

BYPAKKE BODØ

Handlingsprogram 2024-2027



Bilde 1: Illustrasjon av nye Sjøgata



bodø
KOMMUNE



Nordland
FYLKESKOMMUNE



Statens vegvesen

Forord

Bypakke Bodø er et samarbeid mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen, med en målsetting om et mer fremtidsrettet og trygt samferdselssystem der flere velger å gå, sykle og reise kollektivt.

Bypakke Bodø fase 1 ble vedtatt 18. november 2014, og det har siden 2015 vært høy byggeaktivitet i byen. Bypakke Bodø fase 2, en forlengelse av den første bypakken, ble vedtatt i Stortinget 10. mai 2022.

Handlingsprogrammet for Bypakke Bodø er en kombinert årsrapport og handlingsprogram for framtidig periode. Første del beskriver tiltak gjort frem til 2023, mens siste halvdel beskriver hva vi skal fokuseres på de neste 4- årene.

Dokumentet er utarbeidet av partene i fellesskap.



Bilde 2: Rundkjøringen på Mælen ble avsluttet i 2023. Foto: Odd Marvin Jørgensen

Innhold

Forord.....	2
1. Bypakke Bodø.....	4
2. Mål og styring.....	4
Mål og resultatstyring	4
Organisering og styring av Bypakke Bodø.....	5
3. Gjennomførte prosjekter i 2023.....	6
Utvikling i trafikk og måltall.....	8
Utvikling i sykkelbruk.....	8
4. Økonomi og porteføljestyling	14
Økonomiske rammer.....	14
Om porteføljestyling av bypakken	14
5. Prioritering og porteføljestyling 2024-2027	15

1. Bypakke Bodø

Bypakken er et samarbeidsprosjekt mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen. Bypakken er et felles løft for å gi Bodø by et mer fremtidsrettet og trygt samferdselssystem, med mål om å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt.

Bypakke fase 1 ble vedtatt i Stortinget juni 2014, Prop. 131 S (2013-20214) med en samlet økonomisk ramme på ca. 2,8 mrd. i 2014-prisnivå. Dette tilsvarer om lag 4,3 mrd. i 2024-kroner.

I tillegg til den økonomiske rammen står det nevnt i proposisjonen at overskridelser fra styringsrammen på 2,08 mrd. kroner for prosjektet Rv. 80 Hunstadmoen – Thallekrysset opp til kostnadsrammen på 2,4 mrd. kroner deles med en prosentandel mellom bompenger og stat. Overskridelser utover kostnadsrammen må finansieres med statlige midler. Totalt har den økonomiske rammen for Prop. 161 S (2013-2014) økt til om lag 4,55 mrd. kroner i 2024-prisnivå.

Den 10. mai 2022 ble fase 2 vedtatt i Stortinget, med Prop. 61 S (2021-2022). Fase 2 øker den økonomiske rammen med 1,096 mrd. kroner i 2022-prisnivå. Dette tilsvarer 1,178 mrd. kroner i 2024-prisnivå. Fase 2 vil bidra til at flere prosjekter i Bypakke Bodø blir gjennomført og flere tiltak for gående, syklende, trafiksikkerhet, kollektivtrafikk og miljø blir realisert.

Finansieringen av pakken er basert på innkreving av bompenger, statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg kommer merverdiavgiften som staten refunderer for prosjekter i pakken.

2. Mål og styring

Mål og resultatstyring

Bypakke Bodø skal videreutvikle Bodø som en attraktiv by å bo og drive virksomhet i, ved å fremme effektiv, miljøvennlig og trygg transport. Det skal gjøres ved etablering av ny og trafiksikker innfartsvei til Bodø, og å legge bedre til rette for gående, syklende og kollektivreisende.

Hovedmål for Bypakke Bodø

Fortsette utvikling av en tett bystruktur som gir mindre transportbehov og redusert bilbruk.

Prioritere tiltak og løsninger som fremmer trafiksikkerhet og øker bruken av miljøvennlige transportformer.

Styrke Bodø som knutepunkt i det nasjonale og regionale transportnettet for gods og personer, ved å etablere og videreutvikle et trygt og effektivt hovedveisystem.

Etablere et felles finansieringsgrunnlag og virkemiddelsett for gjennomføring av nødvendige tiltak.

Målene i bypakken¹ er førende for hvilke prosjekter som er prioritert i porteføljen. I tillegg til overordnede mål, har bypakken målsetting om at tallet på drepte og hardt skadde i trafikken skal reduseres med minst 50 %, tallet på personer som går, sykler eller bruker kollektiv skal være minst 21 % av trafikantene og at personer som er sterkt plaget av veitrafikkstøy skal reduseres med 25 %. Måltall og indikatorer i bypakken skal gjøre det mulig å evaluere måloppnåelse.

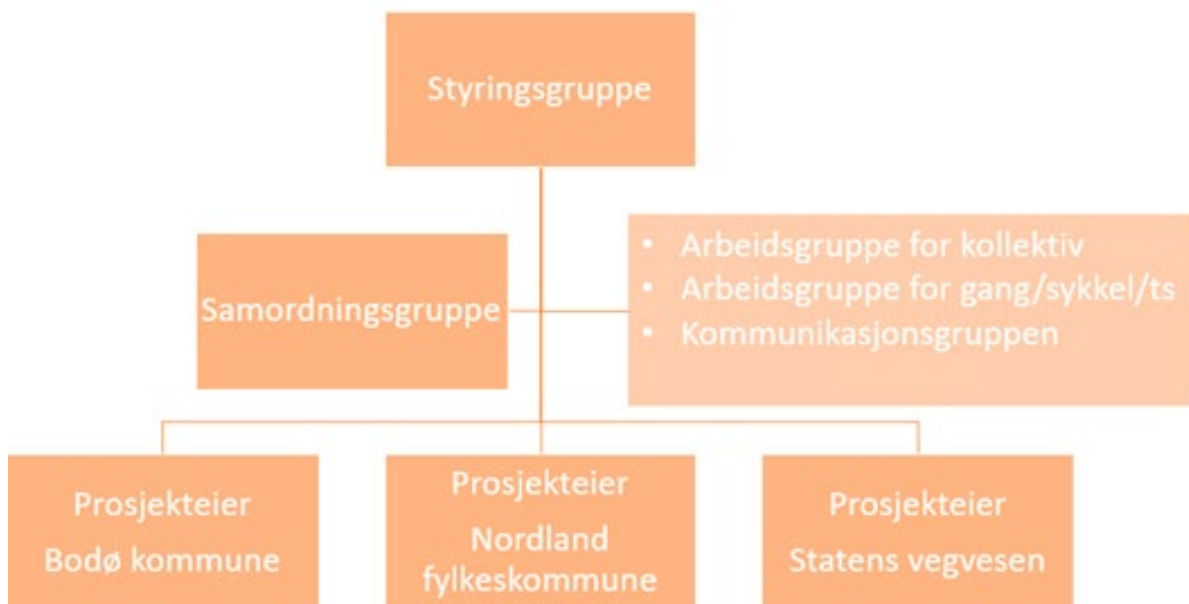
¹ Mål for Bypakke Bodø (fra Bypakke Bodø, 2011)

Organisering og styring av Bypakke Bodø

Det er etablert en styringsgruppe og en samordningsgruppe for bypakken. Bodø kommune, Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen deltar som likeverdige parter inn i samarbeidet.

