

---

Saknr: 2020/35781-1  
Saksbehandlar Bente Utne  
Dato: 22.01.2020

---

---

**Til:** Kontrollutvalet

---

**Frå:** Fylkesrådmannen

---

## Fv 567 Hosanger sentrum - oppfølging frå kontrollutvalet 25.11.2020

### Innleiing

I kontrollutvalet sitt møte den 25.11.2019 vart det gjort slikt vedtak:

1. Kontrollutvalet oppmodar om at fylkesrådmannen i Vestland fylkeskommune, til første møte i 2020 i det nye kontrollutvalet, sender til utvalet ei skriftleg vurdering når det gjeld manglar i høve inngåtte kontraktar for dei 19 punkta som det er stilt spørsmål ved.
2. Det vert oppmoda om at det skriftlege svaret vert å sende sekretariatet innan 27.01.2020.
3. Informasjonen vart elles teken til orientering.

Dette notatet er den skriftlege vurderinga som kontrollutvalet ber om.

Ettersom det frå 2020 er nytt kontrollutval, og ny avdeling Infrastruktur og veg som har overtatt denne saka, finn fylkesrådmannen det nødvendig med ein kortversjon av bakgrunnen i saka.

### Bakgrunn - om prosjektet

Fv 567 Hosanger sentrum var eit vegprosjekt i Hordaland, utført av Statens vegvesen gjennom ordninga med sams vegadministrasjon, med ein totalkostnad på om lag 55 mill kr. Anleggsperioden var i hovudsak i 2015, med noko restarbeid i 2016.

Vedlegg 1 viser korleis Statens vegvesen har rapportert dette prosjektet til Hordaland fylkeskommune. Statens vegvesen har ikkje levert sluttrapport på prosjektet.

Denne saka har utgangspunkt i Lars Mjøs sitt notat av 05.11.2018 (vedlegg 2). Notatet kom dermed om lag 2,5 år etter ferdigstilling. Reklamasjonsfristen mot entreprenør er såleis gått ut no.

### Bakgrunn - fleire handsamingar i kontrollutvalet

Saka var først oppe i **kontrollutvalet 07.05.2019** som ei meldingssak:

- Lars Mjøs sin e-post til 16 ulike adressatar av 29.03.2019 (vedlegg 9)
- Lars Mjøs sitt notat av 05.11.2018 (vedlegg 2)
- Lars Mjøs sin e-postkorrespondanse med Statens vegvesen 05.11.2018-27.03.2019 (vedlegg 10)

Kontrollutvalet gjorde følgjande vedtak:

«Kontrollutvalet ber konst. fylkesrådmann skriftleg orientere til neste møte om sitt syn på saka og om, og i tilfelle kva som er gjort/vil verta gjort frå Hordaland fylkeskommune si side i saka. Den skriftlege orienteringa vert å sende sekretariatet innan 23.05.2019.»

**Kontrollutvalet 12.06.2019**

Fylkesrådmannen sitt notat datert 14.05.2019 vart lagt fram til møtet. Her skriv fylkesrådmannen m.a.:

«Fylkesrådmannen er generelt opptatt av at ein evaluerer alle prosjekt, for å byggja vidare på dei positive erfaringane, og ikkje minst for å trekkja lærdom av uheldige erfaringar. Slik kan ein setja i gang tiltak for å unngå at dei same feila blir gjort fleire gonger. I denne spesielle saka har Statens vegvesen forklart at det blir vanskeleg og eit omfattande arbeid å svara ut alle spørsmåla frå Mjøs. Som nemnt er folka involvert i prosjektet slutta i Statens vegvesen. Når SVV pr 14.05.19 meiner det likevel kan vera rett prioritering å fullføra sluttrapportering inklusive evaluering av prosjektet, er dette positivt, og informasjon som HFK vil ta med seg vidare. Fylkesrådmannen minner likevel om dei store og omfattande omorganiseringane både i Statens vegvesen og fylkeskommunen som pågår i 2019 og utover i 2020. Fylkesrådmannen er fornøgd med at Statens vegvesen held fokus på produksjon og framdrift i vedtatte plan- og utbyggingsprosjekt, i tillegg til omstillingsarbeidet».

