

Statens vegvesen

Referat

Dato: 24.05.2017
Tid: 0830–1130
Referent: Odd Inge Bardal

Saksbehandler/telefon:
Odd Inge Bardal / 75552337
Vår dato: 29.05.2017
Vår referanse: 15/200534–19

Bypakke Bodø. Referat fra styringsgruppemøte 24.5.2017

Møte nr.:

Sted: Bodø kommune, Moloveien 16

Møteleder: Rolf Kåre Jensen

Til stede: Fra Styringsgruppa:
Rolf Kåre Jensen (BK), Svein Eggesvik (sak 1–3, NFK), Torbjørn Naimak (SVV)

Andre:

Bjørnar Klausen (NFK), Odd Steinar Åfar Viseth (sak 1–3, NFK), Annelise Bolland (BK), Arne Opheim (sak 1–3, BK), Unni Gifstad (sak 1–3, SVV), Jørn Sørvig (sak 1–3, SVV), Odd Inge Bardal (SVV), Owe Gunnar Fagerli (sak 4, Veipakke Salten AS), Børge Wahl (sak 4, Veipakke Salten AS)

Forfall: Ida Maria Pinnerød (BK), Tord Berthinussen (BK), Tom Johannesen (BK)

Kopi:

Ansvar / frist

1 Godkjenning av innkalling og referat fra forrige møte

Innkalling og agenda ble godkjent.

Referat fra styringsgruppemøte 8.3.2017 har feil møtedato. Riktig møtedato er 8.3.2017. Referatet ble for øvrig godkjent uten kommentarer.

2 Oppfølgingssaker

Se sak 3 i dette referatet for oppfølging av sak 3 fra møtet 8.3.2017. For øvrig

Postadresse
Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Telefon: 02030
fir mapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Gidsken Jacobsensvei 12, 2. etg
8008 BODØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

	Ansvar / frist
ingen saker.	
<p>3 Bypakke Bodø II</p> <p>Statens vegvesen ved Torbjørn Naimak presenterte «Utredningsprosjekt, NY BY Bodø – Smart transport», se vedlegg. Se også vedlagte to notat som var sendt ut på forhånd.</p> <p>Omfang, bruk at KVVU og/eller byutredning, forhold til «ny by», kort- og langsiktig tidsperspektiv, finansieringsmuligheter ol ble diskutert.</p> <p>Arbeidsgruppa omarbeider utkastet til mandat på bakgrunn av diskusjonen og signaler fra styringsgruppa. Mandatet bør ha både et langsiktig og kortsiktig perspektiv. Nytt utkast til mandat legges fram i neste styringsgruppemøte, med mål om behandling i bystyre i september og fylkesting i oktober. Forslaget til mandat sendes styringsgruppa minimum en uke før styringsgruppemøtet.</p>	SVV/Jørn Sørvig
<p>4 Orientering fra Veipakke Salten AS</p> <p>Veipakke Salten AS ved Ove Gunnar Fagerli og Børge Wahl orienterte om utviklingen av finansieringen i Bypakke Bodø. Det er mindre betalende trafikk enn forutsatt og trafikkveksten er lavere enn det som ble lagt til grunn for Bypakke Bodø. Samtidig er også innkrevingskostnadene og rentene lavere enn forutsatt.</p> <p>Det vurderes å innlemme Veipakke Salten AS i Bompengeselskap Nord AS (det regionale bomselskapet). En overgang vil gi endrede forutsetninger og det gjøres i den forbindelse en ny beregning av bompengefinansieringen av Bypakke Bodø.</p>	
<p>5 Tertialrapport fra samordningsgruppa</p> <p>Tertialrapporten ettersendes til styringsgruppas medlemmer i uke 22.</p>	samordningsgr.
<p>6 Kommunikasjon</p> <p>Ingen saker.</p>	
<p>7 Eventuelt</p> <p>Ingen saker.</p>	
<p>8 Neste møte</p> <p>Onsdag 23. august kl. 1100</p>	



Utredningsprosjekt NY BY Bodø – Smart transport

Bodø bystyre og Nordland fylkesting ber om utredning av (bypakke 2) alternative finansieringspakker for mer miljøvennlig transportinfrastruktur i Bodø



Utrede tiltak i Bodøs transportnett for å få til en mer miljøvennlig byutvikling.

Utredningen skal

1. omfatte byområdet Bodø inkl. prosjektet «Ny by»
2. vurdere prosjekter som ikke blir gjennomført i bypakke Bodø
3. kunne danne grunnlag for forhandling av en (bymiljøavtale) byvekstavtale
4. danne beslutningsgrunnlag for valg av aktuelle finansieringsmodeller gjennom
 - bypakke
 - (Bymiljøavtale) byvekstavtale
 - strekningsvise prosjekt.



To beslutninger som er bestemmende for utformingen av transportstrukturen i Bodø

- Regjeringens beslutning om å flytte flyplassen mot sør og at frigjorte arealer skal brukes til byutvikling
 - *Bodø kommunes vedtak at ny bydel skal utvikles etter Smart City konseptet og Zero Emission Neighbourhood strategien.*
 -
- Nasjonal transportplan forutsetter et transportsystem som bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.
 - *Det forventes at byene planlegger for at persontransporten i byområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange (0-vekstmålet for personbiltrafikken).*



Bypakken fanger ikke opp 0-vekstmålet

- Bypakken fanger ikke opp 0-vekst målet for personbiltrafikk selv om den har delfokus på tilrettelegging kollektiv gående og syklende.
- KVU rv. 80 Løding-Bodø sentrum, Veipakke Salten og dagens bypakke var knyttet til framkommeligheten i vegsystemet rundt Bodø



NTP og transportstruktur i Bodø

1. Det er ikke foreslått utvidelse av storbyområdene. Bodø er omtalt under kap. om bypakker mindre byer.
2. For flere av de mindre byer vil være riktig å legge 0-vekstmålet til grunn for trafikkveksten
3. Det er ikke foreslått KVU for ny statlig transportinfrastruktur i Bodø som følge av flytting av flyplassen.
4. Det signaliseres ikke oppfølging av prosjekter som ikke blir gjennomført i bypakke 1



Tre tilnærminger til ny transportstruktur

- Byutredning
- Samordnet areal- og transportplanlegging
- Konseptvalgutredning



Byutredning – verktøy for å nå 0-vekstmålet

- Byutredninger gir et ensartet analysegrunnlag for hvordan 0-vekstmålet kan nås.
- I mindre byområder kan forhold som bystruktur, befolkningsgrunnlag og transportvekst tilsi at bypakker planlegges ut fra 0-vekst målet.
- Byutredningene
 - gir svar på de forutsetninger som ligger til grunn fra kommunen og fylkeskommunen
 - viser virkninger og kostnader av ulike alternativer for å nå 0-vekstmålet.
 - drøfter virkemidler kommunen, fylke og stat kan bruke
 - danner grunnlaget for hvordan staten deltar i gjennomføringen av utredningsprosjektet Ny by Bodø-Smart transport.



