

DAGSORDEN Fylkestinget d. 12-08-2021

Mødedato Torsdag d. 12. august 2021 kl. 12:00

Mødested Digitalt

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
PS 81/2021 Fv44 Bussveien Stasjonsveien - Gauselvågen er nå klar for utlysning.....	4
PS 82/2021 Fv. 47 Karmsundgata – Fullmakt til å inngå kontrakt for fylkesvegprosjekt med verdi o	11
PS 83/2021 Fv 547 Åkra Sør – Veakrossen BT1a - Fullmakt til å inngå kontrakt for fylkesvegprosjekt	15

Møtedokumenter

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2020/19313- 50
Saksbehandler: Harald Bøhn
Avdeling: Bussvei

Fv44 Bussveien Stasjonsveien - Gauselvågen er nå klar for utlysning

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
43/2021	10.08.2021	Samferdselsutvalget
81/2021	12.08.2021	Fylkestinget



Bussvei ved Jättå videregående skole med det skjeve tårn i bakgrunnen



Bussvei ved Jättå videregående skole med det skjeve tårn i bakgrunnen

Sak

Fylkestinget vedtok 15 juni under behandling av sak PS 0050/21 at fylkesveiprosjekter over 100 mill. kr skal godkjennes før utlysning.

Fylkesrådmannen er nå klar til å lyse ut kontrakt for bygging av Fv44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen (på munnhell også omtalt som prosjekt Jåttå).

Sammendrag

Bussveien er et av de største samferdselsprosjektene i Norge og vil, når ferdig utbygd, bli Europas lengste bussvei. Bussveien består av til sammen 23 strekninger med en total lengde på ca. 50 kilometer. Noen strekninger er ferdig bygd, mens andre er under bygging eller planlegging. Strekningen Fv44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen er en av de gjenstående delstrekningene. Delprosjektet ligger på prioritert korridor 1.

Prioritert korridor 1 fra Gravarsveien i Sandnes til Stavanger sentrum (med ferdig bygd infrastruktur til Hillevåg) skal åpne sommer 2026. Bussveien blir finansiert med statlige midler og bompenger gjennom Bymiljøpakken. Bussveien som helhet har en ramme på 10,85 mrd. 2021-kr, som igjen er fordelt i styringsmål per korridor. Korridor 1 har et styringsmål på 5,749 mrd. 2021-kr (forutsatt overført 200 mill. kr fra korridor 3, jf møte i styringsgruppen 23.06.2021).

Stavanger kommune har gjennom vedtak 29.08.2013 Omlegging av hoved-kollektivtrase Jåttåvågen, Hinna bydel, besluttet at ny hoved-kollektivtrasé på strekningen flyttes fra Fv44 til sentrale deler av Jåttåvågen. I gjeldende kommuneplan 2014 – 2029 har den omlagte strekningen blitt videreført som del av den overordnede byutviklingsstrategien for Stavanger.

Fv44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen strekker seg fra Vaulen i nord, følger delvis dagens Hinnasvingene før den krysser ut og over jernbanen med ny bru ned på og gjennom Jåttåvågen til ny rundkjøring kalt Karusellkrysset og videre til krysset Gauselvågen på Gausel i sør.

Prosjektet lyses ut som totalentreprise med konkurransepreget dialog august 2021, med påfølgende kvalifisering, utvelgelse og kontraktinngåelse før prosjektering kan starte opp april 2022. Etter overføring sams vegadministrasjon til fylket er Fylkesadvokaten invitert tett på Bussveien og det er lagt et omforent og målrettet løp for god juridisk oppfølging under prosjektets gjennomføring. Antatt oppstart byggearbeider er høst 2022 med ferdigstilling sommer 2026. Prosjektet er premissgiver for åpning av korridor 1 fra Gravarsveien i Sandnes til Stavanger sentrum (med ferdig bygd infrastruktur til Hillevåg) sommer 2026.

Det er tatt forbehold i konkurransegrunnlaget om mulighet for avlysning av konkurransen på grunn av manglende budsjettildeling eller at tilbudene overstiger oppdragsgivers økonomiske ramme.

Prosjektet har en kostnadsramme på 2,236 mrd. 2021-kr og ligger innenfor styringsmål for prioritert korridor 1 som skal stå ferdig i 2026.

