Saksnummer	Utvalg	Møtedato
09/19	Formannskapet	28.01.2009
09/9	Bystyret	12.02.2009

Stamnettshavn Bodø. Byutviklingsprogram 2016. Bruk av DA midler.

Sammendrag

Utviklingsarbeidet knyttet til havna foreslås videreført som et tverrfaglig byutviklingsprogram. Tidshorisonten er byjubileet i 2016. Vedtatt Havnebrukplan legges til grunn for arbeidet. Investeringsoppgavene i økonomiplanen har hovedprioritet sammen med utvikling av terminalområdet og planklarering av Ytre havn. Det foreslås at avsatte midlere til DA bypilar Bodø nasjonalhavn konsentreres til realisering av Terminalkai Nord.

Saksopplysninger

Bodø bystyre vedtok 22. juni 2006 en Havnebruksplan for Bodø nasjonalhavn. Havnebruksplanen var et strategidokument for videre utvikling av havna med en overordnet funksjonsfordeling, arealdisponering og mulige utbyggingsløsninger.

Bodø nasjonalhavn ble prioritert som en av tre bypilarer i forbindelse med behandlingen av DA Utviklingsprogram Bodø 2013. En *”bypilar”* ble definert *”som et større byløft som skal gi klare synlige resultat etter ast DA-programmet er avsluttet”*. Det ble stilt krav om at bypilarene skal ha stor samfunnsmessig verdi og gi næringsmessige ringvirkninger.

I programrådets anbefalinger ble det nevnt tre mulige fokusområder:
- Ytre havn (Lille Hjertøy / Kvalvika)
- Terminalområdet med ny hovedadkomst
- Tiltak i bykjernen, bl.a. ny cruisekai / anløpskai Hurtigruta

Gjennom DA-perioden 2007 – 2013 er det satt av 70 mill kr (2007 – kr) til nasjonalhavna forutsatt at det foreligger et utviklingsprogram. Det er fylkesrådet som gjør formelt bevilgningsvedtak.

Denne saken skal gi:
- en oppdatering / justering av havnebruksplanen
- et utbyggingsprogram for havna som imøtekommer DA Bodøs krav
- bystyrets anbefaling om bruk av DA midlene og
- en prioritering av byutviklingsoppgavene knyttet til havn- og havnerelatert virksomhet framover

Begrepet ”nasjonalhavn” er utfaset av myndighetene. I offisielle dokumenter som Nasjonal Transportplan er begrepet ”stamnettshavn” innført. Det er 20 stamnettshavner i Norge der

kyststamleden møter knutepunktshavner / terminaler. Som arbeidstittel for utviklingsarbeidet foreslås ”Bodø stamnettshavn. Byutviklingsprogram 2016”. Dette peker på *hovedtemaet* i offisielle termer, på *tidshorisonten* og at man står overfor *sammensatte byutviklingsoppgaver* ettersom havna er en integrert del av byen. Programmet vektlegger den fysiske infrastrukturen.

I det trykte vedlegg 1 følger sammendrag og tilrådinger fra den tverrfaglige prosjektgruppen som arbeider med disse spørsmålene. Statusgjennomgangen / prosjektrapporten er tilgjengelig elektronisk.

Vurderinger

Generelt om utviklingsarbeidet

I forhold til vedtatt Havnebruksplan ser vi at:
- ambisjonene var høge – ikke minst sett i forhold til ressursrammene
- framdriften i plan- og utviklingsarbeidet ikke har vært som forventet
- forutsetningene i noen grad er endret / i endring

Det foreslås nå at:
- utviklingsarbeidet i større grad knyttes til økonomiplanens investeringsbudsjett / realistiske ressursrammer og at plan- og utviklingsoppgaven prioriteres deretter.
- Dette betyr at prosjektene *Spuntkaia Molorota – Sjøgata 1, Kvalvikodden, Terminalkai Nord* og *Molo vest – ny småbåthavn* får størst oppmerksomhet. Til disse investeringsprosjektene er det avsatt 340 mill i perioden 2009 – 2013. Av dette er 130 mill kr er kommunens egne midler.
- Detaljplanlegging av *Stamnettsterminal Bodø* og planmessig avklaring av Ytre *havn / Lille Hjertøy* foreslås som andre prioriterte arbeidsoppgaver i 2009 og 2010.

