituasjon er belegget forholdsvis lavt. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan nås via avkjøring fra E6 og inn på Stasjonsvegen.



Ved Kvål stasjon anbefales det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Det foreslås å asfaltere og merke parkeringsplassene for sikre en optimalisert løsning.

Sykkelparkeringen bør økes noe og det bør etableres flere sykkelparkeringsplasser under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Parkeringsplassene bør merkes opp for optimalisert kapasitet
- Sykkelparkering bør utvides, fortrinnsvis med tak

LER



E | **P** 63 (17%) 24 (8%) 0-200 509
1641 275
293

Ler stasjon ligger i et landbruksområde, med næringseiendom vest for stasjonen og elven Gaula øst for stasjonen. I forbindelse med utvidelsen av krysningssporet på Ler ble det etablert lengere plattform og flere innfartsparkeringsplasser og sykkelplasser. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 510 personer og 270 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 1640 personer og 290 sysselsatte. Det går lokaltog fra Ler til både Trondheim S og Støren. Toget til Trondheim S har timesfrekvens morgen og ettermiddag, i tillegg til noen ruter midt på dagen, og tar 37 minutter. Seks ganger daglig går det tog til Støren fra Ler og tar 19 minutter. I tillegg stopper toget til Røros tre-fire ganger daglig. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Inn til stasjonen er det ikke etablert noe fortau eller gang- og sykkelveg. Det er heller ingen fortau eller lignende på tilstøtende veger, med unntak av gang- og sykkelveg langs E6 og et kort stykke på fylkesveg 6594. Det er imidlertid flere muligheter for å sykle i området. Alle som bor rundt Ler kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 67 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er derfor et stort potensial for å øke gange- og sykkelandelen til stasjonen. Det er 24 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er under tak. Sykkelparkeringsplassene ligger langs med plattform. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 8 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussene som betjener stasjonen kjører parallelt med jernbanen og det er ingen buss som betjener Kaldvellidalen. Bussholdeplassen ligger på E6, forholdsvis tett på stasjonen, men tilbudet herfra er svært begrenset. Ler ligger i sone A, hvor det er prissamarbeid på kollektivtrafikk. Uavhengig om en velger tog eller buss koster en 30-dagers billett 835 kr. For bil på strekningen Ler - Trondheim er imidlertid prisen ca. 2200 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 550 kr i måneden. Tidsmessig er tog raskere enn bil på strekningen i rush. Ved avvik går bussene fra bussholdeplasser langs E6 på grunn av redusert fremkommelighet ved Ler stasjon.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 63 innfartsparkeringsplasser som ligger øst for stasjonen tett på plattform. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 17 %. Innfartsparkeringen er nylig utvidet, så i en normalsituasjon er belegget ved stasjonen inntil videre tilfredsstillende. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan nås via avkjøring fra E6 og inn på Lersvegen. Det er noe uregulert flateparkering i området.



Ved Ler stasjon det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Innfartsparkeringen har nylig blitt utvidet og det foreslås derfor ingen tiltak på innfartsparkeringen. På sikt kan man satse ytterligere på innfartsparkering ved denne stasjonen hvis det er behov for det.

Sykkelparkeringen ved stasjonen er forholdsvis ny, men det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkering tilpasset nye type sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- På sikt kan man se Ler som en strategisk innfartsparkeringsstasjon og vurdere ytterligere utvidelse ved behov
- Sykkelparkeringen bør modifiseres noe for å tilpasses nye typer sykler

LUNDAMO



E | **P** 46 (26%) 8 (0%) 0-200 898 / 1661 284 / 412

Lundamo stasjon ligger i et landbruksområde, med næringseiendom sørøst for stasjonen. Stasjonen ligger midt i tettstedet og tett på E6. Det er en planovergang ved stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1000 personer og 280 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 1660 personer og 410 sysselsatte. Det går lokaltog fra Lundamo til både Trondheim S og Støren. Toget til Trondheim S har timesfrekvens morgen og ettermiddag, i tillegg til noen ruter midt på dagen, og tar 45 minutter. Flere av togene på Trønderbanen terminerer ved denne stasjonen. Seks ganger daglig går det tog til Støren fra Heimdal som tar 13 minutter. I tillegg stopper toget til Røros tre-fire ganger daglig. Stasjonen har 0-200 reisende. I forbindelse med innføringen av nye bimodale togsett på Trønderbanen skal flere av plattformene oppgraderes. På Lundamo stasjon er det bygd ny sideplattform til spor 1. Arbeidene startet våren 2020 og ble ferdigstilt juni 2020.