Fylkesrådmannens innstilling

1. Utlisning av kontrakt for bygging av Fv44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen godkjennes.

Bakgrunn

Fv44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen gjennom Jåttåvågen er et ledd i utviklingen av bussvei-system i byområdet på Nord-Jæren. Fv. 44, som også i dag er hovedkollektivtrasé mellom Stavanger og Sandnes, har stor trafikkmengde og bussene opplever problemer med fremkommelighet i rushtidene i begge retninger. Gjennom KVVU for transportsystemet på Nord-Jæren er det besluttet å etablere en høyverdig kollektivtrasé mellom Stavanger og Sandnes sentrum i bybåndet for å sikre bussens fremkommelighet. Det er samtidig en statlig målsetning at fremtidig trafikkvekst skal tas av miljøvennlige transportmidler.

Dette er den største delkontrakten på Bussveien. Delprosjektet er premissgiver for fremdrift og åpning av prioritert korridor 1 fra Gravarsveien i Sandnes til Stavanger sentrum (med ferdig infrastruktur til Hillevåg) sommer 2026. Eventuelle forsinkelser i den videre fremdrift gjør at åpning av prioritert korridor 1 sommer 2026 fremstår lite realistisk. Eventuelle forsinkelser vil også få konsekvenser for ruteplanleggingen til Kolumbus.

Planprosessen

Forslag til reguleringsplan, plan 2606, ble lagt ut til 1.gangsbehandling i Stavanger kommune september 2019. Planen lå ute til offentlig ettersyn i perioden 15. november 2019 til 3.januar 2020. 2. gangsbehandling og godkjent plan ble vedtatt 19. oktober 2020. Planen med tilhørende bestemmelser og dokumenter legger rammene for prosjektet.

Planområde

Planområdet omfatter en strekning på ca. 2,5 km fra krysset fv.44 x Stasjonsveien ved Vaulen i nord til krysset fv.44 Gauselvågen ved Gausel i sør. Planområdet avgrenses som et belte med varierende bredde. Prosjektet inkluderer ca. 100 meter av Stasjonsveien, litt av friområdet Hindalsdammen og store deler av Hinnasvingene og omkringliggende arealer, inkludert Hindalsveien.

Gjennom Jåttåvågen avgrenses planen langs traséen for Bussveien avsatt i områdereguleringsplan for Jåttåvågen 2. Planområdet omfatter hele rundkjøringen fv. 44 x Diagonalen x Jåttåvågveien, også kalt Karusellenkrysset, inkludert ca. 300 meter av fv. 44 Boganesveien nordover og ca. 400 meter sørover, og ca. 250 meter av Diagonalen med tilgrensende arealer. Parkdraget mellom Austtunveien og Austtunsletta, og deler av arealet tilhørende Jåttå videregående skole omfattes også av planen.

Omfang

Prosjektet regnes som et stort og komplekst prosjekt som går gjennom bynære strøk med etablerte bolig- og næringsområder, samt nye utbyggingsområder.

Prosjektet omfatter flere store konstruksjoner, blant annet en 450 m lang kjørekulvert for bil i Hinnasvingene hvor gang-, sykkel og busstrafikk avvikles på bakkeplan, ca. 165 meter lang bro for buss, gående og syklende over Jernbanen ned til Jåttåvågen, og et 2-planskryss i karusellen. Her blir det en firearmet rundkjøring under bakken mens Bussveien, og gang- og sykkeltrafikken legges på et lokk over. Bussruten mellom Diagonalen og Boganesveien møter Bussveien på lokket og danner et knutepunkt sammen med jernbanestasjon.

Bussveien legges primært i en egen trasé uten parallell biltrafikk. Planforslaget består først og fremst av bussveitraseen med sykkelveger og fortau, og nødvendige løsninger som gang-,

sykkel- og biltrafikk på strekningen. I Boganesveien, sør for Gauselvågen, legges Bussveien igjen i samme trasé som biltrafikken, i midtstilte felt.

Ved diagonalen i Jåttåvågen møtes jernbane, buss og den planlagte kollektivtraséen opp til nye SUS2023.

Investeringsramme

Det siste anslaget for prosjektet er fra oktober 2020, og har en kostnadsramme på P50 stor 2,175 mrd. 2020-kr. Opphøyd i 2021-kr blir dette 2, 236 mrd. 2021-kr.

Kontrakt og anskaffelsesstrategi

Prosjektets kontrakts- og anskaffelsesstrategi har gjort vurderinger av i hvilken grad utførelsesentreprise eller totalentreprise er mest egnet for prosjektet. Vurdering av ulike entreprisetyper er gjort med utgangspunkt i prosjektets risikoforhold som teknisk kompliserte konstruksjoner, krevende koordinering og grensesnitt for konstruksjoner, grunnforhold og behov for omfattende sikringstiltak, mulig grunnforurensning og krevende trafikkavvikling og anleggsgjennomføring.