Det er en utfordring å få til brede ”spleiselag” for å videreutvikle infrastrukturen.

Havnebruksplanen

Det foreslås at Havnebruksplanens funksjonsfordeling i hovedsak fastholdes som kommunens strategiske rammeverk for utvikling av havna og havnerelaterte virksomheter. Arbeidsprogram må tilpasses nye forutsetninger og trekke med nye muligheter / perspektiv i vurdering av framdrift for fysiske investeringsoppgaver i perioden 2013 – 2016 sett i forhold til behov og gjennomføringsmuligheter.

DA bypilar Nasjonalhavn Bodø

Prosjektene bør gjennomføres i DA-perioden fram t.o.m. 2013 for å gi synlige resultat.

I tråd med vedtatt økonomiplan foreslås det å konsentrere bruken av DA – midlene til å bygge Terminalkai Nord med oppgradering av nærmeste bakareal og tilhørende interne transportveier:
- Terminalkai Nord er en del av stamnettsterminal Bodø. Prosjektet har lenge stått på dagsorden.
- Anlegget har stor nærings- og samfunnsmessig nytte og kan realiseres i løpet av et par år.
- Kaianlegget er på utredningsnivå kostnadsberegnet til 55 mill kr. I tillegg kommer arealer og veier – avhengig av omfang. Det komplette kostnadsbildet er klart først når anbud foreligger. Det bør nå tas høyde for at samlede kostnader vil ligge opp mot DA-midlenes ramme til bypilar havn.
- Økonomiplanen foreutsetter at 53 mill kr av budsjetterte kostnader på foreløpig 55 mill kr finansieres med midler fra DA Bodø.
- Se trykt vedlegg 2 for nærmere omtale og begrunnelse for denne anbefalingen

Andre prosjekt som har vært vurdert:

3. *Bidrag til oppgradering av Terminalområdet / ”Stamnettsteminal Bodø*”, jf bl.a. forslaget om Jernbaneveien i kulvert og forsterkning av bærelag m.m.
   - Dette prosjektet planavklares først i 2010. På utredningsnivå ligger kostnadene ligger i størrelsesorden 70 – 80 mill kr. Det skal i detaljplanleggingen av stamnettsterminalen også

vurderes alternative løsninger for å få en god sammenheng mellom båt- og banedelen. Det er for tidlig å trekke konklusjoner om hvilken løsning som er hensiktsmessig.
- Prosjektet er så vidt kostnadskrevende at det ikke kan kombineres med bruk av DA-midler til Terminalkai Nord

2. *Utvikling av Kvalvikodden*
   - Kvalvikodden er prioritert som første steg i utvikling av et Ytre havneavsnitt
   - Området gir innpå 100 daa nye havne- og sjørettede næringsarealer i en knapphetssituasjon. Det er godt avskjermet fra den bymessige bebyggelsen.
   - Kvalvikodden er mulig brohode til Lille Hjertøy. Dette skal vurderes nærmere. I alle fall kan det lages fylling fylles ut betydelige arealer mot Nyholmsundet og dermed også skape grunnlag for kaianlegg på innsiden og til å skjerme det ytre bassenget.
   - I Kvalvikodden er det tilgang på betydelige steinmasser med god kvalitet. Rensking av området om mulige videre uttak kan bidra til å utvide bruksarealet og til (billige) masser for bygging av en ny molo vest – og dermed nye småbåtplasser. Dette er behov som er sammenfallende i tid.
   - Adkomst vi fylling over Kvalvika muliggjør en småbåthavn på innsiden
   - Kvalvika-prosjektet er ikke fullfinansiert. Mulige midler fra DA Bodø blir et bidrag til å forsere anlegget og ta ut samfunnsmessige merverdier i flere retninger umiddelbart.

