

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen
Vägnätsbyrån

Beslutande
Minister
Camilla Gunell

Föredragande
Vägingenjör
Åsa Mattsson

Justerat
Omedelbart

Nr 69

Programhandling för Järsövägen, utbyte av bro 23, 24, 25 och 32, utbyggnad av ny gång- och cykelbana samt grundförbättring av bygdeväg nr 30

ÅLR 2023/9087

Beslut

Beslöt att anta projektdirektiv för *Järsövägen skede programhandling - Projektdirektiv Infrastrukturavdelningen* daterad 8.12.2023. Projektdirektivet reglerar arbetet inom projektet för att säkerställa att landskapets trafiknät klarar av framtida transportförsörjning och trafiksäkerhet i trafiksystemet. Projektdirektivet finns i **bilaga 1 I323E57**.

Motivering

Landskapsförvaltningen tillämpar projektstyrning enligt PPS-modellen där projektdirektivet är det viktigaste styrdokumentet näst efter budgeten för projektet. Förstudien godkändes av styrgruppen 13.12.2023. Projektet går vidare in i programskedet med ett uppdaterat projektdirektiv.

Bakgrund

Ålands landskapsregering har ansvaret för cirka 60 landsvägsbroar. En stor del av det åländska brobeståndet byggdes under 1970- och 1980-talet. Flertalet broar behöver bytas ut eller renoveras för att upprätthålla nivån i befintlig trafikinfrastruktur samt för att uppfylla dagens krav på trafiklast. Landskapsregeringen har gjort en förberedande planering för de 19 broar som borde åtgärdas under de närmsta åren, Broutbytesprojektet 2017–2027 (BrUt 1727). Projektet BrUt 1727 del 2 – Järsövägen är ett av de delprojekt som är kopplade till den förberedande planeringen.

Längs bygdeväg 30, Järsövägen finns fyra broar, bro nr 23 Järsöbron, bro nr 24 Skobbsholmsbron, bro nr 25 Nåtöbron och bro nr 32 Bergöbron. Broarna har utretts och konstaterats att inte uppfylla dagens krav på trafiklast samt vara i slutet av sin livslängd.

Idag råder det viktbegränsningar på broarna som begränsar transportmöjligheterna i regionen. Vägförbindelsen anlades under 1970-talets första hälft. Efter att vägen byggdes har öarna söder om Mariehamn haft en stor inflyttning. Med ett ökat antal boende har även trafikmängden på Järsövägen ökat. Dessutom finns friluftsområden, naturreservat, vandringsleder, badstränder och andra rekreativområden utefter vägsträckan som ökar användandet av vägen. De oskyddade trafikanternas del av trafiken har ökat vilket gjort att många idag upplever att trafiksäkerheten är eftersatt längs förbindelsen.

En bättre situation för gående och cyklister längs Järsövägen har efterfrågats med anledning av bland annat nya bostadsområden, det stora antalet målpunkter längs sträckan samt det faktum att området är Mariehamns närmaste skärgård och ett unikt område. Av regeringsprogrammet från december 2019 framgår att en gång- och cykelväg längs Järsövägen ska utredas.

Syftet med programhandlingen är att, utifrån problemställningar och förbättringsbehov som tydliggjorts i förstudien, pröva och värdera samt fatta beslut om vilka åtgärder man ska arbeta vidare med. I programhandlingen sammanvägs effekterna av alternativen. De alternativ som uppfyller projektets effektmål och specifika projektmål bäst, tillsammans med en rimlig kostnad, tas vidare till nästa skede. Programhandlingen ska även utgöra ett underlag för alternativ att gå vidare med och ta fram vägplan för.

Detta görs genom att genomföra vidare utredningar, undersökningar, inventeringar och analyser i tillräcklig omfattning för att kunna pröva och värdera åtgärder vilka bedöms som rimliga utifrån måluppfyllnad och kostnad.

Järsövägen skede Programhandling
Projektdirektiv Infrastrukturavdelningen

Godkännande av projektdirektiv och bilagor

Beställare/Projektägare:

Projektledare:

.....
Åsa Mattsson

.....
Maria Nordlöf

Ålands Landskapsregering

Forsen

1 Projektnamn/identitet

- Projektnamn: Järsövägen
- Diarienummer: ÅLR 2023/9087
- Finansiering: Moment 976000 Infrastrukturinvesteringar

2 Bakgrund

En stor del av det åländska brobeståndet byggdes upp under 70- och 80-talet. Syftet var att effektivisera transporterna med målsättning att skapa och förbättra förutsättningar för tillväxt och utveckling på hela Åland. Många av investeringarna koncentrerades till glesbygd och skärgård. För att ha råd att investera i infrastrukturen, lades fokus på att göra investeringarna till så låg kostnad som möjligt, i stället för att ge investeringarna en lång livslängd.