Kontraktstrategien har også vurdert påvirkning av andre forhold for valg av entreprisetyp, herunder eksempelvis byggherrens prosjektering og organisasjon, byggherrens kompetanse, markedssituasjon, tidsramme, grunnnerv og påvirkning fra Covid-19.

Det er gjort vurderinger om å dele prosjektet i flere kontrakter for å stimulere entreprenørmarkedet i regionen i en vanskelig periode, samt å gi byggherren større frihet til å påvirke hvilke aktiviteter som gjennomføres til hvilket tidspunkt. Argumenter mot deling i flere kontrakter er hovedsakelig at dette medfører ytterligere grensesnitt, kompliserer trafikkavvikling, reduserer entreprenørens mulige angrepspunkter, samt gir ytterligere behov for byggherreoppfølging. Fylkesrådmannen anbefaler at prosjektet anskaffes gjennom én entreprise.

Det er konkludert med at prosjektet bør anskaffes som totalentreprise for å redusere usikkerhet som følge av utfordrende grensesnitt mellom prosjektering og anskaffelse.

Det er planlagt å lyse ut prosjektet som en totalentreprise med konkurransepreget dialog medio august 2021. Antatt oppstart byggarbeid er høsten 2022 og med ferdigstillelse sommer 2026. Prosjektet er premissgiver for åpning av korridor 1 fra Gravarsveien i Sandnes til Stavanger sentrum (med ferdig bygd infrastruktur til Hillevåg) sommer 2026.

Det er tatt forbehold i konkurransegrunnlaget om mulighet for avlysning av konkurransen på grunn av manglende budsjettildeling eller at tilbudene overstiger oppdragsgivers økonomiske ramme.

Ekstern kvalitetssikring

Fv44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen har vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring. Dovre Group Consulting har stått for kvalitetssikringen. Dovre har utstrakt erfaring nasjonalt som kvalitetssikrer av samferdselsprosjekter. Arbeidet pågikk høsten 2020 og ble endelig ferdigstilt februar 2021.

Dovre benytter seg av en «trafikklysvurdering» med grønn, gul og rød indikator. Røde indikatorer bør det ses på. Prosjektet fikk to røde indikatorer, på henholdsvis prosjektmål og organisering / ansvarsdeling.

Eksempel på prosjektmål og resultatmål som etterspørres er ytterligere indikatorer knyttet til f.eks. buss, ulykkesstatistikk og kundetilfredshet. Andre etterspurte indikatorer knyttet til mer spissede resultatmål som f.eks. tid, kvalitet og HMS.

Prosjektet har i etterkant jobbet med å få på plass ytterligere indikatorer. Når det er sagt, så er det Fylkesrådmannens oppfatning at gjennomføring bygger på en lovlig vedtatt plan som gir rammene for prosjektet samtidig som gevinsten ved Bussveien ikke lar seg måle ut fra et delprosjekt. Det er den samlede kjeden av delprosjekter som vil kunne gi den politisk ønskede gevinsten med Bussveien.

Når det gjelder det påpekte ift organisering og ansvarsdeling så knytter det seg primært til to forhold. For det første gjelder det å få skikkelig på plass styringsmekanismene som følge av overføring av sams. Dette ble det jobbet grundig med i hele 2020 og sluttført utgangen av 2020. Dette anses svart ut.

Den primære bekymringen når det gjelder organisering og ansvarsdeling knytter seg nok likevel til å ha på plass tilstrekkelig tung byggkompetanse på betong og vei. Det fremkommer også i underlaget til kvalitetssikringen at Fylkesrådmannen ikke vil vurdere utlysning av prosjektet før den tunge byggkompetansen er på plass. Bussveien har gjentatte ganger forsøkt å rekruttere den tunge byggkompetansen innenfor fylket sine rammer uten å lykkes. Løsningen har blitt å leie inn den tunge byggkompetansen. Bekymringen er svart ut.

Dovre fremhever ellers at fylket sin organisering hvor hele prosjektløpet legges til grunn og hvor de ulike kompetansene følger prosjektet styrker muligheten for en god gjennomføring. Kontinuitet er en styrke for gjennomføringen av prosjektet. Videre støtter Dovre vurderingene rundt kontraktstrategi og trekker særlig frem tankegodset knyttet til konflikthåndtering. Oppsummert gode tilbakemeldinger på godt håndverk.