3. *Bidrag til finansiering av Havnepromenaden*
   - Havnepromenaden er viktig og etterspurt viktig for blant besøkende og byens befolkning. I denne sammenheng prioriteres strekningen mellom Hurtigrutekaia og Sentrum.
   - Hurtigruta anløpet Bodø i et område med kombinert gods- og passasjerterminal. Dette gir ikke det beste førsteinntrykket av Bodø. Turen til / fra Sentrum er for Hurtigrutepassasjerene er heller ingen god positiv opplevelse.
   - Det er et snarlig behov for å planlegge og opparbeide en godt synlig / merket trase langs kaifronten for å vise fram aktiviteter og kvaliteter i havna og byen på en annen måte.
   - Det forutsettes laget en samlet, detaljert plan for denne strekningen – også som grunnlag utbyggingsavtaler med aktører som står foran realisering av større bygg i området, jf Nav, administrasjonsbygg Luftfartstilsynet m.fl.
   - Havnepromenadens viktigste samfunns- og næringsmessig merverdi er å bedre førsteinntrykket for mange tusen besøkende pr år og lage større trivsel for byens befolkning langs sjøkanten.

4. *Bidrag til tilrettelegging for cruisbåtanløp m.m.*
   - Det er ønskelig med en bedre tilrettelegging for anløp av flere cruiseskip. Som oppfølging av et forprosjekt er det pekt på behovet for oppgradering av den fysiske infrastrukturen i havna.
   - Så langt er det presenterte noen idemessige muligheter. Bodø Havn ønsker å videreutvikle dette grunnlaget.
   - Kostnadene er naturlig nok ikke konkretisert på dette stadiet.

Realisering av Havneterminal Nord er administrasjonens prioritet 1. I tilfelle det innenfor rammen av 70 mill kr, blir reserver til andre prosjekt, foreslår prosjektgruppen / rådmannen at eventuelle ”rest DA midler” avsettes likt til Kvalvika og Havnepromenaden.

Havnedirektøren prioriteter for sin del utvikling av området ved fergekaia framfor Kvalvika og Havnepromenaden.

Formannskapets behandling i møte den 28.01.2009:

Forslag til vedtak

Bodø formannskap gir sin tilslutning til hovedprioritering av oppgaveløsningen i 2009 – 2010. Formannskapet ber om at reguleringsplanen for Kvalvikodden gis særlig oppmerksomhet slik at det planmessige grunnlaget for opparbeidelsen av adkomst og område kan starte så snart som mulig.

Forslag til innstilling:

1. Bodø bystyre vedtar at prosjektgruppens sammendrag og anbefalinger, datert 20.01.09, i pkt. 1 – 15 legges til grunn for arbeidet med Bodø stamnettshavn, byutviklingsprogram 2016.

2. Bystyret foreslår at midlene til DA bypilar Bodø nasjonalhavn konsentreres om realisering av Terminalkai Nord. Mulige restmidler brukes som finansieringsbidrag til utvikling av Kvalvikodden og Havnepromenade.

Votering

Forslag til vedtak – enstemmig.
Innstillingen enstemmig tiltrådt.

Vedtak

Bodø formannskap gir sin tilslutning til hovedprioritering av oppgaveløsningen i 2009 – 2010. Formannskapet ber om at reguleringsplanen for Kvalvikodden gis særlig oppmerksomhet slik at det planmessige grunnlaget for opparbeidelsen av adkomst og område kan starte så snart som mulig.

Formannskapets innstilling

3. Bodø bystyre vedtar at prosjektgruppens sammendrag og anbefalinger, datert 20.01.09, i pkt. 1 – 15 legges til grunn for arbeidet med Bodø stamnettshavn, byutviklingsprogram 2016.

4. Bystyret foreslår at midlene til DA bypilar Bodø nasjonalhavn konsentreres om realisering av Terminalkai Nord. Mulige restmidler brukes som finansieringsbidrag til utvikling av Kvalvikodden og Havnepromenade.

Forslag til vedtak

Bodø formannskap gir sin tilslutning til hovedprioritering av oppgaveløsningen i 2009 – 2010. Formannskapet ber om at reguleringsplanen for Kvalvikodden gis særlig oppmerksomhet slik at det planmessige grunnlaget for opparbeidelsen av adkomst og område kan starte så snart som mulig.

Forslag til innstilling:

5. Bodø bystyre vedtar at prosjektgruppens sammendrag og anbefalinger, datert 20.01.09, i pkt. 1 – 15 legges til grunn for arbeidet med Bodø stamnettshavn, byutviklingsprogram 2016.

