



Foto frå tiltak 6&7 i Førdepakken, Askvollkrysset, opna 27.juni 2019:

Årsrapport Førdepakken 2019:

1. Samandrag

Det er stor aktivitet i Førdepakken, og arbeidet går i store trekk bra. Vi har slutført hovudentreprise for tre entreprisar (4tiltak):

- Tiltak 5 rv. 5 Bergumkrysset
- Tiltak 16 kv. Gang- og sykkelveg Naustdalsvgen – Angedalsvegen.
- Tiltak 6/7 E39/fv. 609 Askvollkrysset – Steinavegen.

Tiltak 3/4 E39 Hafstadflata og 2. parsell av tiltak 10 Gang- og sykkelveg Hafstad – Brulandsvellene er under utføring og vert venteleg ferdigstilt i 4.kvartal 2020. Likeeins vert entreprise for støyisolering av bygningar under tiltak 5 - Bergumkrysset ferdigstilt i mars 2020.

Største utfordringa er framleis forseinkinga på tiltak 1, Angedalsvegen – Hafstadvegen (bru over Jølstra ved Førdehuset). At den ikkje vart bygd først vil gje oss noko større problem med omsyn til trafikkavvikling særskilt i anleggsperiodane, men trasevalet vart ikkje endeleg gjort av Førde kommune før i februar 2019. Siste utvikling her er at SVV har fremja eit 5.alternativ til brutrasee.

Elles har det diverre vorte tidsutsetjingar på fleire av tiltaka særskilt i planleggings- og prosjekteringsfasen. Dette er teke opp som eiga sak i styringsgruppa men er ikkje handsama der i skrivande stund (sak 03/2020).

Denne årsmeldinga tek for seg utbyggingssida av Førdepakken, ikkje inntektssida, sjå eige kapittelet om bompengar under.

2. Innholdsforteikning:

Innhold

1. Samandrag.....	1
2. Innholdsforteikning:	2
3. Målsetjing for Førdepakken:	2
4. Finansiering:	3
5. Organisering av Førdepakken:.....	4
6. Status tiltaka i Førdepakken	4
Tiltak 1 Angedalsvegen-Hafstadvegen:	5
Tiltak 2 Fv. 484 Vievegen:.....	8
Tiltak 3/4 E39 Hafstadflata	8
Tiltak 5 Rv. 5 Bergumkrysset	9
Tiltak 6/7, E39/fv. 609 Askvollkrysset-Steinavegen:.....	9
Tiltak 8 Gangbru over Jølstra;.....	10
Tiltak 9 Storehagen:.....	10
Tiltak 10 GS-veg Hafstad - Brulandsvellene.....	11
Tiltak 12 Indre Øyrane-Langebruvegen	11
Tiltak 13 E39 GS-veg Halbrend skule – Hogane.....	12
Tiltak 14 E39 Fjellvegen/Hafstadvegen	12
Tiltak 15/19 Angedalsvegen – Slåtten skule.....	13
Tiltak 17 Rv. 5 GS-Klettatunnelen.....	14
7. Bemanning i Førdepakken:.....	18
8. Økonomi	18
9. HMS:	19
10. Bompengar:	19

3. Målsetjing for Førdepakken:

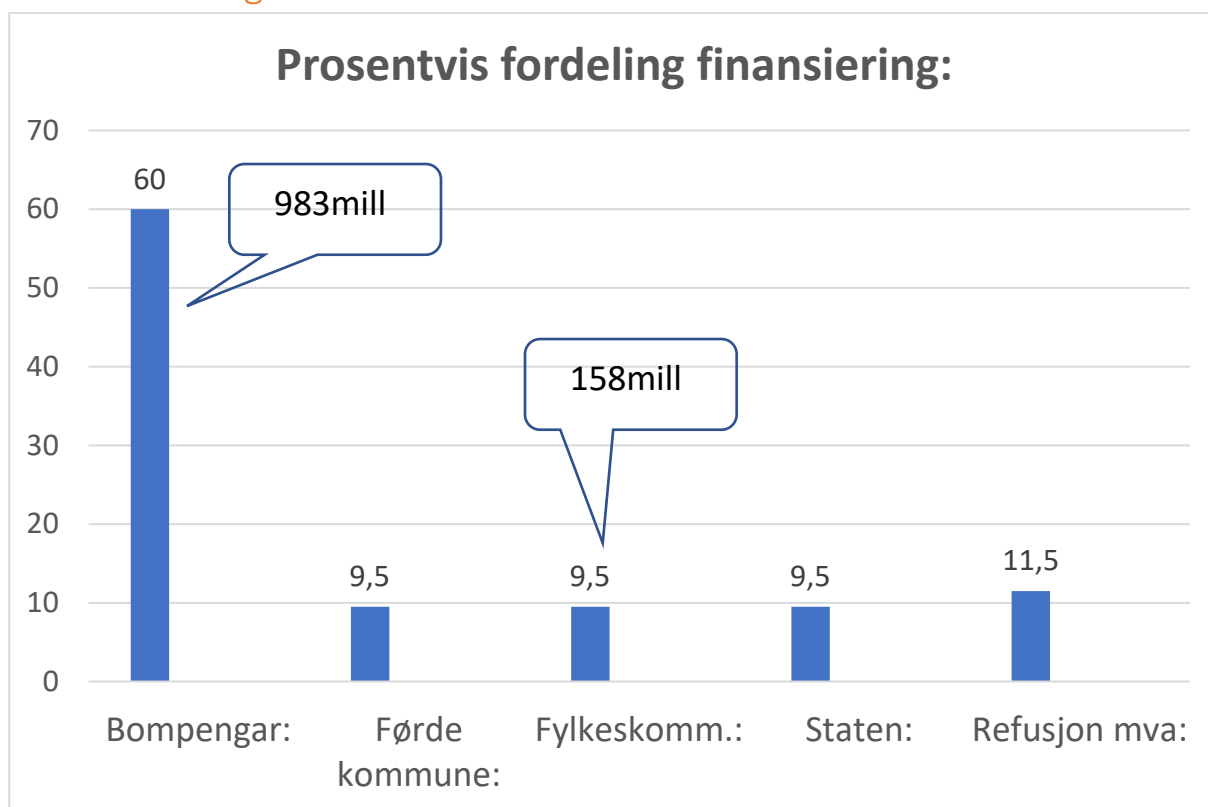
Prosjekta i Førdepakken skal byggast innan planlagt tidshorisont og økonomiske føresetnader gitt i st.prp. 137 S (2014-15) med seinare handsaming i Stortinget med kvalitet fastsett gjennom Statens vegvesen sitt kvalitetssystem.

Førdepakken er eigd av tre partar, staten, Vestland fylkeskommune og Sunnfjord kommune. I samsvar med samarbeidsavtale – og stortingsprop. 137 S har SVV teke på seg å stå som byggherre på alle dei 20 tiltaka. Styringsgruppa er det øverste organet i Førdepakken.

Førdepakken som prosjekt har som overordna målsetting:

- betre kapasitet i vegnettet
- auka delen gåande og syklande
- bidra til sentrumsutvikling og mindre framtidig transportbehov