Samordnet areal og transportplanlegging

- Samordnet areal- og transportplanlegging er en forutsetning for statens deltakelse i bygging av transportstrukturen (bompengefinansiering eller bruk av statlige midler).
- Nasjonal transportplan forutsetter at areal- og transportplanleggingen må samordnes bedre i den framtidige byutviklingen.
- Bodø kommune må synliggjøre prinsippene for hvordan areal- og transportplanlegging skal samordnes



Konseptvalgutredninger med regjeringsbeslutning gir retning og forpliktende føringer fra statens side.

- Bodø vil være en interessant utprøvingsarena for å teste nye løsninger og tidsavgrensede pilotprosjekter.
 - *staten inviterer gjennom NTP til utprøving og nye løsninger for nye transportsystem som fremmer omstilling til lavutslippssamfunnet.*
 - *staten har som ambisjon å «- gripe mulighetene som ny teknologi gir (NTP 2018–29) for å nå de transportpolitiske målene».*
- En KVU må ha 0-vekstmålet som forutsetning, og forankres i så vel teknologiske som infrastrukturelle løsninger med den risiko det innebærer.

Utkast til mandat for byutredning i Bodø

Mandatet er utarbeidet på samferdselsdepartementets mal for byutredninger. Ukastet er utarbeidet av SVV i samråd med fylkeskommune og Bodø kommune.

0. Innledning

Bodø kommune inngår ikke i storbyområdene. Bodø kommune, Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen er enige om at oppfølging av bypakken skal skje gjennom et eget prosjekt, Ny by Bodø – smart transport, som har 0-vekst målet for personbiltrafikk som forutsetning.

Kommune og fylkeskommune har en felles politisk ambisjon at prosjektet kan konverteres i en byvekst-/bymiljøavtale med staten. Partene er innforstått med at Statens vegvesen er bundet av føringene i NTP 2018–2029, slik at det er en politisk oppgave å sørge for en forankring av at Bodø skal komme inn under samme regime som storbyområdene.

Statens vegvesen er enig i at grunnlaget for en oppfølging av bypakke Bodø må utredes gjennom en byutredning.

I retningslinje 2 (R2) for arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 ble transportetatene bedt om å lage byutredninger for å belyse virkemidler og kostnader for å oppfylle målet om at veksten i persontransporten i de større byene skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. De samme faglige føringer legges til grunn for byutredning for prosjektet Ny by Bodø – Smart transport.

I dette mandatet beskrives krav til innhold, organisering av og framdrift for byutredningen for Bodø.

1. Hensikt med byutredningen

Det er tre primære hensikter med byutredningen:

1. Den skal være et kunnskapsgrunnlag der sentrale muligheter og utfordringer i byområdet belyses, og som sikrer at en velger riktige virkemidler og strategier for å nå 0-vekstmålet for personbiltrafikk i Bodø ved bruk av fremtidig bypakke eller bymiljø-/byvekstavtale.
2. Den skal være et bidrag til arbeidet med neste revisjon av Nasjonal transportplan (NTP 2022–2033).
3. Byutredningen skal danne grunnlag for arbeidet med å få Bodø som det 10. storbyområdet

1.1 Tilrettelegging for bymiljøavtaler eller byvekstavtaler

Byutredningen skal svare ut utredningsbehovet knyttet til inngåelse av bymiljøavtaler eller byvekstavtaler. Utredningen skal gi et samlet bilde av utfordringene i Bodø. Den skal belyse hvilke tiltak som er nødvendige for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas av

kollektivtrafikk, sykling og gåing (også kalt nullvekstmålet for persontransport med bil).. Tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet har effekt på klima og lokal luftkvalitet, men det er også viktig at de bidrar til effektiv arealutnyttelse og god byutvikling. Ambisjonen er å få et omforent faglig grunnlag som kan ligge til grunn for forhandlinger om bymiljøavtale eller byvekstavtale.

1.2 Arbeid med neste rullering av Nasjonal transportplan.

Som grunnlag for neste rullering av Nasjonal transportplan er det nødvendig å analysere langsiktige strategier for utvikling av de større byområdene, blant annet på bakgrunn av den raske teknologiske utviklingen og endringene i måten å organisere arbeid, fritid og reiser på. Samferdselsdepartementet vil komme med føringer som skal gjelde for arbeidet med neste NTP. Dette legges også til grunn for byutredning for Bodø.

2. Framdrift

Arbeidet skal ferdigstilles og presenteres i to trinn.

Trinn 1 skal ligge til grunn for kommunens og fylkeskommunens politiske arbeide for å få Bodø inn som det 10. storbyområdet, og politiske forhandlinger om midlertidige belønningsordning for Bodø. Det tas sikte på at slike forhandlinger skal kunne starte tidlig i 2019. Dette betyr at byutredningens trinn 1 må være ferdig i løpet av 2018.

Trinn 1 vil omfatte dagens byområde inkludert 1. fase i utbyggingen av ny bydel på dagens flyplass inkludert flytting av flyplassen.

Trinn 2 vil inkludere resten av ny bydel på eksisterende flyplass og konseptvalgutredning for Tidspunktet for dette må tilpasses fremdriften av arbeidet med neste NTP og kommuneplan for ny bydel.

Det må tidlig i arbeidet med byutredningen utarbeides en framdriftsplan for det lokale arbeidet.

