



# Statens vegvesen

## Referat

**Dato:** 15.02.2023  
**Tid:** 12.00–15.00  
**Referent:** Trine Lise Hornæs

**Saksbehandler:**  
**Tlf saksbeh.**  
**Vår dato:** 21.02.23

## Overskrift

<b>Møtenr:</b>	150223
<b>Sted:</b>	Møterom Nord–Norge, Statens Vegvesen
<b>Møteleder:</b>	Ida Maria Pinnerød
<b>Til stede:</b>	Nordland Fylkeskommune (NFK): Odd–Inge Bardal og Monika Sande Bodø Kommune (BK): Ida Maria Pinnerød, Joakim Sennesvik, Kristin Jordbru (vikar for Kjell Hugvik) Statens Vegvesen (SVV): Unni Gifstad  Observatører: BK: Truls Eirik Moan, Silje Ulriksen Lyngstad NFK: Roar Hunstad, Bjørnar Klausen SVV: Ine Hilling, Arild Hegreberg, Trine Lise Hornæs
<b>Forfall:</b>	Kjell Hugvik (BK), Stein Johnny Johansen (SVV)

Punkt	Sak
1/150223	<b>Innkalling og saksliste</b>  <i>Vedtak: Innkalling og saksliste er godkjent</i>
2/150223	<b>Referat fra forrige møte</b>  <i>Vedtak: Referat fra møte 14.12.2022 er godkjent.</i>
3/150223	<b>Årsrapport tilskuddsmidler 2022</b> Bodø fikk tildelt 15 millioner i tilskudd til mindre byområder i 2022. Midlene er så langt benyttet til snarveg i Gråholten, holdeplasser på Mørkved og rydding i trafikale forhold/etablering av drop–off sone ved Mørkvedhallen. I 2023 er det planlagt oppstart av prosjektering av Dronningensgate hvor det skal tilrettelegges for sykkel og kollektiv, etablere flere tellepunkt for sykkel samt ferdigstille snarvei og holdeplassene.  Vi ligger per nå godt an økonomisk, og på skissert fremdrift. Venter ferdigstilling av alle prosjekt i løpet av høst/vinter 2023.

	<p>Årsrapport er bygget på malen til søknaden, og viser tabeller med forbruk/ og forventet utførelse. Årsrapport ble oversendt Statens Vegvesen i januar 23.</p> <p><i>Kommentar fra styringsgruppen:</i></p> <p>Budsjettene er blitt mer nøktern, og det er innstramming på bruk av tilskuddsmidler. Bruk midlene året de er tildelt, ellers er det fare for at de blir inndratt.</p> <p>Viktig budskap, midlene er blitt utsatt for endringer i alle mulige varianter, så viktig å vise at det er behov og god fremdrift.</p> <p>Det er enighet i at det er en arbeidskrevende måte å få tildelt midlene på, men det er viktig at vi viser at det er et behov og ønske om å få midlene.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen er orientert.</i></p>
4/150223	<p><b>Søknad tilskuddsmidler 2023</b></p> <p>For tilskuddsmidler 2023 er det informert om følgende forutsetninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Midlene skal gå til mindre investeringer i gang og sykkelveger, og kollektivtiltak langs riks-fylkes og kommunal vei.</li> <li>- Midlene kan ikke gå til drift av kollektivtransport.</li> <li>- Tilskuddet kan ikke gå til planleggings og prosjekteringskostnad. Statlige midlene skal utelukkende dekke kostnader som påløper etter anleggsstart.</li> </ul> <p>I desember og januar ble tiden brukt for å innhente mulige tiltak man ønsket å søke om internt i organisasjonene, via listen til sekkepost g/s/ts samt tiltak fra forrige søknad. Listen ble deretter silt i samordningsgruppen etter kriteriene som ble skissert, samt utfra gjennomførbarhet/ oppstarts muligheter i 2023. Det er planlagt å sende søknad februar/mars.</p> <p>Ønskede tiltak for søknad 2023:</p> <p><b>Skilting og merking hovedsykkelruter (0,5 mill)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enklere å ta seg frem i Bodø. Stimulere til at flere benytter sykkel og til nye målepunkt. Mulig samarbeid med Syklistenes landsforening Bodø.</li> <li>- Tiltaket vil kun ta for seg bedre skilting, og ikke se på belysning etc. som vil være aktuelt fra «sekkeposten» i bypakken.</li> </ul> <p><b>Bussholdeplass Fodgveien (1,5 mill)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Behov for plattform/holdeplass i retning sentrum for å kunne vente på, samt for på- og avstigning av buss. Tiltaket vil øke trafiksikkerhet og tilgjengeligheten for bruk av buss til og fra</li> </ul>

