

**ÖSTERLÅNGGATAN
Projektplan**

Diarienummer: 1630-2022

Projektplan för Österlånggatan och en del av Stålarmsgatan

19.9.2023



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 Allmänt	3
1.1 Projektplanens syfte och utgångsläge	3
1.2 Arbetsgrupp	3
1.3 Allmänna mål	3
1.4 Mål för verksamheten	4
2 BASUPPGIFTER OM PROJEKTET	4
2.1 Läge	4
2.2 Planeringssituation	5
3 Motiveringar för projektet.....	5
3.1 Nuläge.....	5
3.2 Konstruktionernas skick	6
3.3 Omgivning.....	6
4 Utgångspunkter för planeringen.....	7
4.1 Utredningar och utlåtanden	7
4.2 Andra projekt i anslutning till projektet	7
5 Utgångspunkter för genomförandet	9
5.1 Planer för de allmänna områdena	9
5.2 Projektets omfattning och kvalitetsnivå.....	9
5.3 Val av planerare och genomförande av planeringen.....	10
5.4 Genomförandeform	11
5.5 Anbudsförfarande.....	11
6 Tidtabell ja kostnader	11
6.1 Projekttidtabell.....	11
6.2 Byggnadsskeden.....	11
6.3 Byggnadskostnader.....	12
7 Risker.....	12
Bilagor	13

1 ALLMÄNT

1.1 Projektplanens syfte och utgångsläge

Åbo stadsstyrelse har vid sitt sammanträde 26.11.2018 (§ 463) godkänt Åbo stads utvecklingsplan för cykling 2029 att iakttas som riktgivande. Samtidigt beslöt stadsstyrelsen att beredningen av cykelförbindelsen på Österlånggatan som hör till prioritetssklass 1 inleds och att planerna föreläggs för beslut senast i augusti 2020.

Våren 2022 beställde ansvarsområdet för trafikplanering en utredningsplan för Österlånggatan av WSP Finland Oy. Utifrån utredningsplanen utarbetas en projektplan enligt anvisningen för behovsutredning och projektplanering av stadens infrastrukturprojekt som godkänns av stadsfullmäktige. Syftet med denna projektplan är att definiera projektets omfattning, tidtabell och kostnadsnivå så att ett beslut om att investera i projektet kan fattas.

En allmän plan har tagits fram för projektet med två olika alternativ. Det första alternativet har enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan och nya gatuträd planteras endast på de platser som inte förutsätter krävande ledningsöverföringar. I det andra alternativet, förutom att bygga enkelriktade cykelvägar, skulle tre gånger så många nya gatuträd planteras på gatan, vilket också skulle kräva fler ledningsöverföringar. Alternativ 1 och 2 i utredningsplanen bifogas projektplanen.

1.2 Arbetsgrupp

En styrgrupp bildades för att utarbeta den allmänna planen med uppgift att styra konsultarbetet. I styrgruppen ingick:

Jaana Mäkinen	trafikplanering
Taneli Pärssinen	trafikplanering
Marie Nyman	planläggning
Johanna Salmela	Genomförandeplanering av stadsmiljön
Jani Tulkki	Genomförandeplanering av stadsmiljön

Den allmänna planen har utarbetats av WSP Finland Oy, där största delen av arbetet har utförts av:

Olli Haveri	Projektchef
Jari Laaksonen	Huvudplanerare
Mira Linna	Projektsekreterare
Vuokko Yli-Jama	Landskapsplanerare
Riikka Kallio	Specialsakkunnig

1.3 Allmänna mål

Huvudsyftet med arbetet är att fastställa projektets innehåll, omfattning, kvalitetsnivå och kostnadsnivå för investeringsplanering och genomförandeplanering av Österlånggatan. Detta utreds genom att undersöka två olika planalternativ.

Lösningarna syftar antingen till en omfattande förnyelse av gaturummet, inklusive kommunaltekniska nät, eller alternativt lösningar som huvudsakligen styr bevarandet av kommunaltekniska nät i deras nuvarande läge. Denna princip påverkar särskilt möjligheterna att placera gatuträd, men även andra skillnader i planalternativen presenteras, till exempel när det gäller trafikarrangemangen i de största trafikljustyrda korsningarna.

