



## Statens vegvesen

### Referat

Dato: 26.09.2017  
Tid: 0830–1130  
Referent: Odd Inge Bardal

Saksbehandler/telefon:  
Odd Inge Bardal / 75552337  
Vår dato: 28.09.2017  
Vår referanse: 15/200534–24

### Bypakke Bodø. Referat fra styringsgruppemøte 26.9.2017

#### Møte nr.:

**Sted:** Regionvegkontoret, Dreyfushammarn 31

**Møteleder:** Ida Maria Pinnerød

**Til stede:** Fra Styringsgruppa:  
Ida Maria Pinnerød (BK), Odd Steinar Åfar Viseth (stedfortreder for Svein Eggesvik, NFK), Annelise Bolland (stedfortreder for Rolf Kåre Jensen, BK), Stein J. Johansen (stedfortreder for Torbjørn Naimak, SVV)

#### Andre:

Bjørnar Klausen (NFK), Tom Johannesen (BK), Jørn Sørvig, SVV), Odd Inge Bardal (SVV)

**Forfall:** Rolf Kåre Jensen (BK), Svein Eggesvik (NFK), Torbjørn Naimak (SVV), Tord Berthinussen (BK)

#### Kopi:

Ansvar / frist

### 1 Godkjenning av innkalling og referat fra forrige møte

Referat fra styringsgruppemøte 24.5.2017, innkalling og agenda ble godkjent.

### 2 Oppfølgingssaker

Se sak 4 i dette referatet for oppfølging av sak 3 fra møtet 24.5.2017.

For øvrig ingen saker.

### 3 Rapportering/orientering fra samordningsgruppa

Samordningsgruppa orienterte om status i gjennomføringen av Bypakke Bodø, se vedlagte tertialrapport.

### 4 Forslag til mandat –ny by smart transport

Jørn Sørvig presenterte revidert utgave av forslag til mandat, se vedlegg (forslag til mandat og presentasjon).

Bestillingen fra bystyret og fylkesting foreslås løst gjennom fire delprosjekt:

#### Kortsiktig del:

- I. Rullering av Bypakke Bodø. Utredning og finansiering av tiltak som sammen med dagens bypakkeportefølje gir bedre måloppnåelse.
- II. Tidlig oppstart av belønningsordning for kollektivtrafikk.

#### Langsiktig del

- III. Bypakke 2. Byutvidelse og trafikksystem i Ny by –Ny flyplass–prosjektet.
- IV. Nye strekningsvise prosjekter.

Styringsgruppe for prosjektene II–IV utgjøres av styringsgruppa for Bypakke Bodø supplert med Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor. Fylkesmannen tiltrer som observatør.

Styringsgruppa tar stilling til mandatet for delprosjekt II–IV i neste møte.

#### For delprosjekt I (rullering av Bypakke Bodø) vedtok styringsgruppa:

- *Dagens organisering av Bypakke Bodø (styringsgruppa/samordningsgruppa) gis ansvar for rulleringen av Bypakke Bodø.*
- *Samordningsgruppa utarbeider beslutningsgrunnlag som legges fram for styringsgruppa for sluttbehandling i 2. kvartal 2018.*
- *Beslutningsgrunnlaget skal omhandle:*
  - *Finansieringsramme og finansieringskilder.*
  - *Et oppdatert byggeprogram med prosjekt som foreslås å inngå i rulleringen.*
- *Dagens mål for Bypakke Bodø skal legges til grunn for prioriteringene.*

### 5 Kommunikasjon

Det er bare om lag 100 meter igjen å drive i Bodøtunnelen. Gjennomslaget er i første rekke entreprenørens dag, men vi vil også markert og invitere media. Varsel om når det blir gjennomslag vil imidlertid komme bare en dag eller to før gjennomslaget.

### 6 Eventuelt

Ingen saker.

### 7 Neste møte

Mandag 27. november kl. 14–16

# Statusrapport

## pr. 22.9.2017

	Side
Prosjekt i kommunal regi	2-3
Prosjekt på riks- og fylkesveg	4
Kollektiv drift	5

### Investeringer pr. 31. august 2017:

	Bodø kommune		Stat		Nordland fylke		SUM
	Før 2017	2017 pr. aug.	Før 2017	2017 pr. aug.	Før 2017	2017 pr. aug.	
Veg			935,7	287,1			1 222,8
Gang/sykkel, Ts og Miljø	93,9	11,4	59,8	0,2	0,1		165,4
Kollektiv	53,0	2,6	0,2		1,5		57,3
<b>SUM</b>	<b>146,9</b>	<b>14,0</b>	<b>995,7</b>	<b>287,3</b>	<b>1,6</b>		<b>1 445,4</b>

<i>Egen bevilgning</i>	<i>103,4</i>		<i>121,8</i>	<i>93,9</i>	<i>1,1</i>		<i>320,2</i>
<i>Bompenger</i>	<i>40,0</i>	<i>19,0</i>	<i>873,9</i>	<i>193,4</i>	<i>0,5</i>		<i>1 126,8</i>

Alle tall i mill. 2017-kr

## Status/orientering kommunale prosjekt pr 22. august 2017

### 1. Hernesveien.

Flytting av dagens flystripe 2 km sør/vest har hatt innvirkning på avgjørelsen om veiens utforming og prosjektet er satt på vent inntil videre. Utfordring som er aktuell nå er pågående VA sanering i Hernesveien og dens framdrift, avklares internt i TA

### 2. Pågående prosjekter mot ferdigstilling

#### Bankgata

Prosjektet forventes ferdigstilt i løpet av august/september 2017. Det gjenstår asfaltering av øvre del av Bankgata og krysset Hålogalandsgate.

#### Jensvoll dalen kulvert

Anlegget er nå inne i avslutningsfase. I perioden mellom august/september 2017 vil sluttoppgjøret med entreprenør være i fokus.

#### Junkerveien fortau

Anlegget er nå i realiteten avsluttet. I perioden mellom august/september 2017 vil sluttoppgjøret med entreprenør være i fokus.

