

Sak 2/18: Mandat for Byutredning Bodø

Om byutredning og mandatet

Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, Kystverket, Jernbanedirektoratet, Avinor AS, Fylkesmannen i Nordland og Statens vegvesen region Nord er enige om at oppfølging av bystyrets og fylkestingets bestilling skal skje gjennom samarbeidsprosjektet Ny by Bodø – Smart transport og med 0-vekst målet for personbiltrafikk i byområder som forutsetning. I dette arbeidet inngår 4 delutredninger.

1. Rullering av bypakke Bodø; inkl. trefelten og Thallkrysset – Snippen – Sjøgata
2. Byutvidelse og transportsystem
3. Strekningsvise prosjekter.
4. ITS- bypilot Bodø.

Delutredning 2 «Byutvidelse og framtidig transportsystem» gjennomføres enten som konseptvalgutredning (avhenger av bestilling fra Samferdselsdepartementet), alternativt som byutredning med tilleggsutredninger for gods, Smart City og 0-lavutslipps transportsystem. En byutredning vil også være nødvendig i en konseptvalgutredning.

Hensikten med en byutredning for Bodø er å belyse hvordan ulike virkemiddel vil påvirke transportmiddelfordelingen i Bodø, samt å gi eksempel på sammensetning av virkemiddelpakker som kan iverksettes for å oppfylle målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange, også kalt nullvekstmålet for persontransport med bil.

Byutredningen skal være et kunnskapsgrunnlag for stat, fylkeskommune og kommune om et langsiktig og forpliktende samarbeid om utvikling og finansiering av miljøvennlig transport i Bodø gjennom en eventuell bypakke 2.

Forslag til mandat er utarbeidet på grunnlag av nasjonale føringer for byutredninger gitt til de 9 storbyområdene.

Forslaget til mandat har to vedlegg

- Prosess og framdriftsplan foreslår at utredningen skal være ferdig sommeren 2019
- Byutredning – analyse av kapasitetsbehovet og framtidige transportstrøm koblet til nullvekstmålet for personbiltransporten
-

Mandatet er utarbeidet i samråd mellom Jernbanedirektoratet, Bodø kommune, Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen, med Statens vegvesen som sekretær

Forslag til vedtak

Styringsgruppa godkjenner forslag til mandat og framdrift for byutredningen

1. Mandat for byutredning i Bodø

Godkjent i styringsgruppa Ny by Bodø Smart transport 6. februar 2018.

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

1.1 Hensikt med byutredningen

Byutredningen skal svare ut utredningsbehovet knyttet til målet om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing (også kalt nullvekstmålet for personbiltrafikken). Utredningen skal gi et samlet bilde av utfordringene i Bodø. Den skal belyse hvilke tiltak som er nødvendige for å nå 0-vekstmålet. (Dersom partene ønsker å definere mer ambisiøse mål må dette komme i tillegg til analyser av nullvekstmålet.) 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.

Utredningen skal også vise hvordan bruk av Smart City teknologi og samarbeidende ITS kan bidra for å nå 0-vekstmålet.

Ambisjonen er å få et omforent faglig grunnlag som kan ligge til grunn for forhandlinger mellom samarbeidspartene om

- 1) Gjennomføring av tiltak for å nå 0-vekstmålet
- 2) Etablering av en v\bypakke 2
- 3) – og på et senere tidspunkt; en byvekstavgift for Bodø

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

1.2 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 som følge av befolkningsvekst og byutvikling.
- 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
- c. Tilrettelegging for gående og syklende – infrastruktur og drift
- d. Bilregulerende tiltak (parkering, brukerbetaling og liknende) og eventuell omlegging av vegsystem
- e. Holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging
- f. Aktuelle veg –og jernbaneinvesteringer
- g. 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 i personbiltrafikken. Dersom partene ønsker å definere mer ambisiøse mål enn nullvekstmålet for personbiltrafikk 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 forhandlinger/utarbeidelse av en bypakke2

Tidsperspektivet for analysene i byutredningene er 2030, dvs. planperioden for NTP, men byutredningen skal også sees i et mer langsiktig perspektiv. Det vil derfor være

aktuelt å legge inn alternativer som ligger lengre fram i tid. Dette bør koordineres med de analyseperioder som blir bestemt for byutredninger ved rullering av NTP. (2040 kan være ett aktuelt årstall).

