



Statens vegvesen

Møteinnkalling

Til: Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø, Øystein Tvedt, Kristin Sørheim, Anders Riise, Kjetil Strand, Ove Nesje, Jøran Mentzoni Eilertsen, Torbjørn Vatnehol, Bjørn Sunde, Øyvind Gangstad, Nils Inge Romarheim, Ole Kristian Birkeland, Olav Megrund, Marius Maske.

Kopi: Carl Johansen, Vebjørn Krogsæter, Arild Fuglseth.

Fra: Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

Saksbehandlar: Nils Inge Romarheim

Tlf. saksbeh. 906 59 309

Vår dato: 22.08.2023

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 6/2023

Møtestad:	Teams
Møtedato:	25.08.2023
Møtetid:	1000 – 1200
Møteleiar:	Tore Johan Øvstebø

Saksliste

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
1	Innleiing ved leiar for styringsgruppa	Tore Johan Øvstebø	1000 – 1005
2	Oppstartsvedtak Fv. 60 Blindheim–Flisnes	Torbjørn Vatnehol	1005 – 1025
3	Oppstartsvedtak Sykkelfelt fra Åse til Moa	Ole Kristian Birkeland	1025 – 1050
4	Orientering Utviksbygda	Nils Inge Romarheim	1050 – 1110
5	Eventuelt	Nils Inge Romarheim	1110 – 1120

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Ordførar Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø (leiar) og Øystein Tvedt.
Vara: Vebjørn Krogsæter.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Kristin Sørheim og Anders Riise. Vara: Carl Johansen.

Statens vegvesen: Leiar Transport midt, Kjetil Strand, og leiar Utbygging midt, Ove Nesje.

Sekretariatet for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Jøran Mentzoni Eilertsen.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Torbjørn Vatnehol (Bjørn Sunde).

Statens vegvesen: Nils Inge Romarheim (leiar).

Kommunikasjon: Øyvind Gangstad (Christine Rørvik).

Sak 2 – Oppstartsvedtak Fv. 60 Blindheim – Flisnes med lokalvegar

Bakgrunn.

Viser til vedteke budsjett for 2023 og vedteke handlingsprogram for 2023-2026.

I perioden er det planlagt å bygge prosjektet «Fv. 60 Blindheim Flisnes med lokalveger», som har prosjekt-ID 8 i Handlingsprogrammet.

Reguleringsplanen for prosjektet vart vedteken i 2015, men ein har gjennom byggeplanlegginga sett behov for nokre mindre justeringar av planen. Desse reguleringsendringane blir snarleg sendt ut på høyring. Prosjektorganisasjonen meiner ein likevel kan lyse ut prosjektet på anbod, og at ein har tid til å gjere ferdig reguleringsprosessen før anleggsarbeidet startar på dei aktuelle områda. Anleggsarbeidet som er omfatta av endringane er planlagt utført frå hausten 2024.

Førre kostnadsanslag er frå 2017. Våren 2023 har prosjektorganisasjonen utarbeida nytt anslag, som viser at ein er innanfor vedteken kostnadsramme på 397,4 mill 2023-kroner.

Prosjektet er planlagt lyst ut på anbod i løpet av september. Det vil bli ei utføringsentreprise med tildelingskriteriet beste forhold mellom pris og kvalitet. Oppstart anleggsarbeid vil skje i januar 2024.

Sekretariatet legg i denne saka fram prosjektbestilling og kostnadsoverslag for prosjektet, slik at styringsgruppa kan ta stilling til oppstart.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtek at prosjekt-ID 8 «Fv. 60 Blindheim – Flisnes med lokalveger» kan starte opp i 2023. Prosjekteigar og byggherre er Møre og Romsdal fylkeskommune, og styringsramma for prosjektet er 397,4 mill. 2023-kr.

Vedlegg:

Prosjektbestilling og kostnadsoverslag.