3. Innhold

Hovedinnholdet i byutredningen skal være:

1. **Beskrivelse av dagens situasjon, forventet utvikling og utfordringer**
Aktuelle temaer er trafikk, klimagassutslipp, arealutvikling, luftforurensning, trafiksikkerhet.
2. **Behovsanalyse knyttet til nullvekstmålet**
For eksempel forventet utvikling av transportbehov.
3. **Strategier og tiltak for å nå nullvekstmålet**
Alle typer av lokale tiltak skal inngå, uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig. Dette omfatter
 - a. Arealbruk
 - b. Kollektivinfrastruktur og tilbud, vurdering av kostnader for både investeringer og driftstilskudd. Den totale kostnaden for kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet skal analyseres.
 - c. Tilrettelegging for gående og syklende – infrastruktur og drift

- d. Bilregulerende tiltak (parkering, brukerbetaling og liknende) og eventuell omlegging av vegsystem
 - e. Bruk av lavutslippsteknologi gjennom Smart City konseptet
 - f. Holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging
 - g. Aktuelle veginvesteringer
 - h. Eksisterende og nye teknologiske løsninger som kan ha innvirkning på valg, tidspunkt for gjennomføring og/eller effekter av tiltak
4. **Stamnett for kollektivtrafikken**

Et stamnett for kollektivtrafikken med knutepunkter skal defineres, dersom dette ikke allerede er gjort.
 5. **Sammenhengende hovednett for sykkel**

Et sammenhengende hovednett for sykkel med god kobling til kollektivnettet, og særlig knutepunktene, skal også beskrives.
 6. **Næringstrafikken**

Det skal beskrives hvordan næringslivstrafikkens behov kan ivaretas. Aktuelle tiltak for næringslivets transporter skal også vurderes opp mot nullvekstmålet for persontransport med bil.
 7. **Knutepunktsfunksjon**

Byutredningene skal også vise hvordan byområdene fortsatt skal ivareta sin knutepunktsfunksjon og sørge for at gjennomgående nasjonal og regional gods- og persontransport sikres framkommelighet.
 8. **Virkemiddelpakker**

Det skal gjøres analyser av flere mulige virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Dersom partene ønsker å definere mer ambisiøse mål enn nullvekstmålet for persontransport med bil må dette komme i tillegg til analyser av nullvekstmålet. Måloppnåelse knyttet til andre mål (for eksempel miljø, framkommelighet mv) kan omtales, men nullvekstmålet er hovedmålet i utredningen.
 9. **Analyser og beregninger**

Det skal gjennomføres transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger av de ulike pakkene av tiltak. Det skal ikke konkluderes med én anbefaling i utredningen. Hvilke tiltak som skal gjennomføres avgjøres gjennom forhandlingene om bymiljøavtale eller byvekstavtale.

Tidsperspektivet for analysene i byutredningene er 2033(35), dvs. planperioden for NTP, men byutredningen skal også sees i et mer langsiktig perspektiv.

Analysene og beskrivelsene skal så langt som mulig ta utgangspunkt i eksisterende data og utredninger. NTP 2018–2029 og underlagsmateriale som er utarbeidet i NTP-prosessen er også et viktig utgangspunkt for byutredningene.

Transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger skal så langt som mulig gjennomføres med den samme metodikk og ved bruk av de samme verktøyene. Dette gjør det mulig å sammenligne utredningene og få et likartet grunnlag for forhandlingene om bymiljøavtaler eller byvekstavtaler.

10. Metode

Transportetatene har en felles metodikk for transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger som skal brukes i byutredningene. Det er imidlertid også behov for supplerende analyser, for eksempel når det gjelder nytten av gange- og sykkeltiltak. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Jernbanedirektoratet, utarbeide retningslinjer for metodebruk og analyser. Arbeidet vil skje parallelt med oppstart av byutredningsarbeidet. Det vil legges opp til en fleksibel tilnærming slik at det tas hensyn til problemstillinger som dukker opp underveis i arbeidet med utredningene.

4. Forholdet mellom byutredningen, KVVU rv. 80 og Bypakke Bodø og Smart City-konseptet

4.1. KVVU og bypakken ble utarbeidet før 0-vekstmålet

Konseptvalgutredning for rv. 80 Løding-Bodø sentrum ble vedtatt av regjeringen i 31.oktober 2012. Samferdselsdepartementet ga som føring at i den videre planlegging skulle legge kombinasjonsalternativet som omfattet utbygging av økt vegkapasitet mellom Bertnes og Bodø havn og et sammenhengende sykkelvegnett. Det ligger også inne styrket busstilbud og nye holdeplasser på jernbane.

Formålet med Bypakke Bodø er å bygge en ny og trafikksikker innfartsveg til Bodø og samtidig legge til rette for gående, syklende og kollektivreisende i samsvar med KVVU'ens føringer.

KVVU'en ble utarbeidet før nullvekstmålet ble vedtatt i Klimaforliket og NTP 2014–2023. I den videre planleggingen av transportsystemet (Ny by Bodø – Smart transport) skal nullvekstmålet legges til grunn. Byutredningene skal oppdatere de forutsetninger som ligger til grunn gjennomføringen av KVVU i samsvar med 0-vekstmålet. Dette vil også omfatte eventuelle nye tiltak i forhold til prosjektene som gjennomføres i bypakken.

4.2 Smart City konseptet som basis for Lavutslippsbyen Bodø

Perspektivet og rammebetingelsene rundt byutvikling er endret de siste årene

Kommunen har lagt som hovedstrategi for planlegging og utbygging at den nye bydelen på den gamle flyplassen at den skal være tilpasset lavutslippssamfunnet og etableres etter Smart City konseptet med høy bruk av IT-teknologi i transportløsninger og energistyring av boliger og andre bygninger. Dette antar en også etter hvert vil bli normgivende for hvordan det «gamle» byområdet vil utvikle seg. Det forventes store investeringer både fra kommune, næringsliv og befolkning i Bodø for møte lavutslippssamfunnet og smelte sammen gammel og ny by.

Prosjekt «Ny by Bodø– Smart transport» er etablert for å videreføre planleggingsarbeidet for det framtidige transportsystemet der konseptet Ny by (i forståelse Smart City konsept for hele byen) inngår og legge grunnlaget for å søke om en bymiljøavtale eller byvekstavtale.

4.3 Analyser av virkemiddelpakker som også omfatter anbefalt konsept i KVV

Analysene i byutredningen skal bygge på KVVUen og arbeidet som er gjort i forbindelse med Ny by Bodø – Smart transport

I byutredningene skal det gjøres analyser av effekten av ulike virkemiddelpakker. Den konkrete sammensetningen av virkemiddelpakkene avgjøres av partene i samarbeid. Pakkene kan for eksempel ha ulike «dosering» av sykkeltiltak, kollektivtiltak, bilregulerende tiltak og infrastrukturinvesteringer, og ulike rekkefølger i tid. Det forutsettes at mobiliteten og framkommeligheten er god, og at virkemidlene vurderes ut fra effektiv ressursutnyttelse. Det legges til grunn at totalmobiliteten skal opprettholdes. Transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger samt andre relevante virkninger av virkemiddelpakkene skal presenteres.

Utredningen vil ha en enklere form enn KVVU, og bygge på anbefalt konsept i KVVU for rv.80 Bodø og samordnes med en eventuell ny KVVU for statlig infrastruktur vest for Thallekrysset.