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 som i de øvrige byutredningene. Dette gjør det mulig å sammenligne utredningene og få et likartet grunnlag for forhandlingene om 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 har, i samarbeid med Jernbaneverket, utarbeidet retningslinjer for metodebruk og analyser.

1.3 Avgrensning av området

Byutredningen skal omfatte Bodø kommune.

Flere kommuner enn Bodø må vurderes i forhold dagens bo- og arbeidsmarkedsområde. 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.

1.4 Organisering av arbeidet.

Arbeidet med byutredningen skal skje lokalt i samarbeid med Bodø kommune Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen, og Jernbandirektoratet.

Byutredningene er første fase av arbeidet mot en bypakke 2 og på lengre sikt en byvekstavtale i Bodø.

- Styringsgruppa for prosjektet Ny by Bodø –Smart transport leder arbeidet med byutredningen. I rammeverket for byvekstavtalene er det et krav at styringsgrupper skal organiseres etter modell fra Oslopakke 3 (jf. brev fra SD til Vegdirektoratet

datert 2. juni 2015). Styringsgruppen for Ny by Bodø Smart transport tilfredsstiller disse kravene.

- Mandat for utredningsprosjektet vedtas av styringsgruppen for Ny by Bodø – Smart transport, i henhold til bestillingen fra fylkeskommunen og kommunen og politisk godkjenning av samarbeidsavtalen
- Statens vegvesen Region nord skal ha ansvaret for å lede arbeidet.

2 Forholdet mellom byutredningen, KVVU rv. 80 og Bypakke Bodø og Ny by Bodø - Smart transport

2.1. 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.

Prosjekt «Ny by Bodø– Smart transport» er etablert for å videreføre planleggingsarbeidet med framtidig transportinfrastruktur i Bodø der en også skal inkludere byutvikling som følge av flytting av flyplassen og berede grunnlaget for i første omgang å etablere en bypakke 2 og på lengre sikt søke om en eventuell byvekstavtale.

2.3 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.

2.4 Analyser av virkemiddelpakker som også omfatter anbefalt konsept i KVV

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 KVV, og bygge på anbefalt konsept i KVV for rv.80 Bodø og samordnes med en eventuell ny KVV for statlig infrastruktur vest for Thallekrysset.

2 vedlegg

Vedlegg 1 til mandat for byutredning Bodø

Prosess og framdriftsplan

De formelle kravene til prosess og formell saksbehandling som gjelder for konseptvalgutredningene brukes som mal for prosjektet «Ny by Bodø – Smart transport».

Inntil konseptvalgutredning er valgt, tilpasses byutredningsarbeidet til prosesskravene for bypakker.

Det faglige ansvaret og prosjektledelse ligger hos Statens vegvesen.

- Prosesskrav og retningslinjer for byutredning skal følges

Styringsgruppa skal informeres om status og framdrift, og involveres i avgjørelser som gjelder de mest sentrale premissene for arbeidet.

- Godkjenne mandatet og kommunikasjonsplan.
- Godkjenn arealbruksalternativer
- Godkjenne sammensetning av virkemiddelpakker
- Vurdere analyseresultater
- Vurdere 1. utkast til rapport
- Godkjenne ferdig rapport

Det samlede utredningsarbeidet skal inngå i Styringsgruppa for Ny by Bodø– Smart Transports tilråding til Bodø bystyre, Nordland fylkesting og transportetatene.