Risiko og usikkerhetsstyring

Det er et økende konfliktnivå innen bygg og anlegg med flere tvister og langt flere saker som går i entreprenørens favør. En studie fra NTNU viser at 7 av 10 kontrakter blir dyrere enn først avtalt. Kontrakter blir i gjennomsnitt 17% dyrere enn først forespeilet. Et kontinuerlig fokus på usikkerhet i gjennomføringen vil kunne bidra til at risiko for overskridelser reduseres. Det er etablert en egen usikkerhetsstyring for prosjektet, PUS, som er en videreutvikling av Statens Vegvesen sitt system

Det er videre etablert en tett og god dialog med Fylkesadvokaten for å sikre at vi har tilstrekkelig juridisk kompetanse tilgjengelig for prosjektet.

Prosjekteier har påpekt viktigheten av at prosjektets konfliktnivå minimeres, og som en konsekvens av dette er konflikthåndtering viet stor oppmerksomhet i konkurransegrunnlaget. Det er en gjensidig plikt for byggherre og entreprenør til å tilrettelegge for et godt samarbeidsklima i prosjektet med en rekke møtepunkter som en del av kontraktens tvisteløsningsmekanisme. Det er her skissert eskalerende tvisteløsningsmøter, med økonomi- og fremdriftsmøter hver 14. dag med hensikt å løse uenigheter som gjelder økonomiske forhold og fremdriftsforhold på lavest nivå. Neste nivå er et månedlig prosjektledermøte, og et kvartalsmessig samarbeidsmøte, hvor ikke-løste uenigheter søkes omforent. Dersom tvister ikke løses i disse møtene, har partene rett til å søke å løse tvisten i et ekspertråd.

Dovre påpeker dette som hensiktsmessig for å redusere konfliktrisikoen i prosjektet, samt at erfaringer viser at såkalt prosjektintegreert meklings eller konfliktløsingsråd har vært en suksess i flere nylige prosjekter.

Fremdrift

Utllysning er planlagt medio august med en påfølgende kvalifikasjonssøknad. Deretter følger kvalifisering og utvelgelse før dialogfasen. Etter dialogfasen vil det pågå kalkulasjon og innlevering av endelig tilbud og så evaluering av tilbud og innstilling med karenstperiode. Kontraktsignering er forventet å skje april 2022 med oppstart prosjektering medio mai 2022. Det er forventet at byggearbeidene startes opp høst 2022 og vil pågå frem til sommer 2026.

Delprosjektet er premissgiver for at korridor 1 fra Gravarsveien i Sandnes til Stavanger sentrum (med ferdigbygd infrastruktur til Hillevåg) åpnes sommer 2026.

Bymiljøpakken og styringsgruppen

Bussveien som helhet og planlagt utlysning av delprosjekt Fv44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen ble presentert for Styringsgruppen i møte 23. juni 2021.

Fylkesrådmannens vurderinger

Prosjektet har vært igjennom en grundig og nyttig kvalitetssikring der enkelte områder har blitt forbedret. Fylkesrådmannen vurderer at kontrakt for bygging av Fv44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen er klar for utlysning.

Samferdselsutvalgets behandling av sak 43/2021 i møte den 10.08.2021:

Behandling

Frode Myrhol, FNB fremmet følgende alternative forslag:

Utllysning av kontrakt for Fv44 Stasjonsveien - Gauselvågen godkjennes ikke.

Samferdselsutvalget ønsker at utbyggerne i det nye utbyggingsområdet i Jåttåvågen skal bidra med en vesentlig del av finansieringen siden de i stor grad vil være de som nyter godt av den valgte traseløsningen og at den valgte løsningen vil gi store økonomiske gevinster for utbyggere/grunneiere.

Fylkesrådmannen bes gå i forhandlinger med utbyggere/grunneiere for å få på plass en løsning hvor grunneiere/utbyggere tar minimum 30% av kostnadene for prosjektet på strekningen mellom Stasjonsveien og Diagonalen.

Svein Erik Indbjo, FrP fremmet følgende tilleggsforslag:

Bussveien skal ikke tilrettelegges for konvertering til bybane i samsvar med vedtak gjort av styringsgruppen 04.11.2020 sak 58/20 hvor følgende tekst er vedtatt: Det skal ikke tilrettelegges for konvertering til bybane på bussveien.