4.4 Avgrensning av området

Byutredningen skal omfatte Bodø by strekningen Løpsmark – Løding.

Resten av kommunen eller flere kommuner enn Bodø må vurderes i forhold til funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsområdet i byområdet. Selv om det bare er tiltak i Bodø som blir vurdert kan det inkluderes flere kommuner i analysene av for eksempel reisestrømmer og kapasitetsbehov dersom dette viser seg hensiktsmessig.

5. Organisering av arbeidet.

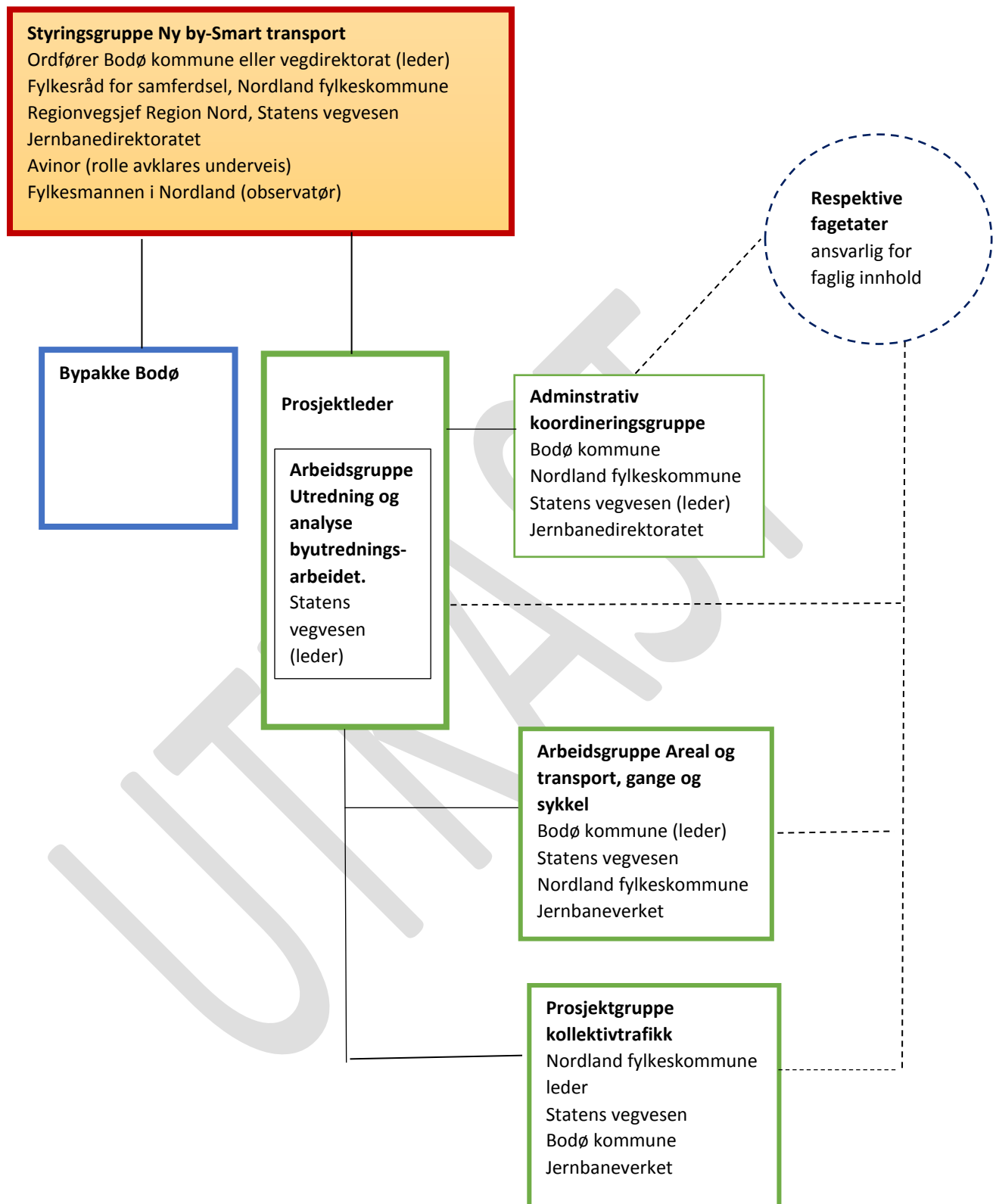
Arbeidet med byutredningen skal skje lokalt gjennom prosjektet Ny by Bodø – Smart transport, som er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Bodø kommune og Nordland fylkeskommune.

Byutredningene er første fase av arbeidet mot en bymiljøavtale eller byvekstavtale i Bodø. I rammeverket for bymiljøavtalene er det et krav at styringsgrupper for bymiljøavtaler skal organiseres etter modell fra Oslopakke 3 (jf. brev fra SD til Vegdirektoratet datert 2. juni 2015). Styringsgruppen for bymiljøavtale/byvekstavtale i Bodø skal, så snart den er etablert som forutsatt i rammeverket, fungere som styringsgruppe for byutredningen. Dette betyr at styringsgruppa for prosjektet Ny by Bodø – Smart transport leder arbeidet med byutredningen inntil belønningsavtale/bymiljøavtale/byvekstavtale trer i kraft.

Mandat for utredningsprosjektet fremmes av styringsgruppen for Ny by Bodø – Smart transport og vedtas politisk hos Bodø kommune og Nordland fylkeskommune. Statens vegvesen Region nord forankrer prosjektet hos vegdirektoratet.

Statens vegvesen Region nord tar initiativ til oppstart av arbeidet så snart mandatet er vedtatt.

