



Arkivnr: 2015/5638-40

Saksbehandlar: Jon-Rune Smørdal

Saksframlegg

Saksgang

| Utval | Saknr. | Møtedato |
|-------------------------------|--------|------------|
| Utval for miljø og samferdsel | | 17.01.2018 |
| Fylkesutvalet | | 01.02.2018 |

Ny driftskontrakt for ASOLA DK1201

Samandrag

I Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029 vert det lagt opp til å halde fast på dagens driftsnivå i kontraktane, men at det i forkant av kvar kontrakt vert ein gjennomgang av driftsnivået.

Gjeldande driftskontrakt for ASOLA for perioden 01.09.2012 – 31.08.2018, inklusiv eitt år opsjon, er ein driftskontrakt for vegnettet vest i Hordaland. Kontrakten omfattar kommunane Askøy, Sund, Fjell, Øygarden samt delar av Bergen. Statens vegvesen vil så raskt som råd er lyse ut ny driftskontrakt for ASOLA DK 1201 for perioden 01.09.2018 – 31.08.2023. Det er lagt opp til opsjon på 1 år. Saka gjer greie for funksjonskrav, innsatsnivå og krav til tilstand eller krav til tiltak som ein vil leggje til grunn i perioden 2018 – 2023.

Økonomi: Når nye kontraktar skal lysast ut vil det alltid vere ein usikkerheit knytt til kostnadsnivå. Fylkesrådmannen har over tid sett at kostnadane i dei faste driftskontraktane har auka med nærare 27% frå 2013-2017. Fylkesrådmannen vil følgje utviklinga i kostnadsnivå på driftskontraktane tett og vurdere kva tiltak ein kan sette i verk om det oppstår avvik i forhold til budsjett.

Klima: God nok kvalitet på drift og vedlikehald av vegnettet er viktig for framkomst og sikkerheit for kollektivtrafikken og dei mjuke trafikantane, j.fr. nullvekstmålet.

Folkehelse: Høg kvalitet på vintervedlikehald av gang- og sykkelveggar, som sikrar god framkomst, sikkerheit og bruk av vegane, er positivt for folkehelsa.

Regional planstrategi: Vedteken strategi for drift og vedlikehald byggjer på RTP som igjen er forankra i Regional planstrategi.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet sluttar seg til standardval i grunnlagsnotatet til Statens vegvesen om utlysning av driftskontrakt for ASOLA DK1201
2. Fylkesutvalet er positivt til at fylkesrådmannen går i dialog med kommunane for å vurdere omklassifisering av enkelte vegar, slik at det vert same eigar og driftsansvarleg både for hovudveg og tilhøyrande gang- og sykkelveg.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg: Grunnlagsnotat frå Statens vegvesen for utlysning ASOLA DK1201

Fylkesrådmannen, 18.12.2017

Bakgrunn

I *Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet fram mot 2029* vert det lagt opp til å halde fast på dagens driftsnivå i kontraktane, men at det i forkant av kvar kontrakt vert ein gjennomgang av driftsnivået.

Ny driftskontrakt for Nordhordland DK 1203 var den fyrste kontrakten som vart lagt fram for gjennomgang etter ny strategi for drift og vedlikehald vart vedteken. Utval for miljø og samferdsel handsama saka 07.09.2017 før den gjekk vidare til fylkesutvalet 20.09.2017 der det vart gjort følgjande vedtak:

«Fylkesutvalet sluttar seg i stor grad til grunnlagsnotatet til Statens vegvesen om utlysning av driftskontrakt Nordhordland DK 1203.»

Neste driftskontrakt som står for tur å lyse ut er ASOLA DK 1201, som gjeld kommunane Askøy, Sund, Fjell, Øygarden samt delar av Bergen. Gjeldande kontraktperiode er 01.09.2012 – 31.08.2018 inklusiv eitt år opsjon. Statens vegvesen vil på nyåret lyse ut ny driftskontrakt for perioden 01.09.2018 – 31.08.2023.

Strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet i Hordaland fram mot 2029

I gjeldande strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet i Hordaland vert Statens vegvesen sine handbøker med utgangspunkt i krava i «*Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger*» lagt til grunn.

Strategien har eit hovudmål, med tre underpunkt:

Hordaland fylkeskommune skal ha eit trafiksikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet. Det skal leggjast vekt på standardheving og klimatilpassa drift og vedlikehald. Drifts- og vedlikehaldsarbeidet skal organiserast og utførast på ein måte som gjev liten økonomisk risiko og har god kvalitet.