#### Hagebyen fortau, Tverlandet

Anlegget er nå i realiteten avsluttet. I perioden mellom august/september 2017 vil sluttoppgjøret med entreprenør være i fokus.

#### Andre prosjekter

Det er i løpet av våren 2017 startet opp mange mindre Bypakke prosjekter innen trafiksikkerhet og kollektiv. Og disse prosjektene vil gå kontinuerlig fram til november 2017. Det er planlagt at enkelte av prosjektene overføres til våren/sommeren 2018 for ferdigstilling.

#### Trafiksikkerhet, gang/sykkelvei og miljø:

1. **Høgliveien, Mørkved**, fortau
2. **Hunstadveien ved Sigrid Undsets vei**, fortau
3. **Kleivaveien**, fortau

#### Kollektiv:

1. **Bodøsjøveien ved Bodøsjøen skole**, 3 stk. busstopp
2. **Tiurveien, Mørkved**, 1 busstopp
3. **Høgliveien, Mørkved**, 2 stk. busstopp
4. **Høglia, Mørkved**, 2 stk. busstopp
5. **Høglia, ved Kongleveien**, 2 stk. busstopp
6. **Kudalsveien**, busstrase
7. **Tiurveien**, busstrase

### 3. Revisjon av Bypakke porteføljen trafiksikkerhet, miljøtiltak, sykkel.

Porteføljen har hatt en gjennomgang av prosjektbeskrivelsene som definerer delprosjektene. Målet er å oppdatere disse så de passer til dagens utfordringer og løsninger. I denne prosessen forventes det å avklare om enkelte prosjekter fortsatt er aktuell for gjennomføring eller ikke. Endring kan skyldes økonomi, teknisk kompleksitet eller at prosjektet allerede er gjennomført gjennom andre utbyggingsprosjekter.

Revisjon er i tråd med hva som er nevnt i de to handlingsplanene for Gang, sykkel, trafiksikkerhet, miljø og kollektivtrafikk, og gjennomføres uoppfordret.

Prosjekter som er bygget innenfor porteføljene «trafiksikkerhet» og «kollektiv» i perioden 2012 – 2016 er med i den økonomiske vurderingen som kan påvirke de gjenværende delprosjekter.

Revisjonen kan presenteres i neste styringsgruppemøte.

### 4. Planlegging for 2018 er i gang.

Prosjekter innen trafiksikkerhet og kollektiv er valgt ut i fra byggeprogram for 2017. (vises ikke her)

#### Utfordring Kollektiv: Høgåsan – Oddan busstrase.

Dagens stigningsforhold på veitrase er på 12 %. Det er ikke anbefalt å etablere kollektiv trase som overstiger maks stigningsforhold for A1 vei på 8 %. Ved oppgradering til A2 vei er maks anbefalt stigningsforhold på 6 %.

Ved inngrep i veitraseen for å tilrettelegge for 8 % stigning vil tilpassing i kryss med sideveier og mot privat eiendom blir utfordrende da fyllinger vil sperre adkomst til garasjer og adkomst til eiendommer og ta deler av eiendommens areal. Prosjektet er foreløpig lagt på is samt avventes videre utredninger, før det foreligger noen avklaringer for ny snuplass ved den gamle skolen, eller annen løsning ved skolen.

Hvis busstrase Høgåsan – Oddan etableres må det bygges fire ny busstopp for å betjene Høgåsan og Oddan. Disse busstoppene er ikke tatt med som delprosjekter i kollektiv porteføljen i Bypakken, og må da prioriteres inn i porteføljen med finansiering.

Tom Johannessen

Prosjektleder, Byteknikk

## Status/orientering riks- og fylkesvegprosjekt pr 22. september 2017

### Rv. 80 Hunstadmoen – Thallekrysset

Det er ingen endringer i sluttprognosen på 2 486 mill. kr (2017) eller forventet åpning.

Total tunnellengde er 5 428 meter (to løp på henholdsvis 2 713 og 2 700 meter). 22. september var 5174 meter drevet (2587 i begge løp), dvs. ca. 96 % av tunnelen.

Gjennomslag er forventet omtrent midt i november. Vegbygging, kabel- og ledningsarbeider og vann- og frostsikringsarbeider pågår vekselvis i tunnellopene, samtidig med tunneldrivingen. Gjennomslagstidspunktet er omtrent som planlagt, men entreprenøren har varslet forsinkelser på arbeider med komplettering av tunnelen.

I dagsonen på Hunstadmoen er portalarbeidene ferdig. Arbeider med rv. 80 og murer fra portal og østover pågår. Sigrid Undsets vei ble gjort ferdig i sommer og var en periode stengt for ordinær trafikk. Vegen ble åpnet igjen som planlagt.

Thallekrysset, Stormyrakrysset og Bodøelvkrysset er under ombygging. Det er interimløsninger i Thallekrysset og Stormyrakrysset, og det er planlagt trafikkomlegginger i Bodøelvkrysset i uke 39.

Thallekrysset er noe forsinket på grunn av økt omfang av kabel- og ledningsomlegginger, og at arbeidene i Bodøelvkrysset er prioritert for å klargjøre for konstruksjonene som skal bygges der. Det planlegges ny omlegging i Thallekrysset om et par uker, og da vil det, med noen begrensninger, bli mulig å kjøre inn og ut av Sandhorngata fra rv. 80.

I Stormyrakrysset ble ny bru for Hålogalandsgata over rv. 80 støpt 7. september og det pågår arbeider med veg og ledningsanlegg. Olav V gt. er ferdig, bortsett fra grøntanlegg og komplettering. Tre av fem bruer over Bodøelva er ferdige.

Rv. 80 Bodøelv–Thallekrysset inkl. Olav V gt. er planlagt ferdig høsten 2018. Tunnelen er planlagt åpnet for trafikk i vestgående løp ved årsskiftet 2018/19 og østgående løp et halvt år senere. Som tidligere varslet har tunnelentreprenøren varslet forsinkelser i forhold til denne planen og åpningen kan bli forskjøvet med noen måneder.