Kontrollutvalet gjorde følgjande vedtak:

1. Kontrollutvalet tek informasjonen frå fylkesrådmannen til orientering.
2. Vidare ber kontrollutvalet om at fylkesrådmannen sender kopi av svaret frå Statens vegvesen til Lars Mjøs, til utvalet innan 19.08.2019.

**Kontrollutvalet 02.09.2019**

1. Lars Mjøs sitt notat av 04.06.2019 (vedlegg 3)
2. Svaret frå Statens vegvesen til Lars Mjøs av 30.07.2019 (vedlegg 4)
3. Fylkesrådmannen sitt notat av 19.08.2019 til kontrollutvalet - svar på Mjøs sitt notat av 04.06.2019 (vedlegg 5)

I notatet viser fylkesrådmannen til at ein del av spørsmåla må Statens vegvesen svara på, og forklarar ordninga med SAMS vegadministrasjon. Fylkesrådmannen avsluttar med:

«Ved denne gjennomgangen er det lett å sjå at planlegging, bygging og oppfølging av prosjektet Hosanger sentrum kunne vore gjort betre. Det starta med eit kostnadsanslag på 16 mill kr, og enda opp med ein kostnad på omlag 55 mill kr (jamfør vedlegg 2). Det er mange grunnar til dette, og det meste kjem fram i desse svara. Desse erfaringane tek vi med oss som læring i tida framover. Vi står overfor store omorganiseringar innan fylkesvegområdet frå 1.1.2020 med overføring av Sams vegadministrasjon til Vestland fylkeskommune og administrativ samanslåing med Sogn og Fjordane fylkeskommune. Dette arbeidet er svært ressurskrevjande for både SVV og HFK/SFFK og kjem tillegg til oppgåvene rundt drift og investeringar i fylkesvegar, planlegging og budsjettarbeid mv. Fylkesrådmannen håpar at vi med dette har svart ut dei spørsmåla som Kontrollutvalet har reist i saka».

4. Saksframlegg frå sekretariatet til kontrollutvalet til møtet 02.09.19:

Sekretariatet oppsummerte saka slik, og la fram slikt forslag til vedtak:

«Konklusjon: Det vert tilrådd at kontrollutvalet tek informasjonen frå fylkesrådmannen og svaret frå Statens vegvesen til orientering. Vidare vert det tilrådd at utvalet ikkje prioriterer å bruke meir ressursar på å følgje opp denne saka, m.a. sett opp mot andre viktige saker framover, og seier seg ferdig med saka.

Forslag til vedtak

1. Kontrollutvalet tek informasjonen frå fylkesrådmannen og Statens vegvesen til orientering.
2. Kontrollutvalet ønskjer ikkje å bruke meir ressursar på å følgje opp denne saka, m.a. sett opp mot andre viktige saker framover, og seier seg ferdig med saka».

5. Handsaming i møtet 02.09.2019

Kontrollutvalet mottok desse e-postane i høve denne saka, og la desse fram for kontrollutvalet:

- 26.08.2019 frå Lars Mjøs (vedlegg 6)
- 28.08.2019 frå Mjøs dalen grendaråd (vedlegg 7)

Etter felles drøfting vart dette vedteke samrøystes:

1. Kontrollutvalet tek informasjonen frå fylkesrådmannen og Statens vegvesen til orientering.
2. Kontrollutvalet ber fylkesrådmannen komme i neste møte for å orientere om sitt syn på saka. Utvalet vil sjå det som ei føremøn at Statens vegvesen også deltar i møtet.