■ GANGE OG SYKKEL

Stasjonen får ikke særlig god tilgjengelighetsscore, men stasjonen ligger sentralt i tettstedet og lett tilgjengelig for de fleste, selv om den reisende må forsere flere områder som er lite tilrettelagt for gående. Oppover langs elven Gaula er det også et spredt bosettingsmønster som ikke dekkes av tettstedet eller kan tas med gange. Det er noen fortau og gang- og sykkelveger langs hovedveiene i området som gjør det overkommelig å sykle. Alle som bor rundt Lundamo kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 42 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 8 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger langs med stasjonsbygningen i østlig retning. Det var ingen parkerte sykler her på befaringstidspunktet.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussene som betjener stasjonen kjører parallelt med jernbanen. Områdene langs Gaula betjenes ikke av et busstilbud. Bussholdeplassen ligger forholdsvis tett på stasjonen, men det er begrenset frekvens med bussene som går herfra. Lundamo ligger i sone B2 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Det koster 1500 kr i måneden å pendle med tog fra Lundamo til Trondheim S, pluss 835 kr for billett i sone A. For bil på strekningen Lundamo - Trondheim er imidlertid prisen over 2400 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 700 kr i måneden. Ved avvik går bussene fra bussholdeplasser langs E6 på grunn av redusert fremkommelighet inne på Lundamo stasjon.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 46 innfartsparkeringsplasser som ligger sørøst for stasjonen tett på plattform. Belegget på bilparkeringsplassen var i august 2020 på 26 %. I normal-situasjon er belegget vanligvis ikke så høyt. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan nås via avkjøring fra E6. Det er noe uregulert flateparkering i området.



Ved Lundamo stasjon anbefales det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Det foreslås ingen tiltak på innfartsparkeringsplassen.

Sykkelparkeringsplassen bør økes noe og med plasser under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Sykkelparkeringsplassen bør utvides, fortrinnsvis med tak

HOVIN



E | **P** 15 (7%)  15 (0%)  0-200  247 / 1324  111 / 155

Hovin stasjon ligger i et landbruksområde, med noen gårdsbruk vest for stasjonen og elven Gaula øst for stasjonen. Hovin sentrum ligger et lite stykke nord for stasjonen. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 250 personer og 110 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 1320 personer og 150 sysselsatte. Det går lokaltog fra Hovin til både Trondheim S og Støren. Toget til Trondheim S går syv ganger daglig og tar 55 minutter. Toget til Støren går seks ganger daglig og tar 7 minutter. I tillegg stopper toget til Røros tre-fire ganger daglig. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

Stasjonen har særdeles dårlig tilgjengelighet og dette skyldes at stasjonen kun er tilgjengelig via Krogstadvegen. Det er heller ingen etablerte gang- og sykkelveger i området. Alle som bor rundt Hovin kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 22 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 3 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle er uten tak. Sykkelparkeringsplassene ligger på plattform rett ved leskuret. Det var ingen parkerte sykler på befaringstidspunktet.



■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er ingen kollektivtilbud utenom tog ved stasjonen. Hovin ligger i sone B2 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. Hvis en må ta buss i flere soner må man betale for det antallet soner man bruker, men man betaler kun for maksimalt fem soner. Det er imidlertid ikke mulig å ta buss til denne stasjonen. Fra Hovin det mulig å kjøpe billett til sone A med buss/trikk/ferge når en kjøper periodebilletten på toget. Det koster 1633 kr i måneden å pendle med tog fra Lundamo til Trondheim S, pluss 835 kr for billett i sone A. For bil på strekningen Hovin - Trondheim er imidlertid prisen over 2600 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 800 kr i måneden. Tidsmessig går tog raskere enn bil i rush. Ved avvik håndteres dette med taxi fra stasjonen.



■ PRIVATBIL

Det er totalt 15 innfartsparkeringsplasser som ligger vest for stasjonen tett på plattform. Det var kun en parkert bil der på befaringstidspunktet i august 2020. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Stasjonen kan nås via avkjøring fra E6.

Ved Hovin stasjon anbefales det ingen nye mobilitetsløsninger på grunn av manglende markedsgrunnlag.

Det foreslås ingen tiltak på innfartsparkeringen.

Sykkelparkeringen bør oppgraderes med tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Sykkelparkeringen bør utvides, fortrinnsvis med tak

STØREN



D | **P** 63 (59%) 15 (7%) 0-200 421 2464 756 2095

Støren stasjon ligger i et landbruksområde, litt nord for tettstedet. Øst for stasjonen ligger et jernbaneverksted, og vest for stasjonen er det næringsbebyggelse, samt noe eneboligbebyggelse. Innenfor 1 kilometer luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 420 personer og 760 sysselsatte. 3 kilometer fra stasjonen bor det 2460 personer og 2100 sysselsatte. Flere av togene på Trønderbanen terminerer her, og toget til Trondheim S går syv ganger daglig og tar 1 time. I tillegg stopper fjerntoget mellom Oslo og Trondheim ved Støren stasjon fire ganger daglig og tar 42 minutter. Stasjonen har 0-200 reisende.

■ GANGE OG SYKKEL

I området rundt stasjonen er det noe begrenset gangtilgjengelighet, spesielt rett ved stasjonen fordi det kun er én vei til stasjonen, og på grunn av flere kryssinger med både jernbane og veg må en gå en del omveger for å komme til stasjonen. Det er imidlertid etablert fortau langs veien til stasjonen. Det er også fortau eller gang- og sykkelveg på de fleste av hovedveiene ved Støren, som gjør det trafiksikkert med gange og sykkel. Alle som bor i Støren kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 17 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Selv om stasjonen ligger nord i tettstedet er det et potensiale for å øke andelen syklende til stasjonen, særlig på grunn av det store influensområdet for syklende. Det er 15 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen, hvor alle plassene er under tak. Sykkelparkeringsplassene ligger langs med plattform, nord for stasjonsbygget. Belegget på sykkelparkeringen var i august 2020 på 7 %.