Dessutom är avsikten att skapa en trygg, välfungerande, trivsamt och tillgänglig gatumiljö i enlighet med Åbo stadsstrategi 2029. Målet är också att beakta områdets historiska och stadsbildsmässiga värden samt naturvärden, områdets särdrag, framtida projekt som genomförs i området samt kraven hos olika aktörer.

1.4 Mål för verksamheten

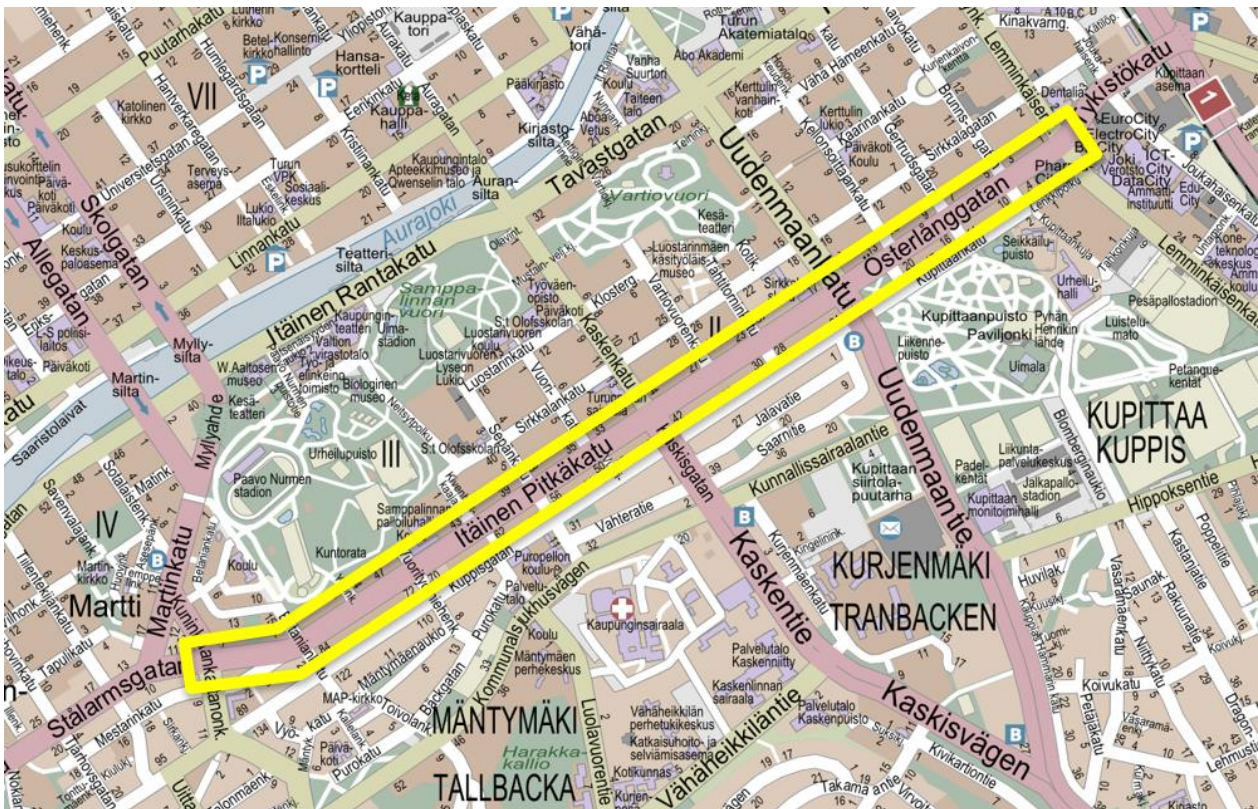
Gaturummet ändras från en gata som betjänar biltrafiken till en gata som betjänar olika färdsätt på ett mer jämlikt sätt med beaktande av tillgängligheten och gaturummets ändamålsenliga dimensionering. Förnyelsen av gaturummets utseende spelar en viktig roll vid sidan av förbättringen av förutsättningarna och säkerheten för gång och cykling.