1. Utredningsprosjektet kalles Ny by- Smart transport. Prosjektet utreder oppfølging av bypakke Bodø gjennom byutredning.. Samferdselsdepartementets føringer for byutredning legges til grunn for mandatet for prosjektet Ny by Bodø-Smart transport.
2. Styringsgruppa for bypakke Bodø bygges om slik at den tilfredsstillter kravene til styringsgruppe for byutredninger og blir styringsgruppe for prosjektet «Ny by Bodø – smart transport». Dette betyr at jernbaneanverket og Avinor (Avinors' status i styringsgruppa avklares underveis), går inn som medlem i tillegg til dagens representasjon og at fylkesmannen i Nordland går inn som observatør. I byutredninger inngår normalt Vegdirektoratet som også da har leder, Dersom vegdirektoratet ikke skal delta (under avklaring) er ordfører i Bodø leder av styringsgruppa.
3. Styringsgruppa Ny by Bodø-Smart transport er også styringsgruppe for bypakke Bodø. Prosjektadministrasjonen og rapportering for Bypakken endres ikke. (Alternativt kan styringsgruppa for bypakken fortsette som før men at møter koordineres)
4. Det opprettes en prosjektleder for utredningsprosjektet. Statens vegvesen som er faglig ansvarlig for metode og analyser i byutredningen, har prosjektleder og setter opp egen intern analyse og utredningsgruppe for byutredningsrapporten. Prosjektleder rapporterer til styringsgruppa.
5. Det opprettes en administrativ koordineringsgruppe for Ny by Bodø- Smart transport. Gruppa har som ansvar å koordinere utredningsarbeidet hos de deltakende etater. Medlemmer er ledere fra de samme organisasjoner som er representert med medlemmer i styringsgruppa. Prosjektleder for utredningsprosjektet leder koordineringsgruppa.
6. Samarbeidspartene setter etter behov opp egne arbeidsgrupper knyttet til sine ansvarsområder i byutredningen. I skissen foreslås at kommunen har ansvaret for Samordnet areal og transport inkl. gange og sykkel. Kommunen som prosjekteier avgjør om dette skal organiseres i flere grupper. Faggruppene rapporterer faglig i egen etatslinje.
7. Samarbeidspartene dekker personell og utredningskostnader innenfor sitt ansvarsområde. SVV dekker kostnader knyttet til analyser og utarbeidelse av byutredningen og til prosjektleder for byutredningen



Bakgrunnsnotat for Bodø Ny by- Smart transport.

0. Oppsummering

Dersom en skal kunne svare på utredningsbestillingen fra kommune og fylkeskommune og de skisserte problemstillinger bør følgende skje

- Det må gjennomføres byutredning
- Kommunen må synliggjøre en aktiv areal- og transportpolitikk.

Dette er grunnleggende forutsetninger for at en bymiljø-/byvekstavgift kan komme i stand slik at staten kan samarbeide om byutfordringer og bidra med finansiering i form av tilskudd til fylkeskommunale og kommunale ansvarsområder som for eks. belønningsordningene for kollektivtrafikk.

NTP 18–29 gir ingen signaler om utvidelse av storbyområdene. De økonomiske prioriteringene konsentrerer seg først om de fire største byene. Deretter skal det gjennomføres forhandlinger for de 5 neste byene. Det kan derfor være vanskelig å inkludere nye storbyområder i overskuelig framtid. Det er føringene for transportetaten og Avinor. Skal Bodø forankres som storbyområde vil det måtte skje gjennom endrede politiske føringer der kommune og fylkeskommune vil være aktørene. Her vil Bodø være i selskap med flere andre byområder som banker på døren til storbyordningene.

På den annen side er det slik at jo tidligere en får Bodø forankret som storby hos regjering og Storting – jo større mulighet er det for interimsløsninger med f.eks. belønningsmidler. Følger en rammeverket vil en måtte vente på neste rullering av NTP, dvs. 5–6 år før et nytt regime kan tre i kraft.

For å komme i posisjon kreves det at en har gjennomført de utrednings- og plangrep som forventes.

En byutredning vil imidlertid i liten grad gi grunnlag for konseptuelle valg. For Bodø er det ikke bare snakk om valg av transportløsninger, men også snakk om de konseptuelle valg for byløsninger og teknologiske konsepter for lavutslipp. Staten bør derfor tilby seg å arbeide konseptuelt med transportløsninger parallelt med konseptene for byutforming.

Det anbefales også at det utarbeides KVV for transportløsningene i Bodø. KVV må ha 0-vekstmålet for personbiltrafikk som forutsetning, og forankres i så vel teknologiske som infrastrukturelle løsninger med den risiko det innebærer, jfr. statens ambisjoner i NTP

Anbefaling

- *Det anbefales at opprettes et prosjekt under navnet Ny by-Smart transport, for å følge opp bypakke Bodø og utbyggingen av ny bydel på de frigitte arealene etter flytting av flyplass og forsvarets øvrige anlegg. Det gjennomføres en byutredning for Bodø som grunnlag for prosjektet. Arbeidet ledes av ei styringsgruppe som settes sammen i samsvar med de nasjonale retningslinjene for byutredninger.*
- *Bodø kommune må utarbeide og vedta en samordnede areal- og transportpolitikk som grunnlag for prosjektet Ny by-Smart transport.*
- *Det gjennomføres en statlig konseptvalgutredning for framtidig statlig infrastruktur vest for Thallekrysset som også omfatter teknologiske løsninger for å nå 0-vekstmålet.*
- *For å bygge god kompetanseutveksling inviteres vegdirektoratet inn i styringsgruppa for byutredningen. Nordland fylkeskommune bør vurdere deltakelse i konkurransen «Smartere transport i Norge.»*
- *Styringsgruppa for prosjektet Ny by – Smart transport, koordinerer de ulike delutredninger som er nødvendig for å gjennomføre byutredningen*

1. Forutsetninger for 0-vekstmålet i persontransport i Bodø

1.1. Bypakke Bodø – framkommelighet som ambisjon og nye samfunns mål

Ambisjonene for KVV rv. 80 Løding-Bodø sentrum, Veipakke Salten og dagens bypakke, som alle ble utredet/utført i perioden rundt 2010, var knyttet til vegsystemet rundt Bodø og spesielt framkommelighet på rv.80 på strekningen Naurstadhøgda – Bodø havn og spesielt strekningen fra Hunstad – Bodø havn. Bypakken fanger derfor ikke opp 0-målet for personbiltrafikk selv om den har delfokus på tilrettelegging kollektiv gående og syklende.

Bypakken har ikke klart å løse alle prosjekter som ble planlagt gjennomført. Kostnadene spesielt på delprosjekter knyttet til riksvegdelene ble undervurdert. 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.

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.

Etter bypakken ble utformet har Stortinget gjort to politiske beslutninger som vil være førende for den framtidige transportstrukturen i Bodø og som må legges til grunn i en framtidig pakkeoppfølging av bypakken.

1. Stortingets beslutningen om å flytte flyplassen mot sør og at de frigjorte arealene skal brukes til byutvikling. I forutsetningen for dette vedtaket legges til grunn Bodø kommunes vedtak at denne bydelen skal utvikles etter Smart City konseptet og Zero Emission Neighbourhood strategien.
2. I det overordnede målet for Nasjonal transportplan forutsettes det et transportsystem som bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Det forventes derfor at byene planlegger for at persontransporten i byområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange (0-vekstmålet for personbiltrafikken).

