Saksnummer	Utvalg	Møtedato
20/8	Bodø ungdomsråd	25.05.2020
20/17	Bodø eldreråd	25.05.2020
20/19	Råd for personer med funksjonsnedsettelse	26.05.2020
20/20	Plan- og miljøutvalget	27.05.2020
20/39	Bystyret	11.06.2020

Sluttbehandling - Forslag til ny kollektivløsning i Bodø

Bystyrets behandling i møte den 11.06.2020:

Votering

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Bodø bystyre vedtar handlingsplan for kollektiv slik den er beskrevet av Nordland fylkeskommune i NOTAT – forslag til løsning for kollektivsystemet i Bodø, datert 02.04.2020 rev.11.5.2020 og linjekart for linje 1, 2, 3 og 4.

Plan- og miljøutvalgets behandling i møte den 27.05.2020:

Votering:

Enstemmig vedtatt

Plan- og miljøutvalgets innstilling

Bodø bystyre vedtar handlingsplan for kollektiv slik den er beskrevet av Nordland fylkeskommune i NOTAT – forslag til løsning for kollektivsystemet i Bodø, datert 02.04.2020 rev.11.5.2020 og linjekart for linje 1, 2, 3 og 4.

Råd for personer med funksjonsnedsettelses behandling i møte den 26.05.2020:

Votering:

Enstemmig vedtatt

Råd for personer med funksjonsnedsettelse uttalelse:
Råd for personer med funksjonsnedsettelse støtter rådmannens innstilling

Bodø eldreråds behandling i møte den 25.05.2020:

Forslag

Fellesforslag:

Eldrerådet støtter rådmannens forslag til innstilling.

Votering

Fellesforslaget ble enstemmig vedtatt.

Eldrerådets uttalelse

Eldrerådet støtter rådmannens forslag til innstilling.

Bodø ungdomsråds behandling i møte den 25.05.2020:

Bodø ungdomsråd godkjenner rådmannens innstilling med 17 av 17 stemmer.

Rådmannens forslag til innstilling

Bodø bystyre vedtar handlingsplan for kollektiv slik den er beskrevet av Nordland fylkeskommune i NOTAT – forslag til løsning for kollektivsystemet i Bodø, datert 02.04.2020 rev.11.5.2020 og linjekart for linje 1, 2, 3 og 4.

Sammendrag

Hensikten med planen er å tilrettelegge kollektivsystemet for ny ladeinfrastruktur på endeholdeplasser for at det skal innføres el-busser når nytt anbud for bybussene starter opp 1. juli 2021. Planen skal gi et best mulig samlet tilbud til kunden ut fra tilgjengelige ressurser.

Første planforslag var på høring i perioden 11. januar til 9. februar 2020. Det kom inn til sammen 31 uttalelser til planforslaget.

Etter høring anbefalte rådmannen å videreføre tilbudet slik det er i dag, med etablering av ladeinfrastruktur på eksisterende endeholdeplasser. Linje 4 ble anbefalt videreført fra Høgåsen til Tverlandet gamle skole via ny infrastruktur som er under planlegging. Ruteendringer som beskrevet for linje 3 ble anbefalt vedtatt.

I brev datert 2.4.2020 fra Fylkesråd for transport og infrastruktur til Ordfører, ble det påpekt at et slikt vedtak vil medføre at fylkeskommunen ikke vil greie å iverksette nytt anbud fra 1. juli 2021 uten at de påføres økonomiske og strukturelle utfordringer. Nordland fylkeskommune kom med nytt forslag etter behandlingen av saken i Plan- og miljøutvalget.

Det ble enighet mellom Nordland fylkeskommune og Bodø kommune om at det er grunnlag for å fremme det nye forslaget som lå ved brevet, og at det lages ny sak til politisk behandling.

Det nye forslaget fra Nordland fylkeskommune imøtekommer godt merknader til planforslaget som var på høring. Forslaget medfører ikke like store endringer i rutenettet som høringsforslaget. Fordelene med planen vurderes som større enn ulempene. Endringene vurderes som akseptable for å kunne oppnå full elektrifisering av bybussene. Rådmannen anbefaler at handlingsplanen vedtas.

Saksopplysninger

Bakgrunn

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

Fra 1. juli 2021 starter det nye anbudet for kollektivtrafikk i Bodø. Anbudet omhandler bybussene (linje 1-4). Alle bussene skal byttes fra dieselbusser til el-busser. Linje 1 skal kjøres med leddvogner. Alle endeholdeplasser, foruten Vollen er tiltenkt ladeinfrastruktur.

Ved omlegging er det behov for å optimalisere linjene, og å øke produksjonen uten at det koster uforholdsmessig mye. Bodø har et klart nullvekstmål for personbiltrafikk. For å nå dette målet er kollektiv et svært viktig virkemiddel. For å nå målet er det viktig å få en større del av befolkningen til å reise kollektivt.

De viktigste driverne for å få flere til å velge kollektiv fremfor privatbilen er reisetid og frekvens. Et busstilbud som er konkurransedyktig på tid mot privatbilen vil få flere til å velge buss fremfor privatbil på sine reiser.