I den övergripande planeringen av området har man beaktat dess läge som en del av rutten som är viktiga med tanke på hållbar stadstrafik. Samtidigt säkerställs biltrafikens funktion och smidighet i Österlånggatan huvudriktning genom tydliga körfältslösningar för biltrafiken och genom att styra biltrafiken som svänger vänster från huvudriktningen till andra rutten för att nå områdena i kvarteren som omger gatan. I det här fallet kommer bilar som svänger vänster inte att blockera biltrafiken i huvudriktningen.

2 BASUPPGIFTER OM PROJEKTET

2.1 Läge

Österlånggatan ligger i den sydvästra utkanten av rutstadsens centrum i stadsdelarna I, II, III och IV. Förutom hela Österlånggatan omfattar projektet början av Stålarmsgatan mellan Betaniagatan och Kungsgårdsgatan. Projektområdet är cirka två kilometer långt och börjar vid korsningen mellan Stålarmsgatan och Kungsgårdsgatan och slutar vid korsningen mellan Österlånggatan och Lemminkäimgatan.



2.2 Planeringssituation

Generalplan

I generalplanen 2029 som godkändes av Åbo stadsfullmäktige 13.2.2023 (§ 27) (ej vunnit laga kraft) har Österlånggatan betecknats som huvudled för stadsregionen eller landskapet och som huvudnät för cykling (generalplanens temakarta 4).

Österlånggatan mellan Smedsgatan och Stenhuggaregatan har betecknats som ett område med risk för dagvattenöversvämning, där översvämningsrisken ska beaktas i den fortsatta planeringen (generalplanens temakarta 5).

Österlånggatan och kvarteren som gränsar till den har betecknats som ett område där man måste sträva efter att bevara brandgrändsträden och plantera nya för att ersätta dem som redan har försvunnit. Kuppisplan i stadsdel I har betecknats som ett historiskt parkområde, vars planering ska beakta områdets kulturhistoriska, landskapsmässiga och trädgårdskonstnärliga värden (generalplanens temakarta 7).

Det finns flera värdefulla byggnader eller helheter av byggd miljö längs Österlånggatan. Det finns inga byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY) längs Österlånggatan (generalplanens temakarta 8).

Detaljplan

Hela projektområdet är ett gatuområde eller en park som anges i detaljplanen. En del av projektet sträcker sig till parken Kuppisplan i stadsdel I och en del till Katarinaskvären i stadsdel IV.

I detaljplanen finns mer gatuområde vid Österlånggatan 51 än vad som för närvarande finns i trafikbruk. I stadsdelen Kuppis i kvarter 10 på Österlånggatan 2 och 4, finns ett 6 meter brett område som från kvarterets kant är avsett för allmän gångtrafik.

Trafikplaner

År 2021 färdigställdes en ny cykelfil på Österlånggatan i norra kanten av gatan mellan Lemminkäinengatan och Brunnsngatan. År 2022 färdigställdes cykelfiler på båda sidor av gatan mellan Brunnsngatan och Nylandsgatan.

I de trafikscenarier för centrum som färdigställdes 2020 har Österlånggatan skisserats som en centrumring som skulle samla ännu mer genomfartstrafik från lugnare gator och åstranderna.

3 MOTIVERINGAR FÖR PROJEKTET

3.1 Nuläge

Österlånggatan är en livligt trafikerad huvudgata med en hastighetsbegränsning på 40 km/h. Gatan har i huvudsak en körbana och två filer. Den nuvarande bredden på gatuområdet varierar mellan 19 och 24 meter. Många övergångsställen är försedda med refuger, vilket innebär att färdlinjen på gatan varierar. Det finns gott om obegränsad gatuparkering på gatan.