Votering:

Innstillingen ble vedtatt med 14 stemmer mot 1 stemme (FNB) som ble avgitt for Myrholts alternative forslag.

Indbjos tilleggsforslag fikk 6 stemmer (FrP, SP, FNB, KrF) og falt.

Vedtak

1. Utlysning av kontrakt for bygging av Fv44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen godkjennes.

Inge Smith Dokken
Fylkesrådmann

Harald Bøhn
Enhetsleder Bussveien

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/43483- 1
Saksbehandler: Rune Flage Stumo
Avdeling: Planlegging og utbygging - Nord-Rogaland

Fv. 47 Karmsundgata – Fullmakt til å inngå kontrakt for fylkesvegprosjekt med verdi over 100 mill. kroner.

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
44/2021	10.08.2021	Samferdselsutvalget
82/2021	12.08.2021	Fylkestinget

Sammendrag

Fv. 47 Karmsundgata i Haugesund kommune er det største av de gjenværende prosjektene som er finansiert av Haugalandspakken. Prosjektet har vært gjennom en prosess for å tilpasses kostnadsrammen fra Haugalandspakken som er på 375 mill. 2021 kroner.

Det er gjennomført et anslag for prosjektet før det ble lyst ut i juni. Anslaget viser en antatt kostnad på 296 mill. kroner.

Fylkesrådmannens innstilling

1. Fylkestinget godkjenner utlysningen av vegprosjektet Fv. 47 Karmsundgata.

Samferdselsutvalgets behandling av sak 44/2021 i møte den 10.08.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Fylkestinget godkjenner utlysningen av vegprosjektet Fv. 47 Karmsundgata.

Inge Smith Dokken
Fylkesrådmann

Rune Stumo
Seksjonssjef

Bakgrunn for saken

Fylkestinget har i sak PS 0050/21, vedtatt i juni 2021, bestemt at fylkestinget skal godkjenne alle fylkesveiprosjekter med en verdi over kr 100 mill. kr før det inngås kontrakt. Fylkesveiprosjekter over 100 mill. kr skal fremlegges for fylkestinget til godkjenning når konkurransegrunnlaget med kostnadsoverslag foreligger (Ansvar og myndighet, punkt 2.2.6.1). Prosjektet ble lyst ut like etter fylkestingets vedtak. Dersom fylkestinget ikke godkjenner utlysningen av prosjektet, kan utlysningen fortsatt trekkes. Fylkesrådmannen legger derfor frem denne saken for godkjenning.

Prosjektet Fv. 47 Karmsundgata, som nå skal lyses ut har en antatt kostnadramme på 375 mill.kroner og faller dermed inn under bestemmelsen om godkjenning i fylkestinget.

Fv. 47 Karmsundgata et prosjekt som i sin helhet finansieres av Haugalandspakken. Prosjektet er en del av pakken med fordeling av midler som ble vedtatt i fylkestinget i sak 108/20 «Haugalandspakken: prioritering av gjenværende portefølje».

Saksopplysninger

Om prosjektet

Fv. 47 Karmsundgata er den mest sentrale gaten i Haugesund og er sammen med Kannik i Stavanger Rogalands mest trafikkerte gate. Prosjektet omfatter søndre innfartsåre til Haugesund og er naturlig transportstrekning blant annet mellom de to mest folkerike kommunene på Haugalandet; Karmøy og Haugesund og mellom Haugesund sentrum og næringsområdet på Raglamyr.