1. Ein skal styrke vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett gjennom å sikre nok midlar til forsvarleg drift og vedlikehald av vegnettet.

2. Ein skal sikre at nivået på drift- og vedlikehaldsarbeidet er tilpassa endringar i klima.

3. Ein skal sikre god kontrakt- og økonomistyring, og god kvalitet i leveransane.

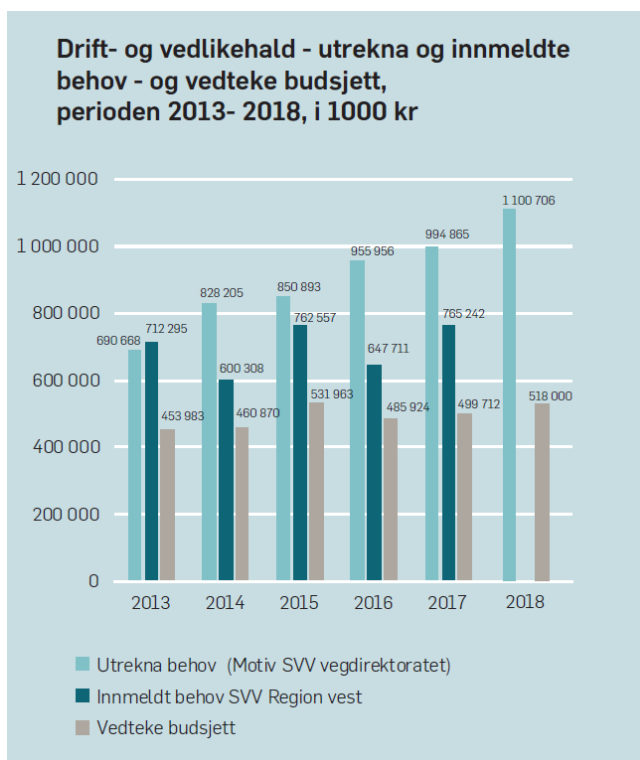
Delar av ASOLA kontrakt er innanfor Bergensområdet og regionsenter, så då må ein merke seg følgjande underpunkt i strategien:

- *Prioritere mjuke trafikantar i Bergensområdet gjennom høg kvalitet på vintervedlikehald av gang- og sykkelveggar.*
- *Det skal vere tydeleg, offentleg informasjon om kvaliteten på vintervedlikehaldet på sykkelstrekningane i Bergen.*
- *Sikre at kollektivknutepunkt og haldeplassar i Bergensområdet held ein høg standard gjennom tett oppfølging av drift og vedlikehald.*
- *Prioritere vintervedlikehald på viktige kollektivtrasear.*

Strategien er tydeleg på at det manglar midlar til å utføre alt det arbeidet som det er trong for innanfor drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Dette inneber at fylkeskommunen må vere tydeleg i prioriteringane innanfor sine avgrensa økonomiske rammor. Når det gjeld drift- og vedlikehaldsbudsjettet, er det innanfor driftskontraktane at fylkeskommunen i størst grad har høve til å kunne redusere utgiftene. Dette inneber eit handlingsrom for fylkeskommunen innanfor driftsnivået, og kan til dømes omfatte å redusere driftsstandarden på lågtrafikkerte veggar.

Strategien legg vidare til grunn at fylkeskommunen må vere tydeleg i sine krav til drift og vedlikehaldsarbeidet, noko som inneber at fylkeskommunen set krav til kvalitet og leveranse i driftskontraktane. Døme på dette er store avvik i oppfølging og levering av det som er avtalt, samt avvik frå budsjetttrammene.

Figur 1: Oversikt over behov samanlikna med budsjett



Den grafiske framstillinga av behov og vedteke budsjett viser at fylkeskommunen har dei siste åra løyvd monaleg mindre til drift- og vedlikehald av fylkesvegane, enn det som Statens vegvesen har meldt inn som budsjettbehov. Drifts- og vedlikehaldsbudsjettet har dei siste åra lege på 72% av dette budsjettbehovet.

Budsjettnivået er dei siste åra basert på normal vinterdrift, og tek mellom anna ikkje høgde for ekstreme vørsituasjonar. Budsjetta har vore lågare enn den faktiske lønns- og prisstiginga i samfunnet dei siste åra.