4. Finansiering:

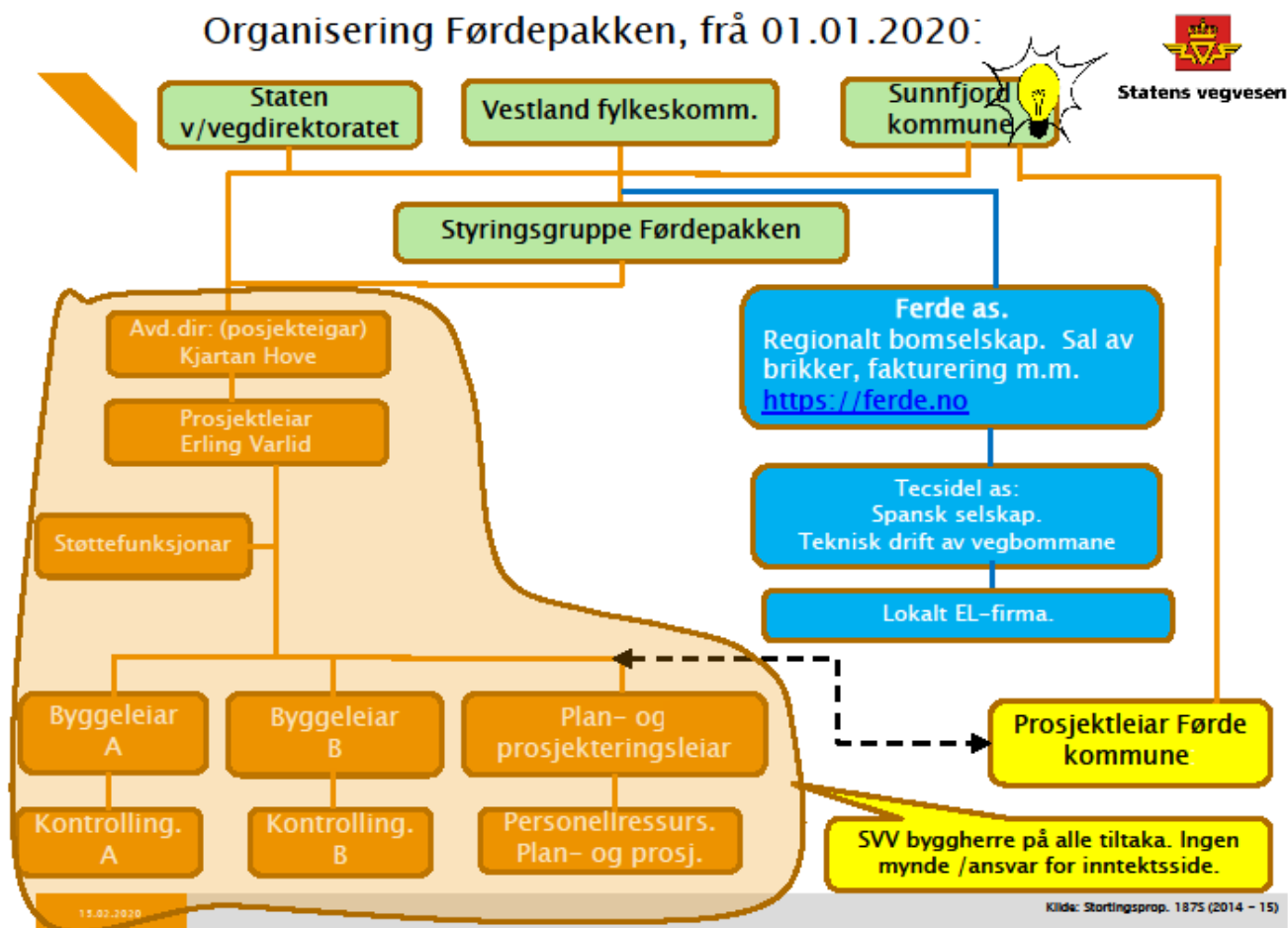


Kommentarar til grafen:

Totalkostnad: 1,65 milliard i 2015-kr. = ca. 2,0 milliard 2020-kr.

Syner utbyggingskostnader, ikkje drift av bomselskap, lånekostnad og liknande. Dette finn ein i årsmeldinga frå Ferde as sjå kap. om bompengar under.

5. Organisering av Førdepakken:



Kommentarar til figuren:

Førdepakken har tre eigarar: staten, Vestland fylkeskommune og Sunnfjord kommune. Det var Førde kommune som hadde ideen og initierte Førdepakken. Styringsgruppa er det øverste organet, her sit ein repr. frå kvar av eigarane. Eigarane og styringsgruppa i grønne boksar. SVV står som byggherre på alle tiltaka, i orange farge. Inntektssida med bomselskapet Ferde as er teikna med blå boksar.

6. Status tiltaka i Førdepakken

Kartet viser alle 20 tiltaka som er planlagt bygd i Førdepakken. **Omtala av dei ulike tiltaka nedanfor er i stor grad som statusrapporten pr. febr.2020.**



Alle 20 tiltaka.

Tiltak 1 Angedalsvegen-Hafstadvegen:

Historikk:

Tiltaket vart sett på førsteplass i prioriteringane i Førdepakken avdi ein var ferdig med reguleringsplan og tiltaket vart sett som svært viktig for trafikkavviklinga i Førde. Når ein starta arbeida oppdaga ein at vi av ulike grunnar ikkje kunne bygge etter den vedtekte reguleringsplanen frå 2009.

Så vart det utarbeidd eit forprosjekt hausten 2017, her tilrådde SVV å bygge etter brutrasee 01 (var tre moglege trasear den gang).

Det vart frå kommunen si side ytra eit ønskje om ein «second opinion» på dette forposjektet og SVV sine tilrådingar. Dette vart forsøkt etterkome ved at ein i jan.18 avheldt ein større «verkstad» der aktørarar frå Førde kommune, brukarinteresser av Førdehuset, idretten samt nokre innleigde konsulentar prøvde å sjå dette med nye auge og kome opp med andre framlegg til brutype og brutrasee.

Etter dette – og gjennom 2018 -arbeidde SVV vidare med ein tilleggsrapport, denne vart ferdig i sept.18. Her vart no vurdert 4alternativ altså eit i tillegg til dei tre ein hadde frå før. SVV opprettheld i tilleggsrapporten si tilråding på brutrasee nr.01. Bystyret gjorde den 26.10.18 vedtak om at ein ønskjer meir utgreingar på alternativ 02 og 04, alternativ 01 og 03 vart «strokne». SVV har gjeve tilkjenne at ein tek bystyret – som øverste planmyndigheit - sitt vedtak til etterretning, og vil prøve å utgreie saka slik det vert bedt om.

Etter bystyret sitt vedtak den 26.10.18 vart det utgreidd to nye notat, eit frå kommuneadministrasjonen og eit frå SVV, sistnemnde tek for seg dei vegtekniske konsekvensane og utgreiingane som bystyret spør om. SVV og kommuneadministrasjonen kom kvar for seg fram til at ein rådde til alternativ 2 av dei to gjenstående alternativa. I dette alternativet vil deler av kunstgrasbana ved Førdehuset gå med til

vegareal. Dette vart på nytt handsama av bystyret den 28.02.19 og referert i styringsgruppa sitt møte den 29.03.19.

Etter oppmoding frå styringsgruppa på møte den 29.03.19 tek vi inn heile bystyret sitt vedtak gjort den 28.02.19, sitat:

Fellesframlegg frå Sp, H, KRF, V og FrP

1. Alternativ 2 for bruløysing frå Hafstad bydel til Angedalsvegen blir lagt til grunn i det vidare arbeidet med reguleringsplanen.

2. Krysset i Angedalsvegen (T-kryss eller rundkøyring) skal vurderast og fastleggast i det vidare arbeidet med reguleringsplanen. Krysset skal utformast på ein slik måte at det løyser utfordringa med bilar, syklande og gåande ved Førdehuset, og at det i minst mogleg grad kjem i konflikt med kunstgrasbana.

3. Type bru skal greiast ut som enten nettverksbogebru eller betongplatebru.

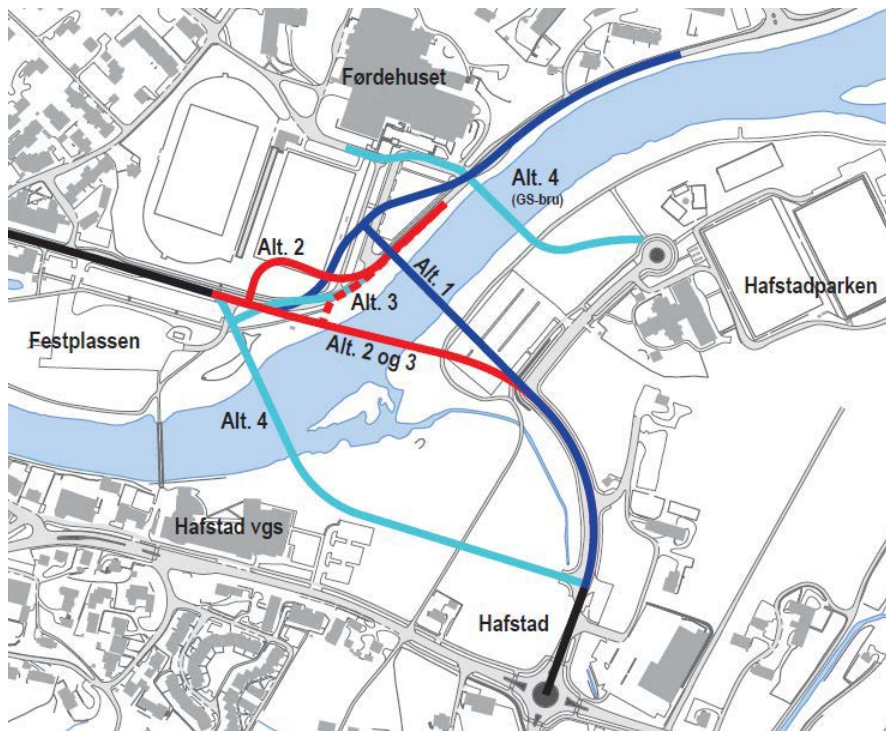
4. Det skal i det vidare arbeidet planleggast gang- og sykkelbru, i plan med Angedalsvegen, mellom Førdehuset og Hafstadparken med plassering som presentert i alternativ 4.