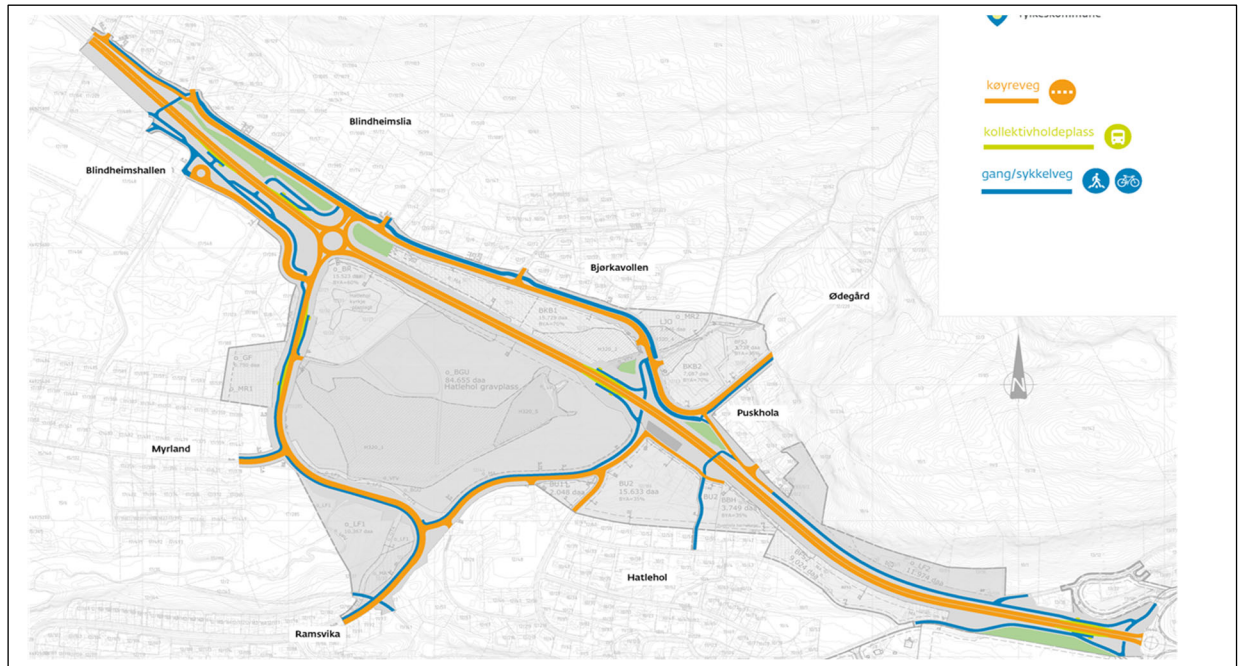
Møre og Romsdal fylkeskommune
Fylkesvegavdelinga
Vegprosjekt
Maldato: Juli 2021

Fv. 60 Blindheim - Flisnes

Prosjektbestilling



Møre og Romsdal
fylkeskommune



Figur 1: Kartutsnitt

Prosjekt:	Fv. 60 Blindheim – Flisnes med lokalveger
Kommune:	Ålesund
Parsell:	Fv. 60 Blindheim – Flisnes og kommunale vegar
Planstatus:	<input checked="" type="checkbox"/> Reguleringsplan <input type="checkbox"/> Kommuneplan <input type="checkbox"/> Ingen
Plannamn:	Reguleringsplan for fv 60 Blindheim-Flisnes
Plandato:	18.06.2015
Prosjektleder:	Torbjørn Vatnehol
Prosjektnummer:	VI0702
Ansvar:	72014 Bypakke Ålesund
Ramme:	9613 Bypakkar
ePhorte nr.:	2022/4637
Dato:	21.02.2022

Godkjenningsmatrise

Godkjent av	Namn	Dato:
Prosjekteigar	Ole Jan Tønnesen	30.03.2023
Prosjektleder	Torbjørn Vatnehol	30.03.2023

