

REFERAT MØTE 1/19 – FYLKESVEGRÅDET

Møtedato: 09.01.2019 Tid: 08.30-12.00 Møtestad: Fylkeshuset

Møteleiar: Håkon Rasmussen

Referent: Jon-Rune Smørdal

Deltakarar: Frå Statens vegvesen (SVV): Grethe Vikane, Håvard Mørch Hunskaar, Kari Beate Rong, Gunhild Vangsnes, Carl Erik Nielsen, Hilde Furset (sak 2), Kaisa Banne Tonheim (sak 4)

Frå Hordaland fylkeskommune (HFK): Håkon Rasmussen, John Martin Jacobsen, Nils Vetlesand, Rolf Rosenlund, Torill Klinker, Jon-Rune Smørdal, Bente Utne, Matti Torgersen, Inge Edvardsen, Gunhild Raddum

Fråvære: Beate Mæsel

Kopi til: [Ingrid Holm Svendsen](#) og [Solveig Hollund](#)

Godkjenning av innkalling og sakliste:

Sakliste og innkalling vart godkjent.

Godkjenning av referat frå førre møte:

Referatet frå møtet 20.12.2019 vart godkjent med to mindre endringar.

1. Tokagjelet, status og vidare framdrift, v/Carl Erik Nielsen

Magna Fondenes Vangsnes er ny planprosjektleiar. Norconsult vil bli brukt meir i planleggingsarbeidet framover pga. den totale bemanningssituasjonen i SVV og behov for plan og utgreiingsarbeid. Det ligg an til at det vert behov for å sette av litt meir planmidlar til prosjektet i 2019 enn det som i utgangspunktet er budsjettert. Dette blir følgt opp gjennom budsjetjustering i løpet av året.

Kvam herad gjorde vedtak (HST 068/18) i nov. 2018 med følgjande tillegg:

«Kvam heradsstyre vedtek planprogram i medhald av plan- og bygningslova § 11-13, jf. §4-1 for kommunedelplan Fv-7 Tokagjelet (JID 18/17885), med følgjande tillegg:

- Planprogrammet må ha med ei utgreiing på korleis eit kort tunnelalternativ kan forlengast i ein fase 2, og ikkje vera til hinder for ei slik framtidig løysing.

I tillegg legg Kvam heradstyre ved ein merknad:

- Dersom ny vegløyning i hovudsak vert eit rassikringsprosjekt, bør prosjektet løysast innanfor rammene for fylkesvegmidlar og statlege midlar.»

Oppfølging av tilleggspunkt i vedtaket i Kvam heradstyre: SVV kan gjere ei enkel teknisk vurdering.

Oppfølging av merknad i vedtaket: utfordringar med finansiering av ulike alternative løysingar må informerast om og drøftast vidare med Kvam herad.

SVV er komen godt i gang med vurderinga av ulike alternativ for linjeval og vil etter planen bli nærare presentert i Fylkesvegrådet i februar 2019. Går alt etter planen vil plandokument bli samanstilt i løpet av

april 2019, lagt ut til offentlig ettersyn i juni-august og vedteke desember 2019.

Løysing med tunnel forbi Tokagjelet vil påverke trafikktalet på eksisterande veg til hytte-og skianlegg på Kvamskogen. Dette kan igjen ha verknad for val av løysing for G/S-veg på Kvamskogen. Enklare løysingar for G/S-veg, enn det som ligg til grunn i eksisterande reguleringsplan, er drøfta med kommunen og Næringslivslaget. Det er utfordringar knytt til rekkjefølgjekrav i eksisterande plan og framtidig hyttebygging som må vurderast nærare.

Det er 3 alternativ for gåande og syklande mellom Kvamskogen og Steinsdalen:

1. Nytte eksisterande veg gjennom Tokagjelet
2. Ny tunnel
3. Turveg over fjellet frå øvre Tokagjelet til Steinsdalen (dels traktorveg/skogsveg/anleggsveg)

Oppfølging: Fylkesvegrådet meiner alternativ 3 er mest aktuelt og ønskjer dette utgreidd.

2. Hegglandsdalsvegen i Os kommune, omfang, anslag, finansiering og framdrift, v/prosjektleder Hilde Furset

Det skal kome ny skule i området, så hovudmålet med prosjektet er å sikre mjuke trafikantar. VA-grøft som Os kommune skal bygge vil fungere som fundament for GS-veg på 950 meter. Prosjektet vil også inkludere vegutviding, kantforsterkning, noko massutskifting av myr og bru over Valleelva.

Prosjektet er i utgangspunktet ferdig prosjektert, men må få avklart løysing og finansiering av bru over Valleelva der vegeigar har bedt om ei vurdering på alternative løysingar. VA-grøft er ferdig fyrste 400 meter og resten vil gjennomførast ved felles entreprise. Det står att nokre avklaringar knytt til grunnavtaler.