For Kommunal- og moderniseringsdepartementet si rammeoverføring til fylkeskommunen er Statens vegvesen sin berekningsmodell MOTIV lagt til grunn, jf «Grønt hefte». Statens vegvesen Vegdirektoratet sine MOTIV-berekningane viser at behovet for midlar til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet er nær dobbel så mykje som det fylkeskommunen løyver.

Moglegheiter for utvida samarbeid med kommunane

Fylkesrådmannen v/Samferdselsavdelinga er i dialog med Bergen kommune og Statens vegvesen for å vurdere moglegheiter for utvida samarbeid mellom anna på drift og vedlikehald av gang- og sykkelveg, og vil også gå i dialog med andre kommunar der det kan vere behov for auka samarbeid. Eit fornuftig tiltak for å få rasjonell drift av gang- og sykkelveg kan vere å omklassifisere nokre vegar, slik at det vert same eigar og driftsansvarleg både for hovudveg og tilhøyrande gang- og sykkelveg. Det er ikkje ideelt i forhold til ei mest mogleg rasjonell og samordna drift, spesielt for vinterdrifta, om det er ulik vegeigar og entreprenør på vegar som ligg parallelt. Omfang, konsekvensar og moglege tiltak må avklarast nærare.

Kontrakten for Stor-Bergen går fram til august 2020 og det er ein fordel om større endringar knytt til eigarforhold og drift vert gjort i samband med utlysing av ny driftskontrakt. I ASOLA-kontrakten vil Statens vegvesen ta atterhald om at det kan verte mindre endringar i omfang av drift- og vedlikehald på til dømes gang- og sykkelveg. Endringar innanfor ein kontraktperiode kan verte meir kostbart, så større endringar i omfang og standardardar bør gjerast ved utlysing av ny driftskontrakt.

Ny driftskontrakt for ASOLA 2018-2023 (DK 1201)

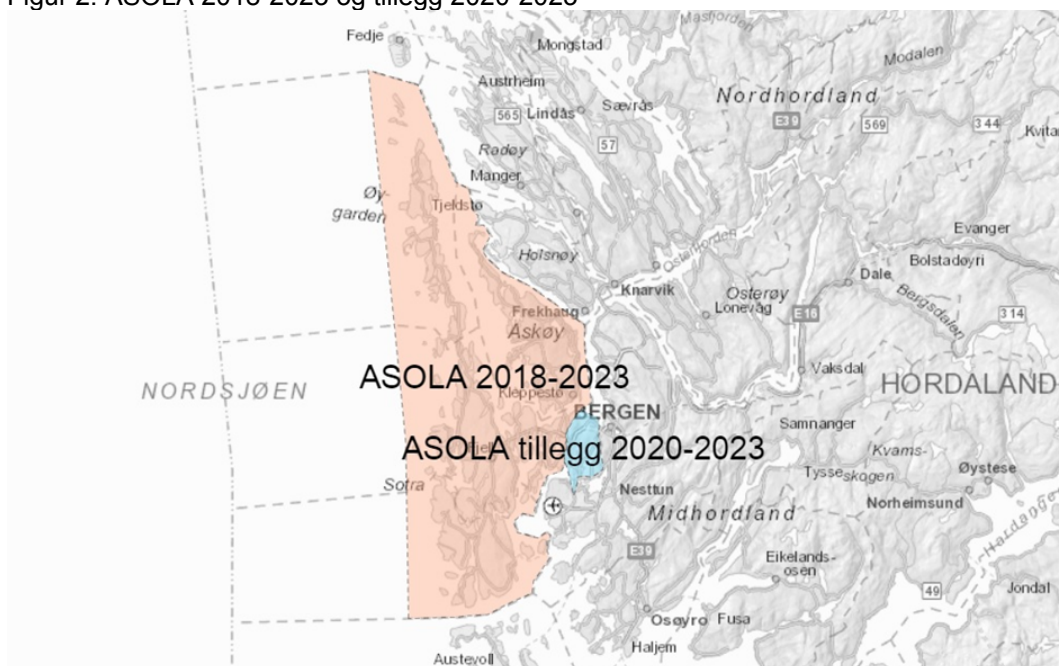
Dette er ei driftskontrakt for vegnettet vest i Hordaland. Kontrakten omfattar kommunane Askøy, Sund, Fjell, Øygarden samt delar av Bergen. Gjeldande kontrakt dekkjer eit område med om lag 367 kilometer veg. Det er om lag 17 kilometer riksveg, 2 kilometer gang- og sykkelveg (riksveg), 306 kilometer fylkesveg og om lag 43 kilometer gang og sykkelveg (fylkesveg). Kontrakten har ein verdi på om lag 155 millionar kroner og driftast av Mesta a/s. Kontrakten skal på nyåret lysast ut på nytt for perioden 2018-2023.