For å få flest mulig til å benytte seg av kollektiv, må det legges opp til høyest kvalitet i tilbudet der det bor flest mennesker. Det må gjøres prioriteringer av tilgjengelig materiell og linjene må samkjøres slik at det er attraktivt å bytte mellom de ulike linjene for å nå målpunkt. Linjer må taktes på fellesstrekninger for å øke frekvensen. Dette er også med på å bedre samkjøringen og gjøre det mer attraktivt å bytte mellom linjene.

Planstatus

Gjeldende plan er kollektivplan Bodø 2010 – 2021, vedtatt i 2011. Denne planen er en kommunedelplan og revideres ikke i denne omgang, men videreføres frem til 2023. Planen er en handlingsplan og er derfor ikke juridisk bindende. Planprosessen følger ikke plan- og bygningsloven.

Planprosess

Planprosessen frem til 1. politiske behandling er inngående beskrevet i saksframlegget til behandlingen. Foregående prosess vil derfor ikke bli beskrevet i dette saksfremlegget. I Dette saksframlegget beskrives ny informasjon som er kommet til saken. For å lese om tidligere planprosess vises det til saksframlegget til 1. behandling. Det ligger som vedlegg til saken.

I Plan- og miljøutvalget den 11.3.2020 ble det i PS 12/20 innstilt følgende til Bystyret.

> *«Plan- og miljøutvalgets innstilling: Bodø bystyre vedtar følgende prinsipper for kollektivløsning 2020-2023:*
>
> 1. *Den eksisterende linjefremføring for linje 1 og 2 opprettholdes som i dag.*
> 2. *Den eksisterende linje 4 med linjefremføring på strekningen Høgåsen-Bodø lufthavn opprettholdes som i dag. Traséen forlenges på Tverlandet fra Høgåsen til Oddan.*
> 3. *Ingen endringer av endeholdeplasser, bortsett fra endringen som er under planlegging på Tverlandet, og som det allerede er igangsatt reguleringsplanarbeid for.*
> 4. *Dagens linje 3-trasé videreføres for å sikre fortsatt bussdekning for Bodø stasjon, Rønvikleira og nedre del av Fjellveien.»*

I brev datert 2.4.2020 fra Fylkesråd for transport og infrastruktur til Ordfører ble påpekt at et slikt vedtak vil medføre at fylkeskommunen ikke vil greie å iverksette nytt anbud fra 1. juli 2021 uten at

de påføres økonomiske og strukturelle utfordringer. Vedlagt brevet lå også forslag til nytt kollektivsystem for bybussene. Det nye forslaget imøtekommer i stor grad de problemstillingene rådmannen belyste i saksframlegg til 1. gangs behandling.

På bakgrunn av brevet ble det den 24. april 2020 avholdt et møte mellom Bodø kommune og Nordland fylkeskommune. I møte ble det enighet om at det er grunnlag for å fremme det nye forslaget som lå ved brevet, og at det fremmes en ny sak til politisk behandling.

Den 29.april 2020 ble det holdt et møte mellom administrasjonen i Bodø kommune og Nordland fylkeskommune. I dette møte ble det diskutert noen problemstillinger ved det nye forslaget som det må jobbes videre med. På grunn av tidspresset for å legge til rette for det nye anbudet ble det også enighet om at saken fremmes til Bystyret i juni.

I Formannskapet den 30. april 2020 ble det i PS 20/38 vedtatt å utsette behandlingen av kollektivplanen.

Planforslaget

I det nye forslaget er det foreslått å gjøre endringer i Nordland Fylkeskommune sitt opprinnelige forslag, og merknadene som ble påpekt som problematiske fra Bodø kommune sin side ved første gangs behandling i plan- og miljøutvalget er i stor grad imøtekommet.

Saksfremlegget til forrige behandling beskriver forskjellen på dagens rutestruktur og forslaget som ble sendt på høring for linje 1 og 2. Det beskriver også den nye anbefalingen for linje 3.

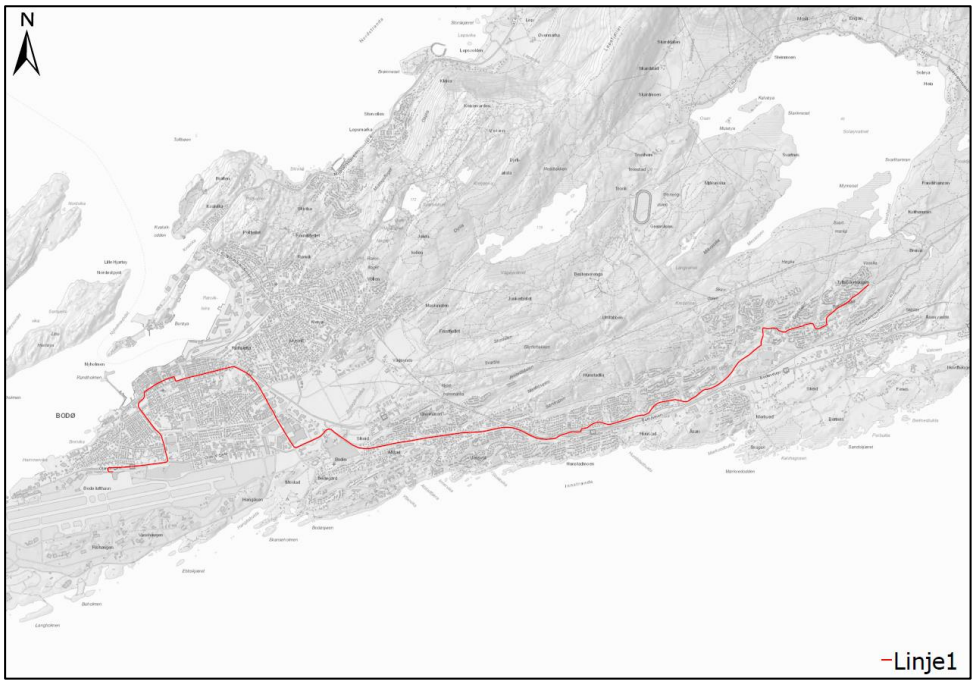
For å se forslaget opp mot forslaget som ble sendt på høring, henvises det til høringsforslaget. Det ligger ved saken.

