

## Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn – forslag til handlingsplan for kollektiv 2020 - 2023

Leder Byutvikling behandlet denne saken og fattet et slikt vedtak:

### VEDTAK

Leder for Byutvikling vedtar å legge forslag til handlingsplan for kollektiv 2020-2023 ut på høring.

### Sammendrag

Kollektivplanen fra 2011 med handlingsplan la opp til en rullering hvert fjerde år. Positiv passasjerutvikling og gode resultater, med en økning på 70-80 % passasjervekst, er bakgrunnen for at handlingsplanen ikke har blitt rullert tidligere. En slik vekst er ekstraordinær, også i nasjonal sammenheng, og overstiger enhver forventning basert på tradisjonelle etterspørselsmodeller. Dette planforslaget er en revisjon av handlingsplan for kollektivtrafikk, og tidshorisonen for handlingsplanen er 2020 – 2023. Handlingsplanen er ikke juridisk bindende, og planprosessen følger ikke plan- og bygningsloven.

Fra 1. juli 2021 starter det opp et nytt anbud for kollektivtrafikk i Bodø. Omleggingen innebærer at alle bylinjer skal kjøres med el-busser og linje 1 med leddbuss. Det er behov for ny ladeinfrastruktur på utvalgte endeholdeplasser og en omlegging i rutetilbudet. Hovedgrepet er å optimalisere traséene slik at frekvensøkningen ikke koster uforholdsmessig mye. Det betyr at mange vil oppleve et forbedret rutetilbud. Samtidig vil noen oppleve et redusert tilbud i form av økt reisetid og bussbytter. Hovedstrukturen med fire linjer som pendler gjennom sentrum vil bli opprettholdt slik som i dag, men det foreslås en endring for å dekke store, og voksende markeder bedre enn i dagens situasjon. Med økning i avganger vil reisende på disse strekningene få et busstilbud som er mer konkurransedyktig mot privatbil. Det legges opp til en produksjonsøkning på 20 %, og en økning på 29 % i sum avganger.

For å få flere til å reise kollektivt i stedet for med privatbil, har reisetid for kollektiv sammenlignet med reisetid for privatbil stor betydning. Et busstilbud som er konkurransedyktig på tid mot privatbil vil kunne bidra til at flere velger buss som transportmiddel. Dette vil være viktig for at Bodø skal oppnå mål om nullvekst i personbiltrafikk.

Gjennomføring av planforslaget forutsetter bygging av ny snu- og holdeplass på Mørkved. Gjennomføring av denne er avhengig av at man finner et egnet areal og at snu- og holdeplass blir finansiert. Dette medfører en usikkerhet for fremdriften.

## Saksopplysninger

### Bakgrunn

Kollektivplan 2010-2021 med handlingsdelen fra 2012 la opp til en rullering av handlingsdelen hvert fjerde år. Positiv passasjerutvikling og gode resultater, med en økning på 80 % passasjervekst er bakgrunnen for at handlingsprogrammet ikke har blitt rullert tidligere.

Nordland fylkeskommune har utarbeidet planforslaget i samarbeid med Bodø kommune. Strategisk ruteplan AS er konsulent.

