

Til Lars Mjøs

Vi viser til ditt notat sendt oss 5.november 2018 vedr utbedring av Fv 567 Hosanger.

Vi takker for ditt engasjement i saken og innsatsen du har lagt ned i utarbeidelsen av dette omfattende notatet.

Vegprosjektet Fv 567 Hosanger har vært et prioritert prosjekt i Handlingsprogram fylkesvegnettet 2013/2014 -2017 og er blant annet omtalt slik i Plan og byggeprogram 2014:

Fv 567 - Hosanger Sentrum, Osterøy

Føremålet med prosjektet er å avlaste Hosanger sentrum for gjennomgangstrafikk og utbedre/trafikksikre vegen. Tiltaket er prioritert gjennom plan- og byggeprogram (programområdet "Mindre utbetringar/til rådvælde") i 2011 og 2012 (endeleg handsaming i fylkestinget 13. mars 2012), men vert foreslått flytta opp som strekningsvis prosjekt i handlingsprogrammet for 2013/2014-2017 på grunn av størrelsen.

Tiltaket hadde ei ramme på 16 mill. kr. Grunnundersøkingar viste i 2013 at det er behov for meir fyllmassar enn føreset. Det er også naudsynt å skifte ut ei gamal bru som ikkje har kapasitet nok til å leie vatn i periodar når det regner mykje. Nytt kostnadsoverslag viser at dei totale kostnadane vert på 45,3 mill. kr (inkludert auke i meirverdiavgift).

Det vert bruk ca. 5 mill. kr i 2013. Det er behov for 30 mill. kr i 2014 til tiltaket. Dette utgjør 29 mill. kr fylkeskommunale midlar og 1 mill. kr tilskot frå det lokale næringslivet. Dei resterande 10,3 mill. kr vert løyvd i 2015.

Prosjektet har vært gjennom en grundig planleggingsfase før utbyggingen. Prosjektering ble gjennomført av rådgivere i Cowi. Utbyggingen ble fulgt opp av en kompetent byggeledelse hos SVV med meget lang erfaring fra vegbygging. Kontraktperioden var fra 24.08.2014 til 14.06.2016. Entreprenør var Vassbakk & Stol.

Årsaken til at kostnadene ble noe høyere enn kostnadsoverslaget var at kvaliteten på steinmassene i fjellskjeringen var dårligere enn antatt. Det var i tillegg utfordringer ved at kommunale kart ikke hadde god oversikt over kabler og rør i området.

Det er nå over 3 år siden prosjektet ble ferdigstilt og selv om sluttrapport for prosjektet ikke er ferdigstilt kan vi klart si at prosjektet har oppnådd målsetningen om å avlaste Hosanger sentrum for gjennomgangstrafikk og utbedre/trafikksikre vegen. Vi er av den oppfatning av at prosjektet er gjennomført på en god måte med et bra sluttresultat.

I ditt notat stiller du spørsmål med en del vurderinger som var gjort og vi har forsøkt å gå tilbake i dokumentasjon fra prosjektet for å svare deg på disse. Vi beklager at dette har tatt tid. Vi har størst fokus på oppgaver vi skal utføre i 2019, dvs bla prosjekt og investeringer som skal utbedre trafikksikkerhet for trafikanter i Hordaland. En del av dine innspill vil kreve ytterligere investeringer å utbedre og dette må selvsagt vurderes opp mot andre trafikksikkerhetsbehov i hele fylket. Det vil dermed trolig ikke være riktig prioritering å bruke ytterligere midler i Hosanger på nåværende tidspunkt.

Pkt 1. Manglande universell utforming.

«Nedsenka fortauskantar for mjuke trafikantar finst ikkje, berre nokre få der bilar kan få krysse fortauskanten.»

Det er riktig at fortau er skilt fra kjøreveg med kantstein, vishøyde 13cm. Det er nedføringer i hver ende av fortau, ellers er det lite nedføringer. På vestsiden av fylkesvegen ved profil 200 og 230 – adkomst naust / parkering finnes nedføring. På vestsiden av fylkesvegen ved profil 510 (visavis T-kryss for Øvsthusvegen) møter gamlevegen fortau med en gruslagt skråning. Her kan det kanskje være mulig å komme forbi kanstein.