### Rv. 80 rundkjøring Jernbanestasjonen

Anlegget er ferdigstilt og overtatt fra entreprenør.

### Fv. 834 Rønvikkrysset, Nordstrandveien, Mælen

Reguleringsplanarbeidet for Nordstrandveien er litt forsinket, men vi planlegger å starte prosjekteringen før planen er vedtatt, slik at dette ikke får konsekvens for anleggsstarten.

## Status/orientering kollektiv drift pr 18. september 2017

### Utvidelse busstilbud i helgene:

I løpet av siste halvdel av november vil busstilbudet bli utvidet i helgene. Åpningstiden på linje 1 og 2 vil bli økt på søndager, starter rundt 7 på morgenen. Linje 2 starter i dag 17.

På linje 3 vil frekvensen bli økt på ettermiddag fra kl. 17 - 19, i tillegg utvides åpningstiden til kl. 24 (22 i dag).

For linje 4 vil frekvensen bli styrket morgen – og ettermiddag i forbindelse med rush.

### Langstranda bussholdeplass:

Linje 1 ble erstattet av linje 4 for å betjene Langstranda bussholdeplass i august 2016. På samme tidspunkt som øvrige endringer gjennomføres vil Langstranda nå bli lagt ned som holdeplass grunnet lite bruk. Linje 1 og 4 vil dermed ha Bodø lufthavn som endeholdeplass.

### Sanntids – anskaffelsen:

Det foregår for tiden en rettslig tvist knyttet til anskaffelse av sanntidssystem.

Rettsforhandlingene er gjennomført og det forventes at resultatet av disse foreligger om en ukes tid. Hvis fylkeskommunen vinner frem vil kontrakt med valgt leverandør kunne underskrives relativt umiddelbart. I motsatt fall vil det ta lengre tid.

Uansett utfall vil anskaffelsen bli forsinket og ikke være klar på denne siden av årsskiftet.

### Økonomi:

Denne utvidelsen innebærer at fylkeskommunen legger ytterligere 5 mill. i potten for tilrettelegging av kollektivtrafikken i Bodø. Beløpet kommer i tillegg til det som ble bevilget ved oppstart av nytt kollektivsystem og midler tilført i perioden etter dette. Totalt sett har fylkeskommunen opp mot tredoblet ressursinnsatsen ift. opprinnelig beløp.

# Ny by Bodø – smart transport. Forslag til mandat.

## 1. Innledning

*Styringsgruppa for bypakke Bodø ga i møtet 24. mai 2017 føringer om at Bodø kommune og Nordland fylkestings bestilling på oppfølging av bypakken skal utredes todelt*

*en kortsiktig del*

- *Fullføring av bypakke Bodø og tidlig oppstart av belønningsordning for kollektivtrafikk*
- *Utredning som grunnlag for at Bodø skal bli en del av storbyordningene*

*og en langsiktig del*

- a. *Byutvidelse og trafikksystem i ny by -ny flyplass konseptet bl.a. jernbane-havn problematikken og 0-utslipp strategi*

*Oppdraget skal til ny behandling i styringsgruppemøte 23.aug. (Møtet utsatt til 26.sept.)*

## 2. Sammendrag

Oppfølging av bypakke Bodø skal skje gjennom et eget prosjekt. 0-vekstmålet for personbiltrafikk legges som forutsetning. Prosjektet kalles Ny by Bodø – Smart transport.

Nasjonal transportplan 2018–29 foreslår ikke utvidelse storbyordningen eller utredninger med tanke på utvidelse av ordningen i neste NTP (2022–2031). Bodø er i NTP-sammenheng et «mindre byområde» hvor virkemidlet er bypakke med ordinær bompengeneinnkreving. Statens vegvesen bundet av NTP og kan ikke initiere og finansiere utredninger som har som mål å være grunnlaget for en byvekstavgift. Det foreslås at utredningsarbeidet innrettes mot en ny bypakke.

Det vil være et politisk arbeid fra Nordland fylkeskommune og Bodø kommune som må gjøres for å legge til rette for å få Bodø inn i storbyordningen i neste NTP (22–31).

Utvikling av nye Bodø baseres på lavutslippsprinsipper også for transportløsninger. Kollektivtrafikken vil være sentral i en slik strategi. Belønningsordning for kollektivtrafikken eller tilsvarende ordninger bør inngå som forutsetninger i utredningsarbeidet.

Prosjektet har følgende delprosjekter



### Kortsiktig del

- I. Rullering av bypakke Bodø. Utredning og finansiering av tiltak som sammen med dagens bypakkeportefølje gir bedre måloppnåelse.
- II. Tidlig oppstart av belønningsordning for kollektivtrafikk

### Langsiktig del

- III. Bypakke 2. Byutvidelse og trafikksystem i Ny by –Ny flyplass–prosjektet
- IV. Nye strekningsvise prosjekter

Styringsgruppa for bypakke Bodø er styringsgruppe for delprosjekt I.

Styringsgruppe for prosjektene II–IV utgjøres av styringsgruppa for bypakke Bodø supplert med Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor. Fylkesmannen tiltrer som observatør.

Momenter til et mandat for gjennomføring av prosjektet Ny by Bodø – Smart transport er vist i kap.4 (Mandatene skal vedtas av Bodø bystyre og Nordland Fylkesting?)

## **3. Vurderinger**

### **3.1 Vedtatte føringer**

#### Byutviklingsprosjekt Bodø

Regjeringen har i NTP vedtatt flytting av Bodø lufthavn som et byutviklingsprosjekt ved at en gjennom flyttingen frigjør sentrumsnære områder til byutvikling. Dette er forutsetningen for gjennomføringen av Bodø kommunes byprosjekt Ny by – ny flyplass.