Ved utlysing av ny kontrakt er veglengda auka til 392 kilometer, og frå 2020 vert den samla veglengda i kontrakten på 470 kilometer. Den første auken skuldast nybygde og omklassifiserte vegar. Det siste skuldast ei overføring av vegmeter frå DK 1202 Stor Bergen (markert som blått område i figur 2), slik at omfanget i Stor Bergen kontrakten vert noko redusert. Dette kjem fram av tabell 1 og figur 2 og 3 under:

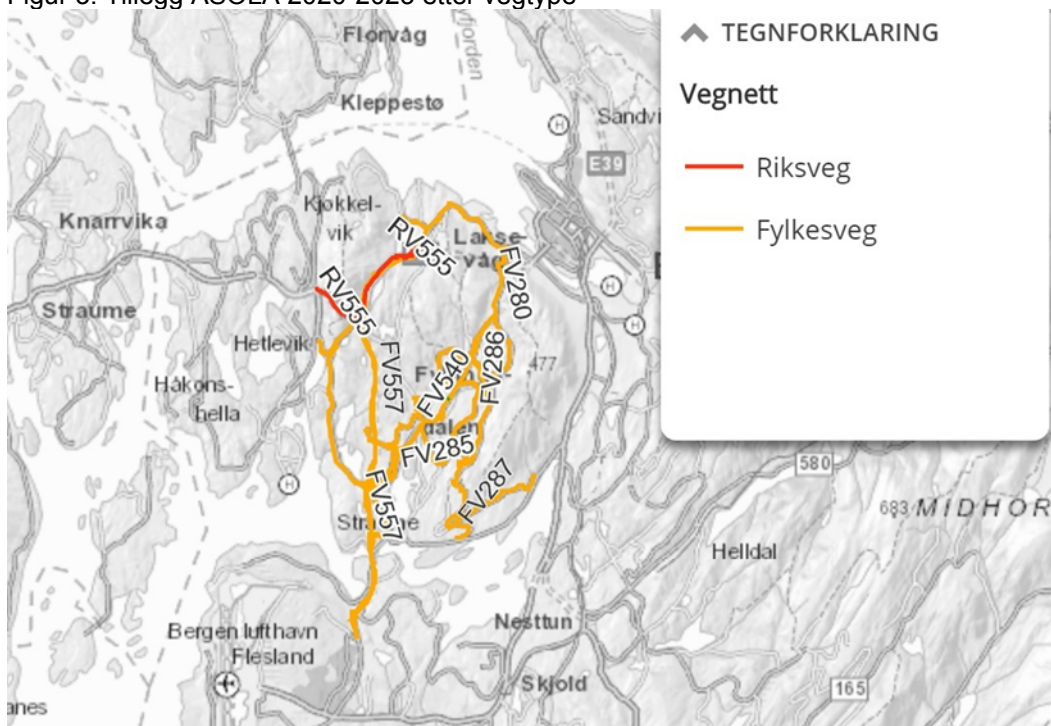
Tabell 1: Vegtype, lengd og storleik, DK 1201 ASOLA 2018-2023

| Vegtype | km 2018-2020 | km 2020-2023 |
|--------------------------|--------------|--------------|
| Riksveg | 16,04 | 20,89 |
| Riks-g/s-veg | 2,92 | 2,92 |
| Fylkesveg Hordaland | 311,63 | 373,18 |
| Fylkes-g/s-veg Hordaland | 61,01 | 72,74 |
| Sum alle vegtypar | 391,61 | 469,75 |

Figur 2: ASOLA 2018-2023 og tillegg 2020-2023



Figur 3: Tillegg ASOLA 2020-2023 etter vegtype



Saka gjer greie for funksjonskrav, innsatsnivå og krav til tilstand eller krav til tiltak som ein vil leggje til grunn i perioden 2018 – 2023, og det er i all hovudsak det same som låg til grunn i Nordhordland DK 1203. Statens vegvesen følgjer ein standard etter Håndbok R610. Det er høgare trafikktalet på mange av vegane i ASOLA-kontrakten og dette vil ha verknad for driftsnivået.