Fogdveien.

#### **Bussholdeplass Rv. 80 (8 mill)**

- Oppgradere/forlenge/bygge 4 holdeplasser på Rv. 80. Tiltakene er ferdig prosjektert.
- Eks ved holdeplass i Lille Hunstad. Her må bussen ut i venstre felt for å komme seg ut, og bilene passerer i 80 sone.
- Har igjen midler fra fase 1, så tilskuddsmidlene er tenkt som ekstra finansiering for å få på plass flere lommer.

#### **Mørkved sentrum – Mørkvedlia idrettspark (6 mill)**

- Fortsettelse av 2022 søknad med tilrettelegging for myke trafikanter. Oppgradering av kobling mellom idrettspark og bydelscenter, samt nye holdeplasser ved Mørkved bydelscenter. Etablering av informasjonstavle med sanntidsinformasjon for kollektivtilbud ved idrettsområde.
- *Kommentar styringsgruppen: Godt tiltak, som betyr mye for barn og unge i området. Bør informere ut i området om tiltakene som er tenkt.*

#### **Greisdalsveien – greisdalslia snarvei (0,3 mill)**

- Utbedre bratt snarvei som gjør det mer attraktivt å gå til skolen for elever i området.

#### **Tilrettelegging bussholdeplass Kongensgate – (2 mill)**

- Tilrettelegge aksene mellom kollektivholdeplass og apotekinngangen og eventuelt ansatt inngang. Opprustning av dekke, beplantning, benker, belysning og informasjonsskilt.
- Kan se på muligheter ved sykkelparkering sammen med sykehuset.

Det kom spørsmål fra styringsgruppen om ville klare å bruke opp midlene fra 2022 og nye midler i 2023 i 2023? Dette mener kommunen som er ansvarlig for alle prosjektene i 2022 man skal klare da alle fysiske tiltak for 2022 er allerede under bygging. Sykkeltellerne er under bestilling og forventes installert i mai. Prosjektering planlegges å få i gang før mai.

Av prosjektene det søkes om er det kun bussholdeplassene på Rv. 80 som er ferdigprosjektert. Ingen av tiltakene vil kreve reguleringsplan, og om man tar jobbene internt er det nødvendigvis ikke behov for så detaljerte planer.

I fjor var det 2 byer som fikk tildelt 15 millioner hver, Bodø og Ålesund. Styringsgruppen er enig i at man bør søke om mer, men at det må være en gjennomførbarhet på alt vi tar inn i søknaden. Prosjekt bør tildeles alle vegeiere, så ikke en part sitter med et kapasitetsproblem. På den måten er vi