Endringsmatrise

Revisjons-Nr.	Endring	Godkjent av prosjektansvarleg/-eigar/dato		Godkjent av prosjektleiar/dato	

Innhold

1. Bakgrunn og omtale.....	4
1.1. Omtale av tiltak.....	4
1.2. Bakgrunn.....	4
2. Mål.....	4
2.1. Samfunns mål.....	4
2.2. Prosjekt mål/ Effektmål.....	4
2.3. Resultat mål.....	5
2.3.1 HMS.....	5
2.3.2 Økonomi.....	5
2.3.3 Framdrift.....	5
2.3.4 Kvalitet.....	5
3. Rammevilkår og grensesnitt.....	5
3.1. Rammevilkår.....	5
3.2. Grensesnitt.....	5
4. Organisering og ansvar.....	6
4.1. Roller og ansvar.....	6
4.2. Usikkerheit i prosjektet.....	6
4.3. Rapportering.....	6
4.4. Kommunikasjon.....	6

1. Bakgrunn og omtale

1.1. Omtale av tiltak

Denne prosjektbestillinga gjeld for gjennomføringsfase for ombygging av dagens fv. 60 mellom Blindheim og Flisnes, samt tilhøyrande lokalvegar.

Formålet er sanering av kryss, tilrettelegging for gåande og syklende og kollektivtrafikk, og blir definert som eit trafikktryggings- og miljøtiltak.

Kva skal byggast

Det skal byggast i samsvar med vedtatt reguleringsplan: Rundkøyring ved Blindheimshallen, og midtdelar langs fylkesvegen. Nytt sidevegssystem skal etablerast mot sør, med ny parsell av Ramsvikvegen. Mot nord blir Puskholvegen utvida til to køyrefelt med gang- og sykkelveg. Ny veg til Eikenosen skal også etablerast. Denne ligg i eigen reguleringsplan.

1.2. Bakgrunn

Planstatus

Statens vegvesen har utarbeidd reguleringsplan for tiltaket, vedtatt 2015. Ev. endringar i høve reguleringsplan som kan gi behov for planendring, må avklarast med Ålesund kommune.

Overordna planverk

Prosjektet er ein del av Bypakke Ålesund og er definert som eit av dei store prosjekta i pakken til ein kostnad på om lag 398 mill. 2023-kroner.

Prosjektet ligg inne i vedtatt Utbyggingsplan for Bypakke Ålesund (august 2021) og er omtalt som «Fv. 60 Blindheim – Flisnes med lokalvegar».

Prosjektet ligg også inne i vedtatt Handlingsprogram for Bypakke Ålesund 2022 – 2025.

Tiltaka i Bypakke Ålesund er omtalt i MRFK sin vedtatt økonomiplan for perioden 2022 – 2025 med totalt 670 mill. kroner i perioden, der store delar av totalkostnaden skal finansierast av bompengar.

Det er gjennomført anslag av prosjektet i 2017 med ei oppdatering i 2023.

2. Mål

2.1. Samfunns mål

Prosjektet skal gi:

- Tryggare veg for alle trafikantgrupper
- Betre tilrettelegging for gåande og syklende og for kollektivtrafikken.

2.2. Prosjekt mål/ Effektmål

Etablere tiltak som gir:

- Redusert alvorsgrad og tal på trafikkulukker.
- Betra framkome, særleg for sidevegsnettet langs fv. 60.
- Betra framkome og tryggleik for gang- og sykkeltrafikken.
- Redusere støy for tilgrensande bustad-, undervisnings- og rekreasjonsområde

2.3. Resultatmål

2.3.1 HMS

Møre og Romsdal fylkeskommune har som arbeidsgjevar og byggherre det mål at all verksemd i etaten skal gjennomførast utan at mennesker, materiell og miljø vert påført skade.