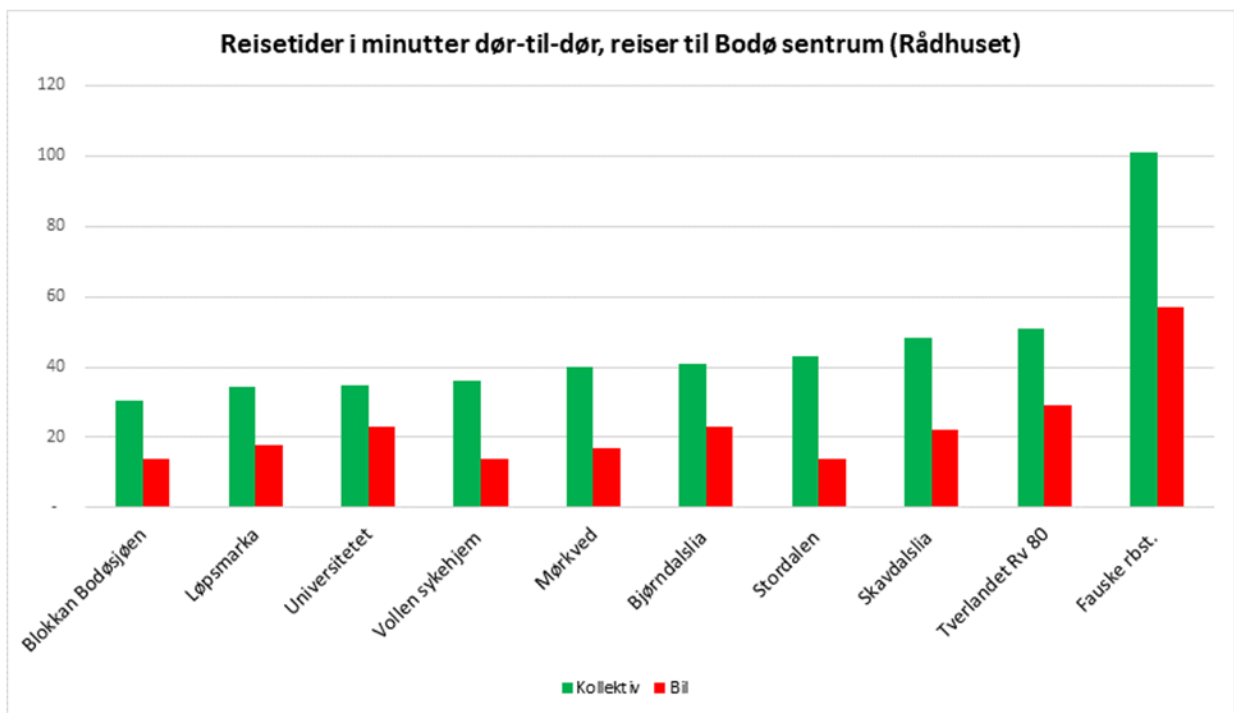
Fra 1. juli 2021 starter det nye anbudet for kollektivtrafikk i Bodø. Fra det tidspunktet skal alle bylinjer kjøres med el-buss. I tillegg skal linje 1 kjøres med leddvogner. Det er behov for ladeinfrastruktur på utvalgte endeholdeplasser, samt investeringer for å bygge nye holdeplasser og snuplass ved Universitetet/Mørkved bydelssenter og Vollen sykehjem. Ved en omlegging er det behov for å optimalisere linjene, og å øke produksjonen uten at det koster uforholdsmessig mye.

Bodø har et mål om å nå nullvekstmål for personbiltrafikk. For å nå målet er det nødvendig å få en større andel av befolkningen til å reise kollektivt, sykle eller gå. Tilrettelegging for kollektiv er et viktig middel for å nå dette målet.

Reisetid og frekvens på avgangene har stor betydning for om folk velger kollektiv fremfor bil. Et busstilbud som er konkurransedyktig på tid mot privatbil vil kunne bidra til at flere velger buss som transportmiddel. Se tabell nedenfor.

Holdeplass	Reisetid kollektiv	Reisetid bil	Forholdstall
Stordalen	43	14	3,1
Vollen sykehjem	36	14	2,6
Mørkved (ved Rv 80)	40	17	2,4
Skavdalslia	49	22	2,2
Blokkan Bodøsjøen	31	14	2,2
Løpsmarka	35	18	1,9
Bjørndalslia	41	23	1,8
Fauske rbst.	101	57	1,8
Tverlandet Rv 80	51	29	1,8
Universitetet	35	20	1,8

Forholdstallet i kolonnen til høyre viser reisetid kollektiv sett opp mot reisetid med bil for dagens situasjon (jo høyere tall, jo dårligere konkurransevne mot bil). Tallene er basert på rutetabell og kjøretid for bil med Google Maps. Tallene inneholder tid for gangtid til/fra parkering/holdeplass, ventetid, skjult ventetid (avhengig av frekvens) og forsinkelse. Kolonnen til venstre angir holdeplassene.



Grafen over viser reisetid for kollektiv og reisetid for bil, med utgangspunkt i holdeplasser. Målet er at reisetid for kollektiv skal kunne konkurrere med reisetid for bil.

For å få flest mulig til å bruke kollektiv må det legges opp til høyest kvalitet i tilbudet der det er høyest befolkningstetthet. Det vil si der det er høyest etterspørsel. For å oppnå mål om at flere velger buss fremfor bil, og for at kollektivsystemet skal være samfunnsøkonomisk, må kvaliteten på tilbudet stå i forhold til befolkningstall.