■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Bussene dekker de fleste områder i Støren med unntak av områdene Hundberga og Kleiva der det bor en del mennesker, noe dessverre ikke gir den beste flatedekningen. Bussholdeplass ligger tett på stasjonen ved plattform og utgjør et godt byttepunkt. Det går busser i hovedsak parallelt med jernbanen til Trondheim, men det går også busser i retning Røros og Oppdal. Det er varierende frekvens på rutene, men buss til Trondheim har times til halvtimesfrekvens morgen og ettermiddag. Støren ligger i sone B2 og en 30-dagers billett i denne sonen koster 835 kr. For bil er imidlertid prisen over 2800 kr i måneden, mens det for elbil koster rundt 900 kr i måneden. Tidsmessig går tog raskere enn bil i rush. Ved avvik stopper bussene på bussholdeplass rett ved stasjonen.

■ PRIVATBIL

Det er totalt 63 innfartsparkeringsplasser på flere steder vest for stasjonen, tett på plattform. Belegget på bilparkeringen var i august 2020 på 59 %. I normal-situasjon er belegget vanligvis tilfredsstillende. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er forholdsvis lett å nå stasjonen fra avkjøring på E6 og inn på fylkesveg 6558 inn Stasjonsvegen.



Ved Støren stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler. En stor andel av de som bor ved Støren kan sykle til stasjonen, så et elsykkeltilbud kan være med å stimulere til mindre bruk av bil, særlig på de korte reisene. En kollektivstyrt bestillingstjeneste kan vurderes i Støren da det kan være et marked for lokale reiser, samt en bildelingstjeneste ved stasjonen.

Belegget på innfartsparkeringen er tilfredsstillende og bør opprettholdes. Det foreslås ingen kortsiktige tiltak på innfartsparkeringen, men i et lengere perspektiv kan det være aktuelt å gjennomføre en nummerplateregistrering for å få et bedre kunnskapsgrunnlag over hvem som parkerer ved stasjon.

Det anbefales å tilrettelegge for sykkelparkering tilpasset nye type sykler for å stimulere til økt bruk av sykkel til stasjonen. Sykkelparkeringen bør på lengre sikt økes noe, og det bør etableres flere sykkelparkeringsplasser under tak.

Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Elsykler og elsparkesykler kan være aktuelt ved stasjonen
- En kollektivstyrt bestillingstjeneste kan vurderes ved stasjonen
- P-plasser bør avsettes til bildelingstjenester
- Dagens parkeringskapasitet bør opprettholdes
- Nummerplaterregistrering bør på sikt gjennomføres
- Det bør etableres flere sykkelparkeringsplasser under tak. Disse bør også være tilpasset nye typer sykler

4 KONKLUSJON OG AVSLUTNING



KONKLUSJON OG AVSLUTNING

Konkretiseringen av Bane NORs mobilitets- og parkeringsstrategi ser befolkningsstrukturer, pendlermønstre og reisevaner i sammenheng og gir 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 i Trøndelag gir konkrete anbefalinger for hver stasjon. I tillegg vil analysene være basert på prioriteringsprinsippene i Bane NORs parkeringsstrategi og mobilitetsstrategi som er gjengitt i bakgrunnsdokumentet for konkretiseringen. I dette kapittelet blir resultatet fra de ulike analysene sett i sammenheng og anbefalingene for hver stasjon oppsummert.

Trønderbanen betjener viktig bo- og arbeidsmarkedsregioner i Innherredsbyen og Trondheimsområdet, samt viktige pendlerkommuner og småsteder mellom Steinkjer og Støren. Trønderbanen beskrives som ryggraden i kollektivtrafikken i det som omtales som aksene, nemlig området mellom Orkanger og Steinkjer som står for en stor andel av befolkningen og arbeidsplassene i Trøndelag (Trøndelag fylkeskommune 2019). Gjennom en rekke stasjonstiltak og moderniseringsprosjekter vil tilbudet for de reisende forbedres kraftig, noe som også gjør det viktig å sikre en god og forutsigbar utvikling av innfartsparkeringen for bil og sykkel, samt identifisere potensiale for nye mobilitetsløsninger.

Steinkjer i nord er den største byen i Innherredsbyen, og endepunktet for Trønderbanen i nord. Dette gjør stasjonen viktig med tanke på parkering for bil, men siden stasjonen ligger i sentrum, og det foregår flere prosjekter på og rundt stasjonen, er det viktig at man tilrettelegger for flere typer reiser enn bil. Som eksempel nevnes det at byen har et stort uforløst potensiale for økt sykling, der god infrastruktur til og på stasjonen for syklende kan spille en viktig rolle. På småstasjonene sør for Steinkjer er bebyggelsen mer spredt, men det rapporteres om at dette parkeringstilbudet benyttes når innfartsparkeringen på Steinkjer er full. Derfor er det viktig å opprettholde disse plassene, samtidig som man legger vekt på at reisende fra Steinkjer kan benytte denne stasjonen, slik at parkeringskapasiteten forbeholdes de i nærområdet som er avhengig av å kjøre bil til stasjonen. Byene Verdal og Levanger har begge en tett bebyggelse, og stort potensial for både satsing på sykkel og nye mobilitetsløsninger. Rundt disse byene er det mindre stasjoner som kan benyttes i økt grad til innfartsparkering, men fokuset bør være å få flere av de som bor tett på stasjonen til å gå eller sykle til stasjonen. Endring på parkering i disse områdene må gjøres i samråd med kommunene, slik at man unngår uheldige eksterne virkninger ved blant annet endrede prismodeller.