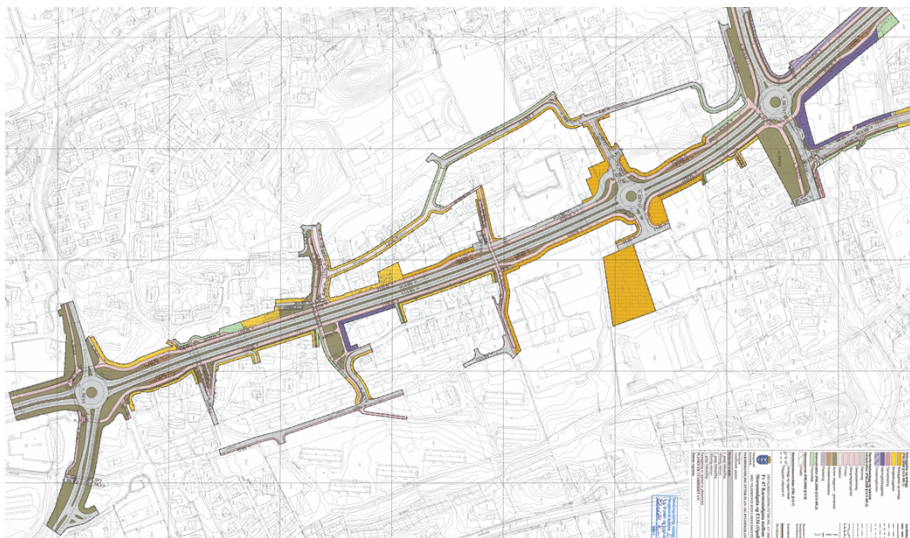
Karmsundgata ble reguleringsavklart i 2016. Sommeren 2018 lyste Statens vegvesen ut en konkurranse om å bygge prosjektet gjennom en totalentreprise. I mai 2019 ble jobben tildelt entreprenør. Denne tildelingen ble så påklaget av entreprenøren som tapte konkurransen. Tildelingen ble på bakgrunn av dette omgjort i august, og tilbudet avvist og konkurransen avlyst. Denne avvisningen ble påklaget av entreprenøren som opprinnelig vant konkurransen, og sommeren 2020 møttes partene i tingretten. Dom ble avsagt i august 2020. Tingretten dømte i entreprenørens favør og satte avvisningen og konkurranseavslutningen til side. Dette medførte dog ikke at entreprenøren ble tildelt oppdraget, tvert imot sier Tingretten i dommen at «fylkeskommunen [har] likevel ingen kontraheringsplikt med Risa AS jf. HR-2019-IS01-4. Å eventuelt inngå en kontrakt med Risa AS i så lang ettertid, uten en ny konkurranseutlysning, vil

med stor sannsynlighet også utgjøre en ulovlig direkteanskaffelse». I juni 2021 ble saken behandlet på ny i lagmannsretten. Dom fra denne rettsbehandlingen foreligger ikke pr i dag (3. aug.). Det presiseres til slutt at eventuelle kostnader til rettssaken ikke skal dekkes av prosjektets kostnadsramme, men at styringsgruppa i Haugalandspakken har vedtatt at det skal dekkes av pakken utenom prosjektet

Status i prosjektet er at planene er omprosjektert i tråd med tilgjengelig ramme i Haugalandspakken, og blitt lyst ut som enhetspriskontrakt 30. juni 2021. Byggestart blir sent på høsten 2021.

Ettersom rammen i Haugalandspakken er på 375 mill. 2021 kr, var det et behov for å kutte prosjektet med om lag 70 mill. kr for å kunne etablere prosjektet innenfor rammene i Haugalandspakken. I denne sammenheng tok fylkestinget stilling til om rammen i stedet skulle økes, i stedet for å kutte i prosjektet, men vedtok å beholde rammen og dermed gjennomføre nødvendige kutt. Det kan her presiseres at kostnadsrammene i Haugalandspakken ikke er endret siden 2019, ut over prisindeksjustering.

I løpet av 2020 har Fylkesrådmannen arbeidet sammen med administrasjonen i Haugesund for å gjennomføre disse kuttene i prosjektet. Med et vurdert kuttbehov på 70 mill. kr, er det avdekket mulige kutt på inntil 90-100 mill. kr. Hensikten har hele veien vært å bygge så mye som mulig for de tilgjengelige rammene, men det er sett på kuttmuligheter ut over det antatte behovet på 70 mill. kr for å kunne være sikre på at prosjektet kan etableres innenfor tildelt ramme. Kuttlista kan sånn sett anses som en «plukklister» hvor det bygges så mye som mulig, men hvor det samtidig er mulig å kutte det som er nødvendig.



Figur 1. Reguleringsplan for Karmsundgata.

Fremdrift

Prosjektet ble lyst ut 30. juni 2021, etter at det ble godkjent i Styringsgruppen til Haugalandspakken. Byggestart senhøsten 2021.

Usikkerhetsstyring og risikohåndtering

Prosjektet har etter at det ble trukket fra markedet i 2018, vært gjennom en omprosjektering til enhetspriskontrakt. Hele prosjektet er gjennomarbeidet på nytt og det er kuttet i prosjektet for å tilpasse det til gjeldende kostnadsramme på 375 mill. kr.

