
Saksnr: 2020/36671-14
Saksbehandlar Jorunn-Elisabeth Stavø
Dato: 26.01.2021

Til: Hovudutval for samferdsel

Frå: Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Meir veg for pengane - løypemelding

I PS 154/2020 vedtok fylkesutvalet planprogrammet til Regional transportplan (RTP). Planprogrammet set rammene for arbeidet med RTP. I denne saka legg fylkesdirektøren fram løypemelding for det vidare arbeidet med det faglege grunnlaget for *Meir veg for pengane*, under plantema Finansiering. Andre tema innanfor plantema Finansiering som vurderer tiltak for å få meir pengar til veg vert ikkje omtala i denne løypemeldinga. Forhold kring drift og vedlikehald vert heller ikkje omtala her, men vil bli følgt opp gjennom arbeid med drift- og vedlikehaldsstrategi som er starta opp.

Det er nasjonale forventningar og målsettingar om at vi skal få meir att for dei pengane vi investerer. I arbeidet med Nasjonal transportplan 2022 - 2033 gav Samferdselsdepartementet fleire deloppdrag til sine underliggende verksemder, der eit av dei var å greie ut moglegheitene for meir infrastruktur for pengane og effektiv ressursbruk, jf. **Error! Reference source not found.**

Figur 1 Målstrukturen til NTP 2022-2033



Kjelde: Samferdselsdepartementet

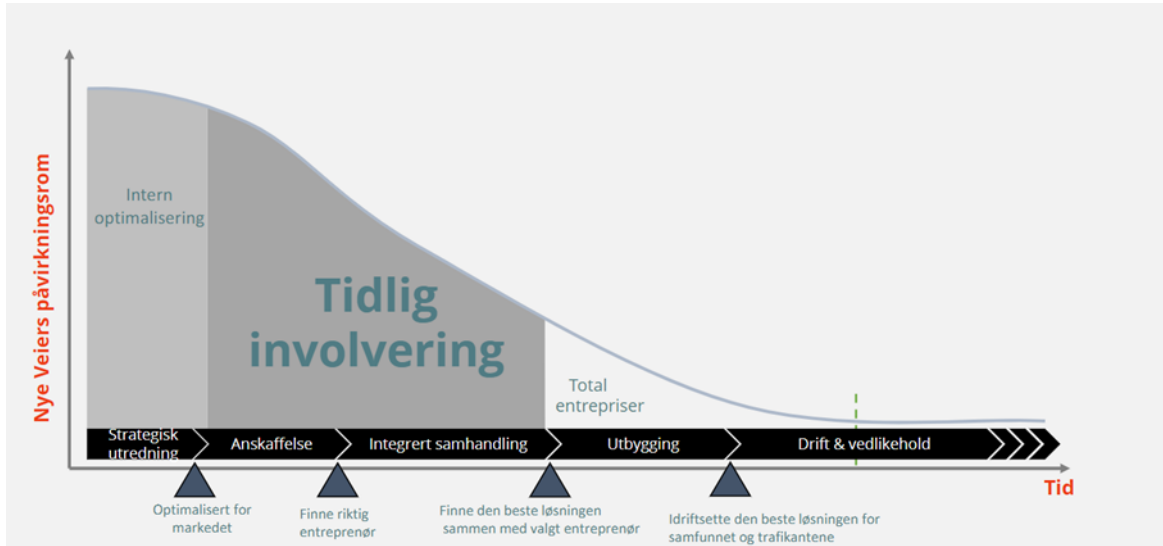
I arbeidet med det faglege grunnlaget for *Meir veg for pengane* er fylkesdirektør for infrastruktur og veg i dialog med Statens vegvesen, Nye Veier og andre fylkeskommunar for mellom anna å hente inn informasjon.

Vegprosjekt strekk seg gjerne over lang tid og kan slik delast inn i ulike fasar. Etter at ei vegsak er akseptert som politisk viktig, kan ein strukturere utviklinga av fylkeskommunale vegprosjekt i fire hovudfasar:

- Mogleighetsstudie/forstudie
- Planleggingsfase
- Utbyggingsfase
- Drift- og vedlikeholdsfase

Moglegheitene til å påverke kostnadsbilete og innhaldet er gjerne størst i dei innleiande fasane. Handlingsrommet vert gradvis mindre i byggefasen, og er knapt til stades i drift- og vedlikeholdsfasen. Nye vegar har eksemplifisert dette godt i Figur 2.