I dette saksframlegget beskrives det siste forslaget som foreligger. Først presenteres linje for linje. Etter presentasjonen av linjene følger en vurdering av hver foreslåtte linje og med en samlet vurdering til slutt.

- Linje 1 foreslås å fortsette og kjøre i pendel mellom Bjørndalslia – sentrum – Bodø lufthavn. Det foreslås å kjøre Mørkvedveien.
- Linje 2 foreslås å kjøre fra Universitetet og til Bodø lufthavn via Alstad, Bodøsjøen og sentrum.
- For linje 3 gjelder samme anbefaling som i høringsforslag og i rådmannens innstilling ved første gangs behandling.
- Linje 4 foreslås å kjøre fra Løpsmark til Tverlandet skole via forlenget trasé fra Høgåsen til Oddan.

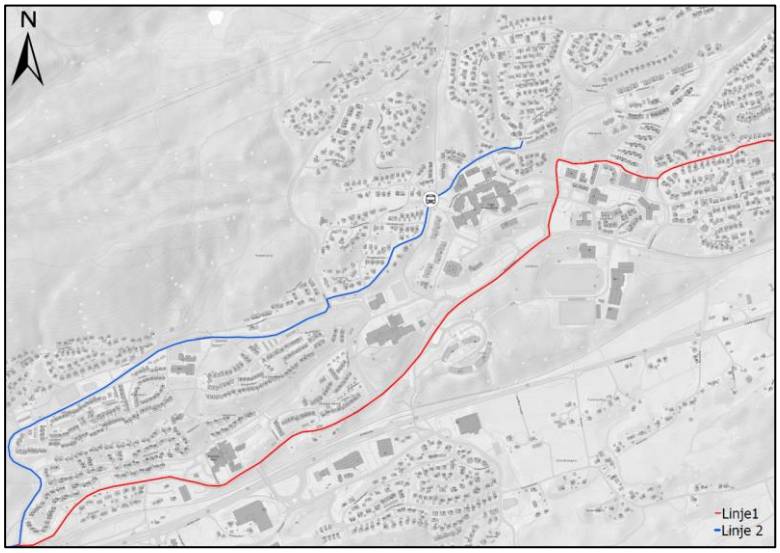
Linje 1

Det anbefales at linjen fortsetter å kjøre i pendel fra Bjørndalslia – sentrum – Bodø lufthavn slik som i dagens rute (figur 1). I tillegg innføres det kapasitetssterke leddbusser på denne linjen.



Figur 1: Figuren viser anbefalt linjeføring for linje 1

I forhold til dagens linjeføring anbefales det noen endringer på Mørkved. I krysset Høgliveien x Tiurveien anbefales det at bussen kjører ned Høgliveien og kjører Mørkvedveien i retning sentrum og Bodø lufthavn (figur 2). Bussen kjører samme rute i retur. Det etableres ny holdeplass mellom Bodin VGS. og de nye studentboligene sør for Mørkvedveien.



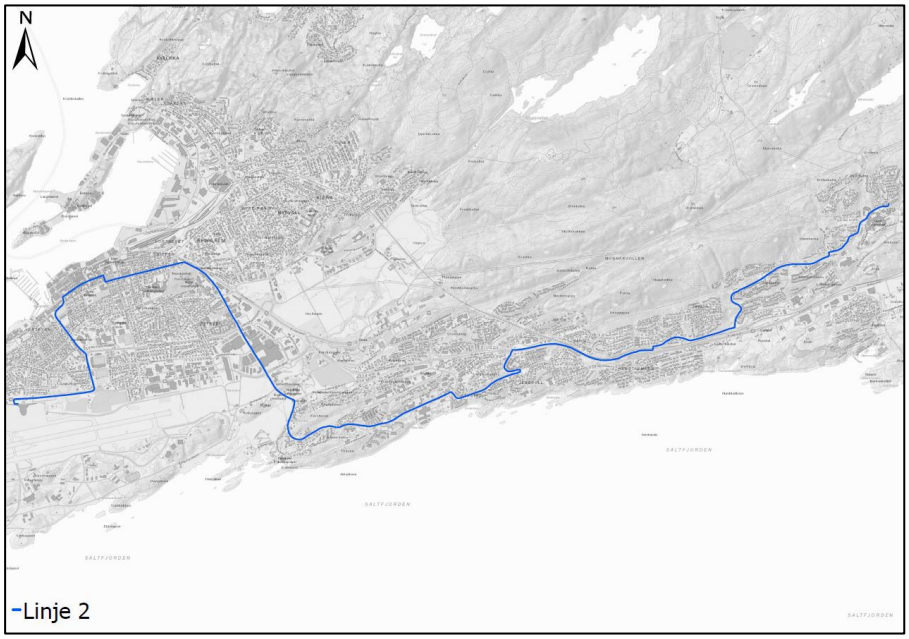
Figur 2: Figuren viser forslag til ny linjeføring på Mørkved. Dagens linje kjører felles med linje 2 i Kudalsveien og Osphaugveien før den kjører Nedre Hunstadringen til Hunstadveien.