0. Leveranser

*Styringsgruppemøte

Tid	2018								2019							
	1Kv		2kv		3kv		4kv		1kv		2.kv		3kv		4.kv	
Prosess																
Mandat og kommunikasjonsplan	■	*														
Styringsdokumenter og organisasjon	■	■														
Arealbruksalternativer i virkemiddelpakkene			■	■	*	■										
Sammensetning av virkemiddelpakker				■	■	■	■	*								
Analyseresultater							■	■	■	■	*	■	■			
Første utkast til rapport											■	*				
Ferdig rapport												■	*			
Oversendelse til bystyret														■		

Prosjektrapport skal foreligge innen 1. juni 2019.

Antatte milepæler

Milepæl 1: Mandat og kommunikasjonsplan for byutredningen

- *Styringsgruppe – behandling.* 06.02.2018
- Mandatet utarbeides i samarbeid med partnerne.

Utfordring:

Beslutte mandat for byutredningen

Kommunikasjonsplan

Milepæl 2: Styringsdokumenter og organisasjon er etablert.

01.03.2018

Milepæl 3: Arealbruksalternativer i virkemiddelpakkene

- *Styringsgruppe behandling:* mai/juni. 2018
(tilpasset kommuneplanens framdrift)

Utfordring:

Beslutte to arealbruksalternativer basert på SSBs befolkningsframskriving (MMMM)

1) Arealbruksutvikling i tråd med kommuneplanens arealdel

2) Ytterligere fortetting.

Milepæl 4: Sammensetning av virkemiddelpakker

- *Styringsgruppens behandling* *sept 2018*
Utfordring:

Beslutte overordnede føringer for virkemiddelpakkenes sammensetning,

Milepæl 5: Gjennomgang av første analyseresultater

- *Styringsgruppas behandling:* *jan 2019*
Utfordring:

Gjennomgang av første analyseresultater og gi innspill til siste fase av analysearbeidet.

Milepæl 6: Første utkast til rapport

- *Styringsgruppas behandling:* *Uke 11-12 2019*

Utfordring:

Vurdere første utkast til rapport

Milepæl 5: Ferdig rapport – oversendelse

- *Styringsgruppas behandling:* *Uke 18-19 2019*
- *Oversendelse til bystyret:* *Uke 22 2019*

Vedlegg 2 til mandat for byutredning Bodø

Byutredning - analyse av kapasitetsbehovet og framtidige transportstrøm koblet til nullvekstmålet for personbiltransporten

1. Innledning

Bodø bystyre og Nordland fylkesting har bedt om at det gjennomføres et utredningsarbeid om framtidig transportinfrastruktur som skal behandles politisk når det foreligger og at styringsgruppa for Bypakke Bodø skal være styringsgruppe for utredningsarbeidet.

Styringsgruppa for bypakke Bodø vil derfor være oppdragsgiver for det lokale regionale utredningsarbeidet, også byutredningen.

Både Bodø kommunen og Nordland fylkeskommunen har i sin bestilling bedt om at nullvekstmålet og reduserte klimagassutslippene fra veitrafikken inngår i utredningsarbeidet og at utredningsarbeidet beskriver tiltak som må gjennomføres med særlig vekt på de nasjonale retningslinjene for transportvekst i byområder, konkret knyttet opp til miljøvennlig transport, gange, sykkel- og kollektivtransport.

2. Byutredningen

Staten har lagt til grunn at de byområder som mangler helhetlige analyser av kapasitetsbehovet og framtidige transportstrøm koblet til nullvekstmålet for personbiltransporten må utarbeide slike analyser, byutredninger, som grunnlag for forhandlinger av byvekstavtaler. Analysegrunnlaget skal gi et samlet bilde av hvilke virkemidler som må til for å nå nullvekstmålet – og effekten av ulike dosering av aktuelle tiltak.