H1-verdi = 0

F-verdi = 0

H2-verdi < 50

N-verdi > 1500

2.3.2 Økonomi

Kostnadsramme = 398 mill. 2023-kroner

Styringsramme = 380 mill. 2023-kroner

Prosjektleiars styringsramme = 370 mill. 2023-kroner

2.3.3 Framdrift

Forventa trafikkopning i løpet av 2026.

2.3.4 Kvalitet

- Gjennomførte stikkprøvekontrollar ift. kontrollplan skal vere > 95 %
- Antal kontrollresultat innanfor krav > 95%

3. Rammevilkår og grensesnitt

3.1. Rammevilkår

Det er avdekt eksisterande infrastruktur i reguleringsplanfasen, men omfanget med omlegging må avklarast med leidningseigarar.

Prosjektleiars skal legge fram anslag og omtale av prosjektet til styringsgruppa før utlysing.

Prosjektet skal prosjekterast og byggast i samsvar med Statens vegvesen sine handbøker.

3.2. Grensesnitt

Bygging av nye og ombygging av eksisterande kommunale vegar inngår i prosjektet. Dialog med kommunen under planlegging og bygging er forventa. Det skal utarbeidast ein gjennomføringsavtale mellom Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune der også avtale om finansiering er med.

4. Organisering og ansvar

4.1. Roller og ansvar

Prosjektet er organisert i Vegprosjektseksjonen i Fylkesvegavdelinga og er ein del av prosjektporteføljjen til Prosjektsjef.

Prosjektet skal organiserast under Bypakke Ålesund.

Prosjekteigar: Ole Jan Tønnesen

Prosjektleiar: Torbjørn Vatnehol

4.2. Usikkerheit i prosjektet

Prosjektet skal jobbe systematisk med vurderingar av viktige risikofaktorar/ usikkerheiter i prosjektet og korleis handtere desse. I samband med rapportering til prosjektansvarleg skal det leggast fram statusrapport der usikkerheitsvurderingar er ein del av denne.

4.3. Rapportering

Prosjektleiar rapporterer til prosjektansvarleg/ prosjektsjef i samsvar med fastsette rapporteringsrutinar.

Ved avvik frå resultatmål skal det rapporterast til prosjektansvarleg direkte utanom fastsette rapporteringstidspunkt.

Prosjektleiar rapporterer i tillegg direkte til styringsgruppa i Bypakke Ålesund.

4.4. Kommunikasjon

Det føreligg ein overordna kommunikasjonsstrategi for bypakke Ålesund. I tillegg skal det utarbeidast ein kommunikasjonsplan for prosjektet.

Det er utarbeida [rutiner for handtering av styringsdokumentasjon](#) i prosjekt i vegprosjektseksjonen. Desse skal følgast ved utarbeiding, godkjenning og distribuering av styrande dokument.



Møre og Romsdal fylkeskommune

Postboks 2500, 6404 Molde (postadresse)
Julsundvegen 9, 6412 Molde (besøksadresse)

