

## Møteinnkalling S3-2022. Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken

Møtested: Breidablikkgården, Kirkegata 130 Haugesund. Møtet streames for tilhørere.

Møtetidspunkt: 15.september 2022, kl 11.30-14.00

### Saksliste:

1. Godkjenning av dagsorden
2. Godkjenning av møtereferat S2-2022
3. Gjennomgang av trafikk, inntekt og overordnet økonomisk situasjon
4. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken
5. Orientering om Fagerheim-Førland
6. Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet  
Eventuelt

### Vedlegg:

- Utkast til møtereferat S2-2022

## Sak 1: Godkjenning av dagsorden

## Sak 2: Godkjenning av møtereferat S2-2022

Utkast til møtereferat legges ved møteinnkallingen.

## Sak 3: Gjennomgang av trafikktall, inntekter og overordnet økonomisk situasjon

Sekretariatet presenterer trafikktall og inntektsnivå i pakken hittil i år. I tillegg gis det en overordnet vurdering/betraktning av den økonomiske situasjonen i pakken, særlig sett i lys av prisutviklingen i markedet for tiden.

**Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering**

## Sak 4: Statusgjennomgang av prosjektene i pakken

Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune orienterer om status på henholdsvis riks- og fylkesvegprosjektene i Haugalandspakken

**Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering**

## Sak 5: Orientering om Fagerheim-Førland

### Bakgrunn og historikk

Prosjektet Fagerheim-Ekrene har i en årrekke ligget som et av de største prosjektene i Haugalandspakken. Planprogrammet for reguleringsplan ble vedtatt allerede i 2008, og etter blant annet flere innsigelsesrunder ble reguleringsplanen først vedtatt i 2021.

I 2020 ble det gjort et større kutt-arbeid i Haugalandspakken, for å sikre samsvar mellom inntekter og kostnader i pakken. Et av forslagene som ble fremmet – og gitt tilslutning til – var å bygge dette prosjektet med en lavere standard enn regulert: H1-standard (kort sagt tofeltsveg med forsterket midtoppmerking, 80 km/t og kryss i plan) i stedet for den regulerte H5-standard. Fylkestingene i Rogaland og Vestland besluttet porteføljen i Haugalandspakken høsten 2020, og i denne ble delstrekningen Fagerheim-Førland lagt inn med H1-standard.

Da det ble vurdert forskjellige byggetrinn og vegstandarder, ble det vurdert at H1-standard ville ha vesentlig lavere byggekostnad enn den tidligere planlagte H5-standard. Dette gjaldt først og fremst de store konstruksjonene i prosjektet, som de store toplanskryssene på Ekrene og på Vikse og den lange brokonstruksjonen ved fylkesgrensen. Delstrekningen Fagerheim-Førland har ikke så mange store og tunge konstruksjoner, og det ble derfor ikke vurdert å være like store kostnadsbesparelser her som for resten av Fagerheim-Ekrene. Forskjellen mellom standardene H5 og H1 var vurdert å være 40 millioner kroner (170 vs 130 millioner kroner).

Som nevnt over ble reguleringsplanen for opprinnelig H5-standard vedtatt våren 2021. Årsaken til at en valgte å vedta en plan som en på vedtakstidspunktet visste at ikke skulle bygges var for å unngå å skulle starte hele planprosessen på nytt. Fra Haugesund kommunes bystyrebehandling: *«For å unngå ytterligere utsettelse vedtar bystyret reguleringsplanen slik den er forelagt i sak 03/21, men understreker et ønske om at strekningen fra Fagerheim til fylkesgrensa bygges i H1 standard.»*

Etter at det ble besluttet å legge H1-standard til grunn, ble det arbeidet frem et plangrunnlag som viste denne standarden i Haugesund kommune. Dette ble vedtatt som en mindre endring i

Haugesund kommune i mars 2022. Formålet med denne endringen var blant annet å frigi arealer som med H1-standard ikke lenger var nødvendige å ha som vegformål. For å sikre en rask fremdrift på dette arbeidet, ble det valgt å beholde alle «prinsipp løsningene» i den opprinnelige planen: Plassering av kryss, løsninger for det bakenforliggende sekundærvegnettet og atkomstløsninger til omkringliggende bebyggelse, traséføring for hovedvegen, osv. Dette ble gjort av fremdriftshensyn, ettersom en endring av disse kunne/ville gitt en betydelig lenger planprosess enn å innskrenke vedtatt plan innenfor allerede regulert vegformål.