Analysegrunnlaget skal baseres på data og analyser utarbeidet av stat, kommune og fylkeskommune. Dersom det ikke er fastsatt et stamnett for kollektivtrafikken bør fylkeskommunene, i samarbeid med kommunene, Statens vegvesen og Jernbaneverket fastsette et slikt nett som en del av analysegrunnlaget. Tilsvarende bør planer for hovednett for gående og syk lende være en del av grunnlaget. Dagens byutredninger analyserer ikke virkninger av næringsrelatert trafikk. Ved rullering av byutredningene vurderes det om dette skal innarbeides. Byutredningen for Bodø må tilpasses dette.

Samordnet areal- og transportplanlegging.

Det er en sterk sammenheng mellom bystruktur og befolkningens valg av reisemåte. Utbyggingsmønster og transportsystem må fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Dette er viktig for å sikre størst mulig nytte av investeringer i infrastrukturen for kollektivtransport, sykling og gåing. Staten og annen offentlig virksomhet bør i større grad enn i dag praktisere en samordnet areal- og transportplanlegging ved lokalisering av publikumsrettet virksomhet og større arbeidsplasser, for eksempel sykehus, universiteter og høyskoler.

Staten må være en aktiv deltaker i lokale og regionale myndigheters planarbeid og bidra til forsterket regional, interkommunal og kommunal planlegging.

Fylkeskommunene er en sentral aktør for den regionale utviklingen. Det er viktig at de regionale planene både gir føringer og forutsigbarhet for kommunenes arealplanlegging for å sikre en samordning av areal- bruk og en helhetlig utvikling av transportsystemet.

Dagens virkemidler innenfor plan- og bygningsloven gir gode muligheter til å sikre samordning av areal- planleggingen og utviklingen av transportsystemet. Innenfor lovverket har fylkeskommunene og staten mulighet til å ta i bruk sterkere virkemidler enn det som er praksis i dag

3. Forholdet mellom bypakker og byvekstavtaler

Byutredningen skal også være kunnskapsgrunnlag for en bypakke 2. En bypakke er et finansieringsopplegg basert på bompengeskatt og at de respektive eiere av transportinfrastrukturen bærer kostnaden med utbygging/utbedring av egen infrastruktur. Bypakker er også fundamentet i byvekstavtalene som i tillegg har ordninger med at staten finansierer deler av de kommunale og fylkeskommunale kostnadene med utbygging av kollektivnettet. Utarbeidelsen av en byutredning for Bodø må organiseres og gjennomføres på en slik måte at en sikrer at utredningen også kan ligge til grunn for en framtidig byvekstavtale, eventuelt supplert med oppdateringer når en byvekstavtale er aktuell.

4. Gjennomføring av byutredningen

Fase 1: Analysearbeidene må tilfredsstillende de krav som er satt til byutredningene for de øvrige storbyområdene. KVVU og bypakke må gjennomgå og vurderes opp mot disse kravene.

Både konseptvalgutredning Løding – Bodø sentrum og bypakken har direkte og indirekte mål om redusert biltrafikk. Dette lå til grunn for henholdsvis regjerings- og stortingsbehandlingen. Selv om det er gjennomført omfattende analysearbeider spesielt i forbindelse med bypakken, har ingen av disse utredningene i analysearbeidet hatt det hovedfokus som skal ligge til grunn for 0-vekstmålet i forhold til trafikkutviklingen. Fase 1 i bypakke 2-arbeidet vil derfor være en gjennomgang og vurdering av analysearbeidene i KVVU og bypakke i relasjon til 0-vekstmålet.

Fase 2: Gjennomføre eventuelle supplerende analyser, eller et nytt analysearbeid fra grunnen av.

Avhengig av de vurderinger som gjøres av foreliggende arbeider vil det være aktuelt med supplerende analyser eller alternativt gjennomføring av et nytt analysearbeid fra grunnen av som tilfredsstillende de krav som er satt til byutredningene for de øvrige storbyområdene. Dette vil være fase 2 i arbeidet.