Bypakken ledes av en styringsgruppe som har hovedansvaret for styring og koordinering av bypakken, basert på prinsippet om porteføljestyring. Gjennom porteføljestyring skal styringsgruppen sikre at pakken er gjennomført i tråd med Stortinget sitt vedtak. Det betyr at styringsgruppen blant annet skal følge opp og sørge for at bypakken holder seg innenfor den økonomiske rammen som er avsatt.

Samordningsgruppen skal forberede saker til styringsgruppen og sikre god informasjonsflyt og godt samarbeid mellom partene. Partene har selv ansvar for å gjennomføre planlegging og utbygging av sine egne prosjekter (prosjektstyring).



Figur 1: Organisasjonskart

Styringsgruppen ledes av ordfører i Bodø kommune og har følgende representanter:

- Ordfører i Bodø kommune
- Fylkesråd for utbygging og eiendom, Nordland fylkeskommune
- Avdelingsdirektør i Transport Nord, Statens vegvesen
- Kommunedirektør, Bodø kommune
- Fylkesdirektør for transport og infrastruktur, Nordland fylkeskommune
- Avdelingsdirektør for Utbygging Nord, Statens vegvesen
- Tverrpolitisk representasjon, Bodø kommune

Samordningsgruppen ledes av seksjonssjef for utredning i Statens vegvesen og har følgende representanter:

- Seksjonssjef for utredning, Statens vegvesen
- Prosjektleder i Bypakke Bodø, Statens vegvesen
- Prosjektleder i Bypakke Bodø, Bodø kommune
- Prosjektansvarlig i Bypakke Bodø, Bodø kommune
- Seksjonsleder for vegutbygging, Nordland fylkeskommune
- Rådgiver for mobilitet, Nordland fylkeskommune

I tillegg er det etablert to arbeidsgrupper: en for kollektiv og en for gang-, sykkel- og trafiksikkerhet. Arbeidsgruppene har som formål å utarbeide en prosjektliste til sekkepostene basert på best mulig måloppnåelse, og sikre fremdrift på prosjektene.

Bypakke Bodø har en egen kommunikasjonsgruppe, bestående av representanter fra samarbeidspartene. Kommunikasjonsarbeidet ledes av kommunikasjonsjef i Bodø kommune.

3. Gjennomførte prosjekter i 2023

Bodø har hatt en bypakke siden 2014. Siden den gang er det ferdigstilt 150 prosjekter, og flere er under prosjektering og bygging.

Følgende er bygget av ulike kategorier i bypakken fra 2015 til 2023:

- 16 545 meter ny vei
- 18667 meter fortau, både med og uten sykkelfelt
- 53 bussholdeplasser
- 10 rundkjøringer
- 9 planskilte kryssinger for myke trafikanter

I november 2022 startet arbeidet med Sjøgata, og det har vært pågående arbeid i hele 2023. Etter planen skulle man bli ferdig frem til Torvgata i 2023, men grunnet snøfall og andre utfordringer måtte man stoppe ved Tollbugata. Prosjektet tar en pause i 2024 grunnet byggestopp i sentrum når Bodø er kulturhovedstad, og vil starte opp igjen januar 2025.

Bypakken har trappet opp fokuset på gang og sykkelveger, og hadde sommeren 2023 en gjennomgang av sykkelveinettet i Bodø. En sommerstudent brukte sommeren på å kartlegge kilometervis av sykkelvei, med mål om å registrere og vurdere tilstanden på sykkelinfrastrukturen. Alle hindringer, tilstander og avkjørsler har blitt nøye vurdert og loggført. Denne tilstandsregistreringen resulterte i en liste med konkrete forslag til tiltak på sykkelvegnettet i Bodø, samt metodeutvikling for selve registreringen.

I tillegg til bompenger og lokale bidrag har Bypakke Bodø fått **tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtale** i 2022 og 2023. I 2023 ble følgende prosjekter prioritert:

Tiltak	Hva	Tildelt sum i mill. kr
Skilting og merking	Skilting av hovedsykkelrute	0,5
Bussholdeplass	I Fogdveien	1,5
Bussholdeplass	Oppgradering av fire holdeplasser på rv. 80	4,5
Sykkeltilrettelegging Rv80	Oppgradere kurvatur Jernbaneveien	1
Mørkved sentrum	Oppgradering ved Mørkved sentrum/ Mørkvedlia idrettspark	0,55
Greisdalsveien	Snarvei i Greisdalslia	0,3
Benker	Innkjøp av benker til viktige gangakser	0,2
Nordlandsykehuset	Tilrettelegging vei fra bussholdeplass til sykehuset	2
Olav V	Redusert fartsgrense og etablering av gangfelt	2,65
Leskur	Innkjøp av nye leskur holdeplasser på kommunal og fylkeskommunal vei	1,8
Total sum		15

Det har vært i lang tid etterspurt behov for nytt krysningspunkt i Olav Vs gate, da det kan være vanskelig å krysse gaten når det er mye trafikk. Her har det blitt etablert nytt gangfelt, og fartsgrensen er redusert fra 60 km til 50 km/t på stedet.



Bilde 3: Fotgjengerfelt i Olav V - Foto: Tor Einar Schøning

I Jernbaneveien ble det også gjort et mindre, men viktig tiltak for gående og syklende. Der det tidligere var en skarp sving inn mot rundkjøring er det nå blitt en gjennomgående slakere sving. Midtrabatten er også fjernet, så man får utnytte bredden på gang- og sykkelstien i større grad.

Tiltak og forbruk er beskrevet nærmere i årsrapport for tilskuddsmidler 2023.

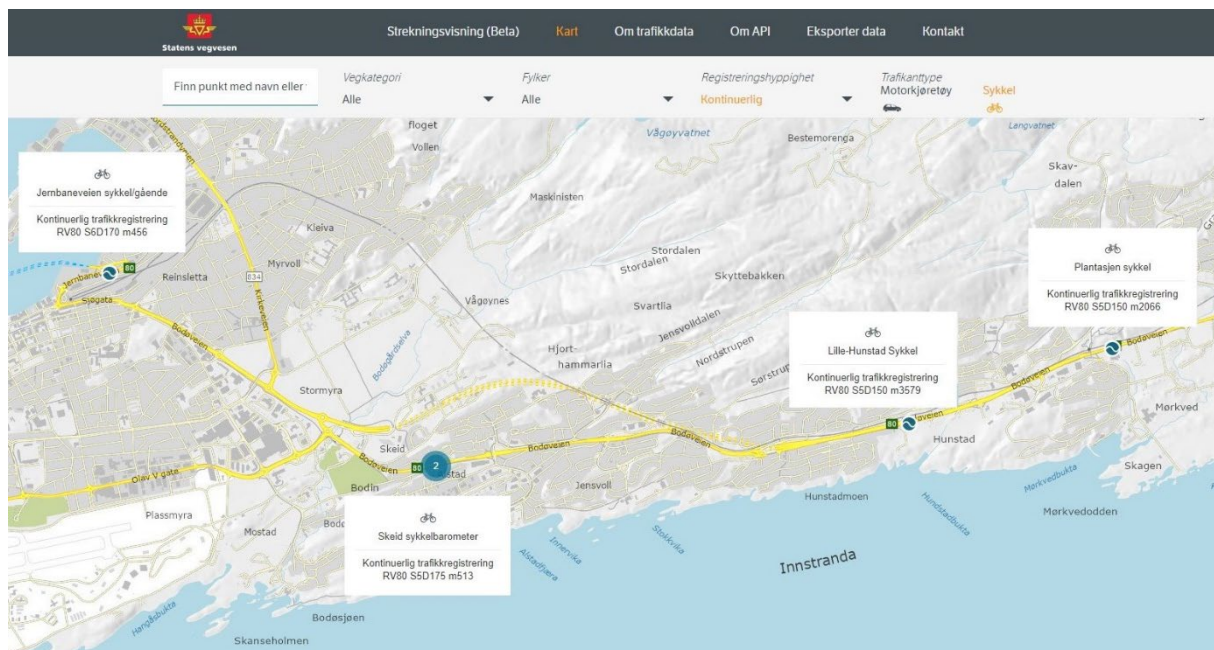
Utvikling i trafikk og måltall

Utvikling i sykkelbruk

Bodø står overfor betydelige utfordringer når det gjelder å øke sykkelandelen. Det mangler tiltak som gjør sykling trygt og attraktivt. I tillegg er det god tilgjengelighet og parkeringsmulighetene for biler i bysentrum. I budsjettbehandlingen i Bodø kommune 2022 ble ekstra brøyting av hovedsykkelnettet fjernet. Lavere brøytestandard kombinert med dårlig vær har bidratt negativt til antall syklende i byen.