Nytt sammenliknet med høringsforslaget

Linje 1 kjører til Bjørndalslia i stedet for linje 2. Linje 2 snur ved universitetet/Kudalsveien. Linje 1 snur og lader i Bjørndalslia, og ved Mørkved bydelssenter.

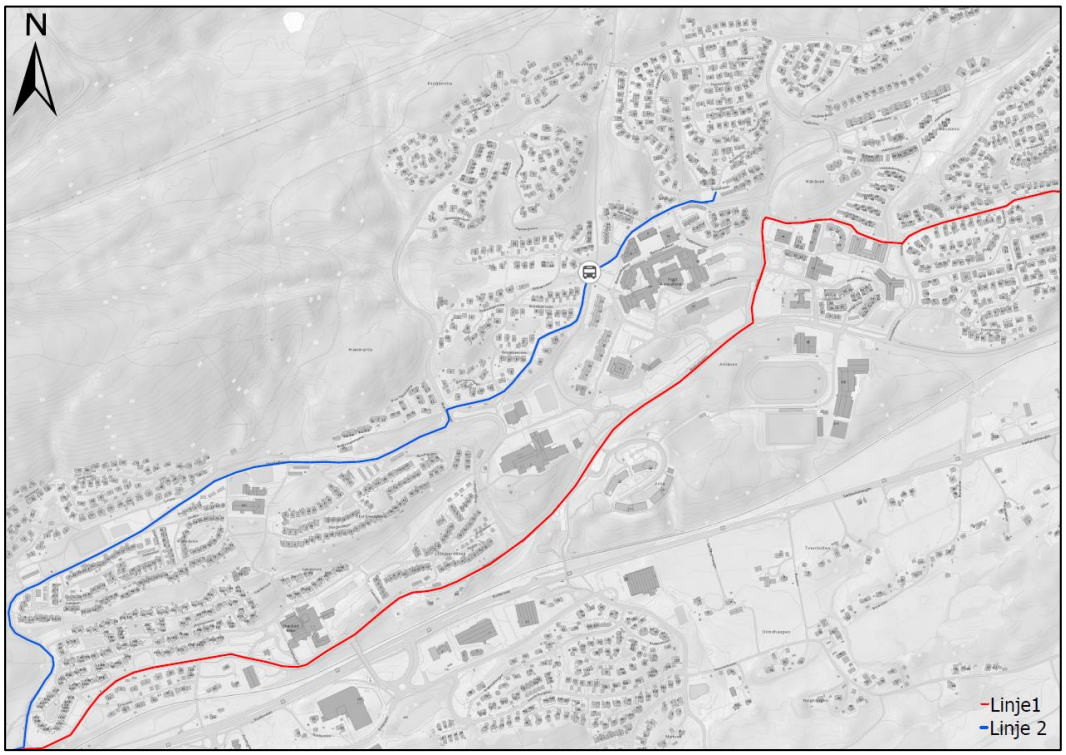
Linje 2

Linjen anbefales å gå i pendel mellom mellom universitetet og Bodø lufthavn (figur 3). Linjen overtar dermed kjøring til lufthavnen for linje 4. Samtidig overtar linje 4 strekket fra City Nord til Løpsmark via Hålogalandsgata.



Figur 3: Figuren viser anbefalt linjestruktur for linje 2

På Mørkved foreslås det at bussen termineres på ved universietet/Kudalsveien. Holdeplassen i Osphaugveien som ble lagt ned i 2012 vil bli reetablert (figur 4). Bussen kjører samme trasé som i dag, og linje 1 og 2 møtes igjen i Hunstadveien.