6. Bystyret foreslår at midlene til DA bypilar Bodø nasjonalhavn konsentreres om realisering av Terminalkai Nord. Mulige restmidler brukes som finansieringsbidrag til utvikling av Kvalvikodden og Havnepromenade.

Svein Blix
rådmann

Steinar Skogstad
rådgiver

Trykte vedlegg:

1. Sammendrag og tilrådinger.
2. Terminalkai Nord, vurderinger

Utrykte vedlegg:

Prosjektrapport Bodø stamnettshavn. Byutviklingsprogram 2016 (tilgjengelig elektronisk)

Vedlegg 1

Sammendrag og tilrådinger, 20.01.09.

Bakgrunn

1. Utvikling av Bodø nasjonalhavn har stått på dagsorden i lang tid. Allerede i 2002 vedtok bystyret et strategisk grunnlag for dette arbeidet. I 2004 startet en prosess som førte fram til vedtak av en Havnebruksplan i 2006.

Begreps-bruk og avgrensning

2. Dette programmet viderefører utviklingsarbeidet. Programhorisont er byjubileet i 2016. Nasjonalhavnbegrepet er faset ut. Myndighetene fokuserer nå sammenhengende nasjonale transportnett / stamnett. Bodø er en av Norges 20 stamnettshavner der kyststamleden møter knutepunktshavner / terminaler. ”Byutviklingsprogram” brukes fordi dette transportknutepunktet er en integrert del av byen og fordi havneområdet rommer andre viktige byfunksjoner. Programområdet strekker seg fra Langstranda, via sentrum og Rønvikleira ut til Lille Hjertøy og Kvalvikodden.

Formål

3. Programmet vektlegger utvikling av en bymessig, fysisk infrastruktur som berører havne- og sjørelaterte virksomheter. Programmet skal bidra til et strategisk rammeverk, samordne ulike interesser og aktiviteter og utvikle beslutningsgrunnlag for realisering viktige utbyggingstiltak.

Forsinket framdrift

4. Framdriften i utviklingsarbeidet de siste årene har ikke vært som forutsatt i Havnebruksplanen. Planen var ambisiøs og forventningene store. Kostnadene for infrastrukturtiltakene lå i milliardklassen fram mot byjubileet. Saksområdets kompleksitet, ressurstilgangen og avhengighet til eksterne beslutninger har også påvirket planprosessen.

Nye forut-setninger

5. Utviklingsarbeidet må tilpasses endrede forutsetninger. Nasjonal Transportplan får betydning for havneutviklingen i Bodø. Behandlingen av Stortingsmeldingen vil avklare rammene for statlige investeringer i Bodø det neste tiåret. Forsvaret arbeider med mulighetene for å flytte rullebanen mot sørvest. En slik løsning kan i overskuelig framtid tilføre Bodø flere hundre deka nye næringsarealer og ha betydning for strategiske utbyggingsgrep bl.a. i forhold til Lille Hjertøy.

Praktisk tilnærming

6. Utviklingsarbeidet knyttes nå til økonomiplanens investeringsbudsjett for perioden 2009 – 2012 som beløper seg til 340 mill kr hvorav ca 130 mill kr er kommunens egne midler. Vedtatte investeringsprosjekt gir arbeids- og ressursmessig prioritet. I tillegg settes det fokus på å utvikle beslutningsgrunnlaget for mulige anleggsoppgaver i perioden 2013 – 2016. Dette innebærer også analyse av realiseringsmuligheter i brede spleiselag.

Medvirkning

7. Programmet tar utgangspunkt i realistiske ressursrammer. Det skal fokusere på gode, helhetlige løsninger og på framdrift. Det planfaglige grunnlaget foreslås utviklet i nær kontakt med brukerinteresser før formell planbehandling og høringer starter. Statlige myndigheter må trekkes tidlig og aktivt med i planarbeidet – særlig der de har et medansvar for gjennomføring.