Statens vegvesen er godt i gang med å førebu utlysning av ASOLA DK 1201, men tek atterhald om at det kan bli gjort justeringar i driftsnivå i konkurransegrunnlaget etter politisk handsaming. Dersom fylkesutvalet vel å gjere endringar i kontraktgrunnlaget slik det føreligg, vil utlysning bli utsatt til ny kvalitetssikring er gjennomført. Det er viktig at tilbydarane får nok tid til å skrive tilbod, og at den som vert valt som driftsentreprenør får nok tid til å førebu seg før kontraktperioden startar, så Statens vegvesen vil lyse ut så raskt som råd er.

I hovudsak inngår dette i driftskontraktane

- Drift av drensssystem for å sikre vatn fritt løp
- Lapping og reparasjon av lokale skader i asfaltdekker
- Drift/vedlikehald av murar, støyskjermer, stabilitetssikring, kantstein, gjerder, rekkverk, skilt og anna vegutstyr, rasteplassar, leskur etc.
- Drift av grøntareal og skråningar
- Reinhold
- Inspeksjon, reinhold og reinsk av tunnelar
- Trafikkberedskap
- Inspeksjon, reingjering og enklare vedlikehald av bruer og kaier
- Vinterdrift

Det vert stilt krav til beredskap, og entreprenøren skal kunne rykke ut og foreta nødvendige avsperringar og eventuelt skilting av omkøyringsvegar. Dette for å ivareta trafikkavvikling på ein trygg og god måte.

Entreprenøren skal etablere beredskap der han heile året skal rykke ut med nødvendig materiell, dette etter gitte krav ut frå kva trafikkmengde vegen har.

Dette inngår ikkje i driftskontraktane

- Dekkefornyngar
- Oppmerking
- Drift av belysning (inngår i driftskontrakt elektro)
- Vedlikehald av trafikksignalanlegg og andre trafikkstyrings - og overvakingssystem (inngår i driftskontrakt elektro)
- Større vedlikehaldsarbeid på t.d. drens - og avløpsanlegg, tunnelar, murar, bruer, kaier etc.
- Investeringsoppgåver

Spørsmål om endringar i driftsnivået

I Regional transportplan og strategien for drift og vedlikehald er skiljet mellom overordna og øvrig fylkesvegnett lyfta fram, og det ligg fast at det er det overordna fylkesvegnettet som skal prioriterast. Handlingsrommet for å vurdere å ta ned driftsstandarden ligg difor innanfor det øvrige fylkesvegnettet, og då fyrst og fremst det lågast trafikkerte vegnettet. Innanfor drift og vedlikehald, og nærare bestemt, driftskontraktane er dei største oppgåvene:

- Vinterdrift
- Vårreingjering
- Dekkereoperasjonar
- Kantslått
- Tunnelvask

Figur 4: oversikt som viser overordna fylkesveg og øvrige fylkesveg



Alle driftskontraktane samla sett viser at det er «vinterdrift» som utgjer dei største kostnadane i kontraktane. Denne ligg på om lag 50-60 % av totalkostnaden. Dette inneber at det er her det er mest å hente om ein ønskjer å ta ned kostnadane.