Österlånggatan betjänar trafiken som kör förbi Åbo centrum och i synnerhet trafiken i det växande och utvecklande Kuppisområdet. Trafikmängden på Kaskisgatan i riktning mot Martinsbacken är cirka 14 500 fordon per vardagsdygn. Trafikmängden mellan Kaskisgatan och Nylandsgatan uppgår till 11 000 fordon per vardagsdygn. Trafikmängden på Nylandsgatan i riktning mot Kuppis uppgår till cirka 19 000 fordon per vardagsdygn. Cykeltrafiken på Österlånggatan är mindre än 500 cyklar per vardagsdygn. Det genomsnittliga antalet fotgängare är cirka 900 per vardagsdygn.

Det finns knappt några gatuträd på Österlånggatan, förutom några gamla brandgrändsträd, varav

en del ligger på trottoarerna och tar upp plats för fotgängare. Det finns två parker längs gatan: Kuppisplan och Katarinaskvären.

De smala trottoarerna längs med gatan är belagda med betongplattor, och deras sträckning följer formerna av varierande kvartersstorlekar. Av den anledningen varierar utrymmet för körbana och parkering också ganska mycket i planeringsområdet. På många håll på gatan är det oklart om det finns ett eller två körfält. Det finns många olika övergångsställen med refuger, men korsningsavståndet är för långa på grund av körfältsbredderna, vilket är problematiskt särskilt med tanke på tillgänglighet och skolvägar. Refugerna är också ofta underdimensionerade, särskilt vid större gatukorsningar. Det finns cirka 350 parkeringsplatser på gatan, varav några är snedparkeringsplatser som är problematiska med tanke på gatans trafikmässiga roll.

För cykeltrafik har cykelfiler byggts i huvudsak i östra änden av planeringsområdet från Artillerigatan till Nylandsgatan. Dessutom har cykeltrafikarrangemang genomförts parallellt med Nylandsgatan och Kaskisgatan. I övrigt sker cykeltrafiken på körbanan. Med beaktande av gatans trafikmässiga roll är en cykelbana eller cykling på körbanan inte en säker och smidig lösning för cykeltrafik i enlighet med målbilden.

Det finns några kollektivtrafiklinjer på Österlånggatan med relativt få turintervaller. Dessutom finns det en rutt för specialtransporter på gatan, där den maximala storleken på transporter är 6 (höjd) x 6 (bredd) x 35 (längd) meter.

Åren 2021–2022 färdigställdes cykelfiler på Österlånggatan mellan Nylandsgatan och Lemminkäinengatan.

I planeringsområdet ingår ett stort antal underjordiska vattenförsörjningsnät, dagvattennät, fjärrvärmennät och kablar från olika aktörer.

3.2 Konstruktionernas skick

Trottoarerna har fyrkantiga betongplattor som är karakteristiska för Åbo. Refugerna har kantstöd av betong och på vissa ställen röd, på vissa ställen grå betongsten. Vägbanan avgränsas av kantstöd av natursten. Betongbeläggning och kantstöd av betong är i behov av förnyelse på vissa ställen.

3.3 Omgivning

Österlånggatan är för närvarande inte särskilt attraktiv som gång- och cykelmiljö. Detta påverkas bland annat av gatans bredd och samtidigt den lilla mängden gatugröna ytor och gatuträd samt bullret från biltrafiken. Dessutom, på gatunivå, i stället för tjänster, har byggnader ofta slutna källarfasader eller garagefasader.

I början av det allmänna planeringsarbetet fanns det 12 lövträd i gatuområdet för Österlånggatan. Av dessa har ett träd avlägsnats på grund av sitt dåliga skick. De flesta träden på gatan ligger i tidigare brandgrändszoner. Brandgränderna är en rest av C. L. Engels plan från 1828, där träd beordrades att planteras längs tomtgränserna av brandsäkerhetsskäl. Förutom träd finns det ingen annan vegetation i gatuområdet. På vissa ställen erbjuder gatorna dock utsikt över gårdar vars träd och andra planteringar livar upp landskapet på Österlånggatan.