Tellepunkter for sykkel

Det er totalt etablert fire tellepunkter for sykkel i byområdet. Det jobbes med å etablere flere tellepunkt. Se oversikt overtellepunkt i Power BI: [Årsoversikt over sykkelteellere i Bodø - Power BI](#).

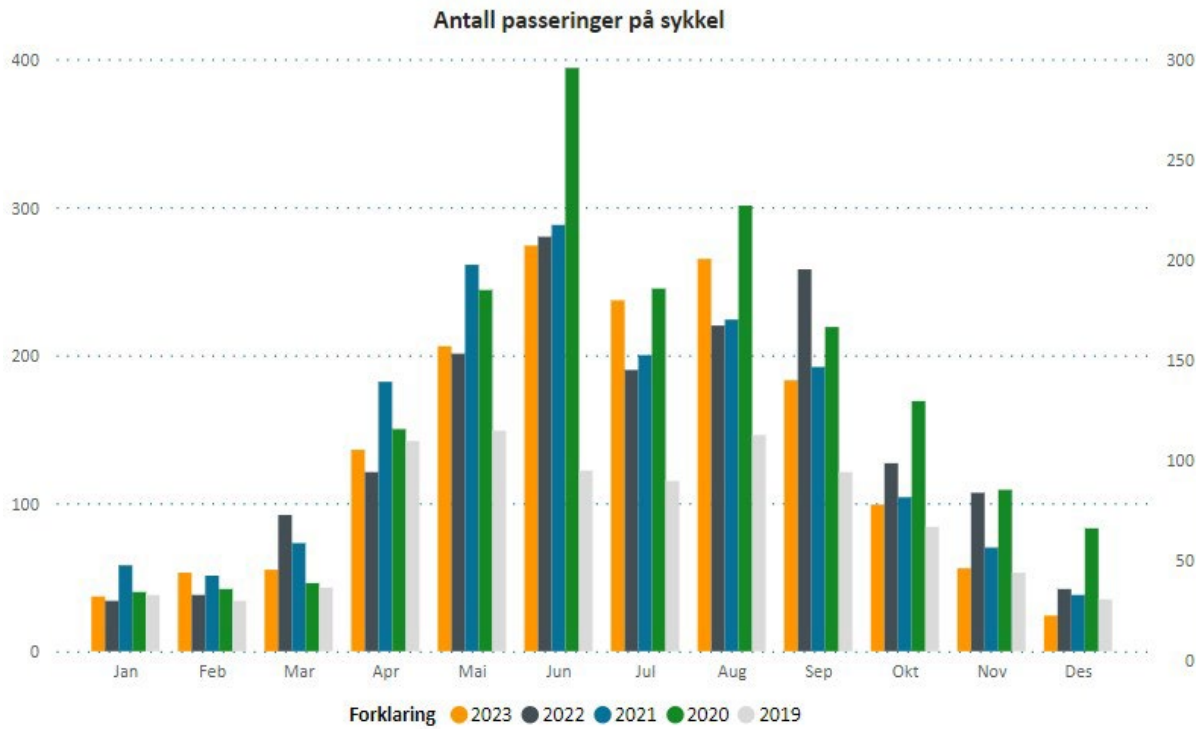


Bilde 4: Oversikt over tellepunkter for sykkel i byområdet.

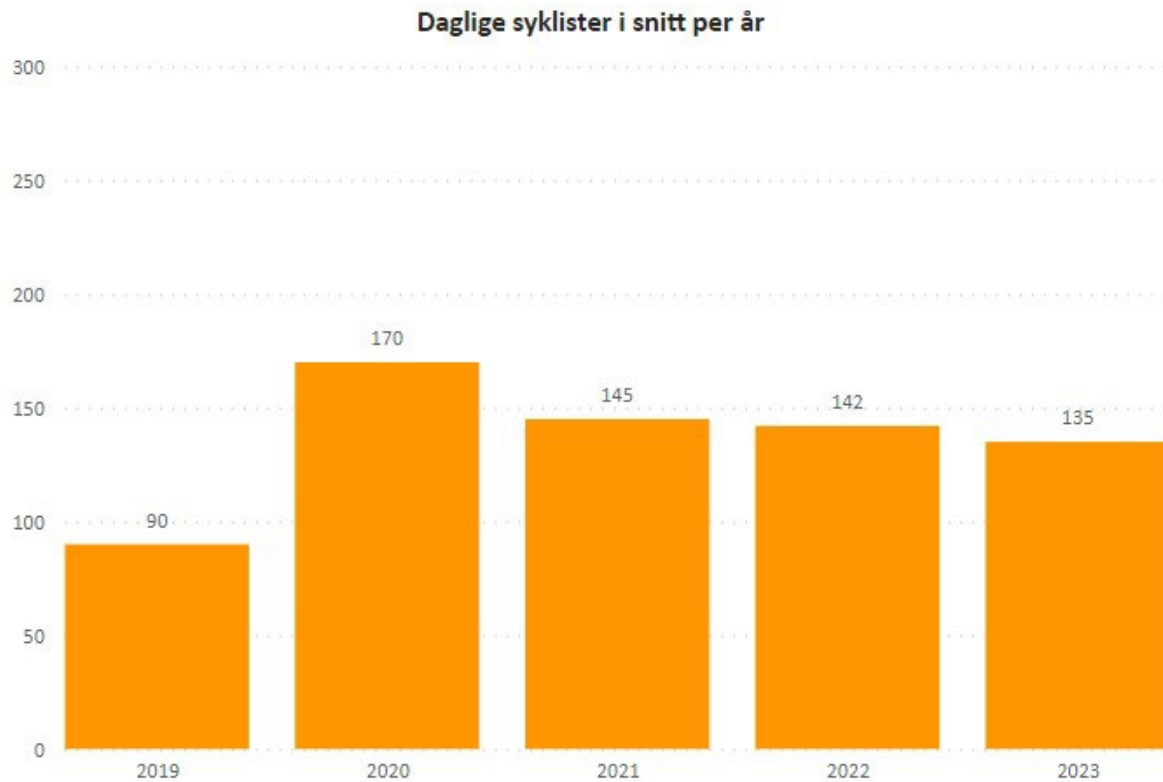
Tallene viser nedgang i reiser med sykler de siste årene. 2020 var et år med mye sykling og høye tall på sykkelteellere. Deretter har det vært en nedgang, og 2022 kom spesielt dårlig ut. I 2023 viser tallene en liten økning mot slutten av sommeren og i starten av høsten sammenlignet med 2022. Imidlertid er det en nedgang i antall syklistene mot slutten av høsten og i vinteren 2023.