«Regional transportplan for Nordland» har også hovedmål knyttet til et bærekraftig transportsystem og reduksjon av utslipp i transportsektoren

En strategi for videre utbygging av transportsystemet i Bodø vil ha disse vedtakene som forutsetning.

1.2. NTP 2018–21(29) og Bodø

NTP 2018–21(29) gir ikke nye rammebetingelser/føringer som vil være styrende for en oppfølging av bypakke 1 eller en bymiljøavtale mm.

1. Det er ikke foreslått utvidelse av storbyområdene. Bodø er omtalt under bypakker mindre byer. Det ligger derfor ingen signaler om at Bodø kan være aktuell for bymiljøavtale/byutviklingsavtale i neste NTP periode.
2. Det er ikke foreslått KVVU for ny statlig transportinfrastruktur i Bodø som kan komme som en konsekvens av flytting av flyplass. NTP signaliserer ingen tiltak utover det som måtte følge direkte av at flyplassen flyttes (ny adkomst mm).
3. Det signaliseres at det for enkelte av de mindre byer vil være lurt å legge 0-vekstmålet til grunn når en skal vurdere nye bypakker og at dersom det skjer vil det bli positivt mottatt sentralt.
4. Det signaliseres ikke midler til fullføring av prosjekter som ikke blir gjennomført i bypakke 1 ut fra dagens finansieringsgrunnlag. For rv. 80 og eksisterende bypakke signaliseres oppstart Sandvik– Sagelva og fullføring Hunstadmoen – Thallekrysset.

1.3 Noen problemstillinger knyttet til en oppfølging av bypakke Bodø

I kommunens og fylkeskommunens bestillinger til styringsgruppa for oppfølging av bypakken er deler av begrunnelsen ikke gjennomførte prosjekter og utfordringene knyttet til planlegging og utbygging av ny by på de områdene som nå forlates av Forsvaret.

Noen av disse forholdene ble drøftet i møte mellom Bodø kommune representert ved ordfører og Statens vegvesen representert ved vegdirektøren. Fylkeskommunen var forhindret fra å delta.

Problemstillinger som ble drøftet med møtet med vegdirektøren:

- Bodø kommune har fortsatt mange uløste transportutfordringer. Selv om kollektivandelen vokser er den relativt lav – En større kollektivandel vil kreve andre innretninger på virkemidlene.
- Det er et stort potensiale for å øke kollektiv og gang/sykkelandel i Bodø.
- Bodø har til tider utfordringer knyttet til luftforurensing.
- Bodø er ikke en del av storbyområdene. Slik rammeverket fungerer i dag må en være del av storbyområdene for å få bymiljøavtale og del i belønningsmidlene til kollektivtrafikk.
- Bompengepotensialet i Bodø er beregnet å være større enn det som i dag inngår som brukerfinansiering i bypakken.
- Rushtidsavhengige takster er effektivt for å nå 0-vekstmålet. Dette virkemiddelet må utredes.
- Status på statlige prosjekter i Bodøområdet og hvorvidt det ville være statlige prosjekter igjen etter bypakke 1. Her framheves til både arm universitet, adkomst flyplassen og hvorvidt man vil være i stand til å løse ombygging av tre-felten og utslippssituasjonen i Bodø. Framkommelighetsprosjekter må ta hensyn til virkninger for 0-vekstmålet og at det kan kreve nye restriksjoner for personbiltrafikken.
- Den statlige transportinfrastrukturen i Bodø vil være viktig premiss for byutviklingen spesielt når ny by og ny flyplass skal etableres. En KVV ville både gi viktige føringer og ikke minst vil et regjeringsvedtak også forplikte staten på sin del av infrastrukturen. Det vil være SVV som leder et slikt KVV arbeid.
- Med tanke på å nå neste rullering av NTP må en komme raskt i gang med byutredningen. Ideelt bør den være gjennomført tidligst mulig i 2019 og senest innen utgangen av 2019. Mandat og styringsmodellen må være som i byutredningene.

2. Hovedaktører i transportinfrastrukturen

2.1. Kommunen eier byen og byutviklingen

Den byutviklingsrelaterte transportstrukturen eies og utvikles av kommunen. Kommunen står overfor den største byutviklingsoppgaven siden gjenoppbyggingen etter 2. verdenskrig. Det skal utvikles en ny bydel på gamle flystripa som skal gi plass til en fordobling av folketallet i dagens byområde (Langstranda–Mørkved). Kommunen har lagt som hovedstrategi for planlegging og utbygging at denne nye bydelen skal være tilpasset lavutslippssamfunnet og etableres etter Smart City konsept med høy bruk av IT-teknologi i transportløsninger og energistyring av boliger og andre bygninger.

Dette får også konsekvenser for hvordan det «gamle» byområdet vil utvikle seg. Det kommer til å bli gjennomført store investeringer både fra kommune, næringsliv og befolkning i Bodø for møte lavutslippssamfunnet og smelte sammen gammel og ny by. Helt avgjørende for fastlegging av hele byens transportmessig infrastruktur vil være sammenhengen mellom arealbruk og transportbehov. Dette planarbeidet er allerede i oppstartsfasen.

Kommunen over flere år bygd ny kunnskap om utvikling av framtidens byer gjennom et utstrakt samarbeid med faglig og vitenskapelige miljøer over store deler av verden. Det legges stor vekt på at en gjennom deltakelse i forskningssamarbeid og testing av nye teknologiske løsninger skal kunne bruke dette kunnskapsgrunnlaget i utviklingsplanene for både det nye og gamle Bodø.

2.2. Staten er stor deleier av hovedstrukturene i byens transportsystem.

Både kommune og fylkeskommune legger til grunn i sine vedtak for en utredning om oppfølging av bypakke Bodø at denne skal inneholde overordnet infrastruktur for Ny by –ny flyplass.

Hovedstrukturen i transportsystemet i Bodø styres av staten gjennom Stortingsvedtak og –bevilgninger. Både flyplass, hovedvegssystemet, jernbanen og til en viss grad havnestrukturen eies av staten og utvikles ut fra statlige beslutninger.

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.

2.3. Statens vegvesen koordinerer ny kunnskap knyttet til byutvikling og smart transportteknologi.

Over hele verden foregår et omfattende FoU- arbeid for å se på hvordan fremtidens byer må utformes. Mobilitet og tilgjengelighet er ved siden av areal og transportplanleggingen hovedutfordringene. Alle synes samstemt om at digitalisering av tilgjengelighet til transportsystemene og lavutslippsteknologi vil bidra til å endre hele transportsektoren.