Alternative bruløysingar:

1. Kombinert GS og køyrebru (2 felt) pele bru. Dette alternativet fører til at eksisterande bru må rivast og at det vert sett opp midlertidig bru i anleggsfasen.
2. Byggje separat GS bru ved sidan av. Deretter rive eksisterande bru og byggje ny køyrebru.
3. Byggje separat GS bru ved sidan av og behalde eksisterande køyrebru ut restlevetida for å redusere totalkostnadane i prosjektet.

Fordelar og ulemper med dei ulike alternativa vart drøfta i møtet, men alternativ 3 er per i dag ikkje godt nok utgreia. SVV tilrår per i dag alternativ 1. Totalprognose på heile prosjektet med alt. 1 som bruløysing og inkl. midlertidig bru ligg noko over styringsramma, så går ein for dette alternativet må ein drøfte og avklare restfinansiering med Os kommune.

Vidare oppfølging: SVV skal utgreie alternativ 3 nærare og få fram alternativ kostnad før ein konkluderer på val av løysing. Dokumentasjon på restlevetid på eksisterande bru må vere ein del av utgreiinga som SVV sender over til vegeigar. I reguleringsplanvedtaket står det at eksisterande bru skal utvidast, men ved val av alternativ 3 avgrensar ein prosjektet i denne omgang til å ikkje omfatte utskifting og utviding av køyrebrua.

Når alle alternativ er utgreia av SVV kallar vegeigar Os kommune inn til møte for å drøfte val av løysing og sikre at valt løysing blir fullfinansiert.

3. Orientering om driftskontrakt for Sunnhordland v/Gunhild Vangsnes

Det blir lagt opp til å skilje ut fylkesvegane i Sunnhordland i eiga kontrakt for perioden aug. 2019-2024. Fylkestinget vedtok i februar 2018 at grensene for vegdriftskontraktene skal følgje fylkesgrensa mot Rogaland i dei nye kontraktane som vert lyst ut. Det vil seie at fylkesvegane i Sveio skal inkluderast i denne kontrakten. SVV er i dialog med fagmiljøet i Rogaland for å avklare praktiske løysingar for grensesetting mot Rogaland og det skal vere eit møte om saka 10.01.2019. Det kan bli aktuelt med byttehandel på nokre få mindre strekningar for å gjere vinterdrifta effektiv og praktisk mogleg å gjennomføre i praksis.

Konklusjon: Med utgangspunkt i det som er presentert for Fylkesvegrådet får SVV fullmakt til å finne praktiske løysingar for grensesetting mot Rogaland. Det må utarbeidast ei avtale med Rogaland for eventuelle byttehandlar for mindre strekningar. SVV sender over notat til HFK på dei konklusjonane som vert gjort i fagmøtet 10.01.2019.

4. Driftsutgifter for bomstasjonar, v/Kaisa Banne Tonheim

Bakgrunnen for at Fylkesvegrådet sette denne saka på agendaen er at Pål Kårbø (KrF) i MISA møte 28.11.2019 sette fram slik oversendingsforslag til administrasjonen:

«Bed om at det vert førebudd ein temabolk i eit seinare møte, som forklarar dei høge kostnadene med bompengeneinnkreving på land. MISA ønskjer døme på kostnadstal ved stort prosjekt t.d Bergen, og mindre/medium elles i fylket.»

Kaisa presenterte tal for den generelle utviklinga av driftsutgifter for bomstasjonar frå 2002 fram til i dag for heile landet. Den generelle utviklinga er at driftskostnad per passering og som prosent av bompengeneinntekter går nedover. I 2002 var gjennomsnittleg driftskostnad per passering kr 2,42 og i 2016 kr 1,31. Driftskostnadar som prosent av bompengeneinntektene var 13,1% i 2002 og 8,5% i 2016. Ferde har varsla at driftskostnad per passering skal ytterlegare ned, men den store gevinsten med bompengereforma meiner Ferde vil kome gjennom lågare finansieringskostnadar.

Eksempel på driftskostnadar for ulike bompengeprojekt i Hordaland vart presentert meir i detalj. Utgifter per passering vil sjølvstøtt variere mykje i forhold til ÅDT på vegane, så driftsutgift per passering ligg jamt over høgare på mange fylkesvegprosjekt enn gjennomsnitt for heile landet. Det er også ulike forhold som gjer at det kan vere vanskeleg å få ei rettmessig direkte samanlikning mellom bompengeprojekt. Generelt er det innkrevjingskostnadane som utgjer den klart største delen av driftskostnadane.

Når ein skal vurdere bompengefinansiering av ulike prosjekt, plassering av bomstasjonar m.m. er det viktig at ein tidleg i avgjerdsprosessen får anslag på driftsutgifter per passering og driftsutgifter i prosent av kalkulerte bompengeneinntekter. Dette vil vere avgjerande for om det er aktuelt å delfinanseire ulike prosjekt gjennom bompengefinansiering og kva løysingar for bomstasjonar ein bør velje.