Bystyret vedtok følgende den 9. mai 2019, i PS 19/62:

*“Det gjennomføres en analyse med utgangspunkt i at realisering av nytt hotellbygg og ny skole skal bidra til redusert trafikkbelastning. Analysen skal vise hvilke grep man må ta for å redusere dagens trafikk i området. Analysen skal legges fram sammen med revidering av Kollektivtrafikkplan for Bodø kommune. Det tas kontakt med NFK for å utrede bussforbindelse fra sentrum gjennom Rønsvika til Rønsvikfjellet. Bussen skal bidra til trafiksikkerhet i byggeperiode med nye veier i Rønsvikområdet, redusere behovet for bruk av personbil, ivareta arbeidsreiser og være et tilbud til reiselivsgjester. Saken fremmes for bystyret i 3.kvartal med sikte på å innarbeide kostnader i budsjett 2020. Det lages plan for jevnlig informasjonsmøter med grunneiere og brukere av området gjennom hele prosessen.”*

I verbal for budsjett 2019 ble kollektivtilbud til Rønsvikfjellet omtalt:

*“Bodømarka bør være tilgjengelig for alle byens innbyggere. Bystyret ber om en sak hvor muligheten for etablering av Keiserekspressen samt av kollektivløsning til turområder (naTURbussen) i samarbeid med Nordland fylkeskommune utredes.”*

### **Planstatus**

Gjeldende plan er kollektivplan Bodø 2010 – 2021, vedtatt i 2011. Denne planen er en kommunedelplan og revideres ikke denne omgang, men videreføres frem til 2023.

### **Planprosess**

Rullering av kollektivplanen (2010-2021) har vært en del av prosjektet “Ny by Bodø, smart transport”, nå “Ny by Bodø - transportsystemer” (KVU). Det har vært avholdt arbeidsmøter hvor Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune, Jernbaneverket og Bodø kommune har vært representert. Strategisk-Ruteplan har vært konsulent for arbeidet, og har også deltatt på arbeidsmøtene. Arbeidsmøtene har vært grunnlag for faglige utredninger med en lengre tidshorisont for utviklingen av kollektivtilbudet i Bodø.

Samtidig har Nordland fylkeskommune behov for en tilpasning av rutetilbudet med bakgrunn i innføring av el-buss og leddbuss i 2021. Disse tilpasningene har en kortere tidshorisont. Etter dialog mellom Nordland fylkeskommune og Bodø kommune i prosessen, ble det enighet om at dette planforslaget bør ha en kortere tidshorisont, med mål om å klargjøre infrastrukturen til 2021. Tiltakene skal også bygge oppunder en økning i produksjonen, samt å styrke kollektivtilbudet mot privat biltransport.

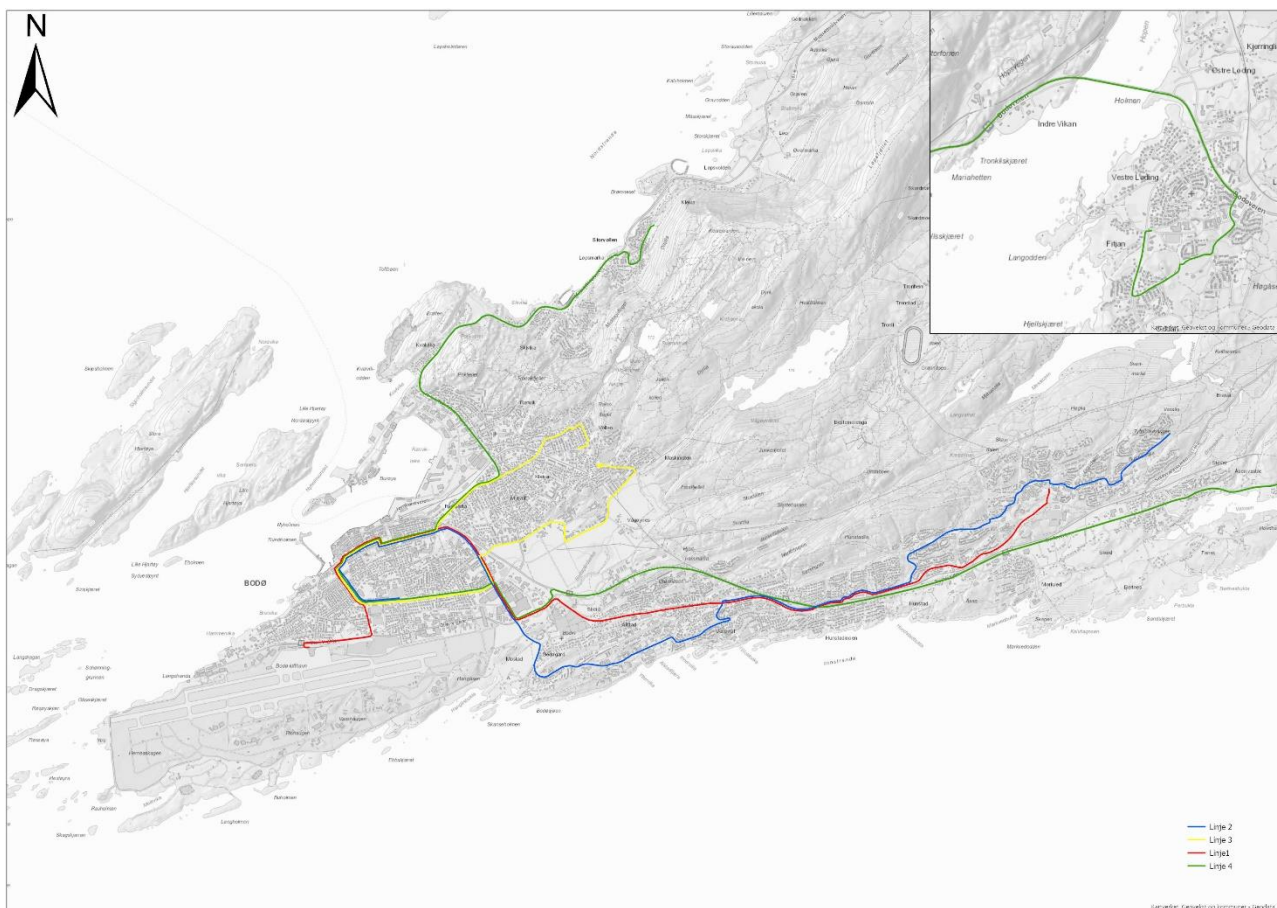
For å svare på den langsiktige utviklingen av det fremtidige kollektivtilbudet i Bodø skal det utarbeides en ny tematisk kommunedelplan for kollektiv i Bodø, og denne vil ha et lengre tidsperspektiv. Denne vil startes opp i 2021/2022, og skal gjelde fra 2023.