*5. Rådmannen skal omgåande starte arbeidet med utgreiing av ei **sentralt plassert** erstatningsbane for kunstgrasbana ved Førdehuset, slik at dette er avklart i god tid dersom bana må reduserast i størrelse. Slik utgreiing skal avklare plassering, omfang økonomi og tidsramme for dette. Relevante aktørar skal involverast i utgreiingsarbeidet for å finne den best mogelege løysinga. Saka skal attende til politisk handsaming før reguleringsplan for brua vert lagt ut på høyring.*

6. Rådmannen får i oppdrag snarast å starte arbeidet med eit areal- og funksjonsprogram for området framføre Førdehuset. Relevante aktørar skal involverast i programarbeidet. Arbeidet skal gå føre seg parallelt med reguleringsplanarbeidet for tiltak 1 i Førdepakken. Areal- og funksjonsprogrammet skal handsamast politisk. Utforming av området vil starte så snart areal- og funksjonsprogrammet er vedteke.
-----Sitat slutt-----

I etterkant av bystyret sitt vedtak har vi hatt ein gjennomgang med administrasjonen i Førde kommune og fordelt planleggingsoppgåvene mellom oss. SVV regulerar vegane inkl. nødv. sideareal, kommunen resten. Som styringsgruppa vedtok på møte den 29.03.19 starter ein også regulering av ein gang- og sykkelbru slik bystyret har vedteke i pkt.4. Vi legg opp til å innlemme denne gangbrua i same reguleringsplanen som bilbrua men gangbrua har aldri vore ein del av Førdepakken økonomisk sett.

Styringsgruppa må såleis vurdere kva Førdepakken skal bygge av vegar- og bruer ved Førdehuset når kostnadane er komne på bordet.



Skissa syner dei fire alternative brutraseane over Jølstra ved Fjørdehuset.

Det vart gjennom valkampen 2019 og seinare sett stort politisk fokus på at den planlagde brua ikkje må kome i konflikt med kunstgrasbana ved Fjørdehuset og i det heile areala framom Fjørdehuset. Slik alternativ 2 er teikna vert det konflikt ved at vegsystemet tek såpass mykje av bana at ein ikkje har att ei full 11-ar bane. Derimot vil ein ha att ei 7-ar bane eller to miniputtbaner på tvers.

Alternativ 2 for brutrase (som bystyret vedtok i febr. 19) var lagt så nært laksen som mogeleg utan å kome i konflikt med laksen. Andre vegen mot nord er det på vanleg måte lagt inn ei rundkøyring med minstemål for vedkomande vegklasse m.m. Då kjem altså avkøyrse opp mot Angedalen inn på kunstgrasbana.

Det er utarbeida forprosjekt for brua slik den ligg i alt.2, både for betongplatebru og nettverksbogebru.

SVV har heile tida prøvd å spele med opne kort på at ein kan legge rundkøyringa meir mot sør for å spare kunstgrasbana men då kjem ein med ein gang i konflikt med laksen. Dette er omhandla i siste lekken på side 2 i forprosjektrapport nr.04. Ei slik flytting mot sør gjev noko uheldig linjeføring samt ei lenger og dyrare bru, men ein kan nok flytte noko mot sør og likevel være innafor vegnormalane sine krav.

På orienteringsmøte med kommunestyret den 16.01.2020 la prosjektleiar i Fjørdepakken fram alternativ 5 for brutrase. Dette er meint som ei minneleg løysing der ein flytter bru / rundkøyring mot sør og slik prøver å spare så mykje av kunstgrasbana at ein har att ei 11-ar bane viss ein flytter den nærare Fjørdehuset. Dette har ikkje vore drøfta med styringsgruppa, vart difor teke atterhald om at styringsgruppa må godkjenne framlegget.

Tiltak 2 Fv. 484 Vievegen:

Historikk:

Gjeld gang- og sykkelveg langs fylkesvegen framom sjukehuset. Reguleringsplanen for dette tiltaket vart vedteken i febr.17 i samsvar med alt. 1. Helse Førde klagar på planvedtaket men fekk ikkje medhald i klagen hos Fylkesmannen. Deretter (i nov.2017) søkte vi så til riksantikvaren (RA) om dispensasjon frå kulturminnelova for inngrep i sjukehusparken (som er freda). Vi fekk så melding om at Helse Førde har under planlegging å utbetre krysset inn til akuttmottaket (ambulanssekrysset). Dette tiltaket og bygging av tiltak 2 i Førdepakken grip inn i ein annan og bør absolutt utførast som eit fellesprosjekt der partane ber kvar sine kostnader.

I brev av 21.01.19 frå RA fekk vi innvilga den omsøkte dispensasjonen frå kulturminnelova men på fleire vilkår. Vi har hatt møte med Helse-Førde der vi i fellesskap har prøvd å tolke desse vilkåra, har også bedt RA om ei nærare grunngjeving på nokre av vilkåra samt søkt om utsetting av klagefristen.

Grunna sær lang sakshandsamingstid hjå RA samt at vi må vente til Helse-Førde sin reguleringsplan vart vedteken har vi måtta utsette dette tiltaket i tid slik at anbudsutlysing no er sett til febr.2020.

Helse Førde sin reguleringsplan - som også omfattar ambulanssekrysset - vart vedteken i april 19 og er difor «rettskraftig». Som meldt til styringsgruppa den 19.06.19 har det også vore drøfta løysingar for det nordlegaste krysset (som går ned ved høgskulen). Også dette krysset ligg inn til (og litt inne i) det arbeidet Førdepakken skal gjere med tiltak 2. I siste møte vi hadde med Helse-Førde (i sept.19) vart vi samde om at det er uråd for Førdepakken å vente på at reguleringa skal verte ferdig, Førdepakken lyt bygge gang- og sykkelvegen slik den no er planlagt så lyt Helse Førde tilpasse vegen til nytt kryss når det ein gang kjem. Bygging av krysset vil truleg kome fleire år etter bygging av tiltak 2 i Førdepakken.

Nytt i 2019:

Vi har slutført forhandlingane med Helse-Førde om ambulanssekrysset men signering av avtale gjenstår. Har også gjort eit administrativt vedtak om å lyse ut tiltak 02, 12 og 13 som ein entreprise. Rekner at dette vil ha klare synergieffektar ikkje minst på byggherrekostnadane. For å samordne desse tre tiltaka til ein entreprise måtte vi ha litt meir tid, anbudsutlysing er no sett til mars 20.

Tiltak 3/4 E39 Hafstadflata

Historikk:

Reguleringsplanen vart vedteken av bystyret i sept.17. Prosjektering og grunnerverv er ferdig og styringsgruppa vedtok på møte den 25.10.17 å slå saman dette tiltaket med 2.parsell av tiltak 10 i utførelsesfasen. Det syner seg allereie no at dette gjev gode synergieffektar. På tiltak 10 har Førdefjorden energi as (FFE) meldt frå om at dei vil legge fram fjordvarmerøyr i vegtraseen og ønskjer samarbeid med Førdepakken. Det har vi sjølv sagt godkjent og har samordna prosjekteringa slik at arbeida i marka vart utlyst som ei entreprise. I motsetning til tiltak 16 vil Førdepakken stå som byggherre for begge partar etter samarbeidsavtale.

Tiltaka 3,4 og 10 vart utlyst på anbuds konkurranse i okt.18. Entreprenørservice As vann konkurransen med lavaste anbodet på 41,8mill. kr. eks. mva. Arbeid i marka starta tidleg i febr.19. Ferdigstilling er avtalt til 31.05.2020 men tilleggsarbeid i hovudsak på VA-anlegg for Sunnfjord kommune gjer til at vi har utsett ferdigstillingsfristen til 4.kvartal 20.