Stjørdal er det viktigste knutepunktet nord for Trondheim, med en rekke inpendlere til Trondheimsregionen. Her må det satses på bymessige løsninger som sikrer at flere av de reisende kan nå stasjonen med sykkel og gange. I tillegg kan prising vurderes som et kraftfullt virkemiddel for å regulere bruken og sikre plass til målgruppen for pendlerparkering. Regulering av parkering i Stjørdal må sees i sammenheng med stasjonene langs Stjørdalsfjorden, og særlig oppmerksomhet bør rettes mot

Hommelvik. Dette er den første stasjonen i AtB sitt ansvarsområde sone A som har integrert buss- og togbillett, noe som kan gjøre det svært attraktivt å kjøre hit. Det som taler imot å satse på storskala innfartsparkering her, er knutepunktutviklingen, og fortettingsprosjektet ved stasjonen. Ved nye Ranheim stasjon etableres det en del parkeringsplasser, og det anbefales at det ikke økes ytterligere ved stor pågang. Dette området som ligger rett i utkanten av Trondheim har et stort potensial for å satse på gange, sykkel og mikromobilitets tjenester i større grad. I tillegg vil økt innfartsparkering så tett på E6 rekruttere billister fra et stort omland, som igjen vil påvirke antall kjørte kilometer. Målene i Bane NORs parkeringsstrategi innebærer blant annet å fange opp de reisende tidlig i reisekjeden.

Stasjonene i Trondheim bærer preg av å være bystasjoner, der det ikke tilrettelegges for innfartsparkering, men heller satses på videreutvikling av god fremkommelighet for gående og syklende, samt tilrettelegging for nye mobilitetsløsninger. Gode tilkoblingsmuligheter til viktige målpunkt er viktig å gjøre attraktive, slik at man når målsettingene om økt andel reisende med tog. Heimdal har tidligere vært utpekt som en aktuell innfartsparkingsstasjon, men her er potensialet stort for at de reisende kan komme til stasjonen på andre måter. Dette bildet ble forsterket da prising ble innført på stasjonen. I tillegg er det nylig åpnet et sykkelhotell på stasjonen og metrobusstilbudet er rendyrket med tydelige holdeplasser for bussene som gjør Heimdal til et tydelig knutepunkt. På Melhus bør parkeringskapasiteten opprettholdes for å sikre at de bilbaserte områdene rundt Melhus kan benytte seg av stasjonen, men dette må sees i lys av utviklingen av Melhus knutepunkt.

Sør for Melhus anbefales det ikke store tiltak ved stasjonene, med unntak av Ler som pekes ut som en mulig fremtidig strategisk innfartsparkingsstasjon med muligheter for ytterligere utvidelse, både på grunn av sonestrukturen, men også den allerede utvidede kapasiteten. Generelt er det potensiale for økt andel syklende til stasjonen, så tiltaket som går oftest igjen på denne strekningen er å sikre god og trygg sykkelparkering med overdekning, slik at sykkelene står trygt og tørr. Det bør også legges til rette for nye typer sykler, være seg elektriske, sykler med lasteplan eller andre former for mikromobilitet. Hvordan dette gjøres må detaljeres i senere arbeid.

Generelt sett viser det seg at prising av parkering har hatt effekt. En kartlegging som ble gjort av Transportøkonomisk institutt i (2019) viser at belegget på stasjonene som fikk innført pendlerparkering har sunket moderat. Dette bildet ble også bekreftet på Heimdal stasjon, der man fikk bukt på problematikken med fremmedparkering, og belegget sank betydelig ved innføring av pendlerparkering på 100,- / 30 dager med gyldig periodebillett. Det må også nevnes i denne sammenheng at tellingene ble gjennomført mens tiltakene for å begrense spredning av COVID-19 gjaldt, noe som har påvirket kvaliteten på tallene. Derfor anbefales det flere steder ytterligere utredninger som for eksempel nummerplaterregistreringer og evaluering av prismodeller. I tillegg bør det enkelte steder gås mer målrettet til verks og kartlegge hvem som benytter parkeringsplassene for togreisende der det ikke er prising eller presset parkeringskapasitet i omlandet. Et eksempel her er Hommelvik, som bør undersøkes nærmere for å sikre at innfartsparkeringen brukes etter hensikten. Generelt bør det også gjøres en ny registrering av parkerte biler og sykler ved alle stasjoner når smittevernstilltakene og råd om å unngå reiser er opphevet.

Bane NOR skal i henhold til vedtatt strategi 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 muligheter for ny mobilitet. Tilrettelegging for mikromobilitet, om-disponering 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 sykkel-plasser under tak eller om-disponering etter behov. Dette er enkle tiltak som kan gjøres på kort sikt. Kollektivstyrte bestillingstjenester som for eksempel HentMeg anses som alternativ der kollektivtransporten ikke er tilstrekkelig, og krever minimal tilrettelegging på stasjonsområdet fra Bane NORs side. Selv om dette er nyttige tiltak for bærekraftig mobilitet er det viktig at tilretteleggingen av disse fremkomstmidlene ikke går på bekostning av kollektiv, sykkel og gange som er øverst i prioriteringspyramiden.