	<p>med på å spre ansvar og jobb. Det var ønskelig at man putter flere av holdeplassene på Rv. 80 inn i søknaden, da disse var ferdig prosjektert. Man går inn i en strammere tid med NTP, og det er viktig at man får synliggjort at midlene utenfor byvekst er viktig.</p> <p>Det kom ønske om sykkelparkeringer i sentrum, under tak. I tillegg er løsningen man har i Kirkeveien dårlig for sykkel. Dette er planer som ikke er omsettelig i 2023, men kan være aktuell til de neste årene.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen godkjenner søknaden og oppfordrer samarbeidsgruppen til å fullføre søknaden, samt legge til flere prosjekt i tråd med diskusjonen. De nye tiltakene kommer nederst på listen.</i></p>
5/150223	<p><b>Sentrumsregnskap</b></p> <p>Sentrumsregnskap er et faktagrunnlag som settes i stand på bakgrunn av en rekke undersøkelser og kilder. Målet er at det skal utgjøre et omforent faktagrunnlag når man tar viktige valg for byen. Markedsinfo har vært konsulent.</p> <p>Data har blitt samlet høst 2022, og presentert for byens innbyggere fredag 13.01.23. Kommunen har enda ikke hatt politisk saksbehandling av regnskapet.</p> <p><u>Kollektiv:</u> Ca 1,3 mill busspassasjerer totalt i 2022 for hele Bodø. Tallet er jevnt stigende, og stabilt gjennom årene. Konsulenten trakk dette frem som positivt, med god oppslutning blant kollektivtrafikken. Vi er i vekst, tross dupp i korona og er over nivået i 2019</p> <p><u>Biltrafikk:</u> Biltrafikk holder seg relativt stabil. Høy andel som har gått over til EL.</p> <p><u>Sykkel:</u> Ut fra tellepunktene for sykkel ser det ut til at antall syklister har gått ned. Konsulenten har stilt spørsmål til validiteten til tellepunktene, om alle fungerer og er plassert der man faktisk sykler. Det kom kommentar at etter tunnelen har åpnet er det flere som sykler over tunnelinnslaget, og der er det ikke tellepunkt. I tillegg har det vært en del hull i tellingene, usikkerhet om dette er kompensert for. Om man skal bruke grafene utad må man sjekke at resultatene fra tellepunktene er representative.</p> <p><u>Parkering:</u> Det er gjennomført to ulike brukerundersøkelser. Telefonintervjuer for respondenter i Lofoten og Salten, som har fått spørsmål om eksempelvis hvorfor de ikke reiser mer til byen. I tillegg er det blitt intervjuet folk i</p>

	<p>sentrum om hvordan de kom seg til byen. Mange av disse kom med bil. Mange syntes det er vanskelig og dyrt med bil i sentrum.</p> <p>Det kom kommentarer på dårlig skilting. Kommunen har vært i dialog med Thon gruppen om etablering av opplysningskilt om ledige plasser i Torggarasjen. I tillegg burde det vurderes digital skilting i sentrum som viser avstand til, og antall ledige plasser, på Kvartal 99, for å lede flere folk her.</p> <p>Sentrumsregnskapet tar gjerne en ny orientering etter saken har vært diskutert i byrådet.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen er orientert.</i></p>
6/150223	<p><b>Handlingsprogram</b></p> <p>Handlingsprogrammet for 2023–2026 er oppdatert med resultatene fra 2022 og vil fungere som en kombinert årsplan/handlingsprogram. Det er eksempelvis i perioden 2015–2022 bygget</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 16 425 meter ny veg</li> <li>• 17 917 meter fortau, både med og uten sykkelfelt</li> <li>• 51 bussholdeplasser</li> <li>• 10 rundkjøringer</li> <li>• 9 planskilte kryssinger for myke trafikanter</li> </ul> <p>I tillegg er prosjektet i Mælen, og prosjektet i Hunstadringen/Hunstadveien ferdigstilt.</p> <p>Utviklingen i sykkeltall har vært negativ, med nedgang de siste årene. De dårlige tallene i 2022 kan til dels forklares med en svært dårlig sommer værmessig. Biltrafikken har hatt liten, men jevn økning de siste årene. Trafikken er nå ca 4% høyere enn nivået i 2019. Vi har dog positive tall på kollektiv, med stigende passasjerutvikling.</p> <p>I 2023 vil det bli aktivitet i Sjøgaten, og man forventer utlysning av Nordstrandveien del 1 og 2. I 2024 vil bygging på Trefeltn starte.</p> <p>Det kom et ønske fra styringsgruppen at listen med historiske prosjekter forstørres, og utdypes noe mer.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen godkjenner handlingsplan for 2023–2026.</i></p>
7/150223	<p><b>Orientering KPI</b></p> <p>Det har tidligere vært orientert om utviklingen i byggekostindeks for anlegg, og KPI hadde en ulik utvikling. Når man bygger opp en proposisjon bygger man opp under teorien at kostnadsutviklingen i prosjektene følger tettere opp på utviklingen i KPI. Altså at det skal være noe samsvar mellom kostnader og inntekter. Fra vi fikk bypakken i 2014 har vi hatt en prosentvis</p>

endring i KPI på 25%, mens byggekostindeksen har økt med 41%. Det vil si prosjektene er blitt dyrere, mens inntektsutviklingen ikke nødvendigvis har holdt følge.