Det har komt til store tilleggskostnadar (i skrivande stund over 7mill. kr.) som vi meiner Førde kommune må dekke sidan det er tillegg som Førde kommune har ønska på sine VA-anlegg. Førdepakken har teke på seg å mellombels dekke desse tilleggskostnadane slik at Sunnfjord kommune kan få høve til å budsjettere dei inn etter at arbeida er ferdige. Førdepakken (som vegbygger) skal dekke flytting/sikring av leidningar som ligg utanfor 3-metersregelen i §32 i veglova. Det gjer Førdepakken, syner til eiga sak om dette.

Arbeida har gått veldig bra, siste del av tiltak 10 som er gang- og sykkelvegen langs Jølstra vart asfaltert i okt.19. Ferdigstilling inkl. tilleggsarbeid er no sett til 4.kvartal 20.

Elles er det ein god del detaljklaringsar mot naboar og andre som ein må ta undervegs.

Tiltak 5 Rv. 5 Bergumkrysset

Hovudentreprise for veg- og tunnel er ferdig og veganlegget opna den 03.07.18.

Støyentreprise vart utlyst i febr.19, Byggteam as frå Førde vart valt som entreprenør med eit tilbod på 2,35mill. kr. eks. mva. Oppstart på dei aktuelle husa i slutten av aug.19 og ferdigstilling i mars 20.

Rekneskapstala vart presentert for styringsgruppa på møtet den 19.06.19. Rekneskapen syner stort overforbruk. Dette var ein også klar over før ein starta arbeida på tiltak 5 men styringsgruppa valde likevel å starte tiltaket som planlagd. Var vanskeleg å finne kutt som ikkje gjekk ut over hovudformålet som var trafikktryggleik.

Styringsgruppa gjorde slikt vedtak knytta til budsjettsprekken, sitat: *Kva kostnadsoverskridinga skuldast må granskast i SVV.*

Administrasjonen gjekk gjennom budsjettsprekken og utgreidde dette i styringsgruppemøtet den 04.11.19. Budsjettsprekken skuldast i hovudsak at det opprinnelege anslaget som budsjettet var bygd på var sett for lavt, dette gjaldt generelt dei fleste postar. Styringsgruppa tok dette til orientering og valde å ikkje gå vidare med saka.

Lite nytt å melde for 2019, arbeida med støyisolering av bygningar har gått veldig bra. Ferdig ca.01.mars 20.

Tiltak 6/7, E39/fv. 609 Askvollkrysset-Steinavegen:

Historikk:

Reguleringsplan vedteken. Entreprenør Magne Hafstad as fekk jobben etter tilbudsutlysing på vanleg måte hausten 2017. Ser så langt bra ut med tanke både på økonomi- og framdrift. Byggearbeida starta i jan.18 i samsvar med gjeldande framdriftsplan.

Anleggsarbeida har gjekk sin vante gang, og entreprenøren vart ferdig med det aller meste innan fristen 31.05.19. På vanleg måte har vi hatt nokre utfordringar med trafikkavvikling, sprenging tett på busetnad og liknande men ingen store hendingar eller ulykker. Vi er også godt nøgde med samarbeidet med entreprenøren.

Det vart på vanleg måte nedsett ein vegopnings-komite som vart samansett av medlemmar frå Førde kommune, SVV og fylkeskommunen. Opninga vart helden den 27.juni 19 i Askvollkrysset i nydeleg vær.

Overtakingsforretning med entreprenøren er holdt. Har att oppgjer på nokre tilleggsarbeid. Ikkje noko større antal manglar her enn «vanleg». Sluttprognosen syner at budsjettet på tiltak 6&7 held med «bra margin».

I neste omgang skal støyentreprisen for Askvollkrysset lysast ut i lag med tiltak 3 og 4 på Hafstadflata.

Tiltak 8 Gangbru over Jølstra;

Gangbru over Jølstra i sentrum. Reguleringsarbeidet starta våren 2018 med førebunde oppgåver men er framleis i «skissefase». Har fått avklaring på tilhøva til privat reguleringsplan for Elvekanten som ligg inntil dette prosjektet. Gjennom rammeavtalane i SVV tilskreiv vi Rambøll og Degree of Freedom som eit «parallelloppdrag». Vi oppmoda om at desse tilbydarane kjem opp med framlegg til brutype, utforming, materialval og kostnad. Desse framlegga eig vi og gjer kva vi vil med. Då får vi eit startgrunnlag som vert framlagt for styringsgruppa og Sunnfjord kommune.

Dei to førespurde firmaene sine bruframlegg, vart synte på styringsgruppemøtet den 04.11.19. Framlegga er også presenterte i lokalavisa og på vår facebookside. Held på med gjennomgang av desse forslaga, teknisk, økonomisk og gjennomføring. Førdepakken si tilråding vert først framlagd for kommunen i vår, deretter går saka til styringsgruppa til vedtak, venteleg på junimøtet 20.

Tiltak 9 Storehagen:

Historikk:

Starta arbeid med reguleringsplanen hausten 17. Også i dette prosjektet har vi mange avklaringar mot naboar- og interessentar. Også usikkert med kostnader i forhold til grunnverv. Hadde i styringsgruppemøtet i juni 18 ein drøfting på om ein bør sanere vekk bensinstasjon og om ein bør teikne inn eit høgresvingefelt ved Amfi ut i Rv.05. Konklusjonen er at desse to deltiltaka ikkje var med i det opphavlege anslaget for tiltak 09 og dermed ikkje er ein del av Førdepakken men kan nok takast med viss ein finn økonomisk rom for det.

Ein har hatt drøftingar med fylkeskommunen, Førde kommune og Firda Billag om kva som skal være hovudruta for bussar som kjem til/frå sentrum - Jølster. Etter møter med fylkeskommunen/kommune om kollektiv vert truleg tilrådinga at hovudrute for kollektiv vert lagt over den nye Hafstadbrua (tiltak 1). Bybussane kan gå i Langebruvegen, utan utviding av krysset. Eige notat vert lagt fram i mars.

Siste anslaget, februar 18, syner at prosjektet vart for dyrt når alle «kvalitetar» var medtekte. Kom på 125mill, vi har 104,9mill i 2018-kr. Når vi tek omsyn til at vi stoppar prosjektet tidlegare i aust på grunn av usikkerheita med koplinga mot pr.1 har vi knapt 85mill.

SVV har jobba vidare med reguleringsplanen, har blant anna jobba med hovudruta for buss til/frå sentrum – Jølster, trangt i meierikrysset, vanskeleg å gjere inngrep opp mot kunstnarsenteret. Også plassproblem for å kome forbi bensinstasjonen i Storehagen, må gjere uheldige grep på vegframføringa (vegline) for å kome forbi. Elles har Førdefjorden energi as søkt samarbeid også på denne parsellen og vi leggje røyr for framføring av varmt vatn.

Nytt i 2019:

Førebels planutkast levert til kommunen for planfagleg råd i januar 2019. Kommunen har svara ut at ein ønskjer å få avklara kollektivnotatet og hovudbuss-trasen først. Hadde blant anna betydning for utforming av Meierikrysset. I tillegg har det vore usikkert om løysinga for pr.1. SVV er samd i denne prioriteringa, kollektivløysingane (og kollektivnotatet) er snart ferdige.

Det har vore kontakt med grunneigarane i Storehagen, nokre fleire gonger, for å diskutere løysingar.

Tiltak 10 GS-veg Hafstad - Brulandsvellene

Historikk:

1.parsell av tiltak 10 ca. 400m. av 1,0km. vart ferdig bygd i samarbeid med Førdefjorden energi as (FFE) vinteren 2017-18. Reguleringsplanen vart vedteken i okt.17. Her (og på tiltak 16) stod FFE som byggherre, på 2.parsell av nr.10 står SVV-Førdepakken som byggherre, sjå tiltak ¾ over. Tiltak 10 (2.parsell) og tiltak3/4 er altså slegne saman til eit anbod / ein entreprise.

Prosjektet vart utlyst på anbod saman med tiltak ¾ i okt.18, sjå over. Entreprenørservice AS hadde lavaste anbodet på ca.42mill.kr. eks. mva og vann konkurransen. Arbeid i marka starta i febr.19. Eit enkelt prosjekt utanfor trafikk og busetnad men må ta hensyn til elva og fiskeinteressene.

Nytt i 2019:

Siste halvdel av gang- og sykkelvegen (tiltak 10) vart asfaltert i slutten av oktober 19. Gjenstår ein del arbeid inntil vegen, montering av lysmaster og eit sykkeltelepunkt som vi skal bygge på vegne av «sykkelbyen» men sistnemnde må bære kostnadane sjølv. Tek sikte på at heile gangvegen (heile tiltak 10) frå Hafstadparken like til Biltema kan opnast tidleg i 2020. Prosjektet vert ikkje formelt overteke frå entreprenør før i starten på 4. kvartal 2020 saman med tiltak 3 og 4 men det vert uført vintervedlikehald på tiltaket igjennom vinteren.