I premissene for dette vedtaket legges til grunn Bodø kommunes vedtak at den nye bydelen skal utvikles etter Smart City konseptet og Zero Emission Neighbourhood strategien. I det overordnede målet for Nasjonal transportplan forutsettes det et transportsystem som bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

#### Bypakke Bodø

Dagens bypakke har ikke klart å løse alle prosjekter som ble planlagt gjennomført. De finansielle rammene som lå til grunn for stortingsbehandlingen (bompengepakken, statlige, fylkeskommunale og kommunale bidrag) uttrykker hva som var politisk mulig å bruke av ressurser mot bypakken på det tidspunktet den ble vedtatt.

#### Oppfølging av bypakken

Vedtak fra kommune og fylkeskommune – inneholder i prinsippet 4 punkter.

- Fullføring av dagens bypakke Bodø ved finansiering av viktige gjenstående prosjekter
- Knytte Bodø til storbyordningen

- Framtidige overordnede transport- og trafikkløsninger som også inkluderer ny flyplass – ny by prosjektet.
- Nye strekningsvise prosjekter

En premiss i vedtakene er nasjonale retningslinjer om at vekst i persontrafikken skal tas med gange sykkel og kollektivtransport.

### **3.2 Fullføring av bypakke Bodø**

Dagens bypakke vil ikke kunne finansiere gjennomføring av alle prosjekter som ligger som intensjon for Stortingsmeldingen og vedtakene i bystyre og fylkesting. Dette skyldes flere forhold, både kostnadsvekst, underestimering av kostnader og omfang av delprosjekter og bompengainntekter.

Gjennom utbyggingsfasen har en fortløpende vurdert prosjektene opp mot endrede samfunns mål og finansielle rammer. Det er derfor ikke sikkert at den opprinnelige prosjektportefølje og prioritetsrekkefølge er like aktuell i dag. Det ligger «som rest» en rekke delprosjekter som ikke blir gjennomført i bypakken. Om og hvordan disse skal gjennomføres i den videre transportnettutbyggingen i Bodø må uansett være gjenstand for en ny vurdering i relasjon til dagens politiske mål og utbyggingsstrategi for Bodø.

Det er derfor behov for å rullere bypakken. Målet med en slik rullering er å vurdere hvilke prosjekter (eventuelt reviderte) som vil være de viktigste for å fullføre bypakken i tråd med målene i Stortingsmeldingen og hvordan kan disse eventuelt finansieres. Dette krever både gjennomgang av prosjektporteføljen og en gjennomgang av mulige finansieringsordninger inkludert nye bompengeberegninger.

### **3.3 Knytte Bodø til storbyordningen.**

Skal Bodø inn i storbyordningen, dvs. få en byvekstavtale, er den normale prosedyren i dagens transportplansystem at dette initieres gjennom stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan. Nasjonal transportplan 2018–29 foreslår ikke utvidelse storbyordningen eller utredninger med tanke på utvidelse av ordningen i neste NTP (2022–2031). Bodø er i NTP-sammenheng et «mindre byområde» hvor virkemidlet er bypakke med ordinær bompenged innkreving. I handlingsprogramperioden 2018–23 er Statens vegvesen bundet av NTP og kan ikke initiere og finansiere utredninger som vil være grunnlaget for en byvekstavtale.

Det vil derfor være et politisk arbeid fra Nordland fylkeskommune og Bodø kommune som må gjøres for å legge til rette for å få Bodø inn i storbyordningen i neste NTP (22–31).

Den økonomiske forskjellen mellom byvekstavtale og bypakke for Bodø er at byvekstavtale inneholder belønningsordningen for kollektivtrafikk. Belønningsordningen er en tildeling av statlige midler som belønner lokal innsats for å øke kollektivandelen. Den kan brukes både til tilskudd til drift og til mer langsiktige investeringstiltak også for gange og sykkel. Belønningsordningen for kollektivtrafikk er i NTP 2018–29 foreslått integrert i byvekstavtalene som bare er aktuelle for de 9 større byområdene.

---

*Samferdselsdepartementet mener at det må legges bedre til rette for et kostnadseffektivt kollektivtransportsystem i byområdene. En ensidig satsing på forbedringer i kollektivtilbudet er en kostnadskrevende måte å nå nullvekstmålet på. Forbedring av kollektivtilbudet må derfor ses i sammenheng med en målrettet arealplanlegging og parkeringspolitikk, systemene for trafikanbetaling samt en helhetlig satsing på sykkel og gange. Dette vil samlet gi et bedre transporttilbud til trafikantene og et mer kostnadseffektivt tilbud. (Fra NTP 2018–20029 kap8.4.8)*

---

Bypakke med bompenger kan også brukes til kollektivfinansiering, men det kan være problematisk i forhold til for stor bompengbelastning.

Første trinn i arbeidet med å styrke finansiering av kollektivtrafikken bør uansett være

- a. På kort sikt søker Bodø om belønningsordning for kollektivtrafikken (eller aksept for tilsvarende ordninger). Det er et mål at belønningsordningen starter opp tidligst mulig.
  - Det kreves et lokalt politisk initiativ overfor regjering og Storting for å få en slik ordning uavhengig av byvekstavtalene. Det vil også kreve lokalt utredningsarbeid som knytter 0-vekstmålet opp mot de mest effektive tiltakene bl.a. samordnet areal- og transportplanlegging
  - Hovedbegrunnelsen for en slik søknad kan være at kommunen har fattet vedtak om at 0-vekst for personbiltrafikken skal gjelde i Bodø og vil omfatte både «gammel og ny by» ( setter Bodø i en særsituasjon?, jfr argumentasjon i kap 8 i NTP).
  - Staten har tidligere prioritert byområder som kan dokumentere at de vil oppnå resultater knyttet til at biltrafikken ikke skal øke og som bruker køprising, differensiert bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak.
  - Nordland fylkeskommune og Bodø kommune bør møte andre kommuner og fylkeskommuner for å høste erfaringer om hvilke begrunnelser som er brukt for belønningsordninger. ( f.eks. i Trondheim og Tromsø. Tromsø fylte i sin tid ikke kravet til belønningsordning, men fikk den likevel.)