Proposisjon 61 S, fase 2 for bypakke Bodø, er laget med budsjett indeks (2020–2021 og 2021–2022). Budsjettindeks var henholdsvis 2,8% og 2,4%, mens faktisk indeks ble henholdsvis 6,9% og 14,2%. Det vil si at denne prisveksten ikke er tatt høyde for i proposisjonen, og man kan forvente at flere prosjekter vil ha behov for mer midler for å kunne gjennomføre prosjektene. Prosjektene kan/vil bli dyrere enn beregnet, og vi vet per nå ikke om inntektene er tilstrekkelig. God porteføljestyling vil være viktig i årene framover.

*Vedtak: Styringsgruppen er orientert.*

8/150223

### Presentasjon prosjekt Nordstrandveien

Del 1 i prosjektet Nordstrandveien har vært Mælen som er ferdigstilt. Dette har vært et betraktelig løft fra hvordan det har vært. Det har blitt tilrettelagt for mye trafikanter og kollektiv, samt etablert sammenhengende gang og sykkelvegnett. Det har også blitt etablert nye bussholdeplasser i eget filterfelt, og kommunen har vært inne med VA. Bilder viser før og etter ombygging:



Del 2 og 3: To områder – fra Mælen til Tjeldberget. Skal utlyses i år.

Del 4: Tjeldberget til Rønvikkrysset. Blir en større prosjekteringsgjennomgang når man er i gang med del 2 og del 3.

Det finnes et uavklart moment, og det er jernbanebrua. Den kan bli en del av del 4, eller som eget prosjekt. Må ha en avtale med Bane Nord. Kan se på det som et uavhengig prosjekt, må bygges veldig raskt da det er normalt ikke anledning til å sperre sporet mer enn 72 timer i strekk.

For del 2 og 3 er det inngått et samarbeidsprosjekt med Bodø kommune. Fylket vil bygge gang- og sykkelveg langs Nordstrandveien mens kommunen legger nytt VA anlegg tilknyttet prosjektområdet.

	<p>Fremdriftsplan:          Utlysning rundt mai 23. Byggetid er beregnet til ca 3 år for del 2 og 3. Det blir bygget bit for bit, og vil være mye trafikkavvikling via kommunale veier. Muligens kollektiv vil bli omlagt til Jernbaneveien.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen er orientert.</i></p>
<p><b>9/150223</b></p>	<p><b>VEG LCA</b></p> <p>Regnearket for Veg LCA kan brukes i planleggingsfase, mellom fase og senfasen av prosjekteringen. I tillegg er det lagt til rette for å bruke regnearket til regnskap når prosjektet er ferdig. Analysene som ligger i regnearket gir oss svaret på nøkkeltallene som er etterspurt, og hvor mye utslipp man forventer å spare ved å ta miljøvennlige valg.</p> <p>I Sjøgata er det satt inn elektriske gravemaskiner. Beregningene viser at EL gravemaskinene tar ned utslipp med 92 tonn.</p> <p>Det er asfalt og grus/plukk som er de største faktorene for utslipp i byggeprosjekt. Det er nå dialog med Iris om resirkulering av grus/plukk masser, samt dialog med entreprenør om å handle inn elektriske lastebilen for bort kjøring av masser. Transport/transportlengde og hvor mang ganger man transporterer er også inkludert i regnskapet.</p> <p>Totalt sett i forhold til utbyggingen er det rundt 1000 tonn Co2 ekvivalenter som slippes ut. De gjøres også en analyse på de neste 60 år på drift.</p> <p>Det er viktig med gode grunnlag, hvor mye hadde man i utgangspunktet og hvor mye klarer man å spare?</p> <p>Samarbeidsavtalen fra 2021 har et eget punkt om klimabudsjett/regnskap. Det er vedtatt at alle nye prosjektene i bypakken skal føre klimabudsjett/regnskap framover. Første prosjekt ut er Sjøgata. I tillegg har fylket startet med gjennomgang om hvordan man skriver kontrakter med entreprenører for sikre at man når klima mål.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen er orientert.</i></p>
<p><b>10/150223</b></p>	<p><b>Oppdatering prosjekt Sjøgata</b></p> <p>Formål om masseutskifting av vei og fortau, triveligere og grønnere sentrum samt skille trafikanter. Prosjektet er også en pilot for redusert klimaavtrykk.</p>