Fase 3: Ny forankring for mål som fokuserer på strategier som bidrar til å nå 0- utslippsmålene

KVVU for rv. 80 Løding – Bodø sentrum anbefalte et kombinasjonsalternativ som medfører satsning på gang/sykkel, kollektiv og vegutbygging. Formålet med Bypakke Bodø er å bygge en ny og trafiksikker innfartsveg til Bodø og samtidig legge til rette for gående, syklende og kollektivreisende. Målet med tiltakene er blant annet at tallet på drepte og alvorlig skadde i trafikken skal reduseres med minst 50 pst. Videre skal tallet på personer som går, sykler eller bruker kollektivtransport utgjøre minst 21 pst. av trafikantene, og tallet på personer som er sterkt plaget av vegtrafikkstøy skal reduseres med 25 pst.

Disse målene er ikke forankret opp mot en vurdering og avveining med fokus på 0 – utslippsstrategien. Spesielt KVVU'en har f.eks. like mye et trafikkavviklingsperspektiv knyttet til vekst i biltrafikken. Perspektivet og rammebetingelsene rundt byutvikling er endret de siste årene. Når det snakkes om «ny by» i Bodø-sammenheng er

perspektivet ikke bare 0-utslippstrategier for ny bydel på flystripa, men like mye hvordan skal dette implementeres i resten av byen. Dette vil være et mer ambisiøst mål enn det som kreves i en bymiljøavtale, det må derfor tas standpunkt til i hvilken grad dette skal implementeres, siden disse kostnadene vil måtte bæres lokalt. Som fase 3 i arbeidet må det skaffes ny forankring for mål som fokuserer på strategier som gjør at en når 0-vekstmålene for personbiltrafikken, der alle typer av lokale tiltak skal inngå, uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig.

Fase 4: Analyser av virkemiddelpakker som omfatter anbefalt konsept i KVV og bypakken I byutredningene skal det gjøres analyser av effekten av ulike virkemiddelpakker.

Det er nødvendig å gjennomgå analysene som er gjort i forbindelse med KVV og bypakken med tanke på å vurdere hvilke deler av analysene som kan inngå/oppdateres for å måle effekten av virkemiddelpakkene.

Det er en forutsetning at Jernbanedirektoratet, SVV, Bodø kommune og Nordland fylkeskommune skal være parter i en eventuell bypakke 2. Den konkrete sammensetningen av virkemiddelpakkene avgjøres av partene i samarbeid. Pakkene kan for eksempel ha ulike «dosering» av sykkeltiltak, kollektivtiltak, bilregulerende tiltak og veg- og jernbaneinvesteringer, og ulike rekkefølger i tid. Det forutsettes at mobiliteten og framkommeligheten er god, og at virkemidlene vurderes ut fra effektiv ressursutnyttelse. Transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger samt andre relevante virkninger av virkemiddelpakkene skal presenteres.

5. Framdrift

Forutsetningen for arbeidet er at byutredning og bypakke/bymiljøavtale kan innarbeides i neste rulling av NTP (2022–2033)

Frist for ferdigstillelse av byutredningen er juni 2019. Ved oppstart av utredningen må det utarbeides en framdriftsplan for arbeidet.

6. Organisering av arbeidet

Byutredningen er første fase av arbeidet mot en bypakke 2 i Bodø, som senere skal kunne konverteres til en byvekstavtale for Bodø. I rammeverket for byvekstavtalene er det et krav at styringsgrupper for byvekstavtaler og byutredninger skal organiseres etter modell fra Oslopakke 3 (jf. brev fra SD til Vegdirektoratet datert 2.

juni 2015). Styringsgruppen for Ny by Bodø – Smart transport tilfredsstillende disse kravene og fungerer som styringsgruppe for byutredningen.

Arbeidet med byutredningen skal skje lokalt i samarbeid mellom Bodø kommune og Nordland fylkeskommune Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Statens vegvesen Region nord skal ha ansvaret for å lede arbeidet. Statens vegvesen Region nord tar initiativ til oppstart av arbeidet innen.