#### **Kontrollutvalet 25.11.2019 - saksprotokoll**

«Handsaming i møtet

Konst. fylkesrådmann i Hordaland fylkeskommune, Ingrid Holm Svendsen, prosjektleiar/fylkesrådmann i Vestland fylkeskommune, Rune Haugsdal, fylkesdirektør samferdsel, Håkon Rasmussen, frå samferdselavdelinga, John Martin Jacobsen, frå Statens vegvesen, Grethe Vikane, og frå Statens vegvesen, Siri Korpelin Bernås orienterte om sitt syn på evalueringa av omlegging av fv. 567 gjennom Hosanger og svarte på spørsmål frå kontrollutvalet.

Fylkesrådmann Rune Haugsdal konkluderte med at dei vil rette opp det som kan karakteriserast som manglar i høve inngåtte kontraktar for dei 19 punkta det er stilt spørsmål ved. Det kom også fram at ein ser at prosjektstyringa på dette vegprosjekt, og andre vegprosjekt ikkje har vore god nok, jf. forvaltningsrevisjon Hordaland fylkeskommune - Planlegging av investeringar frå 2016.

Kontrollutvalet oppmodar om at fylkesrådmannen i Vestland fylkeskommune, til første møte i 2020 i det nye kontrollutvalet, sender til utvalet ei skriftleg vurdering når det gjeld manglar i høve inngåtte kontraktar for dei 19 punkta som det er stilt spørsmål ved. Etter dette vart slikt vedtak samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Kontrollutvalet oppmodar om at fylkesrådmannen i Vestland fylkeskommune, til første møte i 2020 i det nye kontrollutvalet, sender til utvalet ei skriftleg vurdering når det gjeld manglar i høve inngåtte kontraktar for dei 19 punkta som det er stilt spørsmål ved.
2. Det vert oppmoda om at det skriftlege svaret vert å sende sekretariatet innan 27.01.2020.
3. Informasjonen vart elles teken til orientering».

#### **Fylkesrådmannen si vurdering - manglar i høve inngått kontraktar for dei 19 punkta Lars Mjøs har stilt spørsmål ved**

Normalt ville Statens vegvesen (SVV) gjennom sams vegadministrasjon svart på dette. Statens vegvesen fekk ikkje tid til dette før sams vegadministrasjon var avslutta, når dei stod oppe i ei svært stor omorganisering, og samtidig prioriterte å halda fokus på pågåande prosjekt i 2019. Fylkesrådmannen er kjent med at det vart svært stort press på mange medarbeidarar og leiarar i Statens vegvesen på denne tida.

Det er ikkje lett for fylkesrådmannen å svara på dette utan tilgang på dokumentasjon i saka og utan tilgang til personar som jobba i prosjektet.

Fylkesrådmannen tek her utgangspunkt i dei punkta i Lars Mjøs sitt notat av 05.11.2018 og hans brev til kontrollutvalet 26.08.2019, samt SVV sitt svar av 30.07.19. Ein del punkt er svart ut tidlegare og/eller gjeld ikkje kontrakt.

#### **Punkt 1: Manglande universell utforming**

Lars Mjøs skriv 26.08.19 at krav om universell utforming ikkje er tilfredsstilt. I SVV sitt svar av 30.07.19 går det fram at fortaua er bygd slik dei er prosjektert.

**Konklusjon:** Når det er bygd som prosjektert, antar fylkesrådmannen at dette er levert i samsvar med kontrakt. Spørsmålet synest å gjelda prosjektavgrensing.

#### **Pkt. 2. To naust som vart flytta, stod på gråsteinsmurar og står no på betongsteinsmurar**

Lars Mjøs oppsummerte 26.08.19: «Naust som vart flytta, skulle stå på gråsteinsmur, men vart plasserte på skjemmaende betongklossar i strid med vernereglane i gjeldande reguleringsplan for Hosanger sentrum».

Statens vegvesen svarte i brev av 30.07.19: «I kontrakten med entreprenør er det gitt utførelseskrav for flytting av naust: «-Grunnarbeider: Etablere ny grunnmur etter tilsvarende tørrmurt utførelse som eksisterende».