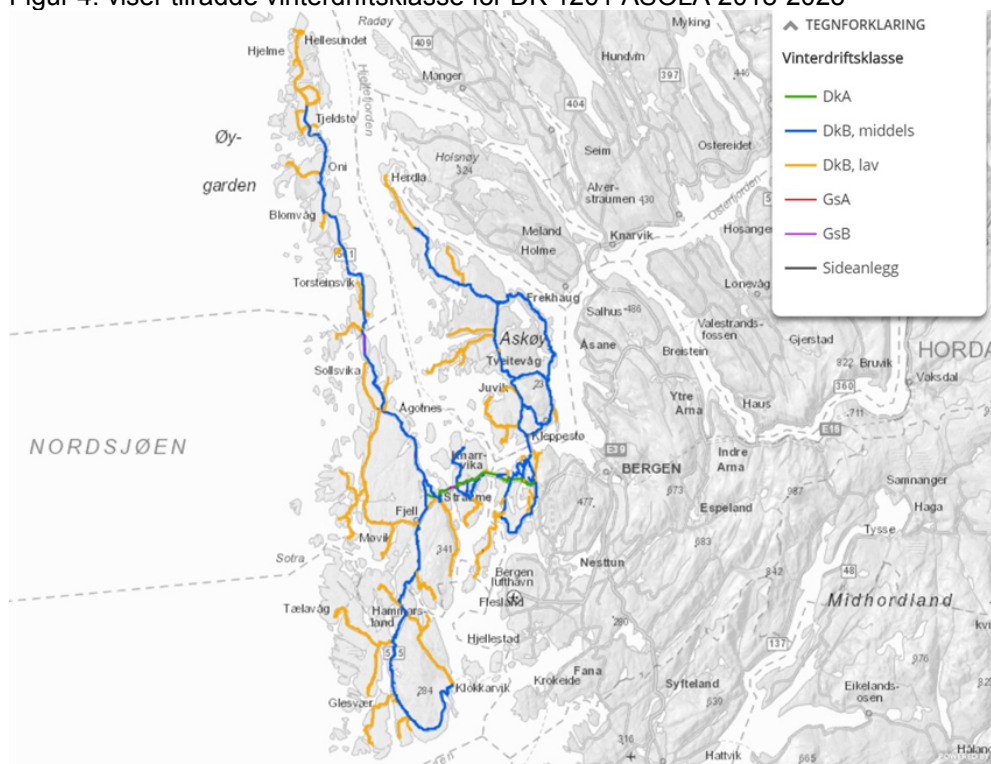
Tabell 2: Oversikt over dei fem ulike vinterdriftsklassane, håndbok R610

| Vinterdriftsklasse | Krav |
|--------------------|---|
| A - DkA | Godkjent føreforhold er bar veg (tørr eller våt). |
| B - DkB | Godkjent føreforhold er bar veg (tørr eller våt), hard snø/is tillates utanom hjulspor i avgrens tidsrom. |
| C - DkC | Godkjent føreforhold er bar veg (tørr eller våt) i milde periodar og hard snø/is i kalde periodar. |
| D - DkD | Godkjent føreforhold er hard snø/is. |
| E - DkE | Godkjent føreforhold er hard snø/is. Friksjon ned til 0,20 akseptert. DkE skal ikkje nyttast på riksveg. |

Standarden er delt inn i ulike driftsklassar der den beste er driftsklasse A og den dårlegaste er E. Driftsklassane skil mellom anna mellom kva fristar entreprenørane skal halde i høve til brøyting og strøing av vegbana etter ei verending, og kor mykje av vegbana som skal vere fri for is og snø.

Det er mange faktorar som påverkar valet av vinterdriftsklassane i DK 1201 ASOLA; mellom anna trafikkta, vegklasse og klimatiske forhold. Den tilrådde vinterdrifta for denne kontrakten er vist i figur 4 nedanfor.

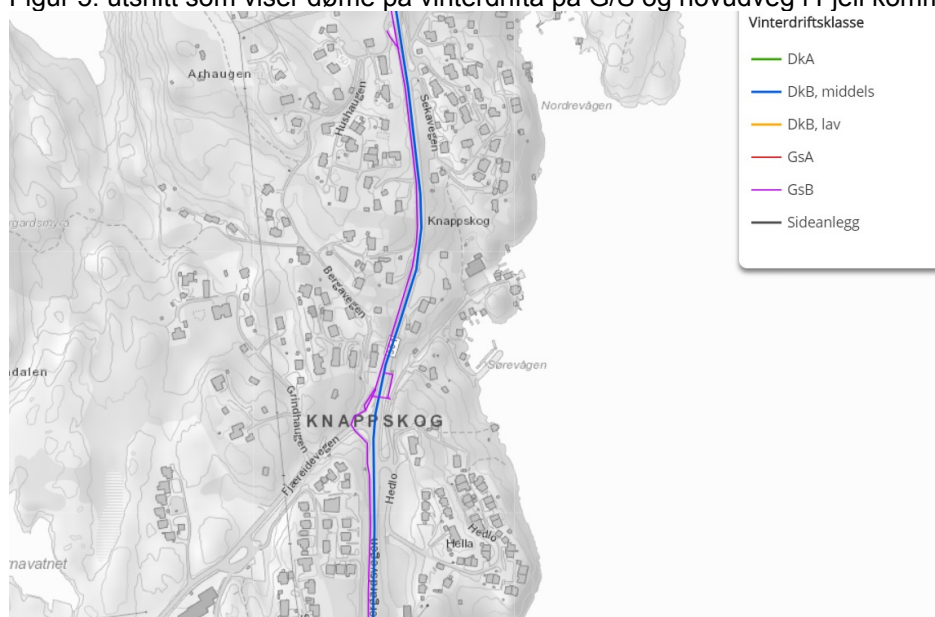
Figur 4: viser tilrådde vinterdriftsklasse for DK 1201 ASOLA 2018-2023