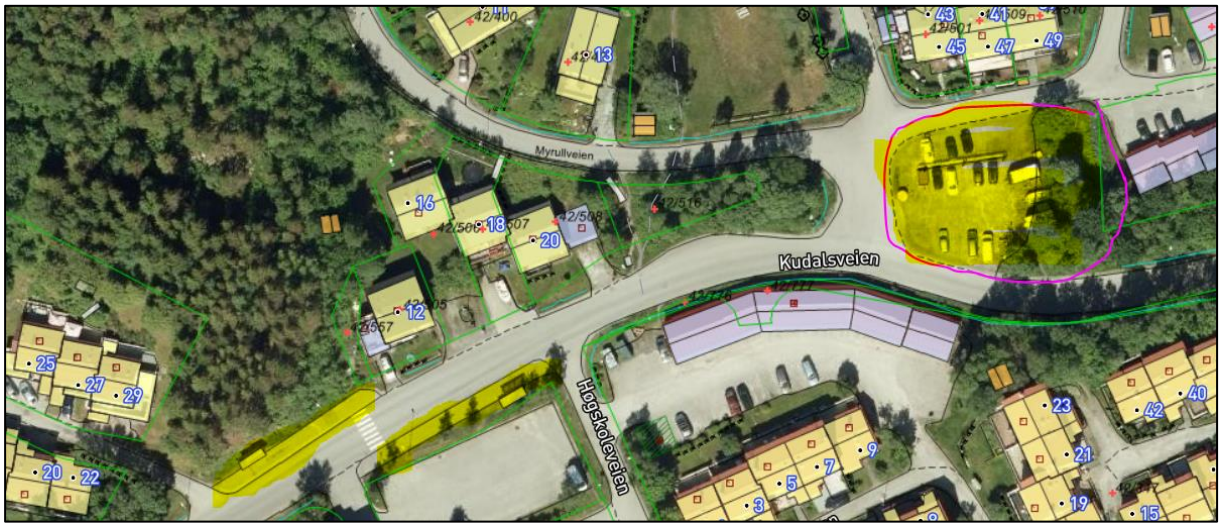


Figur 4: Figuren viser Anbefaling for linje 1 og 2 på Mørkved. Ny holdeplass vest for NORD vises med symbol.

Det anbefales at bussen kjører samme trasé som dagens fra trefelten via Alstad og Bodøsjøen. Fra City Nord anbefales det at bussen kjører Gamle Riksvei – sentrum – Bodø lufthavn (figur 5). Linjen overtar dermed denne linjen for linje 4 som kjører strekningen i dag.

Figur 5: Figuren viser anbefalt linjeføring for linje 2 i sentrum bydel.

For at Linjen skal kunne realiseres, er det behov for ny snuplass med ladestasjon på kommunalt areal i Kudalsveien/Myrullveien (figur 6). Det er kun behov for at en buss skal stå å lade om gangen. Det tenkes en løsning liknende den som finnes i Stordalen, men i mindre skala. Arealet benyttes som parkeringsplass i dag.



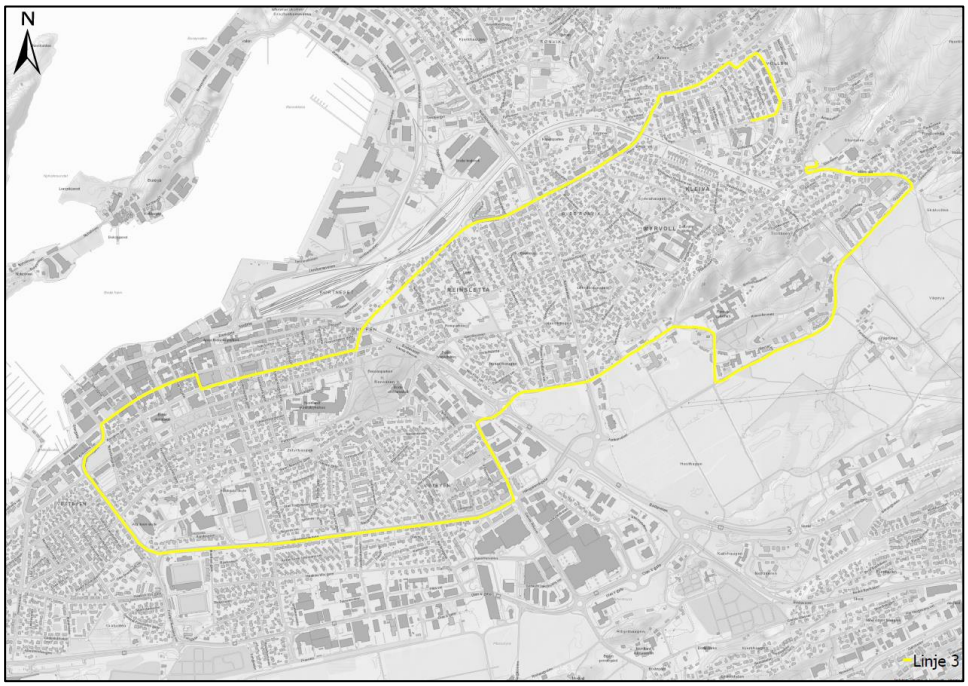
Figur 6: Figuren viser kommunalt areal hvor det vil være mulig å snu og lade bussen. Det er kun behov for å lade en buss av gangen. Av- og påstigning skjer på holdeplasser avmerket på kartet.

Nytt sammenliknet med høringsforslaget

Linjen snur ved Universitetet/Kudalsveien. I høringsforslaget kjørte linjen til Bjørndalslia. I sentrum ble det i høringsforslaget foreslått å snu på sørsiden av Bodø VGS. I det nye forslaget foreslås det å kjøre linjen til Bodø lufthavn.

Linje 3

Linjen anbefales lagt om i tråd med høringsforslaget. Fremfor å kjøre i pendel fra Vollen – Fjellveien – Terminalveien – sentrum – Olav V gate – Thalleveien – Junkerveien – Stordalen, slik som dagens situasjon, anbefales det å korte ned ruten til å kjøre i pendel Vollen – Rønvikveien – Sentrum – Hålogalandsgata – Thalleveien – Junkerveien – Stordalen (figur 6)



Figur 7: Figuren viser foreslått linjeføring for linje 3

Foreslått linje er lik linjen som var foreslått i høringsforslaget og i rådmannens innstilling til første gangs behandling.