Tiltak 12 Indre Øyrane-Langebruvegen

Historikk:

Reguleringsplanen vart vedteken i des.17. Vart påklaga av grunneigarar men Fylkesmannen som klageinstans avviste alle klagene. Prosjektering og grunnverv er i gang. I februar møtet orienterte vi om at er oppstart i marka var sett til mai 19, dette må vi utsette til etter sommarferien 2019 grunna at prosjekteringa treng noko meir tid for å gjennomføre grunnboringar og andre undersøkingar særskilt i Løken som vegen kjem til å krysse. Det vart lagt opp til at stein frå tunnelen i tiltak 17 (Klettatunnelen) skal nyttast på tiltak 12 som har masseunderskot, difor vedtok prosjektnemnda (prosjektmøte) å slå saman tiltak 12 og 17 i utførelsesfase (til eit anbod).

Prosjektering og grunnverv er inne i slutfasen. På møte den 13.11.18 vedtok styringsgruppa å mellombels stoppe tiltak 13 i Halbrendslia grunna at kostnadane truleg vil verte høgare enn forventa. På møte den 29.03.19 vedtok så styringsgruppa (etter tilråding frå administrasjonen) å slå tiltak 12 og 13 saman til ein entreprise.

Nytt i 2019:

Styringsgruppa har tidlegare vedteke å slå saman tiltak 12 og 13 til ein entreprise, no har vi gjort eit administrativt vedtak om å lyse ut desse to tiltaka som ein entreprise saman med 02 (altså tre tiltak slegne saman til ein entreprise). Reknar at dette vil ha klare synergieffektar ikkje minst på

byggjerrekostnadane. For å samordne desse tre tiltaka til ein entreprise måtte vi ha litt meir tid, anbudsutlysing er no sett til mars 20.

Tiltak 13 E39 GS-veg Halbrend skule – Hogane

Historikk:

Reguleringsplan vart vedteken i nov.17. Tiltaket var ferdig prosjektert og klar for utlysing hausten 2018 slik planen var. Prosjektleiari stoppa framdrifta i påvente av handsaming i styringsgruppa den 13.11.18. Dette på grunn av at det truleg gjekk mot store økonomiske overskridingar på dette tiltaket, iallfall prosentvis. Tiltaket har ei økonomisk ramme på 10,8mill. 2019-kroner og er difor det minste av alle tiltaka i Førdepakken. Ei stor prosentvis overskriding gjev såleis ikkje dei store summene men vi fann det likevel rett å løfte saka til styringsgruppa.

Styringsgruppa vedtok på møte den 29.03.19 (etter tilråding frå administrasjonen) å slå tiltak 12 og 13 saman til ein entreprise, sjå over. Dette er no fulgt opp slik og tiltaka vert utlyst saman i aug.- sept. Dei første 100meterane frå profil 0 – ca.100 vart kutta.

Nytt i 2019:

Sjå tiltak 12 over.

Tiltak 14 E39 Fjellvegen/Hafstadvegen

Historikk:

Reguleringsarbeid vart starta hausten 17. I gjeldande framdriftsplan er regulering tenkt ferdig i des.19. Mange utfordringar å ta stode til både mot private- og næringsinteresser. Må avklarast gjennom reguleringsarbeidet. Har arrangert fleire folkemøter med godt oppmøte og interesse. Det er avdekkast ein del vanskelege problemstillingar rundt utforming/plassering av kryss, og spesielt i vestre del er det stort fokus på evt. tap av parkeringsplassar. Ser ut til ein klarar å lande dei fleste løysingane i denne reguleringsplanen.

Fekk avklart – gjennom planfagleg råd i planutvalet i Førde kommune - at ein arbeider vidare med alternativ A1 for vestre del av planområdet. Dette slik som tilrådd av SVV-Førdepakken. Må løyse inn bensinstasjonen Circle K, men vi kan då få til eit kryss ut i E39 som stettar vegnormalane, og plass til sykkelveg med fortau forbi Klakeggbygget. På denne måten slepp ein fleire nye kryss ut i E39 frå Hafstadvegen-aust. Det er også avklart at gang- og sykkelvegen skal leggjast gjennom Hafstadvegen. I søknaden til Stortinget låg denne som ein rein sykkelveg langs E39-Fjellvegen. Denne endringa meiner vi at Førdepakken og kommunen må kunne vedta utan å involvere overordna myndigheiter.

For austre del av planområdet ser det ut som at forholda løyser seg, her slepp ein å løyse inn ESSO-stasjonen men må ta nokre bustadhus vis a vis (eit av dei er allereie oppkjøpt).

Nytt i 2019:

Reguleringsplanforslaget låg ute på høyring frå juni 2019 til 03.09 2019. Kommunen la først opp til å handsama planen før jul 2019 men har utsett handsaminga til mars 2019 fordi dei ønskte å få avklara

meir i forhold til parkeringshus. Mange har merknader til at ein reduserer parkeringsplassar. Merknadshandsaminga er nesten klar og reknar med å få handsame planen i mars 20.

Sunnfjord kommune har kome med slikt innspel til møte i styringsgruppa den 18.02.20, sitat:

Tunnell i sentrum sør. *Denne kjem stadig opp i diskusjonen, og eg har inntrykk av at meiningsberarane ikkje heilt trur på SVV i denne saka. Er det mogeleg å gjere ei utgreiing av dette temaet av ein uavhengig instans? Temaet kjem opp att i samband med handsaming av tiltak 14 – veg gjennom sentrum sør.-----*

-----sitat slutt-----

Vi tek dette med under tiltak 14 sidan tunell i sør heng så nært saman med dette tiltaket. I utgreiingane fram mot *Trafikkplan for Førde sentrum* var det 2 alternativ, a) tunell i sør og Fjellvegen som lokalgate. b) Fjellvegen som hovudgate (og E39 i Fjellvegen enn så lenge- altså ikkje tunell). Bystyret i Førde valde alternativ b) som SVV tilrådde.

Kvifor SVV tilrådde alternativ b) vart gjennomgått og utgreia av SVV i kommunestyret den 16.01.20. Frå SVV / administrasjonen i Førdepakken har vi eigentleg ikkje særleg meir å orientere om. Viss ein skal be om at ein uavhengig instans skal utgreie tunell i sør ein gang til må ein også ta stode til korleis det skal finansierast.

Tiltak 15/19 Angedalsvegen – Slåtten skule

Reguleringsplanarbeid i Angedalsvegen er godt i gang og det vert brukt store ressursar her på undersøkingar, utgreiingar og planarbeidet. Likevel ikkje så mykje nytt å melde sidan siste møte i styringsgruppa. Arbeider framleis med å avklare grunnforhold og veglinje. Kvikkleire og krav til stabilitet gjev lite handlingsrom mot elva. Mange vedrørde eigedomar, har gjennomført synfaringar/møter med mange grunneigarar.

I gjeldande framdriftsplan er reguleringsarbeidet tenkt ferdig i des.2019. Årsaka til forseinking er avklaringar innan geoteknikk- kvikkleireområdet er vorte meir omfattande enn vi frykta. Samstundes vart krava i handbok N200 strengare i fjor for slike område.

Vi har no delt reguleringsplanen i to deler på denne lange parsellen. Første del vart fremja for planutvalet den 13. juni og utlagt til offentleg ettersyn. Reguleringsframlegget vart synt på møtet 19.06.19.

Reguleringsplan for 2.parsell vart vedteken utlagd til off. ettersyn av formannskapet den 06.febr.20. Høyringsfrist er sett til 15.april 20. Reg.planen for 1.parsell er klar til endeleg godkjenning og vart fremja for formannskapet den 06.febr men her ønskte politikarane ei synfaring før endeleg vedtak. Venteleg vert planen for 2.parsell vedteken av kommunestyret i mars 20.

Tiltak 16 Kv. Gs-veg Naustdalsvegen – Angedalsvegen:

Tiltaket ferdig, opna den 05.okt.18.

Tiltaket omfattar gang- og sykkelveg frå RV5 ved Amfi-Nord gjennom Løken, forbi sjukeheimen, langs Kyrkjevegen og Elstervegen like fram til Førdehuset. Arbeida starta i aug.2016 for Førdefjorden energi sin del, så kom Førdepakken med seinare.