Nedgangen i 2022 gjelder spesielt for sommermånedene, noe som kan forklares med en svært dårlig sommer værmessig. Nedgangen i sommermånedene går også hardt ut over årsgjennomsnittet, da sommeren normalt sett er høysesong for sykling. I 2023 spredte nedgangen seg også over vintersesongen. I tillegg til dette har flere av tellerne vært ute av drift deler av året. Generelt har ikke sykkelandelen endret seg betydelig i 2023 sammenlignet med 2022 og viser en nedgang på omtrent 7%².

² Tall fra trafikdata.no



Figur 2: Tellepunkt for Lille-Hunstad. Telleren har fungert uten brudd de siste 5 årene.



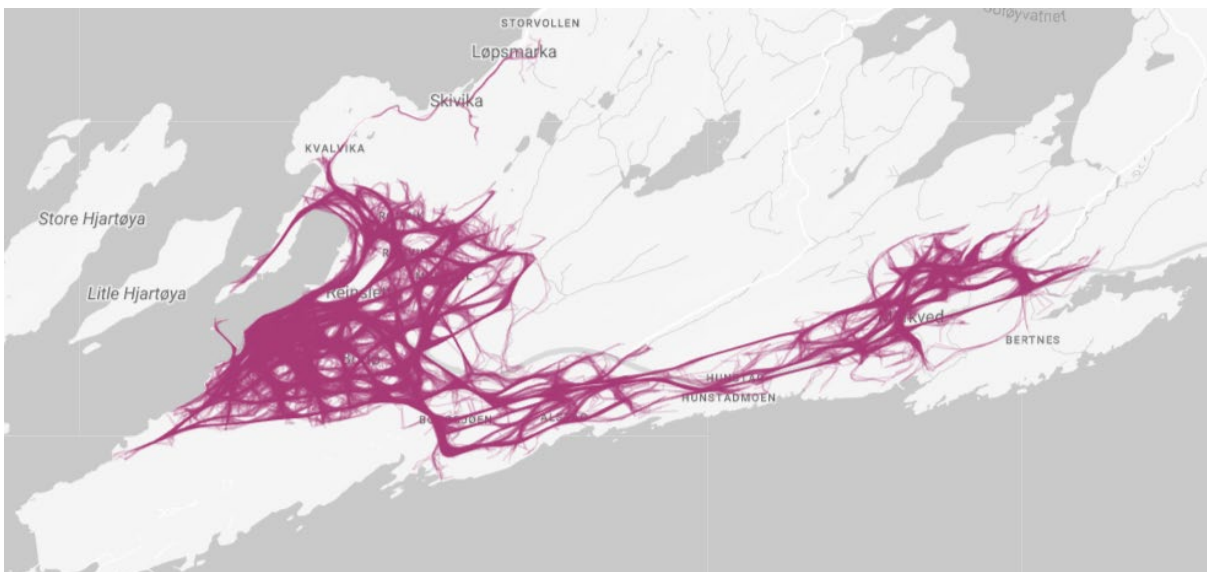
Figur 3: Tellepunkt for Lille-Hunstad. Tallene viser en nedgang på omtrent 5% av daglige syklister i snitt per år.

Mikromobilitet i Bodø

I Bodø kommune har det de siste årene vært flere faser med testing og implementering av mikromobilitet, inkludert elektriske sparkesykler. I 2022 og 2023 fikk Bird Rides Norway AS og Ryde Technology AS tillatelse til å leie ut små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bodø kommune¹. Disse selskapene tilbyr elektriske sparkesykler for utleie, og innbyggerne kan rapportere feilparkerte sparkesykler via appen "Feilparkering" utviklet av Nivel Regulator. Fra april 2024 er det gitt konsesjon for leie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bodø kommune til Ryde Technology AS og Tier Mobility Norway AS. Begge leverandører har fått tillatelse til å sette ut maksimalt 500 elsparkesykler til sammen i et bestemt geografisk område i Bodø sentrum, i tillegg til ulike bydeler i Bodø sentrum. Utover dette området og disse 500 enhetene har leverandørene anledning til å sett ut ubegrenset antall i områder som Mørkvéd og nordsida av Bodø inkludert Løpsmarka.

Bruken av elsparkesykler hos leverandøren Ryde har i løpet av 2023, mellom 7. april og 20. november, vært på totalt 282 953 turer. Delt på antall driftsdager (227) gir dette et gjennomsnitt på om lag 1244 turer med elsparkesykler per dag. Median turlenge har vært på 1,095 km per tur og gjennomsnittlig varighet per tur har vært på 7 minutter og 58 sekunder. Der 19. august 2023 har hatt flest antall turer på totalt 3002 registrerte elsparkesykkel-turer på denne ene dagen.

I Nordland fylkeskommunes applikasjon for kollektivtransport «Reis» vises nå alle elsparkesykler i appens kartfunksjoner, på lik linje med øvrige mobilitetsstilbud i Bodø. Målet for fylkeskommunen er på sikt å få på plass en kombinert mobilitetsløsning, så elsparkesykler og kollektivtransport kan betales for i en og samme app (herunder: Reis) og potensielt også via månedsabonnement som kombinerer både elsparkesykler og kollektivtransporten i Bodø.

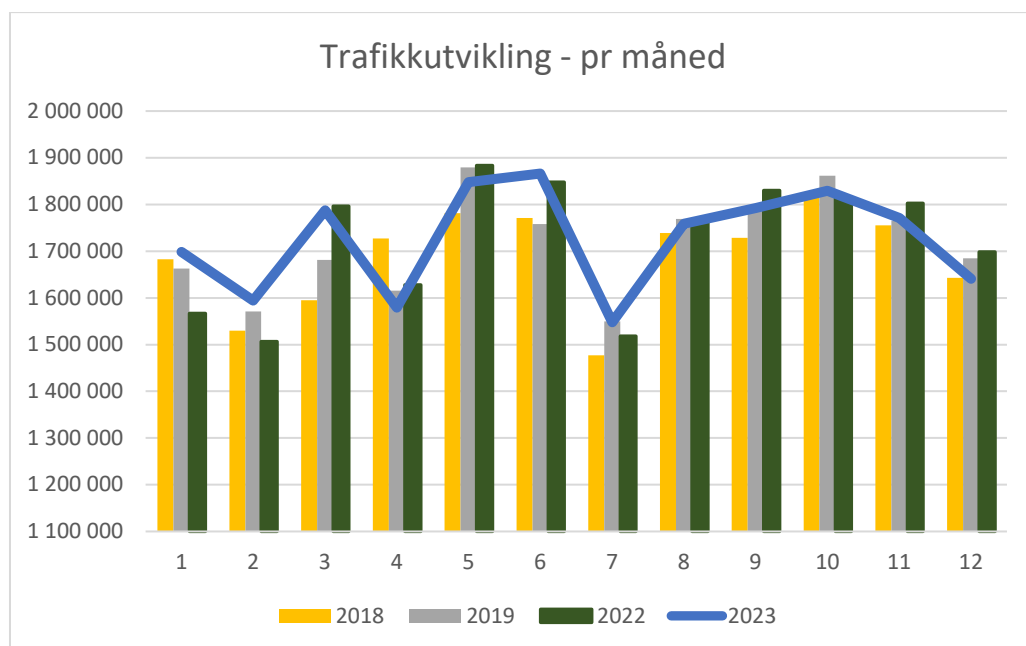


Figur 4: Kart og «heatmap» over reisestrekninger med elsparkesykler i Bodø.