Nullvekstmålet har som mål at veksten i trafikk i de største byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Med et klima i endring, arealpress i byene og dårligere folkehelse er det viktig at reisene i fremtiden tas med bærekraftige transportmidler. Tilrettelegging for innfartsparkering må ikke medføre økt transportarbeid med bil, og man bør se til løsninger som forhindrer at mange kjører bil til stasjonen (Transportøkonomisk institutt 2017, s. 38). Tilrettelegging for parkering. Som en sentral knutepunktør spiller Bane NOR en viktig rolle for å tilrettelegge for grønne, smarte og sømløse reiser. Arbeidet med denne konkretiseringen har pekt ut en retning for hvordan man kan tilrettelegge for dette på Trønderbanen.

*Riktig lokalisering og dimensjonering av **innfartsparkeringsplasser**, samt gode forhold for gående, syklende og reisende med kollektivtrafikk kan bidra til å **redusere bilbruken** i byområdene i tråd med **nullvekstmålet**.*

**OPPSUMMERING AV
TILTAKENE PÅ NESTE SIDE** ►

	SYKKEL-TILTAK*	SYKKEL-HOTELL**	TILTAK *** PARKERING	PRISING AV PARKERING	TILRET- TELEGGE FOR MIKRO- MOBILITET****	ENDRE P-PLASSER TIL BIL- DELING	MOBILITETS- PUNKT	NUMMER- PLATEREGIS- TRERING	HENTMEG- TJENESTER
Steinkjer	■	■		■	■	■	■	■	
Sparbu	■		■					■	
Røra	■		■	■		■			■
Verdal	■	■			■	■		■	
Bergsgrav	■							■	
Røstad	■				■				
Levanger	■	■			■	■	■	■	
Skogn	■			■		■		■	
Ronglan	■								
Åsen	■							■	
Skatval	■								
Stjørdal	■		■	■	■	■	■	■	
Værnes									
Hell	■				■				
Hommelvik	■			■	■	■			
Vikhammer	■				■	■			
Ranheim	■				■	■			
Rotvoll	■				■				
Leangen	■				■	■			
Lilleby	■				■				
Lademoen	■				■				
Trondheim S	■	■			■	■	■		
Skansen	■				■				
Marienborg	■				■				
Lerkendal	■				■				
Selsbakk	■								
Heimdal	■		■		■	■	■	■	
Melhus	■	■			■	■		■	
Kvål	■		■						
Ler	■								
Lundamo	■								
Hovin	■								
Støren	■	■			■	■		■	■

* Innebarer tiltak som kan gjøres på kort sikt, f.eks. øke antall sykkelplasser under tak ved en stasjon.
 ** Kan også innebære andre former for låsbar sykkelparkering
 *** Tiltak på parkering kan innebære opp- eller nedjustering av kapasitet, oppmerking eller asfaltering etc.
 **** Mikromobilitet innebærer elsykkel, elsparkesykkel og andre deletjenester eller private fremkomstmidler.

Oppsummering av anbefalte tiltak for hver stasjon

REFERANSER

AtB (2017) Forenklet prismodell for Trøndelag fra 2018. Tilgjengelig på: https://www.atb.no/getfile.php/132257-1509444318/Rapporter/NSP2018_forenklet_prismodell%5B4%5D.pdf

AtB (2020) Med SykkelSafe parkerer du sykkelen trygt på Steinkjer. Tilgjengelig på: <https://www.atb.no/getfile.php/1382296-1591278739/Presseskriver/200602-SykkelbokserSteinkjerStasjon.pdf>

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

Bane NOR (2020) 5,5 milliarder investeres på Trønderbanen. Tilgjengelig på: <https://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2020/55-milliarder-investeres-pa-tronderbanen/>

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

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 (2021) Mål om to tog i timen Melhus - Stjørdal i 2024. Tilgjengelig på: <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2021/mal-om-to-tog-i-timen-melhus--stjordan-i-2024/>

Miljøpakken (2020) Om Miljøpakken. Tilgjengelig på: <https://miljopakken.no/om-miljopakken/organisasjonen/introduksjon>

Norske Skog (2020) Norske Skog Skogn. Tilgjengelig på: <https://www.norskeskog.com/Default.aspx?ID=3126>

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

SNL (2018) Trones bruk. Tilgjengelig på: https://snl.no/Trones_Bruk

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

Urbanet Analyse (2016) Tiltak for redusert biltrafikk i byområder. Tilgjengelig på: https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArapport_82_2016_Tiltak-for-reduert-biltrafikk-i-by.pdf

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

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

Transportøkonomisk institutt (2017) Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=46142>

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>

Trondheim kommune (2018) Kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane Leangen - Hommelvik, r20180015. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/kommunedelplan-dobbeltsporet-jernbane-leangen-hommelvik-r20180015/>

Trøndelag fylkeskommune (2018) Faktafredag - Pendling mellom kommuner i Trøndelag per 4. kvartal 2018. Tilgjengelig på: <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/plan-og-areal/kart-statistikk-og-analyse/nyhetsarkiv-kart-og-statistikk/faktafredag---pendling-mellom-kommuner-i-trondelag-per-4.-kvartal-2018/>

Trøndelag fylkeskommune (2019) Faktafredag - Befolkning i Trøndelag per 1. januar 2019. Tilgjengelig på: <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/plan-og-areal/kart-statistikk-og-analyse/nyhetsarkiv-kart-og-statistikk/faktafredag---befolkning-i-trondelag-per-1.-januar-2019/>