Fortauene er utformet slik de er prosjektert. Der er flere T-kryss langs vegtraseen mot kommunale / private veger og det er ikke tilrettelagt for kryssing av Fv 567 ved disse. Ved kryssområdene er det korte frisisiktslengder, slik at tilrettelegging for kryssing kan være forbudet med trafiksikkerhetsrisiko.

Pkt. 2. 2 naust som vart flytta, stod på gråsteinsmurar og står no på betongsteinsmurar. Dette er i strid med vernebestemmelsene i gjeldande reguleringsplan for Hosanger sentrum

Det er utarbeidet et notat «Notat fra befaring naust» datert 27.01.2014. I notatet er et naust beskrevet med: «Veggenes bunnsvill er opplagt på stablet steinmur med unntak av nøstets bakre del som er opplagt på støpt ringmur med tykkelse ca. 100mm og høyde ca. 200mm».

Et naust er beskrevet slik: «Veggene er lagt direkte mot underlaget som består av murt stein som er løst stablet».

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.

Pkt. 3: Mange reagerer på det kraftige og dominerande stålrekkverket mellom vegen og nausta inst i vågen. Rekkverket går i grenselina mellom verna område og vegen og synest ikkje å vere i samsvar med vernekrava i reguleringsplanen

Overordnet krav til rekkverk er å redusere antall ulykker og ulykkenes skadeomfang. Vegnormal, handbok N101, setter krav til rekkverk langs offentlig veg, og kravene til rekkverk på bru og støttemur er strenge på grunn av risikopotensialet ved en utforkjøring. Statens vegvesen må også velge rekkverk som er godkjent utfra styrkekravene satt i N101.

Konkurransesgrunnlaget beskriver rekkverk i samsvar med vegnormalen. Rekkverkstype som er valgt er gjerne «penere» enn standard vegrekkverk, men vil nok likevel gi et massivt inntrykk.

I skrivet påpekes at der andre steder ikke er satt opp sikring langs veg.

Denne kontrakten inkluderer ikke utbedring av eksisterende veg. Det kan derfor være partier langs gamlevegen som ikke ivaretar dagens krav til vegsikring, og som ikke ble utbedret i samband med dette anleggsarbeidet.

Pkt. 4. Nedgraving /ikkje ivaretaking av matjord.

Det er vanskelig i ettertid å kommentere hva som ble utført av arbeid langs veganlegget. Konkurransesgrunnlaget 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.

5. Kvifor vart fylkesvegen forbi prestegarden lagt om på nytt etter at han var lagt om for nokre år sidan?

Vegen er fra ca profil 530 (der ny veg møter gammel veg) gitt en «stivere» linjeføring enn den gamle vege hadde. Dette betyr rettere veg og slakere kurve ut mot rettstrekk mot Skålvika etter samme standard som første del av vegstrekningen. Dette har gitt en enhetlig vegstandard langs nyanlegget og også en mer oversiktlig veg.

Valg av vegstandard er en faglig vurdering som prosjektledelse / faglig konsulent har kommet frem til ut fra gjeldende regelverk.

6. Manglande skilting av gang- og sykkelsti.

Gamlevegen rundt Kleiva er ikke skiltet som gang- og sykkelveg.

Skilting av gamlevegen forventes trolig til vegens status er avklart. Pr i dag pågår saksbehandling i Fylkeskommunen om omklassifisering av veger i Hosanger.

7. Gamal Tveitavegstubb.

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

Skilting av denne vegstubben forventes trolig til vegens status formelt er avklart. Pr i dag pågår saksbehandling i Fylkeskommunen om omklassifisering av veger i Hosanger.

8. Fortau er ikkje opparbeidd nær murhuset.

«I gjeldande reguleringsplan er det teikna inn fortau i Hoshovdelia (på vestsida av Mjøsvågen). Det nye veganlegget strekkjer seg heilt til den nye avkjørsla (fyllinga) til Refsneset. Men fortauet er avslutta ca 60 m nedanfor.»