Det har også vært avholdt møter med Nord universitet og Statsbygg for å se på mulige arealer for å snu linje 1 i nærheten av Universitetet og Mørkved bydelssenter.

Planprosessen følger ikke plan- og bygningsloven. Planen er en handlingsplan og er ikke juridisk bindende. Planforslaget legges på offentlig ettersyn og sendes på høring i perioden 11.januar til 9.februar 2020. Det vil arrangeres åpent møte, møte med de kommunale rådene og møter på de videregående skolene i høringsperioden.

### **Planforslag**

Alle de foreslåtte linjeføringene beskrives i punkter under. Konsekvenser av endringene beskrives under “Virkninger” og i eget notat. Figuren nedenfor viser alle de nye linjeføringene i planforslaget. Se planforslaget for mer detaljert beskrivelse.



Kartet viser den foreslåtte linjeføringen.

### **Linje 1:**

På strekningen fra Universitetet/Mørkved bydelssenter ligger det godt til rette for å etablere en høystandard løsning hvor bussen kjører mest mulig på tilrettelagt trasé. Mindre trafikk på Trefeltn etter at tunnelen åpnet øker forutsigbarheten og punktligheten for bussen, og buss kan gis prioritet i lyskryss. Passasjertall for holdeplassene ved Bodin vgs og ved universitetet er høye.

Det legges opp til avganger hvert 7,5 minutt i rushtiden og hvert 10. min på dagtid. Det foreslås at linjen skal gå i Mørkvedveien i stedet for i Kudalsveien. Traseén langs Mørkvedveien er raskere enn Kudalsveien. Linjeføring i Kudalsveien er problematisk siden bussene må stoppe ved møte med motgående buss. Dette skjer ofte i rushtid. Veien er ikke optimal for å betjene et høyfrekvent tilbud for flere ruter.

På sikt kan det være aktuelt å styrke frekvensen på linje 1 ytterligere, spesielt i rushtidene. For å ha ressurser til dette, snus linje 1 ved Universitetet. Den viktigste årsaken er markedet: strekningen Mørkved senter – Bjørndalslia forsvarer ikke det høyeste frekvensnivået, og det blir dermed uforholdsmessig kostbart å kjøre alle avganger helt ut. Ved å snu på Universitetet kan linjen kjøres innenfor 30 minutter, inkludert tid til lading. Linje 1 planlegges betjent av leddbusser, som har noe svakere vinterfremkommelighet enn normalbuss. I Bjørndalslia vil normalbuss være mer driftssikker pga. topografi. Dette er et annet argument for å la linje 2 overta betjeningen av Bjørndalslia.

Omleggingen av ruten gjør at reisende øst for universitetet/bydelssenteret må benytte rute 2. Rute 2 har lenger reisetid enn dagens rute 1. Passasjerene kan bytte buss til linje 1 ved

bydelscenteret, og da vil reisetiden være den samme som i dag. Se nærmere beskrivelse av konsekvenser under *Virkninger*.