Fredag 24. juni 2021 ble det gjennomført en anslagsprosess for prosjektet. Den viste en kostnad for prosjektet på 296 mill. kr. Anslagssum består av alle kostnader; Entreprenørkost + mva, byggherrekostnader, grunnnerverv/skjønn og lokale støyttiltak. Det er som for alle vegprosjekter fortsatt usikkerheter i prosjektet. Eksempler på dette kan være; Eksisterende kabler og ledninger i grunnen, dårlige grunnforhold. Deler av eksisterende veg ligger på dårlige masser, Sikring av tilstøtende eiendommer, på grunn av dårlige grunnforhold og Lokale støyttiltak.

For å sikre at det er penger igjen i pakken til gjennomføring av de siste prosjektene er det satt av en buffer i Haugalandspakken. Denne er p. t. på 191 mill. kr og skal dekke eventuelle kostnadsøkninger i de pågående prosjektene.

Fylkesrådmannens vurderinger

Karmsundgata vurderes til å være et viktig prosjekt på Haugalandet. Det er knyttet klare forventninger til at dette prosjektet nå må realiseres. Styringsgruppen i Haugalandspakken har vært pådrivere for at dette prosjektet skulle ferdigstilles for utlysning slik at man kan komme i gang med bygging nå i 2021.

Prosjektet ble lyst ut 30. juni 2021, omtrent samtidig som vedtaket om godkjenning i fylkestinget kom. Det presiseres at utlysningen er gjort i henhold til vedtak i Styringsgruppen i Haugalandspakken. Det er likevel slik at fylkesrådmannen kan trekke utlysningen hvis fylkestinget ikke gir sin tilslutning til prosjektet. Dette vil i så fall forsinke prosjektet.

Det er gjennomført et anslag i prosjektet. Anslagssummen på 296 mill. kr ligger godt innenfor kostnadsrammen.

Prosjektets kostnadsramme har stått fast og det er gjennomført kutt i prosjektet for å kunne gjennomføre prosjektet innenfor gjeldende kostnadsramme. Fylkesrådmannen vurderer at disse kuttene er i tråd til politiske vedtak, slik at prosjektet skal kunne bygges innenfor kostnadsrammen. Fylkesrådmannen vurderer at prosjektet er klart for utlysning.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/43493- 1
Saksbehandler: Rune Flage Stumo
Avdeling: Planlegging og utbygging - Nord-Rogaland

Fv 547 Åkra Sør – Veakrossen BT1a - Fullmakt til å inngå kontrakt for fylkesvegprosjekt med verdi over 100 mill. kroner.**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
45/2021	10.08.2021	Samferdselsutvalget
83/2021	12.08.2021	Fylkestinget

Sammendrag

Fv. 547 Åkra Sør – Veakrossen BT1a er et prosjekt som er en del av det store omkjøringsvegprosjektet mellom Veia og Åkra i Karmøy kommune. Prosjektet omfatter bygging av to rundkjøringer på eksisterende fylkesveg, noe som vil være gode tiltak for fremkommelighet og trafiksikkerhet på strekningen.

Prosjektet er skilt ut fra det store hovedprosjektet. Det er foretatt kostnads og kvalitetskontroll i forbindelse med dette arbeidet og prosjektet har nå en kostnadsramme på 145 mill. kroner. Kostnadsrammen er godkjent av styringsgruppen i Hauglandspakken.

Fylkesrådmannens innstilling

1. Fylkestinget godkjenner utlysningen av vegprosjektet Fv. 547 Åkra Sør – Veakrossen BT1a

Samferdselsutvalgets behandling av sak 45/2021 i møte den 10.08.2021:

Behandling

Siv-Len Strandskog, AP var permittert fra møtet, det møtte ikke vara. Det var følgende 14 stemmeberettigede til stede.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1.Fylkestinget godkjenner utlysningen av vegprosjektet Fv. 547 Åkra Sør – Veakrossen BT1a

Inge Smith Dokken
Fylkesrådmann

Rune Stumo
Seksjonssjef

Bakgrunn for saken

Fylkestinget har i sak PS 0050/21, vedtatt i juni 2021, bestemt at fylkestinget skal godkjenne alle fylkesveiprosjekter med en verdi over kr 100 mill. kroner før det inngås kontrakt. Fylkesveiprosjekter over 100 mill. kr skal fremlegges for fylkestinget til godkjenning når konkurransegrunnlaget med kostnadsoverslag foreligger (Ansvar og myndighet, punkt 2.2.6.1)

Prosjektet Fv. 547 Åkra Sør – Veakrossen BT1a, som nå skal lyses ut har en antatt kostnad på 144 mill. kr og faller dermed inn under bestemmelsen om godkjenning i fylkestinget.