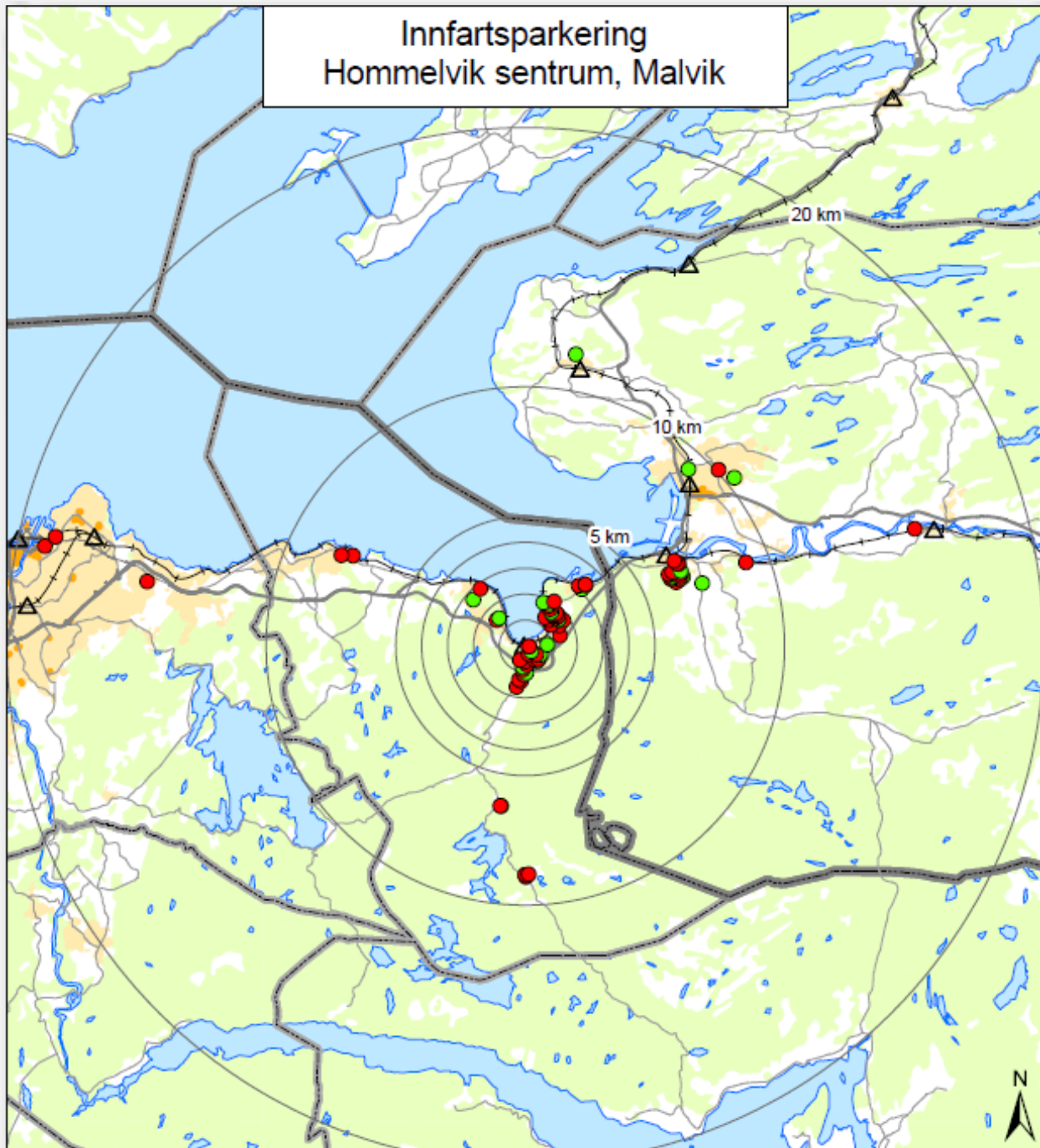
Vegamot (2020) Takster/Regler. Tilgjengelig på: <https://www.vegamot.no/Kundeservice/Takster/Regler.aspx>

Analysekart for Trønderbanen (2020) Tilgjengelig på: <https://jbv.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=fb5c76c462c746a785b5ded527b4ced76>