Figur 2 Nye vegar sitt handlingsrom i vegprosjekta sine ulike tidsfasar



Kjelde: Nye veier

Arbeidet til det faglege grunnlaget for *Meir veg for pengane* er delt inn i 3 delar:

- Bruk av vegnormalar og andre standardkrav
- Byggherrestrategi
- Økonomisk handlingsrom

Bruk av vegnormalar og andre standardkrav

Om dagens vegnormalar

Vegnormalane, retningslinene og rettleiarane er eit sentralt verktøy og hjelpemiddel i planlegging og bygging av offentlege veg og trafikkanlegg. Vegnormalane er heimla i føresegn etter Veglova sin §13 for anlegg av all offentlig veg¹. Skilt-, oppmerking-, og signalnormalane er heimla i skiltføresegna sin §35 etter Vegtrafikklova².

Error! Reference source not found. viser ein skjematisk framstilling av fråviksmynda i Noreg per januar 2021. For alle bærande konstruksjonar, inkludert bru, er Vegdirektoratet og fråviksmynde for fylkesveg. Det er også Vegdirektoratet som sikkerhetsgodkjenner alle nye tunnelar på fylkesveg og kommunale vegar. Sjølv om fylkeskommunane har fråviksmynde, må fråvik som bryt med tunnelsikkerhetsføresegna for fylkesveg avklårast med Vegdirektoratet.

Handlingsrom i dagens vegnormalar

Fylkeskommunen sitt viktigaste verktøy i arbeidet med å innpasse den store variasjonen i vegprosjekt, lokal kunnskap, og ny teknologi - til nasjonalt regelverk, er mynda til å gjere fråvik. Etter regionreforma trätte i kraft har Vegdirektoratet starta ein omfattande gjennomgang av vegnormalane³. Blant anna er det foreslått mindre rom for utøving av fagleg skjønn ved fråviksbehandling, samt at vegnormalane får utvida verkeområde.

¹ Gjeld handbok N100, N101 N200, N400, N401, N500 og N601

² Gjeld handbok N300, N301, N302 og N303

³ [Nasjonale føringer for riks- og fylkesvegnettet](#)

Tabell 1 Fråviksmynde etter vegnormalane

Normal	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Hjemmel
N100 Veg- og gateutforming	Vegdirektoratet	Fylkeskommunen	Kommune	Forskrift om anlegg av offentlig veg
N101 Rekkverk og vegens sideområder				
N200 Vegbygging				
N500 Vegtunneler				
N601 Elektriske anlegg				
N400 Bruprosjektering	Vegdirektoratet	Vegdirektoratet	Kommune	Bruforskrift for fylkesveg
N401 Bruforvaltning fylkesveg	Ikke relevant	Vegdirektoratet	Ikke relevant	
N300 Trafikkskilt	Vegdirektoratet			Skiltforskriften
N301 Arbeid på og ved veg				
N302 Vegoppmerking				
N303 Trafikksignalanlegg				

Kjelde: Statens vegvesen

Førebels resultat av det faglege grunnlaget til RTP syner viktigheita for at fylkeskommunen bør jobbe for å få auke moglegheita til å gjere fråvik frå vegnormalane på sitt myndeområde. Dette vil auke moglegheita til å handtere større variasjon i behov, lette innpass av lokalkunnskap og bruk av ny teknologi.

Fylkeskommunen har all fråviksmynde når det kjem til dei sentrale vegnormalane N100 og N200. Det er stort handlingsrom i vegnormalane når det kjem til utbetnings- og forsterkingstiltak. Mange av vegprosjekta til fylkeskommunen kjem under dette handlingsrommet. Nokre av kriteria for kva som er utbetningsstandard er:

- samanhengande strekning som skal utbetrast er lengre enn 2 km
- utbeta veg består av minst 50% av eksisterande vegareal

Utbetring på mindre strekningar enn dette kan definerast som mindre utbetringstiltak eller punktutbetring, og desse er ikkje underlagt dei tekniske krava i vegnormalane, men skal tilpassast til eksisterande vegstandard.