Ambisjoner og hovedmål

8. Bodø er direkte knyttet til det nasjonale transportsystemet. Stamnettshavna er del av et komplett transportknutepunkt. Dette påvirker ambisjoner og mål for havneutviklingen som foreslås uttrykt slik:
   - Nord-Norges sentrale havn for passasjer- og godstransport
   - Et konkurransedyktig, intermodalt knutepunkt i det nasjonale transportnettet godt skjermet for effektive driftsvilkår
   - Regional- og internasjonal fiskerihavn med mottaks-, bearbeidings- og eksportinnretninger for marine produkter via bane, båt og fly direkte til utlandet
   - Cruisehavn – særlig tilrettelagt som snuhavn
   - God tilgang på havne- og sjørettede næringsarealer for marine og maritime virksomheter
   - Tilrettelagte base- og serviceområder for offshorenæringen
   - Et attraktivt havnemiljø i sentrum med et antall småbåtplasser som dekker etterspørselen

Funksjons-fordeling

9. Havnebruksplanens fordeling av hovedfunksjoner fastholdes. Noen nye innspill foreslås vurdert Men i hovedsak skal:
   - Dagens godsterminalområde reserveres og videreutvikles til en moderne og effektivt stamnettsterminal. Området gis ny adkomst, rendyrkes til formålet og sikres ekspansjonsmuligheter.
   - Dagens passasjerterminaler opprettholdes i programperioden
   - Nordre del av Rønvikleira, Valen og Burøya videreutvikles for marine og maritime funksjoner. Kystflåtens virksomhet kan utvides omkring moloen.
   - Lille Hjertøy og Kvalvikodden tilrettelegges i hovedsak for framtidig havne- og sjørettet virksomhet – herunder oljeinstallasjoner, utvidet LNG-anlegg og offshorenæringen. Kvalvikodden er startetappen
   - Utviklingspotensialet på Langstranda bearbeides – særlig for det tilfelle at rullebanen besluttes flyttet sørvestover.
   - Nye, bynære anlegg for små- og lystbåter plasseres utenfor molen som et flerbruksanlegg og eventuelt i Kvalvika
   - Det utvikles en sammenhengende gangvei /havnepromenade fra Langstranda til Nyholmen med prioritet på strekningen Hurtigrutekaia – Småbåthavna

Strategier

10. Det legges til grunn følgende strategier / arbeidsmåter:
    - Gradvis forsterking og utvikling av stamnettsterminal Bodø
    - Integrert nærings-, transport og havneplanlegging (samordnet transportplanlegging)
    - Helhetlig og langsiktig arealutvikling og – forvaltning
    - Fleksibilitet - trinnvis utvikling
    - Bruker- og markedsorientert planlegging og drift
    - Samarbeidsløsninger og partnerskap regionalt og nasjonalt

Prioritering oppgave-løsning

11. *Investeringsoppgaver 2009 – 2012* (som i økonomiplanen)
    - Ny spuntkai Molorota – Sjøgata 1
    - Bygging av Terminalkai Nord som første steg i den nye stamnettsterminalen
    - Oppstart tilrettelegging / byggemodning Kvalvikodden
    - Molo vest – ny småbåthavn med flerbruk, en *Byhavn.* Beslutningsgrunnlag / oppstart.
    - (mulige delstrekninger for havnepromenaden som eventuell del av DA bypilar Bodø)

12. *Plan- og utredningsoppgaver 2009 – 2012* (hovedtyngden i 2009 – 2010, også for mulig forsert byggestart)
    - Videreutvikling av plan- og beslutningsgrunnlaget for nevnte investeringsoppgaver
    - Stamnettsterminal Bodø: plan- og beslutningsgrunnlag for framtidig oppgradering, herunder temautredning om flytting av fergeleie og cruisebåtfasiliteter
    - Ytre havn / Lille Hjertøy: planavklaring, beslutning av prinsippløsninger og utredning av gjennomføringsmuligheter
    - Temautredning: mulighetsanalyse base- og serviceanlegg for offshorenæringen, vurdering av rask og varig tilgang på egnede byggemasser, behovet for liggekaier
    - Gjennomføre nødvendige grunnundersøkelser for investerings- og viktige planoppgaver

Organi-sering

13. Programmet organiseres som tidligere. Beslutninger tas i ordinære politiske organ. En konsultativ styringsgruppe etableres for god politisk samordning. Nordland fylkeskommune og Vegvesenet, Jernbaneverket og Kystverket inviteres med i styringsgruppen. Brukermedvirkning og informasjonsarbeidet vektlegges.