5 VEDLEGG



Innfartsparkering Hommelvik sentrum, Malvik



Tegnforklaring

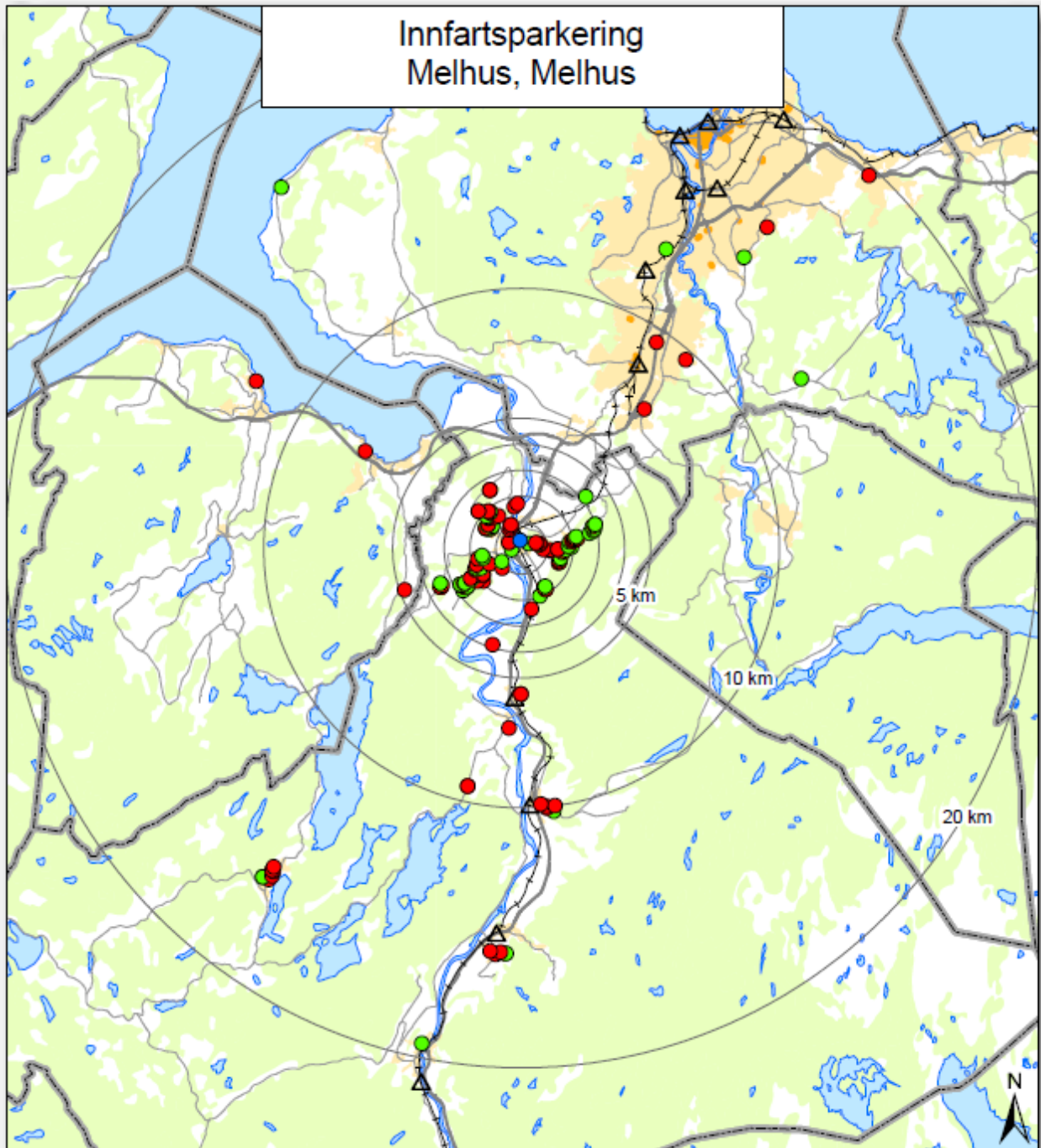
Stasjon/T-banestasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane/T-bane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	Skog
Bil	Bil m. barnesete	Leiebil		

Registreringstidspunkt: 2013
Antall registrerte biler: 96

Andel biler innenfor
1 km luftlinje: 17,7%,
3 km luftlinje: 53,1%
5 km luftlinje: 57,3%
av totalt 96 biler