Tlf: 71 28 00 00
E-post: post@mrfylke.no
Web: mrfylke.no

Sak 3 – Oppstartsvedtak Sykkelfelt Åse til Moa

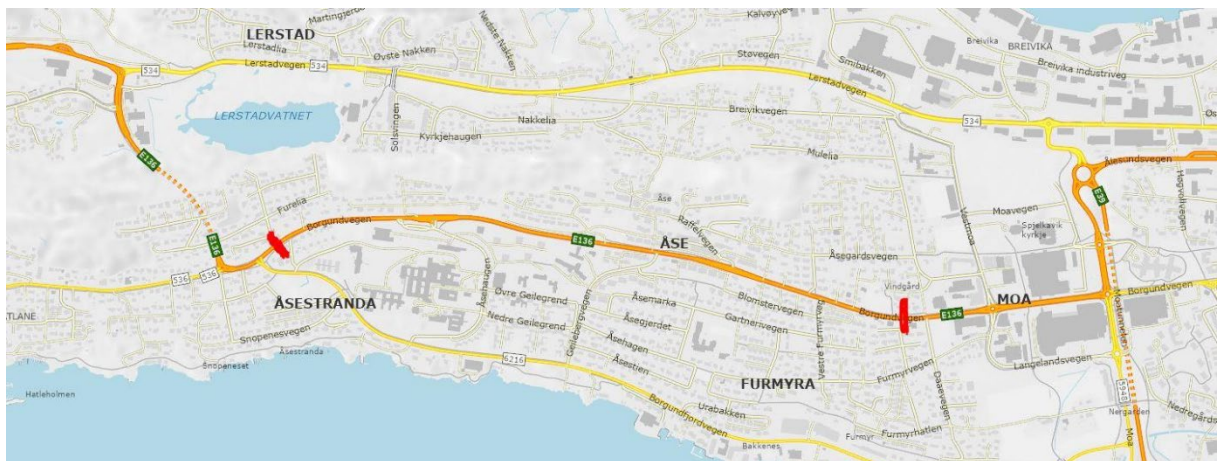
Bakgrunn.

Denne strekningen er ikke prioritert som eget prosjekt i Bypakken, men dagens E136 går der og skal omklassifiseres til fylkesveg når tunnelen åpner fra Breivika til Lerstad. Dette er budsjettet i Brevika-Lerstad prosjektet.

Forslaget til endring til sykkelfelt på strekningen kommer fra prosjekteringsteamet for E136 Ålesund sykehus, kollektivpunkt, som tilrettelegger for sykkel midt i et område som ellers ikke har tilrettelegging for sykkel, samt en erkjennelse av behovet for å sette belyningsanlegget på strekningen i forskriftsmessig stand før overlevering av E136 til Møre og Romsdal fylkeskommune (E136 Hatlaåstunnelen-Moa blir fylkesveg etter at E136 Lerstadtunnelen åpner).

Da Tafjord Kraftvarme startet oppgradering av sitt fjernvarmeanlegg på ene siden av E136 på store deler av strekningen, falt det naturlig å reetablere deler av eiendomsarealet til riksvegen som sykkelfelt. Som følge av disse faktorene ble det naturlig å tenke helhetlig på hele strekningen Hatlaåstunnelen-Moa, med bygging av sykkelfelt, oppgradering av busslommer, og istandsetting av belyningsanlegget til forskriftsmessig standard.

Trafikkmengden på strekningen vil bli halvert når Lerstadtunnelen åpner, sykkelfelt vil da egne seg godt. Denne endringen krever ikke omregulering, vi utnytter eksisterende eiendomsareal til vegen. Fra Moa til sykehuset vil det nå kunne bli tosidig sykkelfelt og fortau på begge sider. Fra sykehuset vestover til Borgundfjordvn vil det fortsatt mangle fortau på nordsiden av vegen, men tosidig sykkelfelt og oppgradert fortau på sørsiden blir etablert. Det må gjennomføres en omregulering av privat areal på nordsiden for å få plass til fortau.



Prosjektbeskrivelse

I forbindelse med at Tafjord Kraftvarme skal fornye varmeledning mellom Moa og Åse, blir all gang- og sykkelveg på nordsiden av E136 gravd opp mellom Geilebergvegen og Vindgårdskiftet.

Det blir også gravd noe på sørsiden for Ålesund kommune vann og avløp. Det har derfor åpnet seg en mulighet for at man kan masseutskifte grøntarealet mellom E136 og gang- og sykkelvegen slik at dette arealet kan benyttes som sykkelfelt.

Når Lerstadtunnelen åpnes, blir hele strekningen E136 Hatlaåstunnelen-Moa omklassifisert til fylkesveg. For at Møre og Romsdal fylkeskommune skal kunne overta vegen, må blant annet belysning settes i forskriftsmessig stand. For å få til dette må det gjøres større gravearbeid i gang- og sykkelvegen langs E136. Ved å gjøre dette samtidig som Tafjord Kraftvarme graver, slipper man å grave opp på nytt med ny entreprenør etter at Tafjord Kraftvarme har satt i stand gang- og sykkelvegen etter sine arbeid. I tillegg til at Tafjord Kraftvarme graver, er også Ålesund kommune i ferd med å bytte vann og avløpsledninger i området.