Oppfølging: HFK tar initiativ til eit arbeidsmøte med fagpersonar frå SVV der ein avklarar nærare korleis oversendingsforslaget skal svarast ut og presenterast for MISA. Skal ein seie noko om korleis ein ventar at utviklinga går vidare og nye tekniske løysingar må representantar frå Ferde inviterast med.

5. Oppfølging/handlingsplan etter forvaltingsrevisjon av beredskap på fylkesvegnettet, v/Inge Edvardsen

I forvaltingsrevisjonsrapporten er det ført opp 10 pålegg. Inge presenterte utkast til handlingsplan for korleis ein har tenkt å følgje dette opp og lukke avvik. Handlingsplan skal vere ferdig til 1. februar 2019. Det er vektlagt å integrere oppfølging av beredskap på fylkesvegnettet med resten av beredskapsarbeidet i HFK

der det er mogleg. Det vil seie å ta det inn i eksisterande planer og rapportering gjennom til dømes årsmelding. I årsmelding skal ein omtale viktige hendingar knytt til beredskapsarbeidet og kva erfaringar vi har gjort oss.

Fylkesvegrådet meiner det i forskrift med rettleiing ikkje er konkretisert godt nok kva som er fylkeskommunen sitt faktiske ansvar i beredskapsarbeidet på fylkesvegnettet, at rapporten gir ein litt for ein-sided negativt bilde av beredskapen og blandar inn detaljar som inngår i ordinær drift. Eit av oppfølgingspunkta i handlingsplanen er å avklare nærare med Samferdselsdepartementet kva som er dei lovpålagte oppgåvene til fylkeskommunen i sivil transportberedskap.

6. Tildeling av statlege tilskotsmidlar til to G/S-prosjekt; fv.209 Sartorvegen/Arefjordsvegen (10 mill.kr) og fv.61 Hystadvegen (2,3 mill. kr). Avklare vidare oppfølging, framdrift og eigenfinansiering på 50%.

Gunhild Raddum gikk gjennom status for prosjekt som har fått midlar frå tilskotsordninga tidlegare år. Det er viktig å synleggjere dette i årsmeldinga.

Finansiering av eigenandel på 50% på dei to prosjekta som er tildelt midlar i år må løysast gjennom budsjettjusteringar i 2019 og nivå på løyving tilpassast framdrift i prosjekta. I utgangspunktet kan prosjekta gjennomførast over to år.

Oppfølging: Samferdselsavdelinga skal skrive meldingssak til MISA med informasjon om tilskotsordninga, framdrift for prosjekta det er løyvd midlar til i år og status for prosjekt HFK har fått tildelt midlar til tidlegare år.

7. Rekneskap og årsmelding – siste nytt for prognose og tidsfristar

Overskridinga på driftsbudsjettet i 2018 ligg an til å bli litt mindre enn det som vart prognosen i 2. tertialrapport. Rekneskapstal vert klar rundt 21. januar.

På investeringsbudsjettet ligg ein an til eit mindreforbruk, men dette gjeld i hovudsak nokre prosjekt som er finansiert med bompengar og ekstern finansiering. Bruk av reine fylkeskommunale midlar til investeringar går om lag i balanse og det er positivt at ein ligg an til i all hovudsak å få gjennomført det som er planlagt.

Oppfølging: SVV skal sende over dokumentasjon til HFK slik at HFK kan periodisere utgiftene på det som er gjennomført på tunneloppgraderingsprosjekta i 2018.

Rekneskapstal skal sendast over til HFK så snart dei er klar og vi følgjer dei fristane som kjem fram i årshjul om ikkje anna er avtalt.

8. Regionreforma/sams vegadministrasjon – siste nytt

Rapportar med tilråding om organisering under dei ulike direktørane er levert og gjort tilgjengeleg for dei tilsette. Endeleg avgjerd på organisasjonsplan vert gjort i byrjinga av februar 2019. Deretter startar prosessen for å innplassere leiarar og tilsette. Prosess og framdrift er det informert om i ulike fora både i HFK og SVV. Tilbakemeldingane er at ein er nøgd med informasjonen som er gitt.

Innstilling på organisasjonsmodell for det som blir igjen av Statens vegvesen etter 01.01.2020 skal presenterast på allmøte for tilsette i SVV 15. jan. 2019.

9. Ymse

- Det vart informert om aktuelle saker for komande fylkesvegrådsmøter.
- Det vart informert om rassikringskonferansen som skal vere 19. februar og dei som har interesse for dette i SVV og HFK må hugse å melde seg på.
- I nytt inntektssystem kan det hende rassikringsmidlar vil inngå som ein del av rammeoverføringa. I tilfelle er det viktig å sikre at Vestland fylkeskommune får sin rettmessige del bakt inn i rammeoverføringa.