

---

Saksnr: 2020/75546-4  
Saksbehandlar: Lars Erik Lunde

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		23.03.2021

**Fordeling av planleggingsmidlar - Forprosjekt Roadcap fv. 49**

Forslag til vedtak

Det vert løyvd 1 mill. kr til forprosjekt Roadcap fv. 49 innanfor løyvinga til planprogram på investeringsbudsjettet i 2021

Samandrag

Langs eksisterande vegnett er det mange eldre tunnelar som munnar ut i skredfarleg område. Det er dei siste åra utvikla eit nytt konsept som raskt kan setjast opp. Dette konseptet kallast Roadcap og består av prefabrikkert seksjonar som vert montert i løpet av nokre timar. Det er ynskjeleg å få prøvd ut dette konseptet langs fylkesvegnettet.

Fylkesdirektøren tilrår at det vert sett av 1 mill. kr til eit forprosjekt for Roadcap på fv. 49. Målet med forprosjektet er å prøve ut ein heilt ny sikringsmetode og forhåpentlegvis vil det kunne gi oss ein nytt og effektivt reiskap mot skred.

Dina Lefdal  
fylkesdirektør

Einar Kvam  
seksjonssjef

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Langs eksisterande vegnett er det mange eldre tunnelar som munnar ut i skredfarleg område. Nokre stader er det portalar som er altfor korte. Det gjer at portalmunninga ofte er utsett for skred. Når ein planlegg skredsikring derimot vegrar ofte fagmiljøet seg mot å føreslå forlenging av dei eksisterande portalane. Årsaka er at det medfører ei omfattande skredsikring i terrenget før bygging av ein tradisjonell betongportal. Heile operasjonen er altså risikofyllt og tek lang tid. Det er ikkje uvanleg at ein 20-30 m lang portal i eit skredutsett terreng medfører 7-8 månader i byggetid. Dette gir og store utfordringar for trafikantane som nyttar vegen.

Det er dei siste åra utvikla eit nytt konsept som raskt kan setjast opp. Dette konseptet kallast RoadCap og består av prefabrikkert seksjonar som vert monterte i løpet av nokre timar. Det er ønskeleg å få prøvd ut dette konseptet langs fylkesvegnettet. Det vert her føreslått to moglege skredpunkt som kan vere aktuelle kandidatar; nordaustre munning av Liarostunnelen, eller vestre munning av Fossenbrattetunnelen. Begge ligg på fv. 49 i Samnanger kommune. Det vil seie på vestsida av Kvamskogen. ÅDT er her ca 2500.

Målet med forprosjektet er å prøve ut ein heilt ny sikringsmetode og forhåpentlegvis vil det kunne gi oss ein nytt og effektivt reiskap mot skred

I investeringsbudsjettet for 2021 er det sett av ei løyving på 25,5 mill. kr til planlegging/planprogram for prosjekt utanom Bergen.

I sak 110/2020 gjorde hovudutval for samferdsle og mobilitet vedtak om fordeling av planleggingsmidlar for 2021. I denne saka vart det sett av 4,1 mill. kr i ufordelt løyving til seinare fordeling. Fylkesdirektøren gjer framlegg om å nytte 1 mill. kr av den ufordelte løyvinga til eit forprosjekt for Roadcap fv. 49.

### Vedtakskompetanse

Hovudutval for samferdsle og mobilitet har mynde til å disponere ufordelte løyvingar innanfor sitt arbeidsområde, jf. Budsjettreglementet pkt. 3.5.6.

### Vurderingar og verknader

#### Forprosjekt

Det er heilt nødvendig å gjennomføre eit forprosjekt for å sikre at prosjektet, det vil seie at ei fyrste gongs bygging av Roadcap kan gjennomførast på ein god måte.

Samla kostnad for arbeidet som skal utførast av Roadcap AS er berekna til omlag 0,5 mill. kr ekskl. mva. Øvrige kostnadar er knytt til eigne ressursar i avdeling for infrastruktur og veg. Samla kostnad til forprosjektet er 1 mill. kr inkl. mva.



Roadcap systemet er prefabrikerte samanfalda tunnelportalar som svært raskt skal kunne sikre mot skredhendingar.

#### Grunngjeving for val av område

Både skredpunkt Liarostunnelen nord, og skredpunkt Storlid ved Fosenbratte tunnelens vestre munning, ligg i middels kategori på fylkets prioriteringsliste. I dette prosjektet er det derimot ikkje plass på prioriteringslista som er vere avgjerande for val av stad for eit pilotprosjekt. Avgjerande moment er derimot:

- Området må vere egna, det må vere tilstrekkeleg plass for installasjonen som ved Liarostunnelen og Fossenbrattetunnelen.

- Området må ha gode grunnforhold. Begge dei aktuelle stadne ligg over marin grense. Liarostunnelen nord (128 moh) og ved Storil, Fossenbrattetunnelen vest (330 moh) ligg høgare enn den marine grensa som er ca. 80 moh ved Samnanger.
- Som førsteprosjekt vil det alltid vere ein usikkerheit angående montering. Derfor kan det vere ein fordel at området ein prøver dette ut dette i ikkje har den aller høgaste skredfrekvensen dersom det skulle dukke opp uventa utfordringar.

#### Vurdering av prosjektet i høve til regleverket for offentlege anskaffingar

##### *Leverandør:*

Roadcap AS er einaste leverandør av denne type konsept. Vestland fylkeskommune har undersøkt marknaden og har ikkje klart å finne andre leverandørar som har tilsvarande produkt som Roadcap AS.