KjeldeSVV

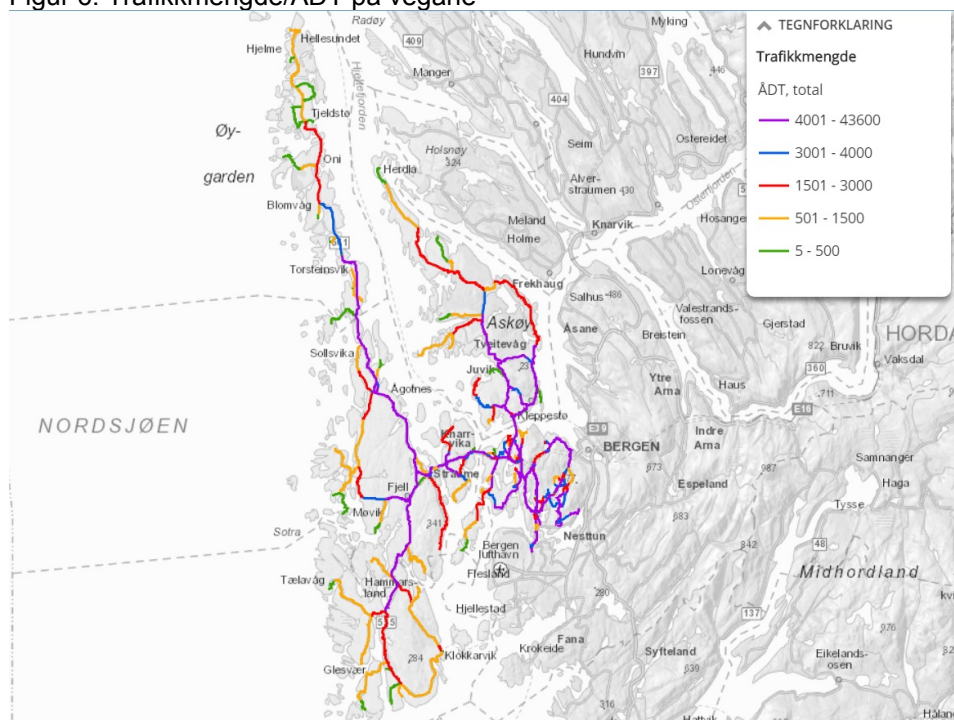
Målestokk og l g oppløsning gjer at vinterdriftsklasse for gang- og sykkelveggar ikkje kjem fram av figur 4, men prinsippet er at drift av gang- og sykkelveggar følger same standard som på hovudveg. Dette er i hovudsak gjennomført i heile kontraktomr det til DK 1201 ASOLA.

Figur 5: utsnitt som viser døme på vinterdrifta på G/S og hovudveg i Fjell kommune (Knappskog)



Kjelde SVV

Figur 6: Trafikkmengde/ÅDT på vegane



Kjelde SVV

Bilete overfor viser at det er få vegstrekningar innanfor dette geografiske området som har ÅDT under 500.

Fylkesrådmannen sine kommentarar

Ved gjennomgang av driftsnivået for den nye driftskontrakten Nordhordland DK 1203 kom fylkesrådmannen med forslag til innstilling om at driftsstandarden vert redusert på det øvrige fylkesvegnettet som har ein ÅDT på mindre enn 500, og at innsparingane vert nytta til svært tiltrenge vedlikeholdstiltak eller dekkelegging. Dette forslaget vart ikkje vedteke. I ASOLA kontrakten er det langt færre vegstrekningar enn i Nordhordland som har ein ÅDT mindre enn 500.