Ved gjennomgangen ble det ikke funnet saksbehandling vedrørende endring av utførelsesmetode. Det er derfor ikke klart hvorfor hele, og ikke bare deler av grunnmur er utført som støpt mur».

**Konklusjon:** Ut frå desse opplysningane meiner fylkesrådmannen at kontrakten ikkje er oppfylt på dette punktet. Fylkesrådmannen vil ta kontakt med Osterøy kommune som planmynde, og grunneigar, for dialog om moglege rettingstiltak.

#### **Pkt. 4. Nedgraving /ikkje ivaretaking av matjord**

Mjøs skriv i opphavelag notat 05.11.2018: «Ca 400 m av den nye vegen vart lagt på dyrka og dyrkbar jord. Eit minst like stort areal vart nytta av entreprenøren for å deponere massar frå veganlegget; særleg gamal sjøbotn frå masseutskifting. Ved graving i vegtraseen tok entreprenøren ikkje vare på matjordlaget; dette vart blanda med djupare massar. Heller ikkje på dyrka mark som vart nytta til deponering/oppfylling av massar, tok entreprenøren vare på matjordlaget. Nye massar vart lagde oppå matjordlaget. Det var eitt unnatak; på bruk 89/5 vart det inngått privat avtale mellom eigaren og entreprenøren om deponering av massar. Grunneigaren stilte krav om avgraving av matjordlaget og å føre dette tilbake som topplag. Vidare vart det stilt krav om drenering. På eitt område på bruk 89/5, Kleiva, der det står ei smie, hadde Vegvesenet i kontrakten stilt krav om at jordlaget skulle takast vare på og førast tilbake etter gjennomførte terrengendringar. Dette gjorde entreprenøren ikkje. Med nemnde unnatak er topplaget no gamal sjøbotn som inneheld svært mykje stein, sjølv etter at entreprenøren prøvde å fjerne noko av steinen. Eigar av 89/15 vart lova av entreprenøren å få to store lass med god matjord som topplag. Eitt lass kom våren 2018, men det var ikkje god matjord. Nokre plassar (m.a. på Kleiva) har det nye topplaget gitt god avling (her valde grunneigaren å så sjølv), dei fleste plassar er avlingane låge. Entreprenøren leverte kun tilsåing med vegskråningfrøblanding og denne vart sådd med vasssprøytebil på eit ugunstig tidspunkt med etterfølgjande langvarig tørkeperiode.»

SVV svarar 30.07.19: «Det er vanskelig i ettertid å kommentere hva som ble utført av arbeid langs veganlegget. Konkurranses grunnlaget gir krav til kvalitet og utførelse:

Matjord skal ivaretas og legges tilbake i spesifisert tykkelse. Tilført jord skal tilfredsstillende spesifisert kvalitet. Ugrasbekjempelse er medtatt. Det påhviler også entreprenøren et vedlikeholdsansvar i tiden etter tilsåing.

I kontrakten er det beskrevet maskinell tilsåing».

Mjøs skriv 26.08.19: «I kontrakten står at entreprenøren skal ta vare på matjorda og stelle denne godt. Eg har dokumentert at det her var klare brot. SVV vel å stole på entreprenøren».

Fylkesrådmannen viser også til udatert brev til kontrollutvalet frå Gaute Røsland (vedlegg 8).

**Konklusjon:** Her ser det ut for fylkesrådmannen at entreprenør delvis ikkje har levert i samsvar med kontrakt, og SVV har ikkje følgd opp dette godt nok.

#### **6. Manglande skilting av gang- og sykkelsti**

SVV skriv 30.07.19: «Gamlevegen rundt Kleiva er ikke skiltet som gang- og sykkelveg. Skilting av gamlevegen avventes trolig til vegens status er avklart. Pr i dag pågår saksbehandling i Fylkeskommunen om omklassifisering av veger i Hosanger».