Österlånggatan gränsar i huvudsak till flervåningshuskvarteren. Ställvis finns det mindre, gröna trähuskvarter längs gatan. Gatan gränsar till parken på bara ett par ställen. Nära korsningen av Nylandsgatan tangerar Österlånggatan Kuppisplan, där en rad träd växer intill gatan. I västra ändan av planeringsområdet tangerar Österlånggatan Katarinaskvären och Martinsbackens plan.

4 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

4.1 Utredningar och utlåtanden

Enligt Åbo Energis belysning (Toivonen, september 2023) innehåller projektområdet många markkablar för gatubelysning från 1950- och 60-talen, och nya gatubelysningskablar, skyddsror och reservror behövs längs hela sträckan. Dessutom ska gatubelysningen anslutas under gatan och på korsande gator åtminstone fram till den första anslutningspunkten. Gatubelysningens kopplingsdosor och kabelskärmar på byggnadernas väggar ska inspekteras och vid behov renoveras. Gatubelysningskablar förnyas också fram till dessa kopplingsdosor på fastigheternas sida. Vajerns dragsängar måste inspekteras och de som är i dåligt skick måste bytas ut. Armaturerna kommer att bytas ut mot nya, och samtidigt måste stolparnas positioner kontrolleras i samband med gatuplaneringen. På grund av trädplanteringar måste belysningen av trottoarer och cykelvägar kontrolleras och vid behov förbättras. Enligt de nya rekommendationerna ska alla övergångsställen utan trafikljus vara utrustade med accentljus på båda sidor av gatan. Kablarna till busskurer etc. behöver också bytas ut. Dessutom förbereds armaturspecifik styrning och några platsspecifika träd/byggnadsstrålkastare bör övervägas på lämpliga platser.

Enligt Åbo Energis elnät (Ahonen, september 2023) behöver alla pappersisolerade kablar i området renoveras inom 10 år. De äldsta kablar är från 1950-talet och de yngsta från 1980-talet. Flest pappersisolerade låg- och mellanspänningskablar finns mellan Kungsgårdsgatan och Betaniagatan, mellan Stenhuggaregatan och Nylandsgatan samt mellan Gertrudsgatan och Lemminkäinengatan. Alla kablar byts inte nödvändigtvis ut i samband med gaturenoveringar, varför det är nödvändigt att lägga ett tomt rör i väntan på en ny kabel.

Enligt Åbo Energis fjärrvärme (Varjus, september 2023) kommer nästan alla fjärrvärmeledningar på projektområdet att kunna renoveras inom de närmaste 10 åren. I de nya gatuplanerna skulle det löna sig att reservera en plats för en stomlinje för fjärrvärmen längs hela sträckan. På basis av platsreserveringar gör Åbo Energi upp egna planer för renoveringarna och genomför dem före renoveringen av Österlånggatan. Eftersom det är fråga om en så stor och tidskrävande renovering ligger det i allas intresse att entreprenaden genomförs av Åbo Energis egen årsentreprenör på förhand.

Enligt Åbo Vattenförsörjning Ab (Elo, september 2023) planeras en renovering av vattenförsörjningen till 2025 i början av Stålarmsgatan (öster om Betaniagatan). Åbo Vattenförsörjning påpekar dessutom att kostnaderna för överföringen av vattenförsörjningsnäten är kostnader som ingår i projektet för Österlånggatan och att träd inte får placeras ovanpå vattenledningsnätet eller i närheten, eftersom man i samband med renoveringar måste ta bort träd och trädrötter tränger in i till exempel avloppsledningar och orsakar blockeringar, vilket ökar blockeringarna och risken för skador på fastigheterna i området. Om vattenförsörjningsnäten måste flyttas, ska man samtidigt beakta anslutningspunkterna för fastigheternas tomtledningar och ändrade ansvarsgränser, vilket ska avtalas skriftligen med fastighetsägarna.

Enligt Åbo museicentral (Ratilainen, september 2023) finns det inget behov av arkeologiska undersökningar på projektområdet, eftersom det ligger utanför det gamla detaljplaneområdet i centrum.