### Utfordringer med vegprosjektet per i dag

Etter hvert som det er jobbet videre med prosjektet, er det i løpet av sommeren 2022 avdekket to store utfordringer i prosjektet:

#### Ytre miljøkrav

I forbindelse med reguleringsplanprosessen for den reduserte løsningen, vedtatt våren 2022, ble det i reguleringsbestemmelsene blant annet stilt krav om undersøkelser av amfibieforekomster i aktuelle vassdrag:

*«I forbindelse med at det søkes om tillatelse til fysiske tiltak i vassdrag, må det gjennomføres undersøkelser av amfibieforekomster i aktuelle vassdrag. Dersom det blir gjort funn av leveområder for storsalamander, må det gjennomføres nødvendige avbøtende tiltak. Tiltak må utføres av personell med god kompetanse på arten, og må gjennomføres før bygging av ny veg. Eventuelle avbøtende tiltak skal innarbeides i YM-plan for prosjektet.»*

For delstrekningen Fagerheim-Førland er dette særlig aktuelt i kryssområdet med Førlandsvegen, hvor planlagt vegtrasé går rett over et tjern, se figur under. Det er derfor gjennomført undersøkelser av artsforekomster i dette tjernet i sommer. Det er ikke funnet salamander, som var eksplisitt nevnt i den ovennevnte reguleringsbestemmelsen, men det er funnet forekomst av både ål og ørret.

Det er per i dag ikke endelig avklart med Statsforvalter hva disse funnene får å si for prosjektet, men funnene representerer uansett en usikkerhetsfaktor som kan få både kostnads- og fremdriftskonsekvenser.



#### Nytt kostnadsanslag

Parallelt med at de ytre miljøundersøkelsene ble gjennomført i sommer, ble det gjennomført et oppdatert kostnadsanslag av prosjektet. Anslaget ble gjennomført i juni 2022, og viser en

prosjektkostnad på ca 265 millioner kroner. Prosjektets ramme i Haugalandspakken er til sammenligning 142 millioner kroner.

Det er flere årsaker til det høye kostnadstallet, ikke minst den unormalt kraftige prisøkningen byggebransjen opplever nå. Samtidig må det erkjennes at grepet med å gå ned i standard innenfor den regulerte traséen ikke har gitt tilstrekkelig store kostnadsbesparelser på denne delstrekningen. Langs store deler av denne aktuelle delstrekningen skal det etableres et parallelt sekundærvegssystem, og det å gå ned på standard på hovedvegen gir mindre kostnadsbesparelser enn antatt i og med at ytterlinjene for hele vegtiltaket i relativt stor grad blir liggende som før. Samtidig ville det fortsatt vært sånn at det opprinnelige vegprosjektet, med H5-standard, ville kostet mer enn det nåværende prosjektet.

### Anbefalt vei videre

Det vurderes ikke som realistisk å gjennomføre denne delstrekningen til 265 millioner kroner innenfor dagens Haugalandspakke, uten at andre prosjekter kuttet fra porteføljen. Det legges derfor ikke opp til å be styringsgruppen ta stilling til å øke rammen fra 142 til 265 millioner kroner.

I stedet er det satt i gang et arbeid med å redusere kostnadene ved å i større grad utnytte mulighetsrommet H1-standarden gir. Dette vil blant annet innebære å vurdere en annen traséføring for vegen, vurdere å erstatte noe av det parallelle atkomstvegnettet med direkteavkjørsler og å vurdere å legge veglinja bedre i terrenget for å både redusere arealinngrepene og kostnadene.