Se vedlegg for linjekart.

### **Linje 2:**

Linje 2 foreslås å starte i Bjørndalslia, og vil i andre enden av pendelen snu ved Bodø VGS. Linjen går i dag fra Skavdalslia, via sentrum til Løpsmark. Linjen vil fremdeles gå gjennom sentrum. Hovedgrepet for linjen er å styrke frekvensen på den delen av ruten hvor markedspotensialet vurderes som høyest. Dette betyr 10 minutters rute som grunnrute, og på sikt enda oftere i rushtid. Bodøsjøen og Alstad er et tungt og voksende marked, og tilgodesees med et noe raskere tilbud til sentrum via Gamle Riksvei mot dagens trasé via Hålogalandsgata. På tross av at Bodøsjøen og Alstad er et tungt og voksende marked, er det en av de bydelene hvor kollektivtransport konkurrerer dårligst på reisetid mot bil i dag. Tiltaket vil styrke kollektivtrafikkens konkurranseevne.

For å gjennomføre tilbudsstyrkingen uten å øke kostnadene uforholdsmessig mye, kjøres ikke lenger linjen til Løpsmark. Dette beskrives nærmere under linje 4. Skavdalslia vil ikke lenger betjenes av linje 2. Dette begrunnes i få reisende, 1,5 i snitt per avgang mellom Skavdalslia og Universitetet. Det lave passasjertallet kan skyldes at tilbudet ved holdeplass Bodin og Universitetet er bedre både med tanke på frekvens og reisetid, og at flere velger å gå til disse holdeplassene for å benytte linje 1.

Omleggingen av ruten gjør at det opprettes direkte forbindelse for reisende mellom Bodøsjøen/Alstad og sykehuset. Se vedlegg for linjekart.

### **Linje 3**

Dette er linjen hvor kollektivtrafikk konkurrerer dårligst på reisetid mot bil på sentrumsrettede reiser. Dette kan begrunnes i lang reisetid fra de to stoppene til sentrum. Bussen kjører Terminalveien og Olav Vs gate. På disse strekkene har bussen henholdsvis 0,1-0,2 påstigninger i snitt for begge stoppene i Terminalveien og under 0,1 påstigninger i snitt på stoppene i Olav V gate. Det lave tallet kan også forklares i få avganger.

Det anbefales at linje 3 legges om til å betjene Hålogalandsgata fremfor Olav V gate og Rønvikveien fremfor Terminalveien. Dette begrunnes i at markedsgrunnlaget her er langt høyere. Med en kjørerute på 24 minutter hver vei vil det gi punktlig kjøring fra startholdeplass hver halvtime, og dette gjør ruten mer robust. Det må tilrettelegges for snuplass ved Vollen, slik at alle avganger kan kjøre via Ramnfloget til og fra sentrum. Reisende til City Nord må benytte holdeplass Stadiontunet.

Dette medfører at holdeplassen Bodø stasjon ikke lenger betjenes med bybuss. Trafikktall viser at togpassasjerer ikke reiser med linje 3. Trolig vil en del togpassasjerer gå til Orestad park, 350 meter unna. Alle bybussene betjener dette stoppet.

Fylkeskommunen har gjort en vurdering av potensialet for bussrute til det planlagte hotellet på Rønvikfjellet. De konkluderer med at når det gjelder trasé, er øvre del av fjellveien uegnet for å kjøre buss. Dette begrunnes i kurvatur og topografi. I tillegg pekes det på at hotelltransporten i Bodø i dag er taxidrevet, og at markedet er ukjent. Et annet viktig forhold er at et tilbud hvor

Rønvikfjellet inngår som endeholdeplass, ville gått på bekostning av tilbudet til Vollen sykehjem. På bakgrunn av dette foreslås det ikke å opprette busstilbud til Rønvikfjellet.

Se vedlegg for linjekart.

#### **Linje 4:**

Det anbefales å forlenge linje 4 fra Høgåsen til Tverlandet skole. Dette for å oppnå en bedre markedsdekning av boligområder og skole. Tiltaket krever infrastrukturtiltak.