Staten inviterer til nytenking, diskusjon og utprøving og nye løsninger for utforming av nye transportsystem i kjølvannet av den teknologiske utviklingen. Staten tar mål av seg til aktivt å bygge kunnskap og prøve ut et bredt sett av teknologiske og økonomiske virkemidler (NTP pkt 3.3) for å skape et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og omstilling til lavutslippsamfunnet.

Statens vegvesen er i dag statens fremste kompetansemiljø på transportløsninger og ny teknologi. Staten har som ambisjon å «- gripe mulighetene som ny teknologi gir -»(NTP 2018-29) for å nå de transportpolitiske målene. Statens vegvesen er derfor sentral i dette arbeidet. Dette skjer gjennom utforming av tilrettelagt infrastruktur, robuste regelverk, utforming av virkemidler og statlige innkjøp for å fremme teknologisk utvikling. Kontinuerlig kunnskapsinnhenting og utprøving av potensialet for teknologiske løsninger gjennom bruk av forsøk og piloter blir derfor viktige arbeidsfelt for SVV.

3. Hovedgrep i arbeidet med Ny by-Smart transport

3.1. Kunnskap om hvordan framtidig transportbehov skal løses

Bodø kommune og Nordland fylkeskommune ber i sine vedtak om at utredningen gir svar på en rekke spørsmål knyttet til tiltak som reduserer klimagassutslipp, bompengeløsninger, virkning av tiltak på 0-vekstmålet osv.

Ambisjonen om at Bodøs boligbehov de neste 30-50 årene skal skje innenfor Smart City konseptene og Bodøs ambisjon om å komme med i storbyordningen gjør at prosjektet «Ny by-Smart transport» må legges til grunn 0-vekstmålet for personbiltrafikk.

Samferdselsdepartementet har besluttet at det skal gjennomføres byutredninger for å få et ensartet analysegrunnlag for å nå 0-vekstmålet i storbyområdene. Dette oppdraget er gitt til Statens vegvesen. I mindre byområder kan lokale forhold som bystruktur, befolkningsgrunnlag og transportvekst tilsa at man bør planlegge bypakker ut fra 0-vekst målet.

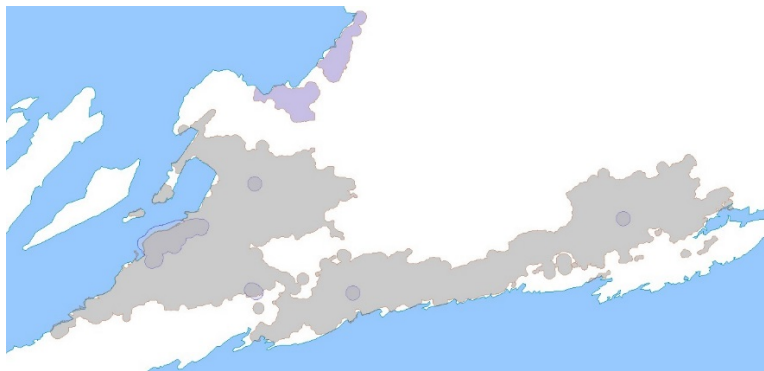
Byutredningene vil være et godt verktøy for å gi svar på en rekke av de spørsmålene som stilles fra kommunen og fylkeskommunen og vil vise virkninger og kostnader av ulike alternativer for å nå 0-vekstmålet. Byutredningen vil også drøfte virkemidler kommunen,

fylke og stat kan bruke og vil også denne danner grunnlaget for hvordan staten vil delta i gjennomføringen av utredningsprosjektet Ny by-Smart transport.

Byutredningene skal gi en beskrivelse av dagens situasjon og forventet utvikling for næringsliv, befolkning og trafikk i det aktuelle byområdet. En behovsanalyse med utgangspunkt i nullvekstmålet for persontransport med bil skal svare på hvor mange nye reiser som må tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal også beskrives hvordan behovene til nærings- trafikken, som ikke inngår i nullvekstmålet, skal ivaretas. Ulike tiltakspakker som kan gjøre det mulig å nå målet skal presenteres og analyseres, bl a. skal det i tillegg til gjeldende arealplan vises alternativ med ytterligere fortetting. Byutredningene skal vise hvordan den samlede mobiliteten i byområdene kan opprettholdes i lys av målsettingene om endrede transportbærere og teknologi (NTP kap. 8.4.9).

Den geografiske avgrensingen skal være byområde Bodø kommune. Resten av kommunen og nabokommuner inngår dersom det har betydning.

Byutredningsarbeidet er forutsatt styrt av ei styringsgruppe bestående av kommune, fylkeskommune, Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet. Fylkesmannen skal være observatør.



Anbefaling

Det anbefales at opprettes et prosjekt under navnet Ny by-Smart transport», for å følge opp bypakke Bodø og utbyggingen av ny bydel på de frigitte arealene etter flytting av flyplass og forsvarets øvrige anlegg. Det gjennomføres en byutredning for Bodø som grunnlag for prosjektet. Arbeidet ledes av ei styringsgruppe som settes sammen i samsvar med de nasjonale retningslinjene for byutredninger.

3.2. Samordnet areal- og transportplanlegging.

Storting og regjering har gjennom ulike beslutninger, inkludert behandlingen av Nasjonal transportplan, lagt som hovedføring for den framtidige byutviklingen i hele landet at areal- og transportplanleggingen må samordnes bedre. Dette er blitt en forutsetning for statens

deltakelse i bygging av transportstrukturen i og rund byene enten det dreier seg om tillatelser til bompengefinansiering eller bruk av statlige midler.

Som første steg i arbeidet med oppfølging av dagens bypakke må kommunen synliggjøre aktivt prinsippene for hvordan areal- og transportplanlegging skal samordnes. Bodø's kommuneplan og andre planvedtak antas å ha innebygd de fleste hovedprinsipper som er viktige for en god samordning av utbyggingspolitikk og transportsystemene. Det foreligger imidlertid ikke noe samlet plan/dokument som viser kommunens samordnede areal- og transportpolitikk og sammenhengen med vedtatte arealplaner. Dette må utarbeides først da denne planen vil være en forutsetning for statens deltakelse i byutredning og valg av transportløsninger.

Staten har lagt som forutsetning at slike alternativvalg skal utvikles gjennom byutredninger.

Anbefaling

Bodø kommune utarbeider og vedtar en samordnet areal- og transportplan som grunnlag for prosjektet Ny by-Smart transport.