Flertalet broar behöver bytas ut eller renoveras för att upprätthålla nivån i befintlig trafikinfrastruktur samt för att uppfylla dagens krav på trafiklast. Landskapsregeringen har gjort en förberedande planering för de 19 broar som borde åtgärdas under de närmsta åren, Broutbytesprojektet 2017–2027 (BrUt 1727).

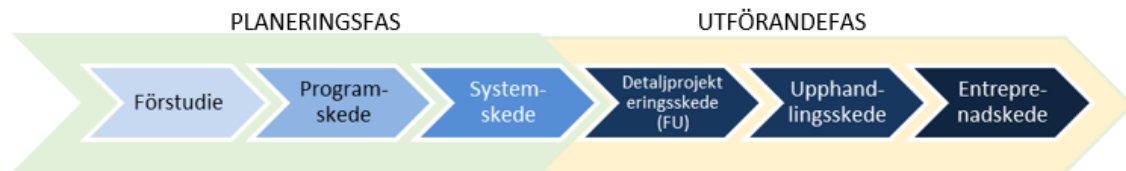
Längs bygdeväg 30, Järsövägen finns fyra broar, bro nr 23 Järsöbron, bro nr 24 Skobbsholmsbron, bro nr 25 Nätöbron och bro nr 32 Bergöbron. Projektet BrUt 1727 del 2 – Järsövägen är ett av de delprojekt som är kopplade till den förberedande planeringen. Broarna har utretts och konstaterats att inte uppfylla dagens krav på trafiklast samt vara i slutet av sin livslängd. I dag råder det viktbegränsningar på broarna som begränsar transportmöjligheterna i regionen.

Vägförbindelsen anlades under 1970-talets första hälft. Efter att vägen byggdes har öarna söder om Mariehamn haft en stor inflyttning. Med ett ökat antal boende har även trafikmängden på Järsövägen ökat. Dessutom finns friluftsområden, naturreservat, vandringsleder, badstränder och andra rekreativsmål utefter vägsträckan som ökar användandet av vägen. De oskyddade trafikanternas del av trafiken har ökat vilket gjort att många idag upplever att trafiksäkerheten är eftersatt längs förbindelsen. En bättre situation för gående och cyklister längs Järsövägen har efterfrågats med anledning av bland annat nya bostadsområden, det stora antalet målpunkter längs sträckan samt det faktum att området är Mariehamns närmaste skärgård och ett unikt område.

År 2013 presenterade Infrastrukturavdelningen en reinvesteringsplan gällande broinfrastrukturen för regeringen, där totalt 19 broar föreslogs åtgärdas inom 10 - 12 år. Reinvesteringarna kostnadsberäknades initialt till ca 30 miljoner euro över tidsperioden. Omfattningen av återstående reinvesteringsprogram är så pass stor, att en separat organisation fortsättningsvis driver projektet.

Av regeringsprogrammet från december 2019 framgår att en gång- och cykelväg längs Järsövägen ska utredas.

Under 2022–2023 har arbete pågått med planeringsfasens första steg; Förstudieskedet. En Förstudie för att utreda ovan nämnda problemställningar togs fram på uppdrag av Vagnätsbyrån.



Figur 1: Redovisar projektets skeden under planerings- och utförandefasen.

Förstudien har två huvudsakliga fokusområden. Dels att anpassa de fyra broarna så de uppfyller dagens krav på trafiklaster, dels att utreda möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg längs sträckan för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Även möjligheter att åtgärda tekniska brister i vägutformning, generellt förbättra trafiksäkerheten och framkomlighet för alla trafikanter studerades. I Förstudien kartlades nuläge tillsammans med analys och problembeskrivning inom aktuella utrednings- och kompetensområden. Utredningen resulterade i ett antal åtgärdsförslag som kan genomföras för att svara mot problemställningar.

Åtgärder som rekommenderas i Förstudien är utbyte av de fyra broarna, att anlägga en GC-bana helt eller delvis längs den aktuella sträckan samt ett antal ytterligare åtgärder, bland annat med avseende på trafiksäkerhet, kollektivtrafik och vägens skick. Detta tillsammans med rekommendationer, skyddsåtgärder etc. för naturmiljö samt kulturmiljö och fornlämningar. Effekter av åtgärdsförslag redovisas samt rekommendation ges för fortsatt arbete i programskedet.