Utvikling i biltrafikk

Det er totalt etablert 13 tellepunkter for bil i byområdet, i tillegg til at man har 7 bomstasjoner. Disse gir døgnkontinuerlige data på trafikkt utviklingen og gir gode og sammenlignbare tall på trafikkt utviklingen i regionen. Tellepunktene sier noe om trafikkt utviklingen samlet i byområdet.

Gjennom registreringer i bomstasjonene ser man at det er lite endring, og årssdøgn trafikken holder seg relativt jevn i sentrumssonen. Fra 2022 til 2023 er endringen på 0,3 %. Oversikten under viser trafikktvikling per måned gjennom bomstasjonene i Bodø:



Figur 5: Trafikktvikling gjennom bomstasjonene i Bodø

Passasjerutvikling i kollektivtrafikken

Om statistikk tallene

I forbindelse med nytt bussanbud Salten, iverksatt juli 2021, ble de nye bussene utstyrt med passasjertellesystemer i dørene. Dette betyr i praksis en ny måte å telle passasjerer på, passasjerer som går av og går på bussene blir registrert i dørene. Denne metodikken har ikke vært benyttet tidligere i statistikker, og tallene som her presenteres er derfor ikke sammenlignbare med tidligere tall. Presenterte resultater er nå langt mer presise enn tidligere, dette gir igjen god kontroll og oversikt over hvordan reisebruken utvikler seg i tiden fremover.

Om passasjerutviklingen

Kollektivbruken i Bodø viser en positiv trend. I perioden etter pandemien, hvor antall passasjerer gikk drastisk ned, er det nå flere og flere som velger å benytte buss som reisemiddel. Dette skjer trolig fordi tiltak som forenkler reiseopplevelsen er innført. Dette gjelder blant annet bedre ruteinformasjon, nye enkle betalingsløsninger (app), redusert billettpris og nye mer tilpassende produkter. Alt i alt bidrar dette til at et økende antall reisende oppfatter bruk av buss som en lett og praktisk måte å forflytte seg på, og et reelt alternativ til å kjøre egen bil.

Frekvens på tilbudet er viktig. Frekvens for linje 1 og 2 er på 10 min. store deler av døgnet på. Dette er hyppig og god frekvens i tråd med faglige anbefalinger. Etablering av ny holdeplass ved Studentparken (Mørkved) har trolig innvirket til økt antall reiser.

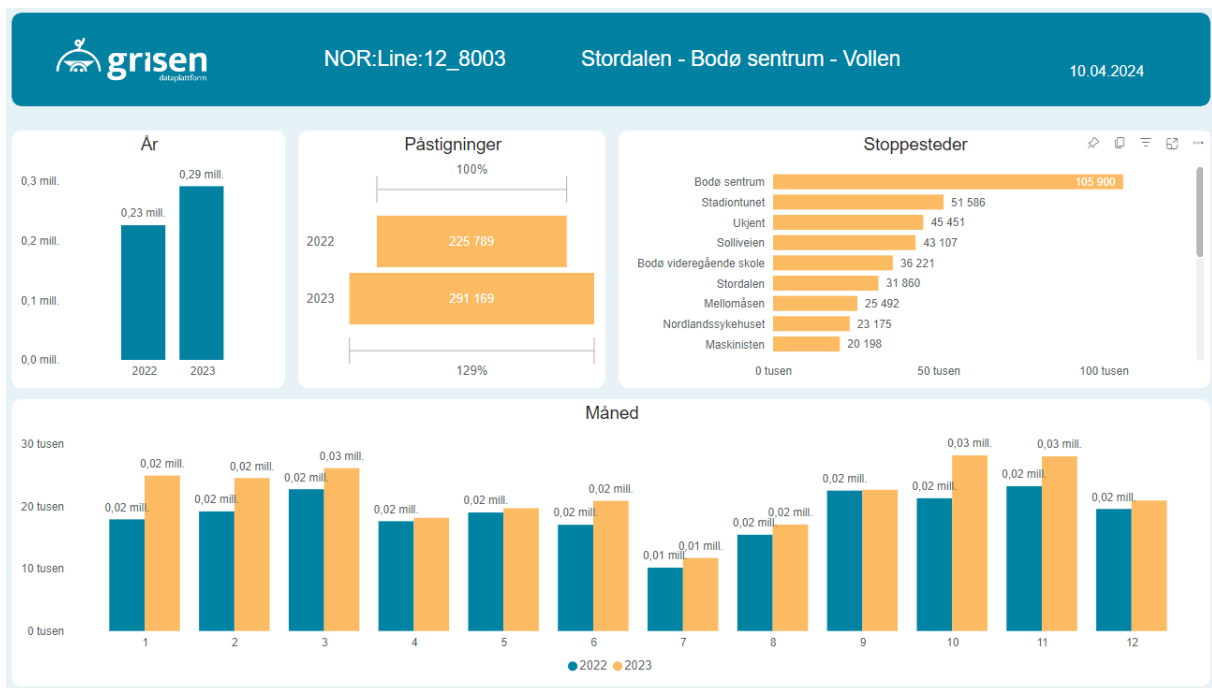


Figur 6: Tabellen viser totalt antall reiser for linje 1 i 2023 sammenlignet med 2022



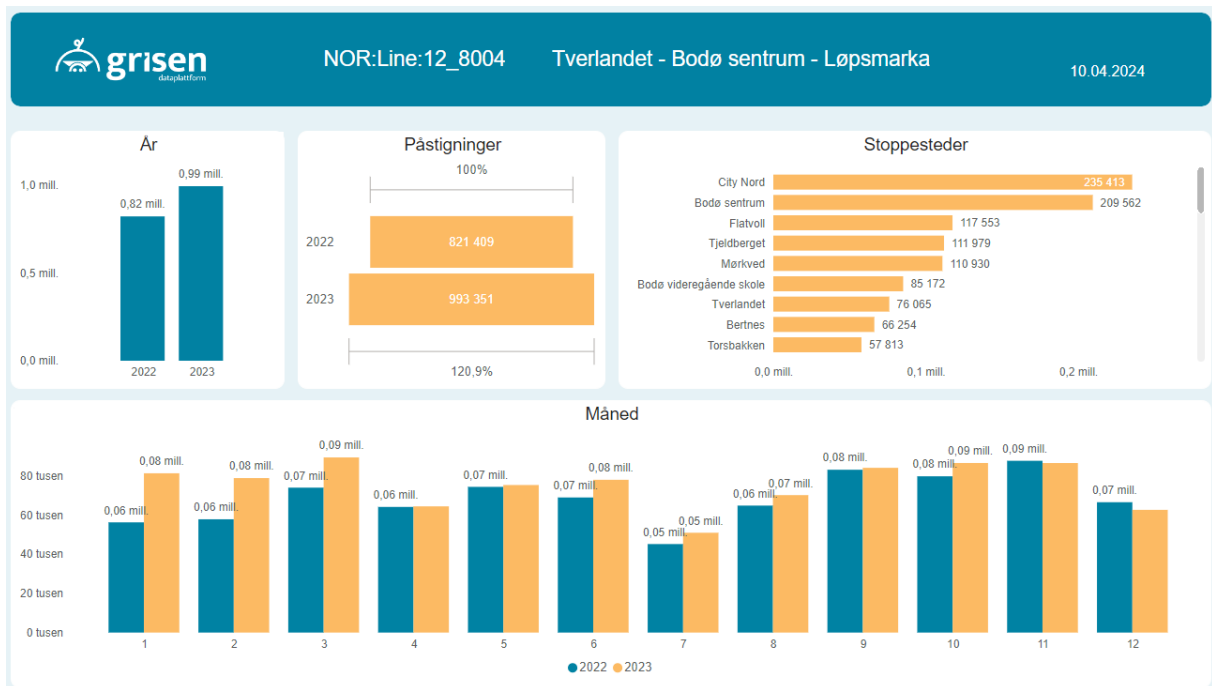
Figur 7: Tabellen viser totalt antall reiser for linje 2 i 2023 sammenlignet med 2022

Linje 3 viser også en stingende trend, spesielt med tanke på linjas sentrumsnære dekningsområde. Linja kjøres med 30 min. frekvens, dog uten tilbud på søndager.