Linje 4

I anbefalingen legges linje 4 om til å kjøre i pendel fra Løpsmark til Tverlandet skole. Traséen går via sentrum og Hålogalandsgata. Videre kjører bussen til Tverlandet via den nye tunellen og rv. 80. På Tverlandet kjører bussen ny trasé fra Høgåsen til Tverlandet skole via ny trasé og Oddan (figur 7)

Figur 8: Figuren viser anbefalt linjeføring for linje 4. Linjen overtar for linje 2 fra sentrum til Løpsmark.

Forslaget for linjen er lik som for høringsforslaget.

Vurderinger

Forrige kapittel ga en kort beskrivelse av det nye forslaget uten vurderinger. For å gjøre det mest mulig leselig, kommer det en vurdering av endringen i denne delen. Hver linje vurderes hver for seg, og med en kort oppsummering av hele forslaget til slutt.

Linje 1

Ved at linjen fortsetter å kjøre fra Bjørndalslia, slik som det ble innstilt for i plan- og miljøutvalget, opprettholdes busstilbudet for de som benytter seg av kollektivtransport øst for Mørkved bydelssenter. Beboere øst for bydelssenteret får opprettholdt også et direkte tilbud til Bodø lufthavn.

Forslaget skiller seg fra innstillingen i mars ved at bussen kjører Mørkvedveien fremfor traséen som kjøres i dag. Dette vurderes også som en klar styrke og forbedring. Bussen kjører da en mer direkte linje til sentrum og Bodø lufthavn. Bussen konkurrerer dermed bedre mot privatbil. Frekvens og reisetid ansees som de viktigste faktorene for at kollektiv skal kunne konkurrere med bil. Det vurderes derfor som positivt at bussen kjører en mest mulig rett trasé. Leddbuss på linjen øker kapasiteten ytterligere. Samtidig får linje 2 økt frekvens til avganger hvert 10. minutt. Dersom linje 1 skal fortsette å kjøre Kudalsveien og Osphaugveien vil det bety opp til fire busser, to i hver retning, hvert 10. minutt. Strekningen er ikke dimensjonert for en slik trafikk, både med tanke på sikt, bredde på veien og hensynet til myke trafikanter. Følgelig vil så mye trafikk også kunne medføre forsinkelser som forplanter seg utover i linjen. Dette gjelder spesielt i retning sentrum.

Skoleelever ved Hunstad ungdomsskole som bor øst for Mørkved bydelssenter får opprettholdt et direkte busstilbud til og fra skolen dersom planen vedtas. Dette imøtekommer merknader fra FAU

ved skolen, og fra flere innbyggere som har barn eller ungdom som benytter kollektiv på strekningen. Skoleelever er en viktig målgruppe for kollektivtrafikken i Bodø.

Linje 2

Forslaget legger opp til å styrke tilbudet på linjen mellom universitetet – Alstad -Bodøsjøen – sentrum – Bodø lufthavn. Bodøsjøen og Alstad er tunge og voksende markeder med stort potensiale. Kollektivtrafikken konkurrerer dårlig med privatbil på dette strekket. Dette er delvis begrunnet i for lav frekvens, og at bussen bruker forholdsmessig for lang tid til sentrum slik ruten er i dag. En frekvensøkning til avgang hvert 10. minutt og mer direkte linje til sentrum, styrker tilbudet her vesentlig, og øker dermed konkurranseevnen til kollektivtrafikken mot privatbilen. Som nevnt er frekvens og reisetid de to viktigste driverne for å få flere til å velge kollektiv fremfor privatbil. Å kjøre linjen til Bodø lufthavn gir også hele området Øvre Hunstadringen, Alstad og Bodøsjøen direkte reise til lufthavnen.

Linje 2 slik den er i dag er en lang linje, og den dekker mange markeder. Dette gjør den sensitiv for forsinkelser. Grepet med å korte linjen, samt å flytte linje 1 til Mørkvedveien kan bøte på disse forsinkelsene. Dette vil gjøre tilbudet mer forutsigbart og være en betydelig styrking av tilbudet for de som reiser med linje 1 og 2.
For å kunne realisere dette forslaget og for å ha tilstrekkelig ressurser, er det noen grep som må gjøres i tillegg til at Nordland fylkeskommune tilfører økte ressurser. Det må hentes ressurser fra andre deler av linjenettet. Det gjøres ved at tilbudet i Løpsmark og Tverlandet kobles sammen til ny linje 4. Linje 2 termineres ved universitetet/Kudalsveien. Dette medfører at tilbudet i Skavdalslia legges ned. Dette begrunnes i at det er i snitt under 2 reisende på strekningen mellom Skavdalslia og universitetet i dag. For å kunne gi resten av linjen et vesentlig styrket tilbud er dette nødvendige grep. Det er prioriteringer som må veies opp mot hverandre. I dette tilfellet vurderes det til at det er riktig prioritering å gi et vesentlig styrket tilbud til et stort marked.

Nedleggingen av Hokkåsflata – Skavdalslia bøtes på ved at tidligere holdeplass i Osphaugveien gjenåpnes. Beboere i Skavdalslia får da noe kortere vei til holdeplass. Ordningen med «hent meg» som fylkeskommunen har prøvd ut for sentrum og Rønvik, kan være aktuelt å innføre i området Skavdalslia og Høglia. Dette vil Nordland fylkeskommune jobbe videre med etter at det er hentet erfaringer fra ordningen.

