



## Notat

Dato: 09.11.2018  
Arkivsak: 2015/10348-38  
Saksbehandlar: rolrose

---

**Til:** Fylkesutvalet

---

**Frå:** Fylkesrådmannen

---

### Planleggjing av vedtekne fylkesvegprosjekt

På møte i fylkesutvalet den 24.10.2018 stilte representanten **Nils Marton Aadland** (H) fylgjande spørsmål.

Nordhordlandspakken blei vedtatt i Stortinget i fjor. Vegpakken inneheld 19 samferdselsprosjekt i prioritert rekkjefølgje.

Det har vist seg at planleggjing av enkeltprosjekt har tatt lang tid, med stadig nye forseinkingar. Eit døme på dette er FV 245, Fosse – Moldekleiv, som er eit av dei høgst prioriterte prosjekta i Nordhordlandspakken.

Det blei vedtatt reguleringsplan for hovudstrekket på dette prosjektet i 2009, utført av SVV. Hausten 2016 kom det melding frå SVV at dei meinte at reguleringsplanen ikkje var god nok, og varsla ny og ei meir omfattande regulering for heile strekninga i januar 2017. Mellom anna opplyste SVV at ein ville planlegge for ein 12-13 meter brei trasé og i staden for 9-10 meter, som var lagt inn i den første planen. Det kom ei rekkje kritiske tilbakemeldingar på dette, mellom anna frå Meland kommune. Ein frykta forseinkingar og auka kostnader for vegprosjektet.

Sidan den tid har lite skjedd. Utkast til reguleringsplan for FV 245 er enno ikkje lagt fram, sjølv om det i april blei opplyst frå SVV at den skulle presenterast i august/september. Kontaktutvalet har starta sitt arbeid, men utan framlegg til reguleringsplan er det lite å gjere med dette prosjektet.

Hordaland fylkeskommune bør som vegeigar arbeide for at planarbeid på vedtekne samferdsleprosjekt blir prioritert og gjennomført på ein god, hurtig og kostnadseffektiv måte.

Kva strategiar har fylkeskommunen for å sikre god, hurtig og kostnadseffektiv planlegg av vedtekne fylkesvegprosjekt, og vil vegeigar ta initiativ i denne konkrete saka for å sikra betre framdrift.

#### Svar frå fylkesrådmannen.

Generelt er det etablert styringsverktøy gjennom ramme- og leveranseavtale med Statens vegvesen som skal sikre god planleggjing, gjennomføring og rapportering.

Investeringsprogram for fylkesvegnettet konkretiserer kva strategiar fylkeskommunen har for å sikre best mogleg prosess frå utgreiing/planlegging av prosjekt til gjennomføring. Dette skjer gjennom porteføljestyring og utarbeiding av årlege planprogram. I kapittel 5.2 i Investeringsprogrammet står mellom anna følgjande:

*«Planprogrammet skal gjere greie for kva prosjekt som skal planleggast med tanke på realisering i perioden. Prosjekta er valde ut med bakgrunn i dei rammene som ligg i overordna styringsdokument, og prinsippa for porteføljestyring»*

*«Fyrst og fremst er det vedtekne investeringsprosjekt med avklart finansiering som skal planleggast. Samtidig er det behov for å planlegge tiltak for å få fram behovet, og for å få eit realistisk kostnadsbilde. Det må føreligge minst ein reguleringsplan før søknad om bompengefinansiering kan fremjast for Stortinget. Samtidig er det viktig å ha ein prosjektreserve med regulerte større prosjekt, og sikre framtidig areal for vegutbyggingar.»*

*«Mange kommunar set òg i gang planlegging av prosjekt knytt til fylkesvegnettet. Kommunane er planmynde, men har eit ansvar for å avklare viktige omsyn med vegeigar.»*

*«Vegdirektoratet har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova. Målet med normalane er å sikre ei vegutforming som gir effektiv og trygg person- og godstransport, og god tilpassing til nærmiljøet. Det er handbok N100 Veg- og gateutforming som omtalar vegstandarden mest direkte. N100 gjer greie for standardkrav, og deler vegane inn dimensjoneringsklasse. Ein dimensjoneringsklasse vert valt ut frå ÅDT, fartsgrense og vegens sin funksjon.»*

*«Handbøkene gjev eit godt fagleg grunnlag for korleis vegnettet bør byggast. På same tid er det innanfor desse eit stort spenn i kva for standard ein kan velja å leggje til grunn. Dette er heilt avgjerande spørsmål som må vurderast og avklarast tidleg i planprosessen.»*

*«Det er fylkeskommunen som har mynde til å fråvike vegnormalane for fylkesveg. Som vegeigar skal fylkeskommunen difor vere involvert i vurderinga av kva standard som skal leggast til grunn for den einskilde vegstrekning. Dette heng saman med eit behov for større fleksibilitet, der mellom anna handbok N100 i større grad må tilpassast fylkeskommunane sine behov, og gje meir fleksibilitet gjennom lokale behov knytt til ÅDT, skuletransport, trafikktryggleik med meir.»*