Dersom ein skal kunne oppnå innsparingar av noko verknad, og at naturleg samanhengande transportrute skal driftast etter same vinterdriftsklasse, må ein i dette geografiske området redusere standarden på vinterdrift på vegar med ein ÅDT lågare enn 1500/2000. Dette vert ei så stor endring av driftsnivået at fylkesrådmannen ikkje tilrår dette.

Det er også viktig å merke seg følgjande som står i driftsstrategien:

«Naturleg samanhengande transportrute skal driftast etter same vinterdriftsklasse. Hyppige skifte av vinterdriftsklasse med tilhøyrande sprang i standard skal ein unngå. Overgang mellom ulike vinterdriftsklassar skal leggast til stader der endring i standard ikkje skaper overrasking eller problem for trafikantane. Handtering av drifta i overgangen mellom vinterdriftsklassar skal samordnast med tanke på å redusere effekten av endring i standard langs vegen.»

Ut frå vedtaket som var gjort ved gjennomgang av Nordhordland DK1201 og kommentarane overfor, tilrår fylkesrådmannen å halde fast på dagens driftsnivå ved utlysing av ny driftskontrakt ASOLA DK 1201 og legg grunn den standard på driftsnivået som kjem fram i grunnlagsnotat frå SVV. Dette byggjer i all hovudsak på same standardar som for Nordhordland DK 1203 og som Fylkesutvalet i sak 210/17 i stor grad slutta seg til.

Når nye kontraktar skal lysast ut vil det alltid vere ein usikkerheit knytt til kostnadsnivå. Fylkesrådmannen har over tid sett at kostnadane i dei faste driftskontraktane har auka med nærare 27% frå 2013-2017. Det har ført til at løyvingane til øvrig vedlikehald til dømes til dekkelegging, vedlikehald av bruer osb. gått kraftig ned. Dette gjeld spesielt øvrig vedlikehald som har hatt ein reduksjon på om lag 60 %.

Fylkesrådmannen vil følgje utviklinga i kostnadsnivå på driftskontraktane tett og vurdere kva tiltak ein kan sette i verk om det oppstår avvik i forhold til budsjett. Dette er i tråd med det som står i vedteken strategi for drift og vedlikehald.

Kostnadene til drift og vedlikehald vert dekt av fylkeskommunen sine tildelte rammer, og kan ikkje finansierast ved låneopptak. Hordaland fylkeskommune har dei siste åra løyvd monaleg mindre til drift- og vedlikehald av fylkesvegane, enn det som Statens vegvesen Region vest har meldt inn som budsjettbehov. Drifts- og vedlikehaldsbudsjettet har dei siste åra lege på 72% av dette budsjettbehovet.

Det er klart at forfallet på fylkesvegnettet har auka vesentleg dei siste åra, og med tanke på klimaendringane som gjev meir flaum, skred og ekstrem nedbør er det grunn til å sjå nærare på kvar ein kan redusere kostandane for å sikre eit fungerande fylkesvegnett. Fylkesrådmannen vil arbeide vidare med dette, samt å finne det rette detaljeringsnivået framtidige saker om driftskontraktane.

Som nemnt tidlegare i saka har fylkesrådmannen starta ein dialog med Bergen kommune og Statens vegvesen for å vurdere moglegheiter for utvida samarbeid mellom anna på drift og vedlikehald av gang- og sykkelveggar, og vil også gå i dialog med andre kommunar der det kan vere behov for auka samarbeid. Eit fornuftig tiltak for å få rasjonell drift av gang- og sykkelveggar kan vere å omklassifisere enkelte veggar, slik at det vert same eigar og driftsansvarleg både for hovudveg og tilhøyrande gang- og sykkelveg. Dette vil ha verknad for kor mange km gang- og sykkelveg som vert inkludert i driftskontraktane. Dersom kommunal gang- og sykkelveg vert omklassifisert til fylkeskommunal gang- og sykkelveg vil fylkeskommunen få auka veglengde for utrekninga i MOTIV, som igjen vil påverke rammetilskotet frå staten. Økonomiske- og andre konsekvensar, samt omfang og ansvarsforhold må avklarast nærare. Fylkesrådmannen vil kome attende til dette med eiga sak. I ASOLA-kontrakten vil Statens vegvesen ta atterhald om at det kan verte mindre endringar i omfang av drift- og vedlikehald på til dømes gang- og sykkelveggar.