3.3. Forpliktende konseptvalg for det statseide transportsystemet

I dagens offentlige plansystem er det bruken av konseptvalgutredninger for statlige investeringer(KVU) med regjeringsbeslutning som gir retning og forpliktende føringer fra statens side. KVU brukes bl.a. for beslutninger om valg for framtidig transportsystem. Detaljeringsgraden i en KVU kan variere og gjennomføring av investeringer vil avhenge av budsjettene. Samtidig kan KVU-beslutninger si noe om og når eventuelle nye rullinger skal gjennomføres. Slike beslutninger gir forutsigbarhet for den kommunale planleggingen.

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

Utviklingen i Bodø by er derfor 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 verdiskaping og omstilling til lavutslippssamfunnet. Staten har som ambisjon å «- gripe mulighetene som ny teknologi gir (NTP 2018-29) for å nå de transportpolitiske målene».

Statens vegvesen er sentral i dette arbeidet. Bodø blir på mange måter en fullskala modell. Bodø vil være en interessant utprøvingsarena for å teste nye løsninger og tidsavgrensede pilotprosjekter.

Det anbefales derfor at utarbeides KVV for transportløsningene i Bodø. KVV må ha 0-vekstmålet for personbiltrafikk som forutsetning, og forankres i så vel teknologiske som infrastrukturelle løsninger med den risiko det innebærer, jfr. statens ambisjoner i NTP «*Staten tar mål av seg til aktivt å bygge kunnskap og prøve ut et bredt sett av teknologiske og økonomiske virkemidler (NTP pkt 3.3) for å skape et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og omstilling til lavutslippssamfunnet.*

Flytting av flyplassen er allerede besluttet. Denne beslutningen er gitt forutsetning for en eventuell konseptvalgutredning.

Utfordringen for en KVV i Bodø vil være å utvikle de konseptuelle løsninger for den statlige infrastrukturen i lys av kommunens byplanlegging i samspill med det kommunale planarbeidet.

KVV og kommunens byutviklingsarbeid må være koordinert og åpent. En kombinasjon av metodikk i KVV og byutredning bør forsøkes lagt til grunn.

En slik konseptvalgutredning må omfatte transportsystemet i byområdet. Områdene som omfattes KVV rv.80 inngår ikke i den nye KVV. Disse områdene skal oppdateres gjennom byutredningen i tråd med de føringer som er gitt for byutredninger. Den geografiske avgrensing vil omfatte områdene vest for Thallekrysset – Gamle Riksvei.

Anbefaling

Det gjennomføres en konseptvalgutredning for framtidig statlig infrastruktur vest for Thallekrysset

3.4. Gjensidig kompetansebygging

Utviklingen av nye Bodø vil kreve nye transportløsninger. Gjennom Smart City konseptet er det en forutsetning at disse baseres på lavutslippsløsninger. Både Statens vegvesen region Nord, fylkeskommunen og kommunen vil være avhengig av oppdatert kunnskap om mulige løsninger og i noen grad utprøving av nye teknologiske løsninger i vid forstand.

Byutredninger der en også legger inn lavutslippssamfunnet som overordnet føring vil være med å utvikle byutredningene som modellverktøy og være et interessant innspill i den nasjonale metodeutviklingen. Staten legger gjennom NTP til innføring og utprøving av nye teknologiske løsninger og ressurser gjennom etatsspesifikke satsninger rettet mot ulike tiltakskategorier bl.a. person- og godstransport og trafikkstyring. For Bodø, som i praksis skal planlegge en helt ny by basert på ulike former for lavutslippsteknologi, er det viktig å få direkte tilgang til den kunnskap og erfaring som kompetansemiljøene i SVV høster. For SVV vil det utvilsomt være viktige læringseffekter av de fullskala modelltester som ligger implisitt i Smart City konseptene.

Gjensidig kompetansebygging kan skje ved at SVV/vegdirektoratet inngår i styringsgruppa for Ny by-Smart transport og at prosjektgruppa på utvalgte områder suppleres med fagspesialister fra SVV/vegdirektoratet. Dette må sjekkes ut med veidirektoratet

For å stimulere til lokal innovasjon og utvikling vil samferdselsdepartementet invitere fylkeskommunene til å delta i en konkurranse om «Smartere transport i Norge». Det skal konkurreres om 100 mill til 2–3 prosjekter som i konkrete prosjekter tar i bruk ny teknologi og hvor det stilles krav om at det skal brukes 0-utslippsløsninger der det er relevant. Bruk av ny teknologi kan eksempelvis bety prosjekter som fokuserer på automatisering, autonome kjøretøy, og sensorbasert infrastruktur. Nordland fylkeskommune bør vurdere om dette kan være interessant knyttet til Bodø eller et annet byområde i Nordland.

Anbefaling

For å bygge god kompetanseutveksling inviteres vegdirektoratet inn i styringsgruppe og prosjektgruppe(r) for Ny by-Smart transport

Nordland fylkeskommune vurderer deltakelse i konkurransen «Smartere transport i Norge.»

4. Organisering av utredningsprosjektet vedrørende oppfølging av bypakken

Det er fem delprosjekter som skal gjennomføres/oppdateres

1. Byutredning – prosjekteier SVV
2. Samordnet areal og transportplanlegging– prosjekteier Bodø kommune
3. Kollektivtrafikksystemet, prosjekteier Nordland fylkeskommune
4. Kunnskapsutvikling, prosjekteier Bodø kommune og Nordland fylkeskommune Smart transport
5. KVU overordnet infrastruktur, prosjekteier SVV

Beslutningsystemene og eierskapene til prosjektene vil være forskjellige. Dette styres gjennom lovgivning, sentrale retningslinjer eller statlige føringer. Dette arbeidet bør likevel koordineres i en felles styringsstruktur for å sikre helhetsgrepet. Det vil være naturlig at dette skjer gjennom samme styringsgruppa som for byutredningen.

Anbefaling

Styringsgruppa for prosjektet Ny by – Smart transport, koordinerer de ulike delutredninger som er nødvendig for å gjennomføre byutredningen

Noen tidsfrister

Ny flyplass skal være ferdig	ultimo 2024 helst før
Områderegulering starter nå – vedtak bystyre Må vise minimum alternative hovedadkomstveier	årsskifte 2018/2019
Byggestart	2020
Ny bydel på restareal	
Kommundelplan starter h 2017 vedtak bystyre	2022?
Utbyggingsstart – arealet må ryddes og renses	etter 2026 ?
Flytting av havn	etter 2035?
Rullering av neste NTP– konsekvenser 6 årsperioder i hp?	2022 eller 2024
Byutredning ferdig klar til arbeid med hp starter	tidlig i 2019