Tiltaket har gått svært bra både anleggsteknisk- og økonomisk men ikkje særleg gunstig at slike veganlegg – delvis inne i ein by - vert bygd utan reguleringsplan slik som i dette tilfellet. Vi vil framhalde det gode samarbeidet vi har hatt med Førdefjorden energi as. Her har samfunnsaktørane gått saman og bygd i fellesskap, skapar klare synergieffektar for alle partar ikkje minst lokalsamfunnet og naboar til prosjekta.

Forhandlingane med FFE er ferdig og vi har fordelt kostnadane oss i mellom samt gjort opp anleggsrekneskapen. Sluttprognosen vart presentert på møte i styringsgruppa den 19.06.19, syner ein kostnad på 40mill. kr. mot 50,7 på budsjett, altså ei innsparing på vel 10mill. kr. Det gjenstår no ein del grunnforhandlingar samt å overlevere tiltaket (vegen) til Førde kommune.

Tiltak 17 Rv. 5 GS-Klettatunnelen

Reguleringsplanen vedteken i nov.17. Prosjektering og grunnerverv i gang. Prosjektgruppa vedtok i 2017 å slå dette tiltaket saman med tiltak12 i utføringsfasen, sjå tiltak 12 over, dette rekna vi ville gje klare synergieffektar.

Etter at ein kom i gang med prosjekteringa måtte ein også underlegge påhoggsområda ei nærare utgreiing. Synte seg då at påhogg-vest (på Bergumsida) var geologisk vanskelegare enn føreset under reguleringsarbeidet. Føretok difor ei ny vurdering av påhogg vest som kom ut med at vi av både geologiske- og HMS-grunnar bør flytte påhogget lenger vekk frå RV5. Dette kan ein ikkje gjere utan omregulering. Det vil sei at vi må starte reguleringsprosessen «på nytt» med utlysing og full kommunal handsaming, noko som truleg vil ta 9månadar.

Det er sjølvsgat uheldig at vi må omregulere vel eit år etter at reguleringsplanen vart vedteken, men det ser ikkje ut for at vi har andre mogelege val. Det kan sjølvsgat stillast eit rettmessig spørsmål ved kvifor ein ikkje oppdaga desse problema med påhogget under reguleringsfasen. Det burde vi kanskje gjort men det er oftast slik at det er eit kompromiss kor langt ein går i forundersøkingar sett opp i mot kostnadar i reguleringsprosessen. Til dømes kjem grunnboringar fort opp i millionkostnadar. Her valde ein altså å stoppe forundersøkingane når ein var rimeleg sikker på at ein hadde funne eit påhogg som ein trudde var gjennomfør bart.

Omlegginga av traseen som vi no ser som mogeleg fører til at tunnelen vert ca.90meter lengre og noko dyrare.

Administrasjonen starta arbeidet med å førebu omregulering for å ikkje tape meir tid, men under føresetnad av at styringsgruppa godkjende dette.

Omreguleringa har gått raskt og utan dei store vanskaner. Reg.planframlegget vart fremja for planutvalet den 13. juni og godkjent utlagt til offentleg ettersyn.

Har også under arbeid å utgreie eit deponi for tunnelstein på tidlegare Ankerløkkenområdet, enno uvist om det let seg gjere å etablere dette. Her har vi leigt inn konsulentar som skal utgreie om deponiet kan driftast innafør reglane om støv- og støy og evt. kva avbøtande tiltak som må gjerast. Deretter vert det søkt om løyve frå fylkesmann- og kommune på vanleg måte.

Anbudsutlysing er i gjeldande framdriftsplan sett til aug.2020.

Tiltak 18:

Gjeld Kyrkjevegen frå kryss med Angedalsvegen – kryss med Hornesvegen. Eit første reguleringsutkast er klar til drøfting med kommune og interessentar. Vert kalla inn til oppstartsmøte. Har vore litt fokus på at ein kanskje skulle regulere Kyrkjevegen vidare rundt kyrkja men det vil vi ikkje rå til. Bør i tilfelle takast i eigen reg.plan ikkje minst med sikte på framdrifta. Nærare orientering vert gjeve i møtet.

Tiltak 20 Fv. 609 Halbrendøyra – Indre Øyrane (bru over Jølstra)

Historikk:

Dette tiltaket vart særskilt handsama som sak 3/2018 på februarmøtet i styringsgruppa.

Konklusjonen vart:

Greie ut løysing for tiltak 20 for å sjå om kostnaden i St.prp. held. Må og vurdere om det er gjennomførbart i forhold til areal.

Sjekke ut stortingsvedtaket i forhold til handsaming av ei ev. kostnadsoverskriding på totalramme. Vurdere om vi kan endre på rekkjefølgja på tiltaka, og kva prosess som er naudsynt.

Dette vart gjengjeve i lokalavisa Firda. Ikkje lenge etter vart vi kontakta av bedriftene på Halbrendøyra, dei oppmoda om eit møte. Dette imøtekom vi for å høyre deira synspunkt/merknadar utan at vi på det tidspunktet kunne svare ut noko av realitetane. Bedriftene er uroa over at ei bru over Jølstra her vil øydelegge deira tilkomst for trailer samt ta mange bygningar og parkeringsplassar. Etter å ha sett litt på dette finn vi at frykta bedriftene legg for dagen truleg er reell. Vi rådde difor til at det vert gjennomført eit forprosjekt / skisseprosjekt som i hovudsak tek sikte på å avklare om det er mogeleg å bygge ei bru her utan å øydelegge tilkomst og for mange parkeringsplassar. Her må tilføyast at det ikkje ligg inne oppkjøp av heile bedrifter i anslaget for dette tiltaket, kun oppkjøp av nødv. areal. Vi hadde lagt ved eit forslag til framdriftsplan for denne vurderinga til møtet 26.06.18.

Forsprosjektet/rapporten vart utarbeidd av SVV si ressursavd., var ferdig til 01.nov.18 vart framlagt til styringsgruppa på møte den 13.11.18. Rapporten er dagsett 05.10.2018. Hovudkonklusjonen er at det går å bygge tiltak 20 med bru i den planlagde traseen slik at dei fleste bedriftene på Halbrendøyra kan drive vidare. Det må likevel gjerast store tilpasningar som kostar store summer, dette saman med grunnerverv elles gjer til at prosjektet vert mykje dyrare, truleg totalt ca.205mill. kr. Ramma er 121mill. 2018-kroner. Dette set prosjektet i eit heilt anna lys og vi lyt drøfte kva vi gjer vidare.

Forprosjektrapporten (dagsett 05.10.2018 har vorte framlagt til og drøfta med bedriftene på Halbrendøyra, har vore avhelde fleire møter der både bedriftene og andre interessentar på båe sider av elva har delteke.

Vi fekk etterkvart ein både konstruktiv- og god - dialog med bedriftene på Halbrendøyra. Dei kom med gode innspel på korleis dei kan tenkje seg vegløysingane. Dette brukte vi noko tid på slik at forprosjektrapporten ikkje vart formelt oversendt til Førde kommune før i slutten av mars 19. Rapporten var tenkt framlagt til styringsgruppa på marsmøtet slik at ein eventuelt kunne ta stode til om ein skal starte ei vurdering av prioritetsplasseringa den har (nr.20). Dette vart altså utsett til etter at kommunen har fått handsama og gjeve fråsegn til rapporten.

Administrasjonen i Førde kommune gav slik attendemelding på forprosjektrapporten av 05.10.2018:

Det har vore orientert om forprosjektrapporten for tiltak 20 i formannskapet utan at det har kome merknader til gjennomføring av den. Vi har også hatt internt møte om denne saka og der blei vi samde om at saka skal handsamast i Styringsgruppa før den vert teke vidare. Haldninga vår er at rekkefølga på prosjekta bør behaldast slik dei er lista opp. Så får ein sjå korleis det ligg ann etter kvart og heller søke om utviding av Førdepakken (jf. vår repr. si uttale på sist styringsmøte).

Før det vert starta reguleringsplan bør det sjekkast ut kva konsekvensar det har dersom næringsbygg/industribygg vert regulert til riving. Har dei krav på innløyising også viss planen ikkje vert realisert? Førde kommune ønskjer å vente litt med regulering av dette tiltaket.

Det var i regelen tre spørsmål vi søkte svar på gjennom forprosjektrapporten hausten 2018:

1. Går det å bygge tiltak 20 utan å øydelegge for mange tilkomstvegar og parkeringsplassar på Halbrendøyra ?
2. Bør tiltak 20 stå på denne prioritetsplassen eller bør den flyttast oppover på lista til ein «tryggare plass» ?
3. Bør ein starte regulering av tiltak 20 sjølv om vi ikkje flyttar den oppover på lista ?