For området fra Geilebergvegen til Vindgårdskiftet, kan Statens vegvesen benytte allerede kontraherte og engasjerte entreprenører på arbeidsstedet for å gjøre tilleggsarbeidet som sykkelfelt og belysningsoppgradering medfører, noe som sparer kontraheringskostnader. Sykkelfeltet bygges med bredde 1,8m som regulert på reguleringsplaner for området, og sykkelfelt legges bak busslommer. Noen busstopp må bygges om til kantstopp for at det skal være plass til å legge sykkelfelt bak busstoppen. Alle busslommer reetableres med busskantstein og universell utformet plattform. Ingen av busslommene som berøres har i dag tilfredsstillende standard.

Vest for prosjekt E136 Ålesund sykehus, kollektivpunkt, skal det i forbindelse med rekkefølgekrav til reguleringsplanen for prosjektet, stenges to avkjørsler. Dette finner vi ingen god løsning på pga store høydeforskjeller og eierforholdene til den private vegen som kunne vært aktuell. For å løse avkjørsle-problematikken uten å måtte stenge de, kan en løsning være å flytte E136 litt sørover. Det kan da etableres sykkelfelt på nordsiden av tidligere grøfteareal/E136, samt etableres sykkelfelt på sørsiden av E136 ved å utnytte eiendomsområdet for riksvegens gang- og sykkelveg maksimalt. Sykkelfeltene kan etableres helt frem til krysset med Borgundfjordvegen, det vil bedre sikkerheten for syklistene på en strekning hvor det i dag er dårlig standard på gang og sykkelvegen med mange utkjørsler.

Også på dette strekket må belysning oppgraderes i forbindelse med omklassifisering av vegen fra riksveg til fylkesveg. Dette medfører oppgraving av grøntareal mellom veg og gang-sykkelveg, samt deler av gang- og sykkelvegen mellom prosjektets grense og Hatlaåstunnelen. Samtidig som det graves opp, vil man kunne legge ned trekkerør, samt fundament for vegbelysning. I tillegg er Statens vegvesen kjent med at kommunen har behov for å separere spill- og overvann på nordsiden av E136, samt fornying av vannledning på sørsiden av E136. Det er derfor svært sannsynlig at det vil være mulig å få kommunen til å være med å ta en betydelig del av kostnadene som påløper i forbindelse med gravearbeidene, spesielt i forhold til det som går på rigg og drift og reetablering av asfalt. Utover vann og avløp, vil det sannsynligvis være interessant for fiber- og strømlinjeaktørene å bli med på prosjektet. I dette anslaget er det ikke tatt hensyn til slike samvirker, men grovt anslått kan man anta at det vil redusere den beregna prosjektkostnaden med ca. 1,5-2 millioner kroner.



Det er gjennomført anslag for arbeidet nå i høst.

Det kommer på 24 mill. kr. det er da satt av 6 mill.kr til usikkerhet.

Finansiering foreslås delt mellom E136 Breivika-Lerstad – 12 mill.kr som omklassifiseringstiltak og sekkeposten på 12 mill. kr.

Vestre del av prosjektet kan evt. utsettes, hvis det blir utfordringer med kostnadene i første del.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtar at prosjekt sykkelfelt Åse til Moa, kan starte opp i 2023. Prosjekteier og byggherre er Statens vegvesen, og styringsrammen for prosjektet er på 24 mill. 2023-kroner. Finansiering deles mellom E136 Breivika-Lerstad – 12 mill. kr. som omklassifiseringstiltak og sekkeposten (sykkel, kollektiv og TS) på 12 mill.kr.