**Konklusjon:** Saksframlegg om omklassifisering av vegar i Osterøy vart trekt at fylkesrådmannen, ettersom pålagt oppgradering før nedklassifisering var ein betydeleg kostnad, som ein ikkje hadde budsjettmessig dekning for i 2019. Omklassifiserings sak vert venteleg lagt fram i 2020.

#### **7. Gamal Tveitavegstubb**

Mjøs skriv 05.11.18: «Denne er regulert til og bygt som gang- og sykkelsti, men er dårleg markert som det (ikkje skilt og ikkje markering på bakken) og vert nytta av ein del bilar som «snarveg»».

SVV svarar 30.07.19: «Skilting av denne vegstubben forventes trolig til vegens status formelt er avklart. Pr i dag pågår saksbehandling i Fylkeskommunen om omklassifisering av vegger i Hosanger».

**Konklusjon:** Som punkt 6.

#### **8. Fortau er ikkje opparbeidd nær murhuset**

Mjøs skriv 05.11.18: «I gjeldande reguleringsplan er det teikna inn fortau i Hoshovdelia (på vestsida av Mjøs vågen). Det nye veganlegget strekkjer seg heilt til den nye avkøyrsla (fyllinga) til Refsneset. Men fortauet er avslutta ca 60 m nedanfor. Det har truleg vore utfordrande å få like stor breidde som nedanfor. Delar av det som skulle vore/kunne vore fortau, er no umogeleg å gå på då det er dekt med grov pukk. Resten er også vanskeleg å bruke da det er dekt med jord. Kvifor er bruk som fortau gjort umogeleg? Og kvifor har ein valt å droppe fortauet her; i andre enden av veganlegget (nedanfor Hosangerheimen) har ein eit breitt fortau og vegbane med berre eitt køyrefelt. Hoshovdestølen bustadfelt som er under planlegging vert truleg «pålagt» å byggje gang- og sykkelsti for fylkesvegstrekinga frå Hoshovde og ned i Mjøs dalen. Kvifor kan Hordaland fylkeskommune droppe fortau innanfor delar av anleggsområdet/ området for ny veg?»

SVV svarar 30.07.19: «Arbeidet er utført i samsvar med arbeidstegningar. I dette prosjektet ble det ikke bygget ut til reguleringsplanens yttergrenser, og avgrensninger i sørvestre og nordre ende av anlegget er gjort innenfor reguleringsplanens avgrensninger. Fortauet er bygget fra første bygning langs traseen og gang- og sykkeltrafikk er ivare tatt ved fortau eller parallell gang-sykkelveg frem til avslutning ved avkjørsel ca ved profil 930, Skålvika.

Vegen og sidearealet er så tilpasset eksisterende veg i begge ender».

**Konklusjon:** Fylkesrådmannen antar at dette er gjort for å redusere det store meirforbruket på dette prosjektet.

#### **9. Steindeponi øvst i Hoshovdelia**

Mjøs skriv 05.11.18: «Her er deponert store mengde stein på nedsida av ein garasje. Det heile er nokså uryddig og skjemmaende. Nokre steinar trilla heilt ned i sjøen. Kva godkjenning har Vegvesenet eller entreprenøren? Kva er planane? Me finn ikkje noko sak om dette ved søk på 89/1 i Osterøy kommune sitt arkiv».

SVV svarar 30.07: «I notatet orienterer du om at det er bygget et deponi med vegtilkomst øvst i Hoshovdelia. Dette er ikke regulert i kontrakt. I kontrakten er entreprenør pålagt å benytte godkjent deponi dersom han trenger deponi. Entreprenør inngår selv nødvendige avtaler med grunneiere og andre».

Mjøs skriv 26.08.19: «SVV svarer ikkje på om dette er eit godkjend deponi. Og om det ikkje er det, har SVV forsømt sin plikt til å overvake at entreprenøren tilfredsstiller vilkåra i kontrakten».