### **3.4 Bypakke 2 Framtidige transport- og trafikkløsninger som følge av prosjektet ny by-ny flyplass.**

Hovedstrukturen i transportsystemet i Bodø styres på den ene side av staten gjennom Stortingsvedtak og -bevilgninger. Både flyplass, hovedvegsystemet, jernbanen og til en viss grad havnestrukturen eies av staten/utvikles ut fra statlige beslutninger. På den annen side påpekes det i nasjonale føringer at vedtatt samordnet areal og transportplan vil være en annen viktig styringspremiss.

Over hele verden foregår et omfattende FoU- arbeid om hvordan fremtidens byer må utformes. Alle synes samstemt om at digitalisering av tilgjengelighet til transportsystemene og lavutslippsteknologi vil bidra til å endre hele transportsektoren.

Utbyggingen av det nye Bodø skal skje i 30– 50 års perspektiv. Transportstrukturen må i stor grad utvikles underveis, men hovedstrukturen må planlegges nå. I den planlegging som nå foregår i Bodø må staten forplikte seg for å skape forutsigbarhet. Staten må ta nødvendige beslutninger om hvordan den statlige transportinfrastrukturen skal utvikles i det nye Bodø.

Den statlige transportinfrastrukturen i Bodø vil være viktig for byutviklingen spesielt når ny by og ny flyplass skal etableres. For konseptuelle valg kan en KVVU både gi viktige føringer og ikke minst vil et regjeringsvedtak også forplikte staten på sin del av infrastrukturen. En KVVU vil kunne være grunnlaget for en bypakke 2 og vil kunne ta opp i seg

- Transportsystemet som integrerer funksjoner i gammel og ny by
- 0-vekstmålet for personbiltrafikk
- Bruk av samvirkende ITS i trafikk- og transportløsninger
- Lavutslipps transportsystem

Finansiering av disse tiltakene må forutsettes å skje gjennom en bypakke 2, eventuelt også gjennom:

- Tilskudd for økt framkommelighet for gående og syklende (kommuner og fylkeskommuner)
- egne piloter innen f.eks. C-ITS og pilot

Utviklingen i Bodø by er av stor nasjonal interesse sett i sammenheng med at staten gjennom NTP inviterer til nytenking, diskusjon og utprøving og nye løsninger for utforming av nye transportsystem for å skape et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og omstilling til lavutslippssamfunnet. Staten har som ambisjon å «- gripe mulighetene som ny teknologi gir (NTP 2018–29) for å nå de transportpolitiske målene».

Bodø kan på mange måter bli fullskala modell. Bodø vil være en interessant utprøvsarena for å teste nye løsninger og tidsavgrensede pilotprosjekter.

Utfordringene for transportsystemet vil både være knyttet til byutvikling, ikke minst sammenknytning av gammel og ny by og til transport- og trafikksystemene generelt i relasjon til forutsetninger om Smart-by og Zero Emission Neighbourhood - «teknologi»

Bestillingen fra Bodø bystyre peker også på følgende større tiltak som kan være aktuelle for «bypakke 2»

Rv. 80 «Ny by – ny flyplass»,

Rv. 80 Trefeltsvegen – tilpassing til ny funksjon,

Rv. 80 Thallekrysset – Havna

De to sistnevnte prosjektene foreslås vurdert ved rullering av bypakken.

Rv 80 Ny by–Ny flyplass omhandler både tilknytning til ny flyplass og til eventuell ny havn. Dette er statlig ansvar. For havnetilknytning må veiløsningen også sees i sammenheng med jernbanetilknytning til havna.

Rv 80 til ny flyplass vil omhandle både midlertidig og permanent løsning. Ny rv 80 vil også bli en del hovedveisystemet for ny bydel. Planlegging av dette må skje koordinert med kommunedelplanarbeidet for dagens flyplassområdet. Finansieringsløsningene og praktisk tilpassing skjer mellom Statens vegvesen og Avinor.

Tilknytningen av ny havn vil være krevende i et byplanperspektiv dersom jernbanen skal føres fram til havna. For staten som eier av infrastrukturen antar vi at det pga. kostnadene vil bli krevd konseptvalgutredning for valg av løsning. Det er samferdselsdepartementet som vil være bestiller. Konseptvalgutredningen som styres av staten må gjennomføres i nært samarbeid med prosjektet «Ny by Bodø –Smart transport» og foreslås tatt opp som et eget delprosjekt.

### 3.5 Strekningsvise prosjekter

Utbygging av rv. 80 Bertnes–Hunstad øst og rv. 80 Naurstahøgda – Bertnes vil bety bedret framkommeligheten inn til Bodø. Dette har konsekvenser også for framkommeligheten for personbiltrafikken inn til Bodø sentrum. Disse prosjektene er ikke med i vedtatt NTP (18–29). Tiltakene bør vurderes i sammenheng med tiltak for å redusere personbiltrafikken. Det anbefales at utredning av disse prosjektene og ulike finansieringsmodeller innarbeides som delprosjekter i utredningsgrunnlaget for en bypakke 2.

Før en beslutter nye strekningsvise tiltak bør kapasitet og standard på de påpekte strekninger vurderes opp mot flaskehalser på rv.80 Løding – Fauske som har lange strekninger med dårlig standard og nedsatt fartsgrense.