Snuplassen i Myrullveien/Kudalsveien er viktig å få på plass og løsningen spiller en nøkkelrolle for å legge til rette for forslaget slik det nå foreligger. Av- og påstigning vil skje på eksisterende holdeplasser. Det er derfor kun behov for å lade og snu en buss. Snuplassen inngår som en del av ladeinfrastruktur og finansieres derfor av Nordland fylkeskommune. Det foreligger en avtale om bruksrett til parkering på det kommunale arealet. Nordland fylkeskommune jobber med utredning på hvordan dette kan løses med å opprette snuareal og ladeareal, samtidig som parkeringsplasser bevares.

Linje 3

Slik linjen er i dag er dette en svak linje som krever tiltak for å bli mer konkurransedyktig. I Terminalveien og Olav V gate har bussen i snitt henholdsvis 0,1 – 0,2 påstigende og under 0,1 påstigende. Det er svært ugunstig å kjøre buss for så få reisende. Hensikten med linjen var å gi reisende med tog et tilbud til å reise videre med buss, men man ser at man ikke har lykkes med dette.

Ved å legge om linjen til å kjøre Rønvikveien fremfor Fjellveien og Terminalveien oppnår man flere fordeler. De som reiser med bussen fra Vollen til og med krysset Fjellveien x Rønvikveien får betraktelig nedkortet reisetid til sentrum. I tillegg gir grepet kollektivdekning i områder av Saltvern og Øvre Rønvik som ikke har et reelt kollektivtilbud slik det er i dagens situasjon. En annen fordel man oppnår, er felles strekning mellom linje 3 og 4 fra Flatvoll til sentrum. Ved takting av linjene oppnås et bedre tilbud på denne strekningen. Takting vil si at bussene fra forskjellige linjer spres utover på fellesstrekninger slik at de ikke kommer samtidig. Riktig takting bidrar til å øke frekvensen vesentlig. Linje 3 får også direkte forbindelse til holdeplassen som betjener sykehuset (Kongens gate). Videre oppnås tilsvarende fordeler for reisende mellom Stordalen og Thalleveien; betraktelig kortere reisetid til sentrum. Også på strekningen Hålogalandsgata – sentrum taktes linje 3 og 4, og gir et bedre tilbud der markedet er størst. Som for linje 1 og 2 oppnås det kortere reisetid for mange reisende med dette grepet, og som beskrevet tidligere er kortere reisetid en av de viktigste driverne for å få flere til å reise kollektivt. Dette vurderes derfor som et viktig grep for å styrke en svak linje.

I det nye tilbudet skal hele flåten av bybusser byttes fra dieselbusser til el-busser. I motsetning til linje 1, 2 og 4 som får pantografer (ladestasjoner) på begge endeholdeplasser, er det for linje 3 midler for å opprette én pantograf. Denne plasseres i Stordalen. Slik forslaget legger opp til er dette tilstrekkelig, men om bussen skal kjøre dagens trasé, vil ikke bussen ha tilstrekkelig tid til lading. Her kommer poenget med best mulig tilbud i forhold til ressurser til rådighet uten at det skal bli uforholdsmessig dyrt. Alternativet om bussen kjører dagens rute er å sette inn ekstra ressurser i form av buss og besetning på linjen for å skaffe seg tilstrekkelig tid til å lade. Frekvensen påvirkes ikke.

Som på linje 2 må det også på denne linjen gjøres prioriteringer. De som benytter seg av buss på strekket mellom Rønvikveien x Fjellveien og Fjellveien x Nordstrandveien blir enten henvist til holdeplass i Nordstrandveien eller siste holdeplass i Fjellveien. Linjen vil ikke lenger ha direkte forbindelse til City Nord.

Sett fordeler og ulemper opp mot hverandre vurderes det er positivt å legge om ruten i tråd med forslaget. Når det gjelder at bussen ikke lenger vil kjøre til City Nord er det lagt opp til at linje 1 og 2 har avganger hvert 5. minutt mellom Bodø lufthavn – sentrum og City Nord på dagtid. Dette gjør det langt mer attraktivt å bytte mellom de forskjellige linjene, og videre gir det en best mulig utnyttelse av tilgjengelig materiell. Ved at alle linjene kjører forbi Nordlandssykehuset gis reisende fra Vollen et raskere tilbud til City nord, men med bussbytte.

Linje 4

Løpsmark med Skivika og Kvalvika (ca. 2500 innbyggere) representerer et noenlunde tilsvarende marked som Tverlandet (ca. 3500 innbyggere). Det sees derfor på som naturlig å koble disse sammen slik at de får tilsvarende tilbud. For å kunne tilby økt tilbud i det store markedet linje 2 betjener, og for å kunne forkorte linjen, foreslås det derfor å slå sammen disse i en ny linje 4. Dette er en lang trasé, men i motsetning til dagens linje 2 kjører bussen store deler av traséen på strekninger i 60-80 sone. Unntakene er i sentrum, etter Tverandsbroen mot Høgåsen, samt i Løpsmark.

For de som reiser fra Nordsida, vil ikke dette ha noen åpenbare negative effekter foruten at det krever bussbytte for reisende som skal videre til Mørkved. Dette bøtes på med at linje 1 og 2 har

avgang hvert 5. minutt. Siden alle busser kjører forbi Nordlandssykehuset er derfor bussbytte mer aktuelt. Reisende slipper reisen via sentrum. Det krever bussbytte, men reisetiden blir kortet ned.