**Konklusjon:** Fylkesrådmannen antar at SVV ikkje har følgd opp entreprenør godt nok her.

#### **Punkt 10, 11 og 12:**

Her viser Statens vegvesen også til omklassifiseringssaka, og opprusting i samband med denne. Sjå punkt 6.

#### **13. Blindhed ved Tinghaugane.**

«Blindhed er det islandske uttrykket for bakketopp som tek sikt. Denne bakketoppen ligg 1015 m nord for den nye avkøyringa til Tinghaugane/ det tidlegare kommunehuset. Denne bakketoppen gjev kort sikt når ein ferdast på fylkesvegen. Spesielt er det dårleg sikt for dei som kjem ned Øvsthusvegen og skal inn på fylkesvegen.»

SVV 30.07.19: «Veganlegget er utformet slik det er prosjektert. Veganlegget er prosjektert av vegfaglig konsulent med kompetanse i vegprosjektering».

**Konklusjon:** Når det er bygd som prosjektert, antar fylkesrådmannen at dette er levert i samsvar med kontrakt.

#### **14. Avkøyrsla/ fyllinga for veg til Refsneset.**

SVV skriv 30.07: «I notatet orienteres det om steinforbruk ved byggearbeidet, og at masseoverskudd er benyttet like vest for anleggsplassen til å fylle stein i Mjøs vågen, opparbeide avkjørsel og veg mot sjøen.

Fyllingen er ikke en del av kontrakten med entreprenør. Dette gjenspeiles av at ny fylling ikke er diskutert i f. eks byggemøter. Siden kontrakten stiller krav til godkjenning antas at det foreligger en godkjenning i forhold til entreprenørens plassering av overskuddsmasser».

Mjøs skriv 26.08: «Fylkeskonservatoren har ikkje vore inne i biletet i samband med bygginga. Det er ikkje innhenta løyve frå SVV i samband med arbeidet».

**Konklusjon:** Vanskeleg for fylkesrådmannen å ta stilling til, men det kan sjå ut som at SVV ikkje har følgt opp entreprenør godt nok.

#### **15. Kva «godkjenning» av skjeringa m.o.t. natur- og kulturmiljø ligg føre?**

SVV skriv: «Veganlegget er utformet slik det er prosjektert. Veglinjen er prosjektert i samsvar med regelverket av vegfaglig konsulent med kompetanse i vegprosjektering. Valg av vegstandard er en faglig vurdering som prosjektledelse / faglig konsulent har kommet frem til ut fra gjeldende regelverk. Teknisk utførelse og sprengningsarbeidet ble gjennomført med tett oppfølging av geologisk kompetanse».

Mjøs skriv 26.08: «Det er rart at SVV kan gjere som dei vil medan andre som vil gjere tiltak rundt Mjøsvågen må gjennomføre tiltaka under strenge restriksjonar. Den store skjeringa er svært skjemmaende. Konklusjon: Fylkeskonservatoren har ikkje vore inne i biletet i samband med bygginga».

**Konklusjon:** Fylkesrådmannen legg til grunn at vegen er bygd som prosjektert og etter regelverk.

#### **16. Massedeponi på Hoshovde.**

Mjøs skriv 05.11.18: «På Hoshovde etablerte entreprenøren eit massedeponi for hovudsakleg lausmassar. Dette ligg på austsida av vegen til Hoshovde like nedom avkøyringa. Dette var kupert dyrka mark. Matjordlaget vart ikkje først lagt til side. Det er ikkje tilført eit nytt matjordlag som toppdekke. Arealet har fått ein mykje jamnare overflate og det er tilsådd. Men det ser ikkje ut til å gje noka stor avling».

SVV svarar 30.07.19: «I notatet er det opplyst at det er bygget et deponi på Hoshovde. Dette er ikke regulert i kontrakt. I kontrakten er entreprenør pålagt å benytte godkjent deponi dersom han trenger deponi».