Figur 8: Tabellen viser totalt antall reiser for linje 3 i 2023 sammenlignet med 2022

Frekvens på linje 4 ligger på ca. 30 min. Økende antall reisende har muligens sammenheng med at linja kjøres gjennom Bodøtunnelen, som innebærer redusert reisetid mellom Tverlandet og sentrum.



Figur 9: Tabellen viser totalt antall reiser for linje 4 i 2023 sammenlignet med 2022

4. Økonomi og porteføljestyring

Økonomiske rammer

Bypakke Bodø har syv bomstasjoner med innkreving i begge retninger. Bomstasjonene har vært i drift siden oktober 2015 og har en innkrevingstid på 20 år. Bypakke Bodø fase 1 og 2 har en total ramme på om lag 5,7 mrd. i 24-kroner. Av dette utgjør bompengandelen om lag 4,3 mrd. 24-kroner, statlige midler om lag 0,9 mrd. 24-kroner og om lag 0,5 mrd. i lokal egenandel og mva- refusjon.



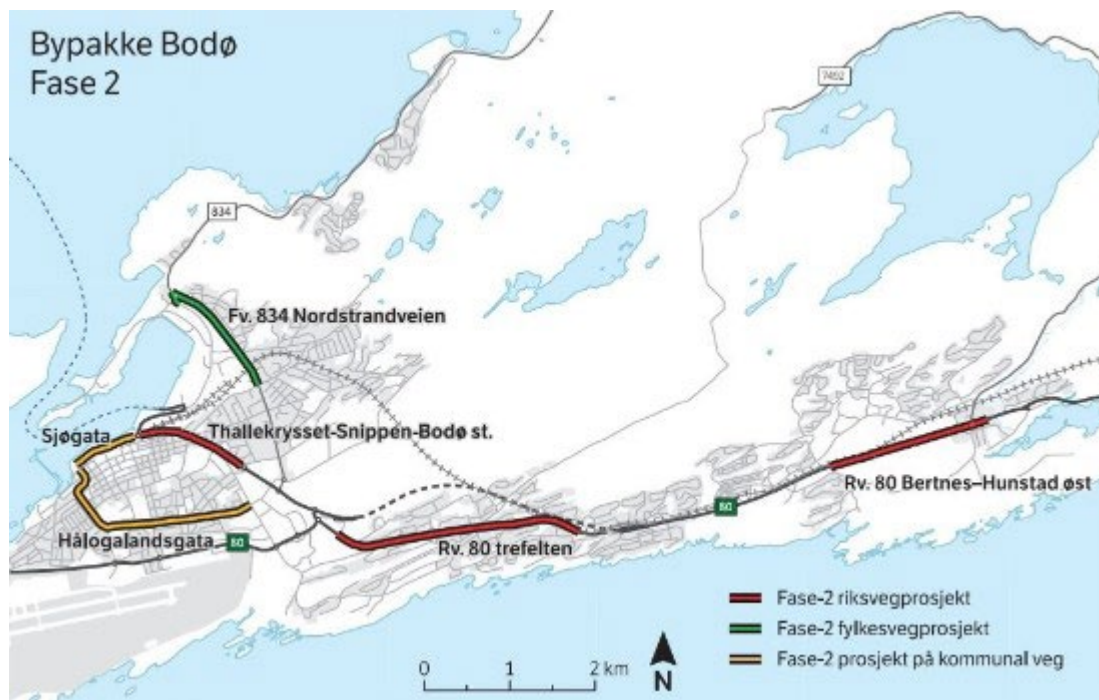
Figur 10: Oversikt over de syv bomstasjonene i Bodø.

Om porteføljestyring av bypakken

Bypakke Bodø blir styrt etter prinsippene for porteføljestyring. Det betyr at eventuelle kostnadsøkning og/eller inntektssvikt i de enkelte prosjektene skal håndteres gjennom porteføljestyringen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkreving. Kostnadsøkning må løses innenfor den økonomiske rammen til pakken. Det forutsettes at det foreligger tilstrekkelig styringsinformasjon om prosjektene til rett tid, slik at styringsgruppen har en reell mulighet til å velge mellom å stanse, kutte eller nedprioritere prosjekter i porteføljen.

5. Prioritering og porteføljestyring 2024-2027

Bypakke Bodø fase 2 er en forlengelse av Bypakke bodø fase 1, og ble vedtatt i Stortinget 10. mai 2022. Kartet under illustrerer områdene med større prosjekter i fase 2:



Figur 11: En kartografisk fremstilling som viser de kommende tiltakene i fase 2 av Bypakke Bodø som er planlagt gjennomført.

Handlingsprogrammet viser hvilken prosjekter som bypakken planlegger å gjennomføre i perioden 2024-2027, se tabell i vedlegg 1.

Sjøgata er det største kommunale prosjektet i fase 2. Prosjektet er påbegynt og har ferdigstilt de første 250 meterne. Ettersom Bodø er kulturby i 2024 er det planlagt byggestopp i sentrum, og prosjektet starter opp igjen i januar 2025. Prosjektet forventes ferdigstilt i 2027.

Prosjektet på fylkesveg 834 Nordstrandvegen handler først og fremst om å bedre forholdene for de som sykler, går og tar buss. Hele strekningen på 1,3 km mellom Rønvikveien og Mælen skal oppgraderes, men første del starter med Tjeldberget – Mælen. Her skal det bygges sykkelveg med fortau på vestsiden og fortau på motsatt side. Det blir bedre bussholdeplasser og vegen vil få et mer gatepreg. Parallelt med utbyggingen vil Bodø kommune utbedre vann – og avløpsanlegget i Nordstrandveien og enkelte sideveier. Byggeperioden vil være 2,5 – 3 år, og det planlegges oppstart fra høst 2024.



Bilde 4: Illustrasjon av Nordstrandveien: Multiconsult

Prosjektet rv. 80 Trefeltn (Hunstadmoen-Bodøelv) Statens vegvesens sitt prosjekt med planlagt byggestart i 2026. Den gamle trefeltn skal ombygges fra 3-feltsvei til en 2-feltsvei med parallell sykkeleक्सpressvei med fortau, samt etablering av gang og sykkelbru over Bodøsjøveien for å sikre tilgjengeligheten og sikkerheten. Målet med prosjektet er å forbedre forholdene for gående og syklende, samtidig som det søker å øke syklistenes hastighet og jevnhet langs veien for å gjøre sykling til et mer attraktivt alternativ enn bilkjøring.

I tillegg til trefeltn jobber Statens vegvesen med Thallekrysset – Snippen – Bodø stasjon. Prosjektet omfatter en ombygging av 600 meter av dagens gang- og sykkelvei, fra Thallekrysset til rundkjøringen ved Snippen, for å gjøre den om til en sykkelvei med fortau. Videre, fra Snippen til rundkjøringen ved Bodø stasjon (i Sjøgata), vil det tilrettelegges for separasjon av syklist og gående som vil forbedre fremkommelighet og sikkerhet for gående og syklist. Denne strekningen vil resultere i en gjennomgående høy standard med sykkelvei og fortau mellom Hunstad og Bodø sentrum. Prosjektene er planlagt med oppstart i 2025/2026.