På desse tre punkta rår vi til at styringsgruppa gjer slikt vedtak:

1. Styringsgruppa tek til orientering at forprosjektrapporten av 05.10.2018 syner at tiltak 20 kan byggast og at ein likevel kan oppretthalde tilkomstvegar og tilstrekkeleg antal parkeringsplassar på Halbrendøyra.
2. Styringsgruppa finn ikkje å endre på prioritetsplasseringa for tiltak 20, vert ståande på siste plass. Viss det seinare vert høve til å fullfinansiere tiltak 20 vil ein heller prøve det.
3. Reguleringsarbeidet vert utsett i tid slik at ein kan prioritere dei andre tiltaka som står framom på prioritetslista.

Desse tre spørsmåla vart drøfta av styringsgruppa på møte den 29.03.19 utan at det vart fatta vedtak (jf. sak 2/2019).

Utgreiing spørsmål 1:

Går det å bygge tiltak 20 utan å øydelegge for mange tilkomstvegar og parkeringsplassar for bedriftene på Halbrendøyra ?

Prosjektleiari si tilråding er heilt klar, dette går an. Spørsmålet meiner vi vert greit utsvard gjennom SVV sin rapport av 05.10.2018 samt gjennom etterfølgjande forhandlingar med bedriftene på Halbrendøyra. Rapporten vart revidert i samsvar med bedriftene sine ønskjer slik sett er det ein omforeint rapport som no er framlagt.

Under folkemøte som vi avheldt for tiltak 20 kom det også fram merknadar frå bustadblokkene på andre sida av elva (Storegården og Jølstra sameiger) Dei har fleire merknadar blant anna at vegen- og brua kjem for nær dei. Desse spørsmåla vil på vanleg måte verte handsama gjennom reguleringsprosessen.

Utgreiing spørsmål 2:

Bør tiltak 20 stå på denne prioritetsplassen eller bør den flyttast oppover på lista til ein «tryggare plass» ?

Dette er eit atskilleg vanskelegare spørsmål å utgreie. I tillegg til reglane for prioritering- og endring av bompakken i stortingsproppen, må ein også ta omsyn til dei siste signala som er komne frå sentrale styringsmakter når det gjeld bompengoordningane generelt, syner til eiga sak for styringsgruppa om dette.

Sjølv om ein enno er noko usikker på signala frå dep. kan vi sei at der det lite truleg at vi får medhald i ein søknad om å utvide den økonomiske ramma i Førdepakken ved hjelp av høgare avgifter eller lenger bompengeperiode. Men denne saka dreier seg eigentleg ikkje om å auke inntektene, å endre på

prioriteringslista kan styringsgruppa gjere så lenge ein slepp å auke inntektene, jf. fullmaktsdokumentet for Førdepakken.

Den økonomiske totalstoda pr. juni 2019 (og seinare) syner at det ikkje er finansiering for tiltak 20 etter at dei «planlagde overskridingane» på tiltak 01 og 20 kom på bordet tidlegare. Vi har også hatt økonomiske overskridingar på bygging av andre tiltak som nr. 05 men dette var «saldert vekk» mot tiltak som hadde store innsparingar. Totalt manglar vi ca.130mill. 2019-kr. på å kunne bygge tiltak 20. Skal vi sette tiltak 20 fram på det som i dag synest som ein «trygg plass» med finansiering må den difor flyttast minst to plassar opp til nr.18. Då vil tiltak 19 (bil- og gangveg frå Prestfossen til Slåtten) og tiltak 18 (fortau langs Kyrkjevegen) begge mangle finansiering. Sjølv med opprykk to plassar er det ikkje meir enn akkurat at tiltak 20 er fullfinansiert, skal vi være heilt sikre må vi difor flytte den tre plassar fram, då kjem den også framom tiltak 17 gang- og sykkel tunnel i Kletten. Då vert det altfor store konsekvensar. Sjølv om det ser vanskeleg ut å endre den økonomiske ramma slik dei politiske signala har vore denne våren kan det likevel tenkjast at dette endrar seg i framtida, Førdepakken er ikkje ferdig før i 2024 slik at vi har ein del tid på dette, mykje kan endre seg i desse åra.

Utgreiing spørsmål 3:

Bør ein starte regulering av tiltak 20 sjølv om vi ikkje flyttar den oppover på lista ?

Her har Førde kommune gjeve ei klar tilråding om at vi bør vente med regulering av tiltak 20. Det er også eit avgjerande moment at viss vi set denne reguleringa på vent så får vi meir kapasitet til å gjere ferdig dei reguleringane ein held på med. Vi ligg nok litt etter framdriftsplanen på fleire av reguleringsplanane. Difor vert vår tilråding å vente med regulering av tiltak 20 til etter at vi er ferdig med dei andre reguleringsplanane.

Følgjande vart refertförd etter styringsgruppa si handsaming den 19.06.19:

- Kan tiltak 20 byggast utan å øydelegge for mykje av tilkomst, parkeringsplassar med meir på Halbrendøyra? Styringsgruppa meiner at det kan det.
- Bør tiltak 20 flyttast høgre opp på prioriteringslista? Styringsgruppa meiner at denne bør stå på 20.plass
- Skal vi starte reguleringsarbeid sjølv om den vert ståande som nr. 20? Styringsgruppa meiner vi bør vente med å regulere.

Etter dette har vi mellombels lagt tiltak 20 på is. Våren og sommaren 2019 (gjennom valkampen) kom det fleire nye føringar /retningsliner for dei porteføljestyrdede bompengepakkanne som kan innverke på om vi får gjennomført tiltak 20 men vi jobber mot at tiltaket skal byggast må berre få avklart finansiering først. Syner til eiga sak om finansiering av Førdepakken som vart handsama av styringsgruppa den 04.11.19.

Det har vorte meir og meir tydeleg at det stor lokalpolitisk vilje til å gjennomføre tiltak 20.

Sunnfjord kommune har spelt inn slikt spørsmål til drøfting i styringsgruppa den 18.02.20:

- *Som de har skjönt av diskusjonen, er det fleire og fleire som meiner at **tiltak 20 – bru frå Halbrendøyra til Øyrane** – må framskundast og i allefall sikrast utbygd av Førdepakken. Vi har tidlegare diskutert dette, men vi bør kanskje signalisere tydelegare kva vi tenker å gjere. Regjeringsskifte opnar kanskje også for fleire alternativ?*

Frå administrativ side vil vi framhalde at vi kan starte reguleringa av tiltak 20 som ein oppfølging av dette innspelet. Mykje vart avklart gjennom forprosjektet slik at reguleringa burde gå rimeleg greitt.

7. Bemanning i Førdepakken:

Vi er i dag 10 fast tilsette på Førdepakken/Rødekorsbygget men i tillegg kjem personell til prosjektering og planlegging. I 2018 «kjøpte» vi tenester frå Ressursavd. i SVV tilsvarande 9 heile stillingar. I 2019 vert dette talet truleg på same nivå men talet er ikkje heilt klart enno. Dei fleste som planlegg- og prosjekterer er tilsette i SVV og sit på Leikanger men vi har også ein del bruk av konsulentar. Ein av byggeleiarane sa opp og slutta sommaren 2019, kontrollingeniør rykte opp til byggeleiar så tilsette vi ny kontrolling. i staden.