I planen anbefales det å kjøre linje 4 fra Tverlandet til Løpsmark. Det begrunnes i at dette kobler sammen to jevnstore markeder som forsvaret noenlunde likt tilbud i form av frekvens. I Rønvikveien via sentrum til Hålogalandsgata kjører linjene i en felles trasé. Økt reisetid via Hålogalandsgata er beregnet til ett minutt. Reisende fra Tverlandet til Bodø lufthavn må bytte buss ved City nord eller benytte linje 100. Direkteforbindelse mellom Tverlandet og sykehuset utgår ved omlegging av linjen. Passasjerene som ønsker å reise mellom Tverlandet og sykehuset må enten sitte på bussen gjennom sentrum og gå av ved sykehuset, eller bytte buss ved City nord.

Etter åpning av Bodøtunnelen ble ruten endret til å gå i denne. Dette medførte ulempe for reisende langs RV 80 (Stille dal/Jensvoll/Grønnåsen), siden det førte til færre avganger på strekningen, men en stor fordel for reisende fra Tverlandet og øst for tunnelen. Ruten vil fortsette å gå i tunnelen. Se vedlegg fire for linjekart.

#### **Virkinger av forslaget**

Gjennomføring av planforslaget vil kunne bidra til at Bodø kommune kan nå mål om nullvekst i personbiltrafikken. Dersom flere velger buss vil det bidra til å redusere klimagassutslipp. I tillegg vil elektrifisering av bybussene bidra til å redusere klimagassutslipp. Transportsektoren står for en stor del av utslippene. Styrking av kollektivtilbudet og elektrifisering av bussene vil til sammen være et viktig tiltak for å redusere utslipp fra denne sektoren i Bodø.

Videre oppsummeres positive og negative konsekvenser for endringen i tilbudet for befolkningen i Bodø. Handlingsplanen og notat om konsekvenser gir en mer detaljert beskrivelse av konsekvensene.

På alle linjene foreslås det å øke frekvens på avgangene. Det vil gjøre bussbytte ved viktige knutepunkter eller holdeplasser langt mer aktuelt enn det er i dagens system, siden ventetid ved bytte vil bli kortere. For å gjøre det enda mer attraktivt for de reisende å gjøre bytter er det viktig å formidle informasjon om knutepunktene. Sanntidssystemet med informasjon om reisetid i applikasjon som allerede er innført, gjør det mer forutsigbart for passasjerene å bytte buss.

#### **Linje 1**

Reisende fra bydelssenteret og fra universitetet mot sentrum vil få kortere reisetid.

Konsekvenser av at linjen ikke kjøres til Bjørndalslia, er at reisende som benytter seg av holdeplasser øst for Universitetet/Mørkved bydelssenter får noe lenger reisetid. Med økt reisetid om Bodøsjøen og innkortet reisetid via Gamleriksvei utgjør dette om lag 5 minutter totalt. Alternativet for de reisende er bussbytte, noe som vil gi samme reisetid som i dag.

Elever ved Hunstad ungdomsskole som benytter seg av holdeplasser øst for Mørkved bydelssenter mister direkte bussforbindelse til og fra skolen. De vil alternativt kunne bytte til linje 1 ved Mørkved bydelssenter, eller gå fra stoppet ved Bodin vgs. eller Limyra. Disse gangtraséene brukes mest sannsynlig allerede av de elevene som i dag bor i gåavstand (0,5-1 km) til skolen. Det er normal vinterdrift på disse, men de vil likevel ha noe dårligere fremkommelighet på vinterstid.

### Linje 2

Reisende til og fra Alstad og Bodøsjøen vil oppleve en forbedring i tilbudet. Frekvensen på tilbudet økes til avgang hvert 10.minutt.

Omleggingen betyr at Skavdalslia ikke lenger betjenes med buss. Dette begrunnes i få reisende. Reisende fra Skavdalslia vil fremdeles kunne benytte holdeplasser ved Bodin og Universitetet.

### Linje 3

Terminalveien og Olav V gate vil ikke lenger betjenes av bybusser. Samtidig styrkes kollektivtilbudet Hålogalandsgata og Rønvik. I Hålogalandsgata og i Rønvikveien øst for lyskrysset ved Nordstrandveien tantes linje 3 og 4 slik at tilbudet blir betraktelig styrket. Takting av busslinjer langs en fellestreking, innebærer at bussene fordeles jevnt utover timen, slik at de kommer med jevne mellomrom, fremfor at de kommer puljevis. Koordinering av flere busslinjer vil gi lav ventetid for dem som skal fra holdeplasser på fellestrekingen. Dette gir en frekvens med avganger ca hvert 7. minutt i rushtid på fellesstrekingene i Hålogalandsgata og i Rønvikveien. I dag er det avgang hvert 15.minutt i rushtid. Befolknings tettheten er høy langs disse strekningene, og forbedringen i tilbudet vil komme mange til gode.