Nästa steg i planeringsfasen är programskedet där en programhandling för projekt Järsövägen tas fram.

3 Effektmål

Effektmål för projektet Järsövägen är:

- Tillgodose landskapets behov av transportinfrastruktur på lång sikt genom att minska begränsningar i trafiknätet för att på så sätt bibehålla och förbättra förutsättningar för tillväxt och utveckling på hela Åland. Målet mäts genom att följa upp hur antalet begränsningar av vikt, höjd och längd förändras genom projektet. Därtill mäts förändringen i rapporterade anmärkningar vid tillståndsklass-bedömningar av konstruktionerna.
- Höja trafiksäkerheten på vägförbindelsen för alla trafikanter med fokus på oskyddade trafikanter genom att planera projektet utgående från god standard för trafiksäkerheten enligt VGU2022. Målet mäts genom att följa upp hur standarden för trafiksäkerheten tillämpats i planeringsskedet.
- Minska fysiska begränsningar med skadliga effekter på vattenkvaliteten längs vägsträckan. Målsättningen mäts genom att följa upp att vattnets genomströmningsarea under broarna inte minskar i samband med broubytet.

- Projekteringen har som målsättning att verka för att hitta minst 5 optimeringsinsatser som minskar projektets negativa klimatpåverkan. Optimeringen av konstruktioner och vägar planeras att uppnås genom att minska materialåtgång och genom medvetna materialval. Målsättning mäts i antalet optimeringsinsatser med gynnsam klimatpåverkan för projektet.

Mätning av effektmål: Inga TK2 eller TK3 ska förekomma på ingående broar vid projektets slutförande. TK = tillståndsklass. Tillståndsklasser graderas från 0-3 beroende på skadans omfattning:

- TK 0: Bristfällig funktion bortom 10 år.
- TK 1: Bristfällig funktion inom 10 år.
- TK 2: Bristfällig funktion inom 3 år.
- TK 3: Bristfällig funktion vid inspektionstillfället.

Tillståndsklasserna rapporteras i samband med rutinmässiga broinspektioner enligt trafikbyråns kontrollprogram och registreras i BatMan.

4 Projektets omfattning

Syfte

Syftet med programhandlingen är att utifrån problemställningar och förbättringsbehov som tydliggjorts i Förstudien pröva och värdera samt ta beslut kring vilka åtgärder man ska arbeta vidare med. I programhandlingen sammanvägs effekterna av alternativen. De alternativ som uppfyller projektets effektmål och specifika projektmål bäst, tillsammans med en rimlig kostnad, tas vidare till nästa skede. Programhandlingen ska även utgöra underlag för alternativ att gå vidare med och ta fram vägplan för.

Detta görs genom att genomföra vidare utredningar, undersökningar, inventeringar och analyser i tillräcklig omfattning för att kunna pröva och värdera åtgärder vilka bedöms som rimliga utifrån måluppfyllnad och kostnad.

Omfattning

Projektet omfattar en programhandling för bygdeväg 30 Järsövägen/Västra Ytternäsvägen, från Lökskärsvägen 200 m norr om Östernäsvägen till vägens södra ände vid vändplatsen på Järsö. Vägsträckningen går genom två kommuner, Mariehamns stad och Lemland, och är cirka 7,5 km lång.

Projektet omfattar dels att anpassa de fyra broarna så de uppfyller dagens krav på trafiklast, dels att förbättra vattenkvaliteten längs vägsträckan genom att öka genomströmningen under broarna. Projektet innefattar även åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter främst genom att bygga gc-bana. Vidare omfattas att åtgärda tekniska brister i vägutformning, generellt förbättra trafiksäkerheten och framkomlighet för alla trafikanter.

Projektet utgår från tidigare utförd Förstudie och dess utredningskorridor längs sträckan. Programhandlingen kommer att omfatta nödvändiga utredningar inom aktuella kompetensområden så som trafik, väg, konstruktion, ledningar, dagvatten, buller, geoteknik, natur och miljö, kulturmiljö och fornlämningar. Behov av kompletterande inventeringar, undersökningar och utredningar kommer att fastställas i projektets inledande skede.

Projektet föreslås vid behov delas in i delprojekt alternativt etapper efter en prioritetsordning baserad på problemställningar, effekter, kostnader och måluppfyllnad.