Ressurs-ramme

14. Bodø står overfor et betydelig utviklingsarbeid de neste to til fire år for å gjennomføre vedtatte investeringstiltak og for å utvikle beslutningsstøtte for framtidig bymessig infrastruktur. I tillegg til bruk av kommunens egne fagfolk, foreslås det kjøp av spesialisttjenester for 5 - 10 mill kr i 2009 – 2010.

Anbefaling tiltak i DA bypilar

15. Det foreslås å konsentrere bruk av *DA – midlene* til å bygge Terminalkai Nord med oppgradering av nærmeste bakareal og tilhørende interne transportveier. Anlegget har stor nærings- og samfunnsmessig nytte og kan realiseres i løpet av et par år. Kaianlegget er foreløpig kostnadsberegnet til 55 mill kr. I tillegg kommer arealer og veier – avhengig av omfang. I tilfelle restbeløp innenfor rammen av 70 mill kr, foreslås bruk av DA midler til Kvalvika og Havnepromenaden. Havnedirektøren prioriteter for sin del utvikling av området ved fergekaia framfor Kvalvika og Havnepromenaden.

Terminalkai Nord, vurderinger

- Med grunnlag i utført utredning er prosjektet definert til en ca 180 meter lang dypvannskai. Tilhørende landside bak kaia må opparbeides for tunge transporter.
- Terminalkai Nord blir strategisk svært viktig mht. utvikling av Bodø som ”det komplette knutepunktet i Nord”. Kaia blir en integrert del av stamnettsterminalen og dermed det første steget i utvikling og modernisering av logistikknutepunktet.
- Bodø havn har i dag en meget begrenset ledig kapasitet på sine godskaier. Når alle fartøyer som anløper Bodø fast er inne samtidig, så hender det ofte at hurtigbåter med gods må vente på ledig kaiplass.
- Bodø havn har en avtale med Zahl Transport AS om at deres virksomhet skal reetableres i tilknytning til Terminalkai Nord. Det muliggjør bygging av et nytt og effektivt lagerbygg på Jernbanekaia.

- Det er dialog med forskjellige aktører om etablering av nye linjer til Bodø, herunder et rederi som vil gi en direkteforbindelse til kontinentet (Rotterdam) ukentlig med en transittid på 6 dager. Det rederiet vurderer bygging av Terminalkai Nord som meget viktig for å anløpe Bodø ettersom skipene ikke kan vente på kaiplass.
- Terminalkai Nord vil også bidra til å avhjelpe mangelen på liggeplass for flere andre markedssegmenter:

a) Pelagisk fiskeflåte
- Bodø er en viktig havn for landing av sild. I 2006 ble det landet over 63000 tonn av norske og utenlandske fartøy.
- For fiskeindustrien er Bodø havn en ideell lokalisering både i forhold by- og transportmessig infrastruktur og mht beliggenhet i forhold til fiskefeltene.
- Det arbeides målrettet for å få fartøy fra særlig Island og Færøyene til å lande fisk i Bodø. Det er svært viktig at det tilbys gode liggeplasser til disse. Terminal kai Nord kan derfor styrke marin basisindustri og øke ringvirkningene for øvrig næringsliv.

b) Cruiseskip:
- Cruisetrafikken er i sterk vekst internasjonalt og blant de deler av reiselivet som vokser mest i Norge. Et forprosjekt konkluderer med at Bodø har store muligheter som fremtidig cruisedestinasjon.
- Havnebruksplanen sier at cruiseanløp skal plasseres til Rønvikleira. For å få det til er det nødvendig å øke kaikapasiteten. Terminalkai nord er avgjørende i slik sammenheng.

c) Sjøforsvaret:
- Marinebasen Olavsvern utenfor Tromsø er planlagt nedlagt.
- Dette kombinert med at Forsvarets Hovedkvarter (FOH) skal legges til Bodø, så forventes det et økt antall marineskip til Bodø fremover.
- Terminalkai Nord gir kapasitet og muligheter til flere flåtebesøk

- Samlet sett vil de mulighetene for utvikling som er skissert her, åpne utviklingsmuligheter for stor utvikling av leveranser fra lokalt næringsliv innenfor mange bransjer.