Handlingsrommet fylkeskommunane har innanfor vegnormalane skal vurderast. Det skal i tillegg vurderast om det er behov for eigne standardar for fylkesveg i Vestland, t.d. gjennom standardiserte fråvik frå vegnormalane. Det skal også arbeidast med å sikre nasjonale føringar som gjev fylkeskommunen tilstrekkeleg med mynde og rådevelde over eiga vegnett.

Byggherrestrategi

Fylkesdirektør for infrastruktur og veg arbeider med å utarbeide ein byggherrestrategi for investeringsprosjekt på veg, gang og sykkelveg, tunnelar og bruer. Det vert jobba med å velje rett entreprise for rett prosjekt, for å få meir for pengane.

Fylkeskommunen har frå tidlegare mest erfaring med bruk av enhetspriskontraktar, der pris er avgjerande for tildeling. Følgjande kontraktsformer er i den siste tida blitt tatt i bruk på nokre store prosjekt:

- Konkurransprega dialog og totalentreprise med samspel
- Totalentreprise med forhandling
- Totalentreprise

Val av kontraktsform for dei store prosjekta er avhengig av både type prosjekt, størrelse og kompleksitet. Kva kontraktsform som gir den beste løysinga må alltid vurderast, og då så tidleg som mogleg i planprosessen. Førebelse erfaringar visar at dess tidlegare entreprenøren blir involvert, dess større gevinst vil dette gje prosjektet. Ved involvering av entreprenør i reguleringsplanfasen for prosjekt som skal byggjast i nær framtid, kan ein unngå omfattande reguleringsendringar i prosjektering/byggefasen. Dette kan ha økonomisk betydning men også gje ei betre utnytting av blant anna masseoverskot, som igjen bidreg positivt til eit godt klima- og miljørekneskap.

I arbeidet med meir veg for pengane vil det bli sett på moglegheitene for ta i bruk nye kontrakts- og entrepriseformer i høvelege prosjekt. I vurderingane vil eventuelle gevinstar med bruk av forhandling i entreprisekontraktar og tideleg involvering av entreprenørar vere sentralt.

Økonomisk handlingsrom

Dagens økonomiske handlingsrom kjem fram av det årlege budsjett/ økonomiplanvedtaket som fylkestinget gjer i desember. Der vert det gjort vedtak om årsbudsjett for det komande året samt eit vedtak om ein økonomiplan for dei siste tre åra i 4-årsperioden. Fylkeskommunen har to ulike budsjett, eit driftsbudsjett og eit investeringsbudsjett.

Investeringsprogrammet til infrastruktur og veg er i dag inndelt i ulike grupper, t.d. bompengepakkar, store investeringsprosjekt, mindre utbetringar og tunnelrehabilitering. Innanfor desse gruppene kan det vere konkrete prosjektløyvingar eller samleløyvingar. Det årlege budsjettet for dei ulike gruppene og samleløyvingane er avgrensa. Praksis fram til no har vore å spreie samleløyvingane utover små prosjekt. Desse prosjekta er ikkje alltid dei mest samfunnsøkonomisk lønnsame, men vert prioriterte då den økonomiske ramma er avgrensa. Mange av desse små prosjekta er spreidd over eit stort geografisk område, og vert ofte ikkje sett i samanheng med andre nærliggande prosjekt over ein fire års periode.

Alle prosjekt må planleggast, prosjekterast, lysast ut på anbod og følgjast opp av byggherre. Oppfølging av økonomi er også eit sentralt element i alle prosjekt. Entreprenørane har til dømes faste kostnader per prosjekt. Med mange små prosjekt vil dette generere vesentlege kostnader. Det vert vurdert som eit mogleg tiltak å samle fleire små prosjekt innanfor eit definert geografisk område. Til dømes kan ein få utført gang-/sykkeltiltak, trafikktryggingstiltak og vedlikehaldstiltak på same tid. På denne måten vil ein oppnå meir effektiv ressursbruk og oppnå meir veg for pengane. For å få dette til må oppbygginga og grupperinga av investeringsprogrammet vurderast på nytt.

Vegen vidare

I utgreiinga vert det lagt opp til å bruke 1.halvår 2021 på å ferdigstille eit fagleg grunnlag for *Meir veg for pengane*. Fylkesdirektøren ser på det som viktig at vi brukar god tid til å knytte kontakt med andre samarbeidspartnarar for å levere eit best mogleg fagleg grunnlag.