*«For å sikre god framdrift i eit prosjekt er det avgjerande å vite i god tid om prosjekt som skal planleggast og gjennomførast. Dette heng saman med kapasitet og ressursar hjå Statens vegvesen, og at dei kan sette av tilstrekkeleg kapasitet, eventuelt leige inn ekstern kapasitet. Det er også fornuftig å prioritere prosjekta i tid, ut frå den eksisterande kapasiteten ein har. På same tid vil ein også i mykje større grad kunne koordinere ulike prosjekt i same område, slik at desse kan lysast ut samstundes.»*

Fylkesrådmannen meiner dette viser at fylkeskommunen har strategiar for å kunne sikre god, hurtig og kostnadseffektiv planlegg av vedtekne fylkesvegprosjekt, og at fylkeskommunen i tett samarbeid med Statens vegvesen er blitt betre på dette feltet. Samtidig ser fylkesrådmannen at det i praksis er rom for å betre enkelte planprosessar. Dette vert følgt opp og evaluert av fylkesvegrådet, kontaktutval for bompengepakkar m.fl. Med utgangspunkt i dei evalueringane som er gjort ser fylkesrådmannen at ein i enkelte prosjekt kan bli flinkare til følgjande:

- At vegeigar kjem enda tidlegare inn i utgreiingar og planprosessar for å sikre realistiske planar som kan gjennomførast.
- At vegeigar i ein tidleg fase definere enda tydelegare prosjektmål, omfang og standardval innanfor ei realistisk økonomiske ramme med nok marginar for usikkerheit.
- Sikre enda større presisjon i forhold til når utgreiingar og planarbeid skal prioriterast for å sikre at prosjekt kan gjennomførast etter framdrifts- og finansieringsplan.

Når det gjeld prosjekt i Nordhordlandspakken forskotterte fylkeskommunen regulering og prosjektering av nokre av dei fyrste prosjekta i pakken før bompengesøknad vart sendt inn, slik at ein kunne kome i gang raskast mogleg. Hovudårsaka til at ein ikkje har fått lyst ut og kome i gang med det fyrste store prosjektet Marås - Soltveit, som er prioritert som nr. 1, er at oppdatert kostnadskalkyle ligg langt over kostnadsramme i bompengesøknaden. Det har ført til at ein måtte ta nye rundar for å vurdere omfang. Reguleringsplanarbeid er no godt i gang på dei fleste av dei høgast prioriterte prosjekta og det er sikra midlar til vidare planlegging.

Når det gjeld det konkrete prosjektet på FV 245, Fosse – Moldekleiv kan fylkesrådmannen gje følgjande statusrapport:

Statens vegvesen sto ikkje for eksisterande reguleringsplan frå 2009 ved fv. 245 frå Hatleberget til Skarpeneset i 2009. Dette planarbeidet vart utarbeida av eksterne konsulentar for Meland kommune.

Eksisterande reguleringsplan frå 2009 vart utarbeida og vedteke etter gamal plan- og bygningslov, dekte ikkje heile strekninga som inngår Nordhordlandspakken sine prosjekt nr. 3 og 12, og opna for løysningar som er i strid med gjeldande vegnormalar. Den gamle planen gav heller ikkje tilstrekkeleg heimel til naudsynt grunnnerv.

Samla breidd for fv. 245 etter den gamle planen var ikkje 9m, men 9m + rekkverksrom + grøft, skjering og fylling (j.fr. eksisterande reguleringsplan sine føresegn, §7.2). Erfaringsmessig nærare 11,5 - 12m breidde. Det er difor liten forskjell på veggbreidd i gamal plan og no nytt planforslag.

I mellomtida har det og kome krav til anna dokumentasjon for denne typen reguleringsplanar, som VA-rammeplan og støyrapport med tilhøyrande kart.

Gjennomgang av planframlegget for fv. 245 Fosse - Moldekleiv gjorde Statens vegvesen i lag med Meland kommune sin planfaglege administrasjon i september 2018, slik ein såg føre seg i april 2018. Statens vegvesen har gjennom heile planprosessen hatt dialog med Meland kommune sin planfaglege administrasjon. Planframlegget vert offisielt levert til kommunen for 1. gongs handsaming i desse dagar, og ein vonar at kommunen sin planfaglege administrasjon legg frem administrativ plansak for handsaming i Utval for drift og utvikling 27. november.

Hovudutfordringa meiner fylkesrådmannen har vore at omfang/prosjektbestilling, sett i samanheng med ei realistisk kostnadsramme, ideelt sett burde vore tydelegare avklart i ein tidlegare fase. Ein kjem då tilbake til det som allereie er nemnt; at vegeigar i ein tidleg fase definerer enda tydelegare prosjektmål, omfang og standardval innanfor ei realistisk økonomiske ramme med nok marginar for usikkerheit.