Fase 2 i bypakken har to «sekkeposter», som er en pott med midler som er øremerket tiltak for kollektiv, og tiltak for gange, sykkel og trafikksikkerhet. I løpet av 2022 og 2023 har en egen arbeidsgruppe jobbet for å finne de beste tiltakene for disse midlene. Ved hjelp av ekstern konsulent på oppdrag fra fylkeskommunen er det blitt identifisert flere store og små kollektivtiltak som vil dekket under «sekkepost for kollektiv». Mindre tiltak går på bussprioritering i signalanlegg, nye holdeplasser og fartsdempende tiltak. Et av de større prosjektene er tiltak rundt Snippen og Kongens gate. Oppgradering av Kongens gate vil gi bedre komfort for passasjerer, og bedre fremkommelig for buss. I Snippen vil det bli etablert kantstein, ny merking og skilting for å gi bedre flyt til bussen i krysset. Se vedlegg 2 for utfyllende liste. Deler av kostnadene for etablering av pantografer, samt snuplass på Oddan er allerede finansiert av denne potten. Listen med prosjekter ble vedtatt på styringsgruppemøte i desember 2022.

For sekkeposten «gange, sykkel og trafikksikkerhet» ble det sommeren 2022 bedt om publikumsinnspill. Disse, sammen med innspill fra vegeierne har blitt sortert og vurdert. 5 av 7 innspill på den endelige listen er kommet på bakgrunn av publikumsinnspill. Prosjektene som skal

gjennomføres er nye fortau, oppgradering av traseer og etablering av gange/sykkelveg gjennom friområde. Det er i tillegg to generelle poster på belysning og gange- og sykkel som skal brukes på mindre fortløpende tiltak. Full liste i vedlegg 4.

Bodø fikk også i 2024 tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtale på 15,5 millioner kroner. Dette er midler som kan brukes på kommunal og fylkeskommunal veg, og skal tilrettelegge for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet. Midlene som blir tildelt vil gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og til kollektivtiltak. På styringsgruppemøtet i mai 2024 ble det vedtatt at midlene skulle brukes på følgende prosjekt:

Prioritert	Prosjekt og tiltak	Vegeier	Mill. 2024-kr
1	Tryggere skolevei	BK	6 mill. kr
2	Snippen	SVV/BK *	3 (+1) mill. kr
3	To-sidig busslomme Ausvika	Fv	3,55 mill. kr
4	Gang/sykkelvei Ausvika -Geitvågen	Fv	3 mill. kr
			15,55 mill. kroner

* Tilskuddsmidlene dekker kun tiltak gjort på kommunal vei. 1 mill er overført fra tilskuddsmidler 2022.

** Mørkved bydel fase 2 finansieres ved 0,6 mill. kr fra tilskuddsmidler fra 2023 og 4 mill. kr fra tilskuddsmidler 2024.

Prosjektet som er øverst prioritert, er «tryggere skolevei». Kommunen har kartlagt et utvalg av skoleveier i store deler av kommunens eksisterende skolestruktur desember 2023-januar 2024. En god del av funnene viser et økt behov for fokus på tilrettelegging av trygghet og sikkerhet gjennom forsterket belysning på enkelte kritiske punkt på skolevei. Midlene vil i all hovedsak gå til økt belysning på ulike gang – og sykkelveier langs skoleveier.

I tillegg til prosjektene som skal gjennomføres for tilskuddsmidler mottatt i 2024 har bypakken noen resterende prosjekt fra tilskuddsmidler 2022 og 2023 som ikke er ferdigstilt. Dette gjelder:

År	Prosjekt og tiltak	Vegeier	Rest budsjett 2024-kr
2022	Etablering av tellepunkt	BK	1 mill. kr
2023	Skilting og merking sykkelrute	BK/NFK/SVV	0,5 mill. kr
2023	Bussholdeplass Fogdveien	BK	1,1 mill. kr
2023	Etablering av snarvei, Greisdalsveien	BK	0,3 mill. kr
2023	Tilrettelegging holdeplass Nordlandssykehuset	BK	2 mill. kr
2023	Tilrettelegging benker	BK	0,2 mill. kr
			5,1 mill. kr

Porteføljeoversikt

Alle tall i 2024-kroner

Fase 1	Prosjekt	Vegtyper	Økonomisk ramme 2024-kr	Modenhet	Innspill 2024	Innspill 2025	Innspill 2026	Innspill 2027	Sum innspill 2022-2027	Gjeldende restbehov etter 2028
	Rv 80 Hunstadmoen - Thallekrysset	Rv	6,5	○	5,4	1,1			6,5	-
	Kv Kryss jernbaneveien	Kv	6	○	0,7	5,5			6,2	-
	Kv Reinslettvegen	Kv	22	○	1,0	10,0	9,5		20,5	2
	Rv 80 Kollektivholdeplasser*	Rv	23	○	16,8	1,7			22,5	-
	Fv 834 Nordstrandveien	Fv	203	○	10,0	30,0	78,0	50,0	190,6	13
	Del 2: Mælen - Tjeldberget	Fv	85	○	10	30	30	15	85,0	-
	Del 3: Jernbanebruen	Fv	48	○			38,0	10,0	48,0	-
	Del 4: Rønnevikrysset	Fv	70	○			10,0	25,0	35,0	35
	Rv 80 Trefeltet	Rv	319	○	5	10	155	100	271,9	47
	Rv 80 Thallekrysset - Snippen	Rv	94	○	6	9	20		37,6	56
	Rv 80 Snippen - Bodø stasjon	Rv	88	○	-	5	30	40	75,0	13
	Rv 80 Bertnes - Hunstad øst	Rv	148	○	-	1	3		4,0	144
	Kv Sjøgata	Kv	138	○	11	30	30	10	138,0	0
	Kv Hålogalandsgata	Kv	110	○	2	3	20	50	75,0	35
	Sekkepost kollektiv		132		13,6	9,7	2,5		25,8	106,44
	Bussprioritering signalanlegg og bommer	Fv	1,0	○	0,8	0,1			1,0	-
	Fartsdempende tiltak	Kv	4,1	○	3,3	4,1			7,4	3,3
	Snippen*	Rv/Kv	5,0	○	3,0	2,0			5,0	-
	Oppgradering ladeplattform	Fv	2,9	○	2,9				2,9	-
	Kongens gate	Kv	40,6	○		2,5	2,5		5,0	35,6
	Grøttingen x Rv 80	Rv	3,5	○	3,5	-	-			3,5
	Holdeplass ved Nord universitet	Kv	1,0	○	-	1,0				1,0
	City nord, endre struktur holdeplass	Kv	1,8	○	0,2	0,5	1,1		1,8	-
	Sekkepost g/s/ts		44		2,8	5,6	11,8	0,4	20,5	23,56
	Kleivaveien x stordalen	Kv	3,2	○	1,0	2,2	-		3,2	-
	Rønnevikrysset til jernbaneovergangen	Kv	10,8	○	0,1		-		0,1	10,7
	Thalleveien, fortau	Kv	10,8	○	0,5	0,5	9,8		10,8	-
	Elvelangs Bodøsjøveien	Kv	1,1	○	0,2	0,9	-		1,1	-
	Belysningstiltak	Kv	5,4	○	1,0	2,0	2,0	0,4	5,4	-
	Tilskuddsmidler		19		17,3	-	-	-	18,8	0,12
2022	Etablering tellepunkt	Kv	1,1	○	0,1				1,2	0,1
2023	Skilting og merking hovedsykkelrute	Kv/Fv/Rv	0,5	○	0,5	-	-		0,5	-
	Bussholdeplass Fogdveien	Kv	2,0	○	1,6	-	-		2,0	0,0
	Etablering av snarvei, Greisdalsveien	Kv	0,3	○	0,3				0,3	-
	Tilrettelegging holdeplass Nordlandssykehuset	Kv	2,1	○	2,1				2,1	-
	Etablering av benker på viktige gangakser	Kv	0,2	○	0,2	-	-		0,2	-
2024	Tryggere skolevei	Kv	6,0	○	6,0				6,0	-
	To-sidig busslomme Ausvika	Fv	3,6	○	3,6				3,6	-
	Gang/sykkelvei Geitvågen	Fv	3,0	○	3,0				3,0	-
	Sum tilskuddsmidler		19		17	-	-	-	19	0
	Sum Prop 61S		1 353		92	122	360	250	913	263