Det vil uansett være viktig å avlaste Løding sentrum for gjennomgangstrafikk, slik at strekningen Naurstadhøgda (jernbaneundergangen) – Tverlandsbrua bør være en del av vurderingene og prioriteringsdiskusjonene

## 4 Momenter til mandat for arbeidet

1. Bodø kommune, Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen region Nord er enige om at fylkeskommunen og kommunens bestilling av en oppfølging av bypakke Bodø skal skje gjennom et eget prosjekt. 0-vekstmålet for personbiltrafikk legges som forutsetning. Prosjektet kalles Ny by Bodø – Smart transport.
2. Prosjektet utreder en kortsiktig og langsiktig del:

### Kortsiktig del

- I. Rullering av bypakke Bodø
  - a) *Identifisere og planlegge statlige kommunale og fylkeskommunale prosjekter som vil være nødvendige for å nå de mål som lå til grunn for Stortingsbehandlingen av bypakken, jfr. mål for bypakken.*
  - b) *Finansieringsvurderinger inkludert bompengeberegninger*
  - c) *Tidsplan*
    - a. *Utredning rullering av bypakken, ferdig 2–3 kv 2018.*
    - b. *Behandling i lokale politiske organ 2. halvår 2018.*
    - c. *Stortingsbehandling om forlengelse/utvidelse av bypakke Bodø vår 2019.*
- II. Vurdere muligheter for oppstart av belønningsavtale for kollektivtrafikken
  - a) *Utredning av tidlig start belønningsordning*
  - b) *Tidsplan – bør følge rullering av bypakke Bodø.*
  - c) *Politiske møter med regjering/storting tidlig i 2019 for utsjekk av mulighet for belønningsordning (ansvarlig kommune/fylkeskommune).*

### Langsiktig del

- III. Bypakke 2. Byutvidelse og trafikksystem i Ny by –Ny flyplass-prosjektet
  - a) *Transport- og trafikkutredninger eventuelt konseptvalgutredning (avhenger av bestilling fra Samferdselsdepartementet). Dette sammen med vedtatt kommunal samordnet areal- og transportplan vil gi viktige premisser for en bypakke 2 og forhandlinger med staten. KVVU/utredninger og samordnet areal- og transportplan må også ha en vurdering av virkninger av prosjektet ny by-ny flyplass.*

*Tema i utredningsarbeidet bør være*

    - *Samordnet areal- og transportplan*
    - *Konseptuelle løsninger av tilknytning jernbane-ny havn*
    - *Transportsystemet som integrerer funksjoner i gammel og ny by*
    - *0-vekstmålet for personbiltrafikk*

- *Bruk av samvirkende ITS i trafikk- og transportløsninger*
- *Lavutslipps transportsystem*

*b) Tidsplan*

- *Samordnet areal- og transportplan koordineres med rullering av kommuneplanens arealdel. Bystyrevedtak høst 2018?*
- *KVU /event. andre utredninger oppstart årsskiftet 2017 – ferdig 2019*
- *Forankring i Nasjonal Transportplan NTP 2022–33 (Rullering av NTP vedtak 2021).*

IV. Strekningsvise prosjekt

*Rv 80 Naurstadhøgda–Bertnes og Rv 80 Bertnes – Mørkved med arm til universitetet vurderes i relasjon til rv.80 Fauske– Naurstadhøgda og til 0-vekstmålet for Bodø sentrum*

3. Styringsgruppe

- 3.1. Dagens styringsgruppe for bypakke Bodø fortsetter for delprosjekt (I) Rullering av bypakke Bodø. Samordningsgruppa utvides med større faglig bredde i strategi- /utformingsfasen av prosjektportefølje.
- 3.2. Styringsgruppa for delprosjektene (II–IV) i «Ny by Bodø – Smart transport» består av dagens styringsgruppe for bypakke Bodø, samt Jernbanedirektoratet, Avinor og kystverket. (Avinors' og kystverkets deltakelse i styringsgruppa tilpasses faglige ansvarsområder og avklares fortløpende). Fylkesmannen i Nordland går inn som observatør. Ordfører i Bodø leder styringsgruppa. (Dersom staten velger å gjennomføre en KVU, vil en finne løsninger som gir nær samhandling mellom den statlige styringsgruppa og styringsgruppa for Ny by Bodø – Smart Transport)
4. Det opprettes en administrativ koordineringsgruppe for delprosjektene (II–IV) i Ny by Bodø– Smart transport. Gruppa ledes av Bodø kommune og har som ansvar å koordinere utredningsarbeidet hos de deltakende etater. Medlemmer er ledere fra de samme organisasjoner som er representert med medlemmer i styringsgruppa.
5. Samarbeidspartene setter etter behov opp egne underarbeidsgrupper knyttet til sine ansvarsområder.
6. Kommunen har ansvaret for Samordnet areal og transportplan (inkl. gange og sykkel). Kommunen som prosjekteier avgjør om dette skal organiseres i flere grupper. Faggruppene rapporterer faglig i egen etatslinje og til styringsgruppa.

7. For de deler av prosjektet som omfatter Statens utredningsverktøy og forsøksvirksomhet (konseptvalgutredninger og eventuelle forsøk/piloter), er Statens vegvesen ansvarlig og har egen prosjektleder som rapporterer i egen etatslinje. Prosjektleder rapporterer også til styringsgruppa.
8. Samarbeidspartene dekker personell- og utredningskostnader innenfor sitt ansvarsområde.



# Styringsgruppe Ny by Bodø – Smart transport

<b>Bodø kommune</b>	Ordfører Bodø kommune (leder)
<b>Nordland fylkeskommune</b>	Fylkesråd for samferdsel
<b>Statens vegvesen</b>	Regionvegsjef Region Nord
<b>Jernbanedirektoratet</b>	
<b>Avinor</b> (rolle avklares underveis)	
<b>Kystverket</b> (rolle avklares underveis)	
<b>Fylkesmannen i Nordland</b>	(observatør)

## Administrativ koordineringsgruppe

Koordinator (leder)  
Bodø kommune  
Nordland fylkeskommune  
Statens vegvesen  
Jernbaneverket  
(Kystverket etter behov)  
(Avinor etter behov)