	<p>Prosjektet startet høst 2022. Næringslivet er positiv, men bekymret for forstyrrelsene anleggsdrift medfører.</p> <p>Prosjektet bruker EL-maskiner, som det foreløpig er gode erfaringer med.</p> <p>Man er i dag ca 3 uker bak planlagt fremdrift. To av disse skyldes sen oppstart. I tillegg var det en situasjon med pålagt stopp i Tollbugården grunnet vern, men denne saken er løst med dispensasjonssøknad.</p> <p>Forventer besparelse på ca 90 tonn CO2e. Det er potensiale for større besparelser om man får til en god løsning med massegjenvinning.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen er orientert</i></p>
11/150223	<p><b>Orientering fra BPS Nord, ved Cato Gaustad</b></p> <p><u>Foreløpig regnskap 2022</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Passeringsinntektene gir et todelt bilde, perioden frem til og med august var god trafikken var over «normalen». Takstene ble satt opp 01. september og har gitt lavere inntekter enn forventet. Dette skyldes først og fremst at gjennomsnittstaksten ikke har blitt som forutsatt i st.prop, men også at trafikken er noe lavere enn forventet.</li> <li>• Driftskostnadene er høyere grunnet system –og operatørkostnadene har økt.</li> <li>• Finanskostnadene har økt, grunnet høyere markedsrente. Sikringsandel noe under 40%.</li> <li>• EL bil andel på ca 24,7%. Denne har økt med 6,3% siden i fjor og var beregnet til om lag 10% når proposisjonen ble skrevet. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Det er nå åpnet opp for muligheten for å redusere rabatt for EL-bil til 30%. Dette grepet anbefales av bompengeselskapet, men det krever lokalpolitisk tilslutning.</li> <li>○ En reduksjon i EL bil rabatt på 30% vil gi økning i inntekt på om lag 9,7 mill kroner, og en økning i gjennomsnittstakst på 0,47 kr per passering.</li> </ul> </li> <li>• For å øke gjennomsnittstakst med 1 krone må man øke takst med 2,2 kroner. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eventuell takstjustering av gjennomsnittstaksen krever tilslutning fra lånegarantistene. Dvs alle økninger, også KPI justering, må vedtas lokalt før det kan gjennomføres.</li> </ul> </li> </ul> <p>Utfra dagens trafikk, Elbil andel og gjennomsnittstakst vil man ikke få nok inntekt til porteføljen. Om det ikke gjøres noe innen kort tid må man gjøre</p>



	<p>noe med ambisjonsnivået og kutte i prosjektlisten. Jo lenger man venter med å agere jo høyere økninger av takster vil kreves.</p> <p>Styringsgruppen ber om å få et mer utfyllende faktagrunnlag. Er det mulig med en trappeløsning? I dag har EL bilene 50% rabatt, bør dette nedjusteres til 30%, eller er det nok med 40%? Holder det med KPI justering? Hva skjer rundt om i Norge, det er en fordel om byene har samme praksis. Det er ønskelig med en orientering om bypakken og bompengestatus i bystyret.</p> <p><i>Vedtak: Styringsgruppen er orientert, og ber om mer utfyllende faktagrunnlag.</i></p>
12/150223	<p><b>Oppdatering fra kommunikasjon</b></p> <p>Utsettes til neste gang grunnet tidsmangel</p>
13/150223	<p><b>Eventuelt</b></p> <p>Ingen eventuelt saker</p>