4.2 Andra projekt i anslutning till projektet

Den allmänna planeringen av Lemminkäinengatan har pågått samtidigt under planeringen av projektet i fråga. I den allmänna planen för Lemminkäinengatan föreslås att Österlånggatan ska förbättras från korsningen av Artillerigatan i väster mot Brunnsgratan i södra delen av gatan så att ett körfält österut tas bort och gatans tvärsnitt ändras i södra kanten för att öka utrymmet för cykeltrafik, gångtrafik och gatugröna ytor.

Det nya stomlinjenätet för bussar inleds 1.7.2025. Av hållplatserna i planeringsområdet använder det egentliga stomlinjenätet hållplatserna vid korsningen Kaskisgatan på båda sidor om Österlånggatan (linjerna 4 och 8). Detta är en viktig omstigningsplats för passagerare. Dessutom trafikeras

Nylandsgatan av linje 7.

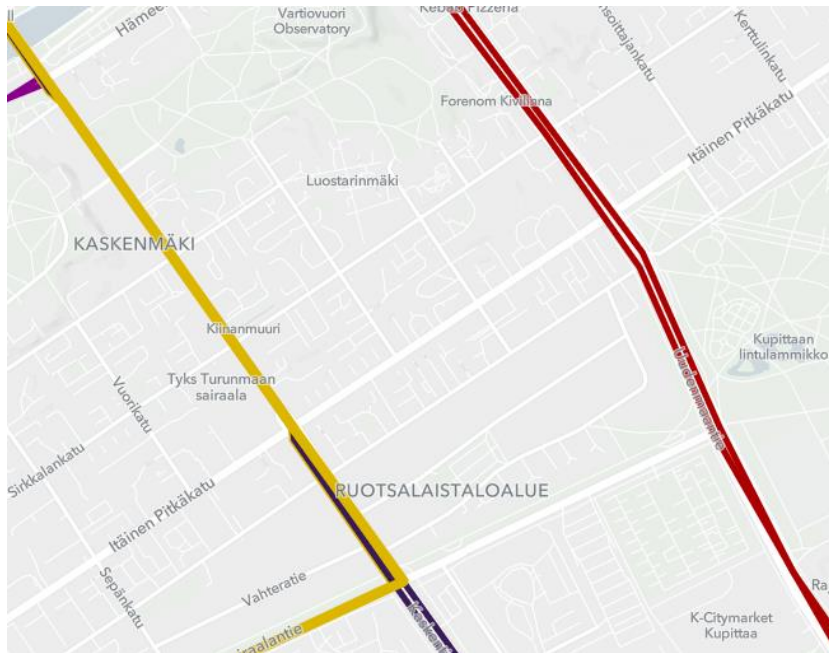


Bild: Utdrag ur det framtida linjenätet för Åbo stombusslinje i planeringsområdet. (Remix-programmet, uppdaterat 24.1.2023)

Utbyggnaden av Åbolands sjukhus planeras i kvarteret i nordvästra hörnet av anslutningen mellan Österlånggatan och Kaskisgatan. Körförbindelser till garaget, underhållet samt ut ur området för lämning och hämtning har planerats på Österlånggatan.