tøi
Målestokk: 1 : 200 000

Innfartsparkering Melhus, Melhus



Tegnforklaring

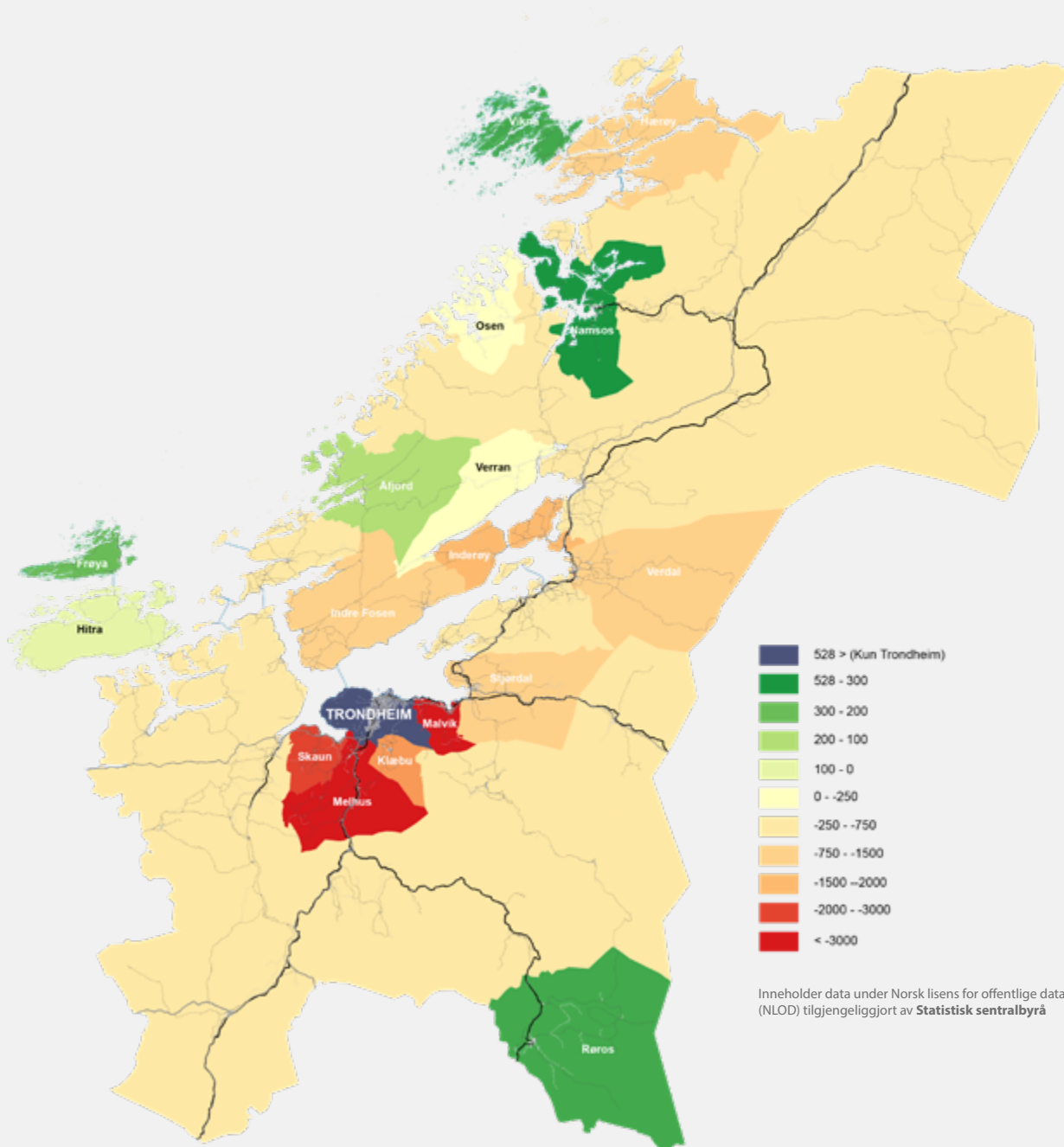
- | | | | | |
|-----------------------|------------------|----------|-----------|-----------------|
| Stasjon/T-banestasjon | Europaveg | Riksveg | Fylkesveg | Jernbane/T-bane |
| Fylkesgrense | Kommunegrense | Tettsted | Sentrum | Skog |
| Bil | Bil m. barnesete | Leiebil | | |

Registreringstidspunkt: 2013
Antall registrerte biler: 168

Andel biler innenfor
1 km luftlinje: 8,4%,
3 km luftlinje: 62,2%
5 km luftlinje: 75,9%
av totalt 168 biler

tøi

Målestokk: 1 : 200 000



VEDLEGG 2

Nettoppendling viser pendlerbalanse mellom kommuner, altså om det er flere innpendlere enn utpendlere. Grønne kommuner har positivt pendlerbalanse (flere innpendlere), mens Røde kommuner opplever negativ pendlerbalanse (flere utpendlere). Gule kommuner har moderat pendlerbalanse (like mange som pendler ut som inn)

Stasjonsnavn	Stasjonskategori	Antall p-plasser	Belegg bil 2020*	Sykkelplasser	P-restriksjoner
Steinkjer	B	35	31 %	51	Ja (100,- / 30 dager)
Sparbu	E	40	28 %	4	Nei
Røra	E	46	43 %	5	Nei
Verdal	C	39	54 %	38	Nei
Bergsgrav	D	11	45 %	6	Nei
Røstad	D	0	-	12	-
Levanger	C	30	57 %	54	Ja (100,- / 30 dager)
Skogn	D	35	31 %	22	Nei
Ronglan	E	4	50 %	0	Nei
Åsen	E	37	24 %	8	Nei
Skatval	E	26	73 %	18	Nei
Stjørdal	C	81	38 %	91	Ja (100,- / 30 dager)
Værnes	D	0**	-	0	-
Hell	D	61	15 %	12	Ja (100,- / 30 dager)
Hommelvik	C	40	75 %	19	Nei
Vikhammer	C	20	25 %	12	Ja (100,- / 30 dager)
Rotvoll	D	0	-	8	-
Leangen	D	20	15 %	12	Nei
Lilleby	C	0	-	21	-
Ladmoen	C	0	-	10	-
Trondheim S	A	0	-	144	Ja***
Skansen	C	0	-	6	-
Marienburg	D	0	-	21	-
Lerkendal	C	0	-	9	-
Selsbakk	D	5	0 %	0	Nei
Heimdal	B	137	9 %	20	Ja (100,- / 30 dager)
Melhus	D	126	44 %	18	Ja (100,- / 30 dager)****
Kvål	E	30	33 %	5	Nei
Ler	E	63	17 %	24	Nei
Lundamo	E	46	26 %	8	Nei
Hovin	E	15	7 %	15	Nei
Støren	D	63	59 %	15	Nei

* Registrering av parkerte biler ble gjennomført i august 2020, og tallene er dermed ikke representative for den faktiske parkeringssituasjonen

** Bane NOR tilbyr ingen parkering på Værnes stasjon, men det tilbys en rekke parkeringsplasser tilknyttet Trondheim Lufthavn

*** Det tilbys parkering på kommersielle vilkår rundt Trondheim S

**** Betalingsløsningen på Melhus forvaltes av Melhus kommune og innfartsparkeringen kan benyttes av reisende med både tog og buss

VEDLEGG 3

Registrering av parkerte biler og sykler langs Trønderbanen i august 2020. Normalt belegg blir beskrevet under hver stasjon i stasjonsvis gjennomgang.