Det er for ordens skyld ikke snakk om å nå gå ytterligere ned i standard sammenlignet med det standardvalget som ble gjort i 2020, men å hente ut mer av besparelsene denne standarden kan gi.

Det er tegnet ut foreløpige og til dels grove skisser av en ny løsning. Løsningen gjennomgås nærmere i selve møtet, men innebærer i hovedsak:

- Det er tegnet en ny veglinje med noe krappere kurvatur (men innenfor kravene til H1-veg). Veglinja ligger helt eller i all hovedsak innenfor dagens regulerte vegareal.
- Med dette grepet unngår en å måtte fylle igjen ovennevnte tjernet, med de økonomiske og miljømessige konsekvensene det har. Det er i planen lagt en undergang for myke trafikanter ved Førlandsvegen (ved det ovennevnte tjernet), og denne er plassert så lavt i terrenget at den havner under vannivået og dermed har behov for utpumping av vann. Ved å legge vegen noe høyere i terrenget, unngår en å havne under vannivået.
- Et fåtalls boligeiendommer langs Fv47 har i regulert løsning fått egen parallell atkomstveg til Førlandsvegen. H1-standarden åpner for bruk av avkjørsler, og ved å gi disse en avkjørsel i stedet for 5-600 meter med parallell atkomstveg, vil både arealinngrepet og de økonomiske konsekvensene bli kraftig redusert.

Denne løsningen er prisvurdert til å koste ca 185 millioner kroner.

Det har vært avholdt et innledende orienterende møte med Haugesund kommunes administrasjon i saken, og de foreløpige tilbakemeldingene derfra er at de vil være på tilbudssiden for å sikre en så kort formell prosess som mulig, dersom det konkluderes med at det bør bygges noe annet enn det som nå er regulert.

Det er også gjort en vurdering av eventuelle kostnadsbesparelser ved å gå *ytterligere* ned i standard, hvilket vil innebære at en låser seg til 60 km/t i fartsgrense. Vurderingen er at det ikke er særlige kostnadsbesparelser ved å gå ytterligere ned i standard på Fagerheim-Førland, og det anbefales derfor å beholde H1 som planleggingsstandard.

Det er behov for å jobbe videre med å detaljere de foreslåtte løsningene i prosjektet. Gjennom et slikt arbeid vil en også kunne avklare fremdrift og eventuell formell prosess med Haugesund kommune bedre. Ettersom stipulert prosjektkostnad nå ligger over rammen i Haugalandspakken, er det ønskelig og nødvendig å få aksept fra styringsgruppen for at det jobbes videre med prosjektet, sånn at en unngår å «jobbe uten mandat».

Saken er diskutert i administrativ gruppe, som sa seg enig i at det bør jobbes videre med de løsningene prosjektet nå ser på. Grepene som foreslås er faglig vurdert å være lovende, og det er behov for å «jobbe de til bunns» for å både kunne få tryggere kostnadstall og bedre oversikt over sannsynlig fremdrift i prosjektet. Deretter er det naturlig å legge saken frem for styringsgruppen, som eventuelt tar stilling til å øke den økonomiske rammen i prosjektet dersom det viser seg nødvendig. Det er administrativ enighet om at det å spare kostnader ved å bygge et kortere byggetrinn ikke er ønskelig, da det blant annet er behov for å bygge hele Fagerheim-Førland for å få måloppnåelse med å knytte sammen g/s-systemet.

**Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering. Selv om antatt prosjektkostnad nå ligger over tildelt ramme i Haugalandspakken, ber styringsgruppen om at det jobbes videre med prosjektet. Styringsgruppen får fremlagt en egen sak om å eventuelt øke rammene til prosjektet når det er jobbet videre og grunnlaget er modent for å legge frem en slik sak. Denne skal også inkludere en vurdering av mulig fremdrift.**

## Sak 6: Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet

Det gis en orientering i møtet om hva som er nytt siden sist, hva det jobbes med og annen status i arbeidet.

Eventuelt