5 Underlag

- Broinspektioner: tillståndsrapporter, skadebilder – BaTMan
- Bärighetsberäkning bro 90-23-1 28.11.2022
- Betongundersökningar 09.12.2023
- Rapport Trafikutredning 17.04.2023
- Rapport Naturmiljövärden 02.05.2023
- Rapport Kulturmiljö och fornlämningar 12.05.2023
- Förstudie Järsövägen 15.9.2023, rev 7.12.2023

6 Kontaktpersoner

Fredrik Pettersson, avdelningschef, ÅLR
Elin Roselius, byråchef, ÅLR
Åsa Mattsson, projektchef, ÅLR

7 Tidsplan och kalkyl för förberedelserna

Åtagande t o m	Tidpunkt	BP	Kalkyl utlägg
BP 1	November 2023	<ul style="list-style-type: none">• Preliminärt projektdirektiv framtaget• Preliminär projektplan framtagen	
BP 2	December 2023	<ul style="list-style-type: none">• Förslag på process, budget och tidplan för fortsatt projekt presenterad• Projektdirektiv fastställt• Projektplan fastställd• Behov av underlag för utredning och projektering presenterad• Befintligt underlag för projektering kontrollerat	250 000 EUR
BP 3	Januari 2023	<ul style="list-style-type: none">• Underlag för avrop konsulter framtaget• Start av programskede via avrop konsulter	
BP 4	Osäkert datum	<ul style="list-style-type: none">• Riskanalys	

8 Projektmål, krav och önskemål

8.1 Resultat

Projektet

Tillgodose landskapets behov av transportinfrastruktur på lång sikt genom att byta ut samtliga i projektet ingående broar, enligt i förberedelsestadiet framtagna prioriteringsordning och enligt det ekonomiskt mest fördelaktiga tillvägagångssättet för varje enskild bro.

Höja trafiksäkerheten för på vägförbindelsen för alla trafikanter genom att bygga en separat GC-bana mellan Mariehamn och Järsö samt grundförbättra vägen.

Förbättra vattenkvaliteten längs vägsträckan genom att öka genomströmningen under broarna.

Programhandlingen

Målet med programhandlingen är att besluta kring genomförbara alternativ att arbeta vidare med inom aktuellt utredningsområde. Målet uppnås genom att pröva och värdera möjliga åtgärder vilka bedöms som rimliga utifrån måluppfyllnad och investering. Programhandlingen ska även utgöra underlag för alternativ att gå vidare och ta fram vägplan för.

8.2 Tidpunkt

Sluttid för projektet sätts preliminärt till 2030. Följande tidskrävande processer har identifierats som kan påverka projektets tidplan:

- Kompletterande naturinventeringar
- Komplettering av förvaltningsplaner
- Natura 2000 frågor, intrång, kompensationsåtgärder etc.
- Miljöbedömning
- Eventuella ändringar av gällande detalj- eller delgeneralplaner
- Vägplaner inkl. intrång i Natura 2000
- Miljötillstånd
- Besvär

8.3 Kostnad

Kostnaderna för hela projektet redovisas nedan som en beräknad totalkostnad.

I Förstudieskedet har en översiktlig bedömning gjorts av kostnaderna för att genomföra åtgärder. Broutbytet är den dominerande kostnaden, följt av utbyggnad av gång- och cykelväg. Beroende på omfattningen av åtgärder och osäkerheter i bedömningarna är kostnaden för projekt Järsövägen 14 miljoner euro till 22 miljoner euro. Varav broarna utgör 8,9–13,6 miljoner av den bedömda kostnaden. Programmet kan genomföras i etapper utifrån angelägenhet. Kostnader för markintrång och kompensationsåtgärder har inte beräknats men bedöms kunna ingå i osäkerheterna kring byggherrekostnader.

I programskedet kontrolleras kostnader med en kalkyl och redovisas utifrån totalbudget per år.

8.4 Projektmålets prioritering

Prioritering: Resultat Tidpunkt Kostnad

9 Finansiering

Projektet finansieras genom att budgetmedel årligen tas upp på moment 976000 -
Infrastrukturinvesteringar.

10 Övrigt

Styrgrupp:
Infrastrukturminister
Avdelningschef, Infrastrukturavdelningen
Byråchef, Vägnätsbyrån
Projektingenjör
Bro- och hamningenjör
Vägingenjör
Trafikingenjör

11 Bilagor

<Referera till eventuell ytterligare information som kan utgör underlag för projektets förberedelser. >

Ref.nr.	Dokumentnamn, dokumentbeteckning	Utgåva, datum
1	ÅLR Process	Gällande version; senaste på projektserver
2	Styrdokument ÅLR Process	Gällande version; senaste på projektserver
2	Tidplan Programhandling Järsövägen	Gällande version enligt tidplanens revisionshantering
3	Budget	