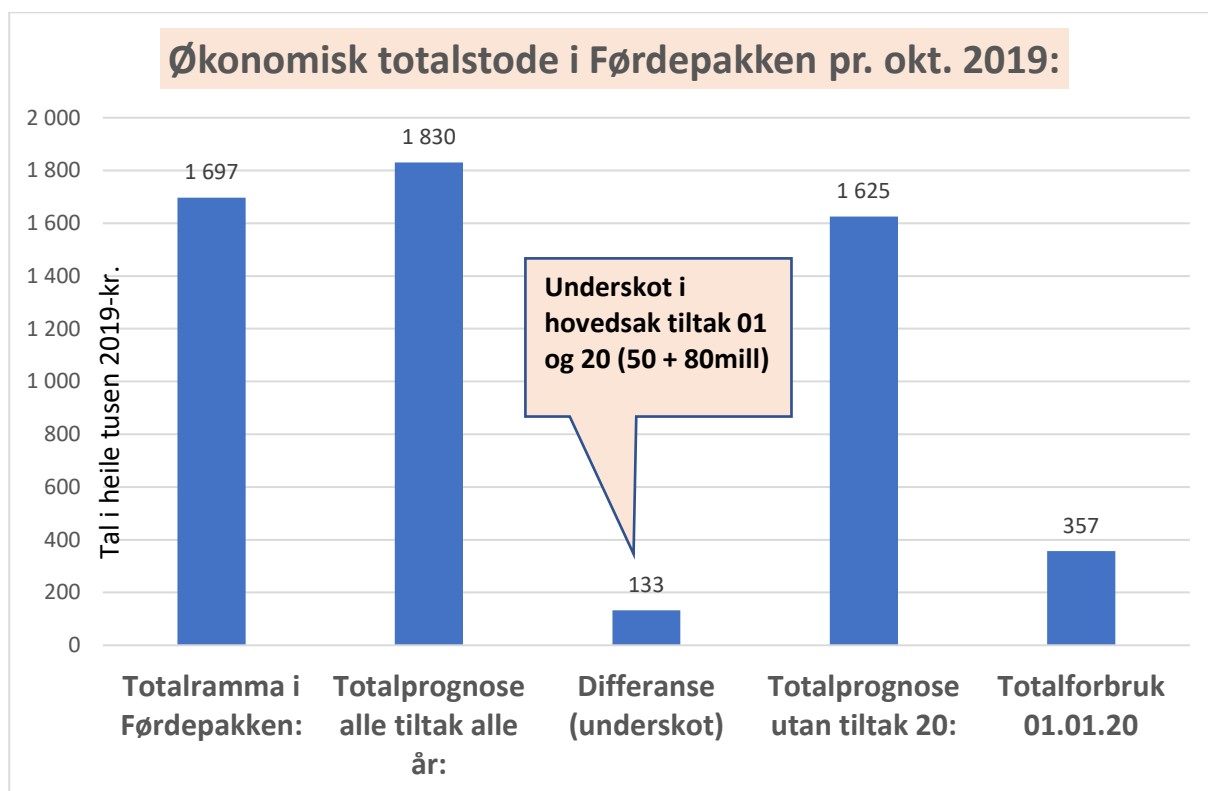
No i byrjinga av 2020 har personellstoda etter regionreforma vorte ei stor utfordring for Førdepakken. Mange som planla- og prosjekterte for oss har gått over til fylkeskommunen. Vi har ikkje fått fylt på med nye personell i alle stillingar enno, dette er uheldig og vil truleg føre til nye tidsutsettingar.

8. Økonomi

Opphavleg prognose for 2019 vart sett til 124,4 mill.kr. Til T2 vert denne prognosen sett ned noko til 108,8 mill. Rekneskap for 2019 syner ei totalutgift på 84,2 mill. kr.

Prognose for 2020 er sett til 91,3 mill. 2020-kr.

Det er ikkje oppdaga overskridingar utanom dei som er omtalte ovanfor. «Underskottet» er på 133 mill kr. som ved siste styringsgruppemøte, jf. grafe under.



Kommentarar til grafen:

Alle tal i 2019-kr. Totalramma gjeld alle tiltaka (eks. «100mill-potten») slik ramma er vedteken i stortingsprop.137S (indeksreg. til 2019). Totalprognosen er utrekna med siste anslag inkl. alle overskridingar og innsparingar som ein no har oversikt over.

Totalforbruk 35350 Førdepakken til 31.12.19:								
			1,2373		1,0496	1,025		
Pri. nr.	Prosjektnamn	Pr.nr	Kostnads-overslag ved søknad, 2012-kr.	Kostnads-overslag 2020-kr.	Forbruk 2018 (2018-kr)	Forbruk 2019 (2019-kr)	Total-forbruk pr. 31.12.2019 (2020-kr):	Prognose 2020
0	Bomstasjonar	304918	15 000	18 560	167	216	19 043	
1	Fv. Angedalsvegen-Hafstadvegen	304927	140 000	173 222	1 575	1 595	9 329	1 000
2	Fv. 484 Vievegen	304836	16 000	19 797	1 066	1 741	6 394	13 500
3/4	E39 Hafstad - Kronborg	304222	45 000	55 679	7 416	23 900	36 352	25 100
5	Rv. 5 Bergumkrysset	304928	35 000	43 306	40 927	3 167	86 988	2 000
6/7	E39 x fv. 609 Askvollkrysset	303789	76 000	94 035	29 163	20 636	69 316	6 200
8	Kv. Gangbru Naustøyna-Storehagen	305337	20 000	24 746	95	907	2 024	500
9	Fv. 481 Storehagen	305338	91 000	112 594	835	271	2 492	500
10/11	Kv. Gs-veg Hafstad - Vievegen/Kronborg	305339	71 000	87 848	3 924	10 020	22 272	2 800
12	Kv. Indre Øyrane-Langebruvegen	305340	85 000	105 171	2 143	4 072	12 641	22 700
13	E39 Gs-veg Halbrend skule-Hogane	302631	9 000	11 136	1 538	275	6 367	1 850
14	E39 Fjellvegen	305341	195 000	241 274	8 112	3 156	15 323	7 000
15/19	Fv. 481 Angedalsvegen til Prestfoss bru	305342	360 000	445 428	4 330	6 871	15 421	4 000
16	Kv. Gs-veg Naustdalsvegen-Angedalsvegen	305343	42 000	51 967	25 902	4 811	41 984	
17	Rv. 5 Gs-tunnel Kletten	305344	56 000	69 289	1 043	2 402	5 979	3 500
18	Kv. Kyrkjevegen aust	307532	45 000	55 679		18	18	600
20	Fv. 609 Halbrendssøyra-Indre Øyrane	307651	105 000	129 917	924	147	1 121	
	Diverse tiltak:		100 000	123 730			3 447	
	SUM:		1 506 000	1 863 374	129 159	84 204	356 510	91 250

Tabellen syner forbruk dei siste åra samt totalforbruket på dei enkelte tiltak i Førdepakken.

9. HMS / SHA / YM:

Tilsette eigen SHA-rådgjevar i Førdepakken sommaren 2018, vedkomande skal følgje opp alle tiltaka i Førdepakken, dette vil føre til ein meir einheitleg HMS-politikk samt betre oppfølging frå byggherre si side. Ytre miljø er lagt til denne stillinga, dette emnet fører til mykje arbeid i Førdepakken. Har mange hensyn å ta, kan nemne: elva- og fiske, raud- og svartlista artar, fugleliv i Løken og andre stadar, ureining til naturen med meir.

Anleggsarbeida så langt er gjennomført utan personskader med langvarig fråvær eller varige men. Har heller ikkje hatt større materielle skader.

10. Bompengar:

Administrering- og innkrevjing av bompengar vart etter innføring av bomvegreforma, med verknad frå 01.01.2018, flytta til bomselskapet Ferde as. Dette selskapet er eigd av dei fire fylkeskommunane Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland og Vestland. Ferde as tek seg av bompengeneinnkrevjing og drift av bomstasjonane i Førdepakken, årsmelding for 2018 finn ein her:

<https://ferde.no/2019/06/pressemelding-ferdes-arsberetning-for-2018-er-borsnotert/>

Årsberetning for 2019 er i skrivande stund ikkje ferdig men vert lagt ut på <https://ferde.no/>

(søk på årsberetning)

Statens vegvesen Førdepakken har såleis ikkje noko forvaltningsansvar for bompengeneinnkrevjinga men vi vert heldt orienterte samt må legge fram saker for styringsgruppa som gjeld bompengordninga. Førdepakken rekvirerer inn både bompengar og eigendelane frå eigarane etter trong det enkelte år.

Internt i SVV har det vore styrings- og strategistaben som utgreier saker om bompengar og evt. revidering av bompengepakkane, etter omorganiseringa frå 01.01.20 er dette arbeidet lagt til divisjon Transport og samfunn i SVV.

Det vart heilt i slutten av 2019 fremja ei sak frå styrings- og strategistaben i SVV (i lag med Ferde as) som oppmodar eigarane om å setje inn tiltak mot manglande inntekter frå bompengeneinnkrevjinga. Skuldast i hovudsak at taket på 30 «betalande» passeringar pr. månad fører til at ein sit att med mindre inntekter enn ein budsjetterte med ved søknad til stortinget. Denne saka skal handsamast i kommunen og fylkeskommunen, vart også handsama av styringsgruppa som sak 20/2019.

Førde den 13.02.2020

Erling Varlid
-prosjektleder-