### Linje 4

Ruten Tverlandet-sentrum vil bruke noe lenger reisetid enn i dag. Forlenging av ruten til Tverlandet skole gir større flatedekning for bydelen. Frekvens på avganger øker for Tverlandet og Løpsmark. Hyppigere avganger gir kortere ventetid på holdeplass, og gir passasjerene større fleksibilitet i planleggingen av sin reise. Omleggingen gjør at ruten ikke vil gå direkte til flyplassen fra Tverlandet. Det opprettes i stedet direkte rute mellom Tverlandet og Rønvikleira.

Linje	Positive	Negative
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raskere linje fra Universitetet/Mørkved bydelssenter gjør kollektiv mer konkurransedyktig mot privatbil.</li> <li>• Økt frekvens.</li> <li>• Bedre kapasitet med leddvogner.</li> <li>• Omstigningspunkt til tog ved Mørkved togstasjon.</li> <li>• Dekker studentboligene</li> <li>• Takting av linje 1 og 2 gir et sterkt forbedret tilbud langs fellesstrekinger.</li> <li>• Mindre konflikt mellom buss og myke trafikanter i Kudalsveien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lengre reisetid for de som benytter seg av holdeplasser øst for Mørkved bydelssenter (dagens linje 1)</li> <li>• Elever ved Hunstad ungdomsskole som bor øst for Mørkved bydelssenter mister direktebuss til og fra skolen (dagens linje 1). De må enten bytte buss eller gå fra stoppet ved Bodin vgs. eller Limyra.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindre forsinkelser ved kjøring i Mørkvedveien fremfor i Kudalsveien.</li> </ul>	
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raskere og mer direkte linje fra Bodøsjøen og Alstad via Gamle riksveg. Dette gir et tilbud som er mer konkurransedyktig mot privatbil.</li> <li>• Omlegging til å dekke ett marked gjør linjen kortere og mer robust mot forsinkelser.</li> <li>• Bedre fremkommelighet i Kudalsveien gir mindre forsinkelser på inngående rute.</li> <li>• Det opprettes direkte forbindelse mellom Bodøsjøen/Alstad og sykehuset.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samme som pkt. en for linje 1.</li> <li>• Tilbudet i Skavdalslia legges ned. Kommunen har gjort investeringer i holdeplasser som derfor ikke blir nyttiggjort.</li> <li>• Noe dårligere flatedekning i Høgla og Skavdalslia på Mørkved.</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økt frekvens</li> <li>• Omlegging til Rønvikveien og Hålogalandsgata gir større markedsgrunnlag.</li> <li>• Kortere reisetid.</li> <li>• Takting av linje 3 og 4 i Rønvikveien øst for lyskryss x Nordstrandveien og Hålogalandsgata gir et forsterket tilbud til de som bor langs strekningene.</li> <li>• Hele ruten kan kjøres på 24 minutter. Dette gjør ruten mer robust, og gir mindre forsinkelser.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dekker ikke lenger Jernbaneveien og Olav V gate.</li> <li>• Noe dårligere flatedekning i Fjellveien.</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økt frekvens for Løpsmark og Tverlandet</li> <li>• Ruten konkurrerer godt på reisetid mot reisetid for bil.</li> <li>• Forlenging av ruten til Tverlandet skole gir større flatedekning.</li> <li>• Taktes med linje 3 på fellesstrekninger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kjører ikke lenger til lufthavnen. Reisende fra Tverlandet må bytte buss ved City nord eller benytte linje 100.</li> <li>• Noe lengre reisetid via Hålogalandsgata.</li> </ul>
<b>Generelle konsekvenser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økning på 29 % i antall avganger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enkelte vil oppleve et noe redusert tilbud.</li> </ul>

- Takting på fellesstrekninger
- Bedre miljøprofil med EL-busser
- Bedre utnytting av material og besetning
- Generelt bedre konkurranse mot privatbil

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Tiltakene i handlingsplanen som ikke er finansiert er beskrevet i siste del i handlingsplanen. Mange av tiltakene er kritiske for at planforslaget skal kunne gjennomføres. Mange av tiltakene krever ny infrastruktur som ikke har finansiering.

Dagens linje 2 går til Skavdalslia. Her er det gjort investeringer i holdeplasser og snuplass for buss. Dersom de foreslåtte endringer i denne handlingsplanen (2020-2023) trer i kraft, vil ikke disse holdeplassene lenger bli benyttet.