Arbeidet er utført i samsvar med arbeidstegninger. 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 ivaretatt 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.

9. Steindeponi øvst i Hoshovdelia.

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.

10. Manglande asfaltering i vegen ned til kaia etter kabellegging.

«Etter å ha lagt straumforsyninga til Treskoverkstaden i bakken, er det ikkje asfaltert der grøfta kryssar vegen ned til kaia. Sist vinter pløgde snøploggen opp ganske store mengder grus her.»

Dette kan være en mangel som ikke er fanget opp ved overtakelse. (Evt er dette kabeleiers ansvar). Det kan være naturlig å se dette arbeidet i sammenheng med tiltak i samband med omklassifisering. Statens vegvesen vil følge opp dette.

11. Dårleg utført arbeid etter kabellegging ned til Treskoverkstaden har m.a. ført til fall og armbrot.

«Same grøfta vart ikkje tilfredsstillande fullført der ein kan gå ned til Treskoverkstaden.»

Dette kan være en mangel som ikke er fanget opp ved overtakelse. (Evt er dette kabeleiers ansvar). Det kan være naturlig å se dette arbeidet i sammenheng med tiltak i samband med omklassifisering. Statens vegvesen vil følge opp dette.

12. Kvar vart det av stabbesteinane som skulle setjast opp att og som skulle erstatte delvis skada støypekant?

Det er tydeleg at støpekanten er skadet. Dette er tema i pågående saksbehandling i samband med omklassifisering av veg, og vil bli behandlet i den prosessen.

13. Blindhed ved Tinghaugane.

«Blindhed er det islandske uttrykket for bakketopp som tek sikt. Denne bakketoppen ligg 10-15 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.»

Veganlegget er utformet slik det er prosjektert. Veganlegget er prosjektert av vegfaglig konsulent med kompetanse i vegprosjektering.

14. Avkøyrsla/ fyllinga for veg til Refsneset.

I notatet orienteres det om steinforbruk ved byggearbeidet, og at masseoverskudd er benyttet like vest for anleggsplassen til å fylle stein i Mjøsvågen, 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.

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

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.

16. Massedeponi på Hoshovde.

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.

17. Høymoler. Manglande stell.

Notatet informerer om det har vært ugras i utlagt jord på vegskråninger og manglende vedlikehold av vegskråninger.

Konkurransesgrunnlaget 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 konkurransesgrunnlaget er det beskrevet maskinell tilsåing.

18. Var det naudsynt med/ kva dispensasjonar frå tryggingsreglar var gitt for å kunne utføre det svært utfordrande arbeidet som var gjort i den store skjeringa på vestsida av Mjøsvågen?

Statens vegvesen har strenge regler for entreprenørers oppfølging av SHA, sikkerhet, helse og arbeidsmiljø. Det stilles krav til hver arbeidstaker, og til firmaet som følges opp tett under arbeidets gang. Det stilles også krav til «risikoplanlegging» av risikoutsatte arbeidsoperasjoner, registrering av hendelser og tiltak ved uønskede hendelser, vernerunder og møter. Disse forhold følges opp av byggeledelsen fortløpende. En høy fjellskjæring er svært krevende og derfor har dette vært høy oppmerksomhet både hos entreprenør og byggeledelse omkring utførelse. Forhold omkring det tekniske arbeidet, og dermed også risiko, ble fulgt av geolog så lenge sprengningsarbeidet pågikk. Det er ikke registrert skader med eller uten fravær under byggeperioden.

19. Manglande oversyn over leidningsnett i bakken.

I byggeprosjekter henter prosjekterende inn informasjon om ledninger i grunnen gjennom offentlig tilgjengelige kart. Dersom der finnes ledninger i grunnen som ikke er registrert på kommunale kart, kan det være vanskelig å få disse med på arbeidstegningene.

Langs dette prosjektet fantes det da flere uregistrerte ledninger, og disse ble håndtert etter hvert som de ble avdekket. Det er selvsagt beklagelig at disse ikke var kjent, og at «muntlige» overbringelser ikke alltid kommer frem til dem som trenger opplysningene for beslutning eller prosjektering.