**Konklusjon:** Vanskeleg for fylkesrådmannen å ta stilling til, men det kan sjå ut som at SVV ikkje har følgt opp entreprenør godt nok.

#### **17. Høymoler. Manglande stell.**

SVV skriv 30.07.19: «Notatet informerer om det har vært ugras i utlagt jord på vegskråninger og manglende vedlikehold av vegskråninger. Konkurransgrunnlaget gir krav til kvalitet og utførelse: Matjord skal ivaretas og legges tilbake i spesifisert tykkelse. Tilført jord skal tilfredsstillende spesifisert kvalitet. Ugrasbekjempelse er medtatt. Det påhviler også entreprenøren et vedlikeholdsansvar i tiden etter tilsåing. I konkurransegrunnlaget er det beskrevet maskinell tilsåing».

Mjøs skriv 26.08: «SVV har forsømt sin plikt til å overvake at entreprenøren tilfredsstiller vilkåra i kontrakten».

**Konklusjon:** Vanskeleg for fylkesrådmannen å ta stilling til, men det kan sjå ut som at SVV ikkje har følgt opp entreprenør godt nok.

### **Fylkesrådmannen si anbefaling - manglar i høve inngått kontraktar for dei 19 punkta Lars Mjøs har stilt spørsmål ved**

Punkt 2: Fylkesrådmannen vil ta kontakt med Osterøy kommune som planmynde, og grunneigar, for dialog om moglege rettingstiltak.

Det er vanskeleg å konkludera på fleire av områda, men utover manglande gråsteinsmur synest også handtering av massar og matjord uheldig.

Fylkesrådmannen kjenner ikkje til at det har komme klager frå grunneigarar på prosjektet, utover Lars Mjøs sitt notat og brevet til kontrollutvalet frå Gaute Røsland (vedlegg 8). Sistnemnde brev tyder på dårleg oppfølging frå entreprenør. Ettersom prosjektet vart avslutta i 2016, reklamasjons-



fristen mot entreprenør er ute og ingen formelle klager er kjent, vil fylkesrådmannen avvenda eventuelle formelle klager.

### **Fylkesrådmannen sine avsluttande kommentarar**

Som det gjekk fram av orienteringa til Statens vegvesen i kontrollutvalet den 25.11.19, gjeld dette eit prosjekt frå 2012-2016. Det var komplisert, og prosjektet vart vesentleg dyrare enn opphaveleg rekna med. Det er konstateret mangelfull dokumentasjon på oppfølginga i Statens vegvesen. Statens vegvesen orienterte for kontrollutvalet at ein har arbeidd med og dokumentert prosjekt på ein heilt annan måte dei seinare åra.

For Vestland fylkeskommune er det vanskeleg å svara for dette. Ordninga med sams vegadministrasjon føresette at det ikkje skulle vera dobbel administrasjon, og fylkeskommunen hadde verken kompetanse eller kapasitet til prosjektoppfølgning. Det at personane som jobba med prosjektet for 4-8 sidan for ein stor del er slutta, gjer det svært vanskeleg for administrasjonen å svara ut meir detaljert.

Prosessene med regionreforma, spesielt det siste året, har vore særers ressurskrevjande både for den tidlegare samferdselsavdelinga i Hordaland, og ikkje minst for Statens vegvesen. Mange nøkkelpersonar slutta, delvis grunna usikkerheit rundt reforma, andre pensjonerte seg. Det vart til dels ei svært stor belastning på attverande nøkkelpersonar. At desse prioriterte produksjonen i 2019 og pålagt arbeid rundt regionreforma, ser fylkesrådmannen som ei riktig og naturleg prioritering. Det er forståeleg at det var svært vanskeleg for dei attverande nøkkelpersonane å svara fullt ut på eit så omfattande notat.

Rett nok bør prosjekt evaluerast for å trekkja lærdom av gode og dårlege løysingar. Men når vegvesenet i mellomtida alt hadde implementert nye metodar for oppfølging av prosjekt, var behovet for ei større evaluering mindre.