### Arbeidsgruppe: Utredning og analyse byutredning og eventuell KVV mm

Statens vegvesen (leder)  
Bodø kommune  
Nordland fylkeskommune  
Bane Nord

### Arbeidsgruppe Areal- og transportplan, gange og sykkel

Bodø kommune (leder)  
Statens vegvesen  
Nordland fylkeskommune  
Bane Nord

### Arbeidsgruppe Kollektivtrafikk

Nordland fylkeskommune (leder)  
Statens vegvesen  
Bodø kommune  
Bane Nord

Respektive fagetater ansvarlig for faglig innhold

## Vedlegg

### Mål for dagens bypakke Bodø

#### Mål for Bypakke Bodø

Bypakke Bodø skal videreutvikle Bodø som en attraktiv by å bo og drive virksomhet i ved å fremme en effektiv, miljøvennlig og trygg transport. Dette skal gjøres ved at kommune, fylke og stat i fellesskap vil

- a) Fortsette utviklingen av en tett bystruktur som gir mindre transportbehov og reduserer bilbruken.
- b) Prioritere tiltak og løsninger som fremmer trafiksikkerhet og øker bruken av miljøvennlige transportformer.
- c) Styrke Bodøs knutepunktfunksjon i det nasjonale og regionale transportnettet for gods og personer ved å etablere og videreutvikle et trygt og effektivt hovedvegssystem.
- d) Etablere et felles finansieringsgrunnlag og virkemiddelsett for gjennomføring av nødvendige tiltak.

Bypakke Bodø skal legges til rette for at følgende mål skal oppnås innen 2020:

#### Redusert transportbehov gjennom kollektivvennlig og tett bystruktur

1. Alle nye arbeids- og besøksintensive arbeidsplasser skal skje langs hovedkollektivaksene innenfor området i kommunedelplanen for sentrum og ved universitetsområdet.
2. Innenfor planleggingsområdet for bypakken skal det ikke bygges boliger utover det kommunedelplanens arealdel åpner for.

#### Trafikksikker by

3. Antall personer som er drept eller alvorlig skadd i trafikken skal være redusert med minst 50 prosent
4. Tiltak for å redusere trafikken i nærrområder og trygge skoleveger skal være gjennomført slik at maksimalt 5 prosent av skoleelevene blir kjørt til skolen.

#### Mer miljøvennlig transport

5. Andelen som reiser med sykkel i Bodø skal være minst 8 prosent.
6. Andelen som går, sykler eller bruker kollektivtransport på arbeids og skolereiser skal være minst 21 prosent.
7. Antall passasjer på bybussystemet skal minst være fordoblet
8. Klimagassutslippene fra transport i Bodø skal være lavere enn i dag.

#### Bedre bymiljø

9. Antall personer som er sterkt plaget av trafikkstøy fra vegtrafikken i Bodø skal være redusert med 25 prosent i forhold til 2010

#### Ivareta Bodøs overordnede rolle i transportnettet

10. Gjennomsnittlig kjøretid for gods- og næringstransport mellom Bodø stamnetterminal og Løding skal være minst like god som i dag.
11. Trafikksystemet skal legge til rette for intermodale transporter og en effektiv omlastning mellom bil, båt og bane.

#### Fokus på oppfølging og evaluering for å lære og tilpasse virkemiddelbruken

12. Partene skal ha iverksatt evaluering av Bypakke Bodø med revidering av bypakkens innhold av virkemidler og tiltak i forhold til de mål som er satt.



Statens vegvesen



# Ny by Bodø – smart transport

Styringsgruppas løsning av oppdraget fra Bodø kommune og Nordland fylkeskommune





# Bestilling fra fylkeskommune og kommune

1. «Fullføring» av bypakke Bodø ved finansiering av viktig gjenstående prosjekter
2. Utredning for bompengepakke 2 eller bymiljøavtale
3. Nye strekningsvise prosjekter
4. Framtidige overordnede transport- og trafikkløsninger inkludert ny by ny flyplass

## Utredningsarbeidet skal

- bygge på retningslinjene om 0-vekst i personbiltrafikken
- inneholde finansieringsplan med bompeng- og framdriftsopplegg



## Fullføring av bypakke Bodø ved finansiering av viktig gjenstående prosjekter

# Rullering av dagens bypakke Bodø

- Formål:
  - Event. fullfinansiering av prosjekter som inngår i dagens portefølje
  - Gjennomføring av prosjekter som ikke er med i dagens portefølje, men som vil å gi bedre effekt av bypakken
- Finansiering
  - Neppe penger i hp18–23 til statlig prosjekter
  - Kommunale prosjekter mangler også fullfinansiering
  - Bompengefinansiering synes eneste aktuelle vei
    - Kartlegge bompengepotensialet
    - Kostnader aktuelle prosjekter
    - Styringsgruppa gir tilrådning
- Prosessopplegg.
  - Stortingsbehandles som revidering av eksisterende pakke

## Byområdene er i NTP

- ❑ 9 større byregioner som igjen er delt i de
  - 4 største byområdene ( Oslo/Akershus, Trondheimsområdet, Bergensområdet og Nord-Jæren)
  - øvrige 5 byområdene (Buskerudsbyen, Kristiansandregionen, Nedre Glomma, Grenland og Tromsø)
  
- ❑ Mindre byområder (her finner vi de øvrige byområdene bl.a. Bodø og Harstad)

## 0-vekstmålet for personbiltrafikken i byområdene

- Regjeringen vil ikke nå kreve at 0-vekst målet for personbiltrafikk skal gjelde for flere byområder enn de 9
- Regjeringen er positiv til initiativ fra lokale myndigheter i de mindre byområdene om å planlegge for 0-vekst i personbiltrafikken og satsing på miljøvennlig bytransport og arealbruk når det er hensiktsmessig ut fra forholdene.