##### *Unntak frå plikten til å kunngjere kjøpet:*

På grunn av at den anslåtte verdien er under 1,3 mill. kr eks. mva. følgjer denne anskaffinga forskrift om offentlege anskaffingar (FOA) del I, jf §5-1(2) a. Det er difor ikkje noko plikt til å kunngjere om ein ser på denne anskaffinga isolert sett. Forskrifta sine formelle krav etter del I må likevel følgjast.

##### *Unntak frå plikta til å ha konkurranse:*

Regelverket om offentlege anskaffingar gjeld for alle anskaffingar med ein estimert verdi lik eller over 100 000 kr eks. mva. Utgangspunktet er at alle anskaffingar skal ha konkurranse. Dette har grunnlag i lova sine grunnleggjande prinsipp om konkurranse jf. § 4. Prinsippet gjeld sjølv om anskaffinga er unnateke plikten til å kunngjere. Det finst i utgangspunktet ingen heimel i forskrifta sin del I for å gjennomføre ein direkteanskaffing. Praksis frå til dømes Statens vegvesen er at ein bruker forskrifta sin § 5-2 (1) bokstav a) analogisk i slike saker.

##### *Vilkår for anskaffelser uten konkurranse:*

Det går fram av § 5-2 (1) bokstav a) at;

*«Del II gjeld ikkje for kontrakter som oppdragsgiveren bare kan inngå med en bestemt leverandør i markedet».*

Frå veileder om offentlege anskaffingar;

*«Oppdragsgiveren er fritatt fra reglene i del II ved kontrakter som bare kan inngås med en bestemt leverandør i markedet, jf. § 5-2 første ledd bokstav a. Det er oppdragsgiveren som har bevisbyrden for at vilkåret er oppfylt, og det er en høy terskel for å påberope seg unntaket. Det må foreligge objektive årsaker til at kun én leverandør kan oppfylle ytelsen. Dette vil eksempelvis være tilfeller hvor det kun er én leverandør som har den nødvendige tekniske kompetansen til å utføre oppdraget eller som produserer det ønskede produktet. Andre aktuelle tilfeller er der det av kunstneriske grunner kun finnes én leverandør eller der en leverandør har enerett på ytelsen.»*

Lovlege direkteanskaffingar vert grunngeve i regelverket sitt formål om effektive anskaffingar, då det i tilfelle der det berre finst ein leverandør i marknaden vil vere bortkasta bruk av tid og ressursar å gjennomføre ein konkurranse.

Vilkåra for å gjennomføre ein direkteanskaffing er strenge. Det må være objektive årsaker til at kun ein leverandør kan oppfylle ytinga. Videre går det likevel fram av departementet sin veiledning til det nye regelverket om offentlege anskaffingar at unntaka frå plikten til konkurranse bør brukast kun i ekstraordinære tilfelle og føresegna skal difor tolkast restriktivt. Det er oppdragsgjevar som må bevise at vilkåra er oppfylt. Som eit utgangspunkt må den som gjer anskaffinga kunne sannsynleggjere at det berre er ein leverandør i marknaden som kan tilby den aktuelle ytinga for å kunne gjere ein direkteanskaffing.

Det er ikkje tilstrekkeleg at oppdragsgjevar antek eller har formeining om at det kun er ein leverandør i marknaden. Det må finnast objektive årsaker til at kun ein leverandør kan oppfylle ytinga. Føresegna skal også forståast slik at det ikkje er tilstrekkeleg at ein leverandør kan levere ytinga meir effektivt enn andre. Det krevst altså at anskaffinga berre kan gjerast hjå ein leverandør, og dette må oppdragsgjevaren klare å dokumentere. Oppdragsgjevar må difor positivt foreta seg noko for å verifisere om det eksisterer eit marknad for anskaffinga.

##### *Vurdering av marknadssituasjonen:*

Det er her tale om eit heilt nytt produkt som aldri har vore testa ut i stor skala. Det er difor ikkje noko marknad utover Roadcap AS som leverer denne type vare/ytning. Det er konseptet til Roadcap AS vi ønskjer å teste ut.

Sikkerheitsaspektet for arbeidarar og trafikantar er avgjerande her, dvs. ekstremt kort monteringsstid og i tillegg ein vesentleg reduksjon i trafikale utfordringar.

Vi har ikkje kjennskap til at det finst andre tilsvarande produkt i marknaden utanom ei tradisjonell portalbygging med forskaling og betongstøyping. Tradisjonell portalbygging med ei omfattande, arbeidssikring i terrenget vert i dag normalt sett ikkje føreslege langs eksisterande vegnett sidan ein ikkje kan forsvare det i Byggherreforskrifta. Det er utover dette gjort søk på internett utan å finne liknande produkt som det Roadcap AS leverer.

Vi føresett derfor at Vestland fylkeskommune med grunnlag i regelverket om offentlege anskaffingar kan inngå kontrakt med av Roadcap AS til forprosjektet utan konkurranse.

Det vil og bli gjort ei nærmare vurdering i forholdet til regelverket om offentleg statsstøtte før eventuell kontrakt vert inngått.

**Økonomi:** Saka omhandlar fordeling av løyving til planprogram for 2021 budsjettet.

**Klima:** Ikkje relevant

**Folkehelse:** Ikkje relevant

**Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):** Tiltaket støtter opp om visjonen om å vere nyskapande og berekraftig

#### Konklusjon

Fylkesdirektøren tilrår at det vert sett av 1 mill. kr til eit forprosjekt for Roadcap på fv. 49. Målet med forprosjektet er å prøve ut ein heilt ny sikringsmetode og forhåpentlegvis vil det kunne gi oss ein nytt og effektivt reiskap mot skred.