Fv. 547 Åkra Sør – Veakrossen BT1a er et prosjekt som i sin helhet finansieres av Haugalandspakken. Prosjektet er en del av pakken med fordeling av midler som ble vedtatt i fylkestinget i sak 108/20 «Haugalandspakken: prioritering av gjenværende portefølje», 20. oktober 2020.

Saksopplysninger

Om prosjektet

Fv 547 Åkra Sør – Veakrossen er et vegprosjekt med opprinnelig kostnad på 690 mill. 2018 kr. Prosjektet, i sin helhet, har pr i dag ikke godkjent reguleringsplan for hele strekningen. Dette skyldes innsigelse fra Statsforvalteren i Rogaland. Denne innsigelsen ble behandlet i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Saken ble ikke realitetsbehandlet, men sendt i retur til Karmøy kommune og Rogaland fylke. Det er etter departementets vurdering behov for flere utredninger.

Styringsgruppen i Haugalandspakken besluttet derfor at man skulle skille ut en del av prosjektet slik at man kunne starte å bygge der hvor behovet er størst. Prosjektene som nå skal bygges ligger på eksisterende Fv. 547 og bygges som selvstendige prosjekter. Dette er prosjekter som vil ha god nytte selv om selve omkjøringsvegen ikke skulle bli realisert i fremtiden. Dette prosjektet som nå kalles Fv 547 Åkra Sør – Veakrossen Byggetrinn 1a (BT1a)

omfatter ny rundkjøring i Veakrossen og ny rundkjøring med tilhørende tilkomstveger i Åkra sentrum. Det foreligger pr i dag godkjent reguleringsplan for denne delen av prosjektet som omfatter både Veakrossen og Åkra sentrum.

Byggingen av BT1a ble vedtatt ved Fylkestingets behandling av sak 108/20, med en ramme på 110 mill. kroner. Dette var et estimat i tidlig fase og det viste seg gjennom arbeidet med å dele prosjektet opp i delprosjekter, at kostnadene ville bli noe større for dette prosjektet. Ut fra dette ble det laget en egen sak om økte kostnader for prosjektet. Denne ble godkjent av styringsgruppen i Haugalandspakken i møte nr. 2/2021. Det ble da bestemt å øke bevilgningen med 35 mill. kroner. Ny antatt kostnad for prosjektet er da kr 145 mill. kroner.

Fremdrift

Av praktiske årsaker, og for å sikre fremdriften i prosjektet, er det besluttet å lyse ut dette prosjektet som to selvstendige kontrakter. En for Veakrossen og en for Åkra sentrum.

Kontrakten for rundkjøringen i Veakrossen er planlagt utlyst tidlig høst 2021. Kontrakten for Åkra sentrum lyses ut senere på høsten 2021.

Usikkerhetsstyring og risikohåndtering

Prosjektet har etter at det ble skilt ut fra hovedprosjektet vært gjennom en omprosjektering til enhetspriskontrakt. Den delen av prosjektet som nå skal bygges, er gjennomarbeidet på nytt og det er laget et prosjekt som er tilpasset den gjeldende kostnadsrammen på 145 mill. kr.

For å sikre at det er penger igjen i pakken til gjennomføring av de siste prosjektene er det satt av en buffer i Haugalandspakken. Denne er p. t. på 191 mill. kroner og skal dekke eventuelle kostnadsøkninger i de pågående prosjektene.

Fylkesrådmannens vurderinger

Fv. 547 Åkra Sør – Veakrossen er et viktig prosjekt for Haugalandspakken og for Karmøy kommune. Fylkesrådmannen vurderer det som viktig at byggingen av dette første byggetrinnet nå startes opp.

For å sikre fremdriften er det besluttet å lyse ut to kontrakter. På grunn av den geografiske avstanden mellom lokasjonene, vil det etter fylkesrådmannens vurdering ikke fordyre prosjektet at det blir to separate kontrakter. Fordelen med dette er at rundkjøringen i Veakrossen kan lyses ut tidlig høst 2021 og Åkra sentrum noe senere. Dette betyr at man kan komme raskere i gang med byggingen.

Prosjektorganisasjonen har i samarbeid med konsulent gått gjennom og kvalitetssikret kostnadene for prosjektet. Kostnadsrammen som i tidlig fase var på 110 mill. kr er nå økt til 145 mill. kr. Det er fylkesrådmannens vurdering at prosjektet har hatt en god prosess med å fastsette prosjektets kostnader og at prosjektet nå er klar for utlysning..

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.