## Virkemidler i de ulike byområdene

# Avtaler, finansiering og styring

De 4 største byområdene	De øvrige 5 byområdene	Mindre byområder
<ul style="list-style-type: none"><li>● Byvekstavtale<ul style="list-style-type: none"><li>– Byutredning</li><li>– Samordnet areal og transportplan</li><li>– Staten leder styring</li></ul></li><li>● Finansiering<ul style="list-style-type: none"><li>– Bompenger</li><li>– Belønningsordningen for kollektiv</li><li>– Statlig delfinansiering av større kollektivprosjekter</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Byvekstavtale<ul style="list-style-type: none"><li>– Byutredning</li><li>– Samordnet areal og transportplan</li><li>– Staten leder styring</li></ul></li><li>● Finansiering<ul style="list-style-type: none"><li>– Bompenger</li><li>– Belønningsordningen for kollektiv</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Ordinære bypakker<ul style="list-style-type: none"><li>– KVVU eller annen type byutredning</li><li>– Styres lokalt</li></ul></li><li>● Finansiering<ul style="list-style-type: none"><li>– Bompenger</li></ul></li></ul> <p>(Vegdirektoratet sjekker ut om belønningsordningen kan være aktuelt virkemiddel i de mindre byområdene som utredes for 0-vekst i personbiltrafikken. (regjeringen er positiv til ---))</p>



## Konklusjon byvekstavtale/belønningsordninger

- Føringsene i NTP stenger i praksis for at vegvesenet går inn og finansierer og utreder forberedelser for at Bodø i NTP-sammenheng skal defineres som et større byområde.
- Ny bypakke (2) legges til grunn i det videre arbeid med 0-vekstmål for personbiltrafikken i framtidens Bodø.

## Ny by – ny Flyplass

- NTPs føringer for Byutviklingsprosjekt Bodø:
  - Flytting av flyplassen for å frigjøre sentrumsnære områder for byutvikling
  - Regjeringen vil bidra med 2,4mrd. til flytting av flyplassen
- NTP gir ingen føringer for finansiering og utredning av transportsystem og trafikk-løsninger for Byutviklingsprosjekt Bodø (ny by – ny flyplass).



## Framtidige overordnede transport- og trafikk-løsninger inkludert ny by ny flyplass

### Flytting av flyplassen– konsekvenser for planlegging av transportinfrastrukturen

- Den statlige delen av infrastrukturen (som veg, havn og jernbane) må planlegges i nært samarbeid med kommunen.
- Kommunens prinsipper for hvordan byutviklingen skal gjennomføres (Smart-City konsept og lavutslipp) må integreres i den statlige planleggingen

## KVU som grunnlag for bypakke 2.

- Som utredningsmetode brukes KVU med fokus:
  - Hovedstrukturene i framtidig statlig transportsystem
  - Adkomst havn og jernbane.
  - Bruken av C-ITS som en integrert del av transportsystemet
  - Sammenknytning av gammel og ny by
  - 0-vekst i personbiltrafikken i Bodø by (avgrensning kan være dagens sentrum).
  - Konsekvenser av nye strekningsvise prosjekter
- KVU gir rom for å trekke inn alle nødvendige planverktøy som byutredningsanalyser, modeller for samhandlende ITS(C-ITS) osv
- KVU skaper forutsigbarhet for videre planlegging og utbygging ved at løsningene som velges forankres på regjeringnivå



## Momenter til mandat

- Beskriver hvordan styringsgruppa mener oppdraget fra bystyret og fylkesting skal løses
  1. Rullering av dagens bypakke Bodø
    - Kartlegge finansieringsalternativer (inkl. bompotensialet)
    - Kostnader aktuelle prosjekter
    - Styringsgruppa gir tilrådning
  2. Utredning av muligheter for belønningsavtale
  3. Byutvidelse og trafikksystem i Ny by –Ny flyplass–prosjektet
    - Bypakke 2
    - Transport- og trafikktutredninger eventuelt konseptvalgutredning.
  4. Strekningsvise prosjekter–brei vurdering Fauske – Bodø
- Eksisterende styringsgruppe «fullfører» bypakke Bodø
- «Ny» styringsgruppe for Ny by Bodø – Smart transport, fortsatt lokal forankring.
- Beskriver organisering og ansvarsfordeling mellom stat, fylke og kommune



## Styringsgruppe Ny by Bodø – Smart transport

**Bodø kommune**  
**Nordland fylkeskommune**  
**Statens vegvesen**  
**Jernbanedirektoratet**  
**Avinor** (rolle avklares underveis)  
**Kystverket** (rolle avklares underveis)  
**Fylkesmannen i Nordland**

**Ordfører Bodø kommune (leder)**  
**Fylkesråd for samferdsel**  
**Regionvegsjef Region Nord**  
**(observatør)**

**Administrativ koordineringsgruppe**  
**Koordinator (leder)**  
**Bodø kommune**  
**Nordland fylkeskommune**  
**Statens vegvesen**  
**Jernbanedirektoratet**  
**(Kystverket etter behov)**  
**(Avinor etter behov)**

**Arbeidsgruppe: Utredning og analyse byutredning og eventuell KVV mm**  
**Statens vegvesen (leder)**  
**Bodø kommune**  
**Nordland fylkeskommune**  
**Jernbanedirektoratet**

**Arbeidsgruppe Areal- og transportplan, gange og sykkel**  
**Bodø kommune (leder)**  
**Statens vegvesen**  
**Nordland fylkeskommune**  
**Jernbanedirektoratet**

**Arbeidsgruppe Kollektivtrafikk**  
**Nordland fylkeskommune (leder)**  
**Statens vegvesen**  
**Bodø kommune**  
**Jernbanedirektoratet**

Respektive fagetater ansvarlig for faglig innhold



## –om konseptvalgutredning KVVU

- Statlig planverktøy for velge løsninger for statlige investeringsprosjekter (større enn 750 mill) som skal oppfylle sentrale samfunns mål
- Oppdraget gis og finansieres av regjeringen.
- Kan for by-KVVU'er inkludere de samme svar som en byutredning.
- Gir forutsigbarhet (regjeringsbeslutning) for statens rolle i byutviklingsprosjekt Bodø
- Staten styrer framdrift og prosjekt gjennom statlig styringsgruppe (vanligvis i samråd med kommune og fylkeskommune)