Det foreslås å snu linje 1 ved Universitet/Mørkved bydelssenter. Dette krever store infrastrukturtiltak med holdeplass og snuareal. Denne er ikke finansiert. Omleggingen krever også holdeplass i Mørkvedveien ved Bodin VGS/studentboligene, og holdeplassen vil kunne virke som en omstigning mellom linje 1, 4, regionbusser og togstoppet på Mørkved. Til sistnevnte holdeplass kan midler fra Bypakke Bodø omdisponeres fra holdeplass som har vært planlagt ved Lillegjerdåsen.

For at linje 3 skal kunne snu i pendel, kreves det tiltak for å snu bussen ved Vollen sykehjem. Her kan en midlertidig løsning være mulig, men en fremtidig løsning må planlegges og finansieres.

Det er behov for nye og midlertidige holdeplasser i Rønvikveien. Se planforslaget for nærmere beskrivelse.

### **Leder for Byutvikling sin vurdering og konklusjon**

#### **Vurdering**

Omleggingen av rutene er i stor grad basert på markedet i form av befolkningstall og fremtidig befolkningsvekst.

Bydelen Bodøsjøen/Alstad er et område med høy befolkningstetthet og hvor det er ventet høy befolkningsvekst i de kommende årene. Området får et bedre tilbud enn i dag.

Omlegging av rute 1 og 2 fører til ulempe for de øst for Mørkved bydelssenter i form av økt reisetid eller bussbytte.

Direkterute mellom Bjørndalslia og Hunstad ungdomsskole utgår. Dette bøtes på med mulighet for bussbytte til en raskere linje 1. Antall påstigende passasjerer på holdeplassen ved ungdomsskolen viser at passasjertallet er høyest for avgangen i vestgående retning mot Bodø sentrum, og ikke i

retningen mot universitetet (i gjennomsnitt ca 1 passasjer per avgang). Dette kan indikere at holdeplassen ikke har høye passasjertall i retningen Hunstad u-skole til Bjørndalslia.

Beboere i Skavdalslia og Høglia får lenger avstand til kollektivtilbudet. De fleste på Mørkved vil likevel bo innen akseptabel gangavstand til en holdeplass. Mørkved bydel har god flatedekning selv om den blir dårligere i enkelte områder.

For rute 3 og 4 vurderes konsekvensene i helhet som positive. Ulempen ved at ruten fra Tverlandet får noe lengre reisetid (beregnet 1 minutt) bøtes på med at frekvens på avgangene øker og flatedekningen i bydelen blir bedre.

Rønvik er en bydel med en høy befolkningstetthet som har hatt et dårlig tilbud, både med tanke på frekvens, reisetid og flatedekning. Bydelen vil få et betydelig bedre tilbud.

Nordland fylkeskommune har vurdert at det er problematisk å drive et busstilbud til Rønvikfjellet. Dette begrunnes med at markedet er uvisst og at veien er uegnet på grunn av kurvatur og topografi. Bussruten vil være svært uforutsigbar på vinterstid, og det vil skape forsinkelser på hele ruten. Det vurderes også at et slikt tilbud vil gå utover busstilbudet i Rønвика (Vollen).

Planforslaget vil kunne bidra til at flere tar buss i stedet for å kjøre bil. For noen vil tilbudet bli dårligere enn i dag. Det er lagt opp til en forbedring i tilbudet der bruken er høyest, og i områdene som er vurdert til å ha høyest potensiale for økt bruk. Det forventes at planen vil bidra til å støtte opp om nullvekstmål i personbiltrafikken.

Finansiering av holdeplasser og snuplasser er usikker. Gjennomføring av planforslaget forutsetter bygging av snu- og holdeplass på Mørkved. Gjennomføring av denne er avhengig av at man finner et egnet areal og at snu- og holdeplass blir finansiert. Dette medfører derfor en usikkerhet for fremdriften som det legges opp til. Bodø kommune har bygd flere holdeplasser i løpet av de siste årene som ikke vil bli nyttiggjort.

### **Konklusjon**

Hovedgrepet er å optimalisere traséene med en høyere frekvens og en hensiktsmessig ruteutførelse. Dette vil medføre at enkelte vil oppleve et redusert tilbud i form av økt reisetid og bussbytte. Mange vil oppleve et forbedret rutetilbud. Planforslaget kan bidra til at flere velger å reise kollektivt fremfor med personbil.

Leder Byutvikling anbefaler at planen legges til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Annelise Bolland  
Leder Byutvikling

Saksbehandler: Susanne Dale Jomås

**Trykte vedlegg:**

1. Forslag til handlingsplan for kollektiv 2020-2023
2. Notat om konsekvenser
3. Linjekart linje 1
4. Linjekart linje 2
5. Linjekart linje 3
6. Linjekart linje 4