* Delvis finansiert med tilskuddsmidler (3. mill kroner)

** Mørkved bydelssenter finansieres ved tilskuddsmidler gitt i 2023 og 2024.

Vedlegg 2: Oversikt sekkepost kollektiv

Ansvarlig		Hva	Styringsramme i 2024-kr	Kommentar
		Bussprioritering i signalanlegg	967 759	
1	NFK	Rønvikveien x Nordstrandveien	48 388	Bestilles i 2024
1	NFK	Snippen, Kongens gt x Parkveien	116 131	Bestilles i 2024
1	NFK	Rv. 80 Circle K Hunstad	48 388	Bestilles i 2024
1	NFK	Rv. 80 x Hunstadringsen	48 388	Bestilles i 2024
1	NFK	Aspåsen, fotgjengerfelt	116 131	Bestilles i 2024
1	NFK	Hålogalands gt x Bankgata	116 131	Bestilles i 2024
2	NFK	Hålogalandsgata x Parkveien	116 131	Bestilles i 2024
2	NFK	Bodøveien x Fogdveien	48 388	Bestilles i 2024
2	NFK	Grønnåsen	116 131	Bestilles i 2024
2	NFK	Bodøveien x Tverrlandsveien	48 388	Bestilles i 2024
3	NFK	Bodøveien x Bodøsjøveien		Ikke behov
3	NFK	Bodøveien x Hagebyen		Ikke behov
3	NFK	Bodøveien x Krågmoen		Ikke behov
4		Kudalsveien, automatisk bom		Ikke på opprinnelig liste
4		Hulderveien, bussbom		Ikke på opprinnelig liste
4		Bjørnehaugen, automatisk bom		Ikke på opprinnelig liste
4		Greisdalslia, automatisk bom		Ikke på opprinnelig liste
4		Taleveien, automatisk bom		Ikke på opprinnelig liste
		Fartsdpendende tiltak	4 142 009	
1	BK	Hålogalandsgaten (eks ved Aspmyra)	-	Busspute, tre områder
1	BK	Hålogalandsgata x Prinsens gt	3 000 000	Prioriteres, forventer økte kostnader
1	BK	Bodøsjøveien, med Bodøgård	116 131	Avklares i 2024
1	BK	Fogdveien	232 262	Avklares i 2024
2	BK	Hunstadringsen Galnåsen	232 262	Avklares i 2024
2		Limyra holdeplass	1 548 415	Sesi sammenheng med fartsreducerende tiltak
3	BK	Aspåsen - Roald Amundsensgate	1 500 000	Tas i forbindelse med Hålogalandsprosjektet
3	BK	Aspåsen utkjøring skole	232 262	Tas i forbindelse med Hålogalandsprosjektet
3	BK	Fjellveien ved Prix	116 131	Avklares
3	BK	Fjellveien ved Slettevoldveien	232 262	Avklares
3	BK	Løpsmarka med Storvollen	116 131	Avklares
3	BK	Nonshaugen, Løpsmarka	116 131	Avklares
		Ladeplattform	2 903 278	
1	NFK	Ladeplattform / Bjørndalslia	483 880	Betongplate under, delfinansieres av fylkeskommunen.
1	NFK	Ladeplattform / Stordalen	483 880	Betongplate under, delfinansieres av fylkeskommunen.
1	NFK	Ladeplattform / Løpsmark	483 880	Betongplate under, delfinansieres av fylkeskommunen.
1	NFK	Ladeplattform / Tverlandet skole	483 880	Betongplate under, delfinansieres av fylkeskommunen.
3	NFK	Ladeplattform / Universitetet	483 880	Ikke behov
3	NFK	Ladeplattform / Bodø lufthavn	483 880	Ikke behov, flyttes ved ny flyplass
		Snippen Kongens gate	41 052 345	
1	BK/SVV	Kongens gate x parkveien	406 459	Snippen utføres i 2024, til dels med sekkepost og dels med tilskuddsmidler. Oppstart av forprosjekt Kongens gate med fokus på kollektiv, g/s
1	BK	sentrum/Kongens gate	40 645 886	
1	SVV	Grøttingen x Rv 80	3 483 933	Prosjektering pågår
1	BK	Øke fartsgrense gamle riksveg	19 355	Under vurdering
1	BK	Holdeplass universitetet	1 006 470	Ses på i sammenheng med Mørkved bydelssenter
2	BK	City nord, endre struktur	1 838 742	Under planlegging
2	NFK	Rønvikveien x Nordstrandveien	2 322 622	Avventes
3	BK	Hulderveien	1 451 639	Avventes
			59 188 153	
		Total ramme Prop 61S	132 260 424	
		Ladeinfrastruktur buss	30 452 769	Ferdigstilt
		Snuplass Oddan	16 129 320	Ferdigstilt
		Bufferramme	26 490 182	

Prosjektliste sekkepost gange/sykkel/trafikksikkerhet

	Lokasjon	Vegeler	Foreslått tiltak	Kostnadsestimat 24-kr
p	Kleivaveien x Stordalen	Kv	Etablere fortau fra krysset til forbi bussløyfe.	kr 3 200 000
p	Rønvikveien fra Rønvikkrysset til jernbaneovergang	Kv	Oppgradering Rønvikveien fra Nordstrandveien-prosjektet mot brua.	kr 10 750 000
p	Thalleveien	Kv	Fortau fra kryss Kirkeveien til der veien deler seg i tre før NPS	kr 11 000 000
	Elvelangs – Bødsjøveien – fra fjell til fjord	Kv	Oppgradert kryssing Bodøsjøveien, skilting, trase sti/veg Rorbuveien-Jektefartsmuseet	kr 1 000 000
p	Knut Hamsuns vei/ generelt	Kv/Rv	forbedre kobling mellom Knut Hamsunds vei og butikk/G/S-system langs trefelten	kr 1 000 000
p	Bodøsjøveien x Trålveien	Kv	Oppgradering av trasé, vurdere fortau sørsida Bodøsjøveien.	kr 1 600 000
	Opp Sørstrupen, fra Sneveien til Limyra	Kv	Etablere G/S-veg gjennom offentlig friområde i Sørstrupen	kr 4 300 000
Tematiltak				
P	Belysning			kr 5 300 000
P	Gang- og sykkel			kr 4 600 000
SUM i Millioner kroner				42 750 000
Total ramme Prop 61 S				44 000 000
				<i>Buffer</i> 1 250 000

P = Publikumsinnspill