For reisende fra Tverlandet vil det direkte tilbudet til Bodø lufthavn forsvinne. Dette er den åpenbare negative effekten. Reisen til sentrum via Hålogalandsgata økes med om lag ett minutt til sentrum ifølge reiseplanleggeren til REIS Nordland. Reisende som benytter seg av linjen til sykehuset vil kunne bytte til linje 1 eller 2 ved City Nord. Reisende til Bodø lufthavn kan også benytte seg av bussbytte enten ved City Nord eller ved Aspmyra stadion.

Oppsummering

Tilrettelegging av kollektivtilbudet handler om å gi flest mulig et best mulig tilbud utfra tilgjengelige ressurser. Det nye forslaget gir kortere reisetid fra Bjørndalslia til sentrum. I tillegg opprettholdes koblingen til skoler og VGS. Studenter som bor i de nye studentboligene får et tilbud med hyppigere avganger til sentrum. Endringen for linje 2 vil gi positive konsekvenser for beboere på Alstad og Bodøsjøen. Kollektivreisende på Vollen og i Stordalen får et mer direkte tilbud til sentrum og takting av linje 3 og 4 mellom Flatvoll og sentrum gir hyppigere avganger for nedre Rønvik. Deler av Rønvik og Saltvern får et reelt kollektivtilbud. Hyppig frekvens på linje 1 og 2 mellom Bodø lufthavn og City Nord gjør det mer attraktivt med bussbytte. Hyppigere avganger og mer direkte linjeføringer gjøre kollektiv mer konkurransedyktig mot privatbilen.

Det nye forslaget fra Nordland fylkeskommune imøtekommer godt merknader til planforslaget som var på høring. Forslaget medfører ikke like store endringer i rutenettet som høringsforslaget. Endringene og det nye forslaget til linjestruktur vurderes som gode for å oppnå full elektrifisering av bybussene.

Økonomiske konsekvenser

Der det er behov for infrastrukturtiltak, finnes det midler i bypakken som kan omdisponeres. Dette gjelder blant annet ny holdeplass mellom Bodin VGS og nye studentboliger.

Det må gjøres tiltak på endeholdeplasser på grunn av innføringen av el-busser. Andre tiltak som må gjennomføres på endeholdeplasser finansieres av Nordland fylkeskommune.

Klima- og energiplan

Forslaget bygger oppunder utskifting av hele bussflåten fra dieselbusser til el-busser. Det er beregnet at dette erstatter 1028 dieselbusser og gir et betydelig kutt i klimagassutslipp. Samtidig kutter det lokale utslipp og reduserer støy.

Konklusjon og anbefaling

Rådmannen anbefaler at handlingsplanen for kollektiv slik den er beskrevet av Nordland Fylkeskommune i NOTAT – forslag til løsning for kollektivsystemet, datert 02.04.2020 rev 11.05.2020.

Forslaget imøtekommer godt merknader til planforslaget som var på høring, jfr. Rådmannens innstilling til PMU i mars.
Endringene og det nye forslaget til linjestruktur vurderes som gode for å oppnå full elektrifisering av bybussene. Det nye forslaget til rutenett legger godt til rette for en god dekning, høy frekvens og et kundevennlig tilbud som gir gode muligheter for økning i antall reisenede med kollektiv.

Rolf Kåre Jensen
Rådmann

Knut A. Hernes
Kommunaldirektør

Saksbehandler: Stian Aase

Trykte vedlegg:

1	Notat - Forslag til løsning for kollektivsystemet i Bodø 11.5.2020
2	Forslag til linje 1
3	Forslag til linje 2
4	Forslag til linje 3
5	Forslag til linje 4
6	Kollektivplan Bodø - innspill til politisk sluttbehandling
7	Saksframlegg til første gangs behandling
8	Høringsforslaget -handlingsplan for kollektiv 2020-2023

Bærekraftsmål

	For at bussflåten skal kunne byttes ut fra dieselbusser til El-busser er det helt essensielt at ladeinfrastrukturen på endeholdeplasser kommer på plass. NFK finansierer etablering av infrastrukturen og tiltak som må gjøres på holdeplassene, men er avhengig av at de har areal til rådighet på endeholdeplassene.
	Innføring av El-busser resulterer i mindre lokale og globale utslipp. Det bidrar også til betydelig mindre støy. Spesielt for strekninger som frekventeres av alle linjene. Eksempelvis Dronningens gate og Kongens gate.
	Grunnet økt frekvens og mer rettlinjede ruter bidrar planen med å gjøre kollektiv mer konkurransedyktig mot privatbilen. Planen legger som beskrevet opp til at alle bylinjene kan byttes fra å kjøres med dieselbusser til el-busser. Disse faktorene kan bidra til at deler av befolkningen endrer sine reisevaner til å bli mer miljøvennlig. Bærekraftsmål 12 er derfor også aktuelt.

	Planen er et samarbeid mellom Bodø kommune og NFK og Statens vegvesen. Bodø kommune og Statens vegvesen er vegeiere. NFK er ansvarlig for kollektivkjøringen og er avhengig av blant annet arealer for ladeinfrastruktur.

Rett utskrift: Berit Skaug