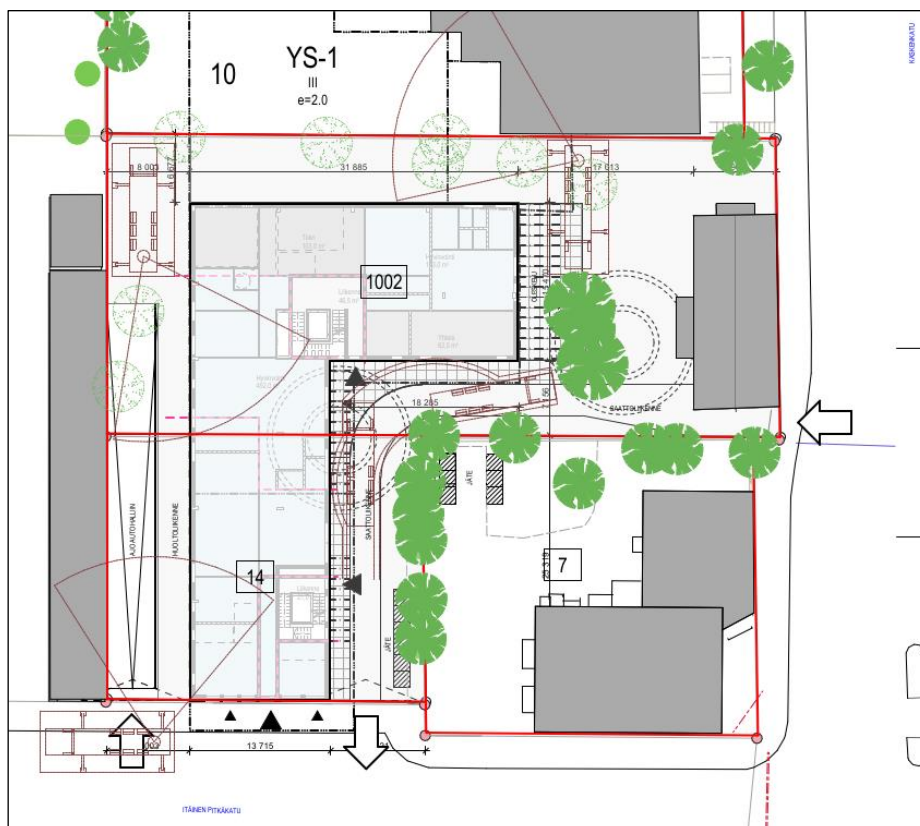


Bild: Utdrag ur planen för Åbolands sjukhus i korsningen mellan Österlånggatan och Kaskisgatan. Infarterna till tomten visas från båda gatorna. (Schauman arkitekter, utkast 25.8.2022)

Tomten för Samppalinna skola och bollhall ingår i ett innovationspartnerskapsprojekt, vilket kan leda till planläggning av nya bostäder på tomten.

5 UTGÅNGSPUNKTER FÖR GENOMFÖRANDET

5.1 Planer för de allmänna områdena

Gatu- och parkbyggande kräver inte bygglov eller åtgärdstillstånd till den del de presenteras i godkända gatu- och parkplaner enligt markanvändnings- och bygglagen. Fasta konstruktioner, såsom väggar, trappor, ramper, planteringsbassänger och belysning som godkänts i gatu- och parkplanerna behöver inte tillstånd av byggnadstillsynen.

5.2 Projektets omfattning och kvalitetsnivå

Projektet omfattar ett gatuområde enligt detaljplanen. Planområdets linjeavsnitt är cirka 2 150 m långt på Österlånggatan och Stålarmsgatan mellan Kungsgårdsgatan och Lemminkäinengatan. Dessutom omfattar projektområdet arrangemang av anslutna gator och rutter i tillämpliga delar, men utan att utvidga projektområdet utan motivering.

I planeringsområdet finns flera värdefulla byggnader eller helheter av den byggda miljön. Dessutom gränsar planeringsområdet i östra ändan till Kuppis plan som har betecknats som ett historiskt parkområde. Vid planeringen och byggandet ska områdets kulturhistoriska särdrag beaktas och materialen och formen på de nya permanenta konstruktionerna får inte ändra områdets kulturhistoriska särdrag.

Förhållandena och säkerheten för fotgängare förbättras genom att bredda trottoarerna och genom att utveckla övergångsställen i allmänhet. Vid övergångsställen beaktas kraven på specialtransporter. Övergångsställen med refuger föreslås nära skolor och vid de anslutningar där biltrafiken är livligast, om utrymmet tillåter. Anslutningar till biltrafikens sidoriktningar och småtrafikerade bostadsgator genomförs som överbyggda trottoarer och cykelvägar, vilket förbättrar sidoriktningarnas korsningssäkerhet och smidigheten i gång- och cykeltrafiken. Det föreslås att följande riktningar för biltrafiken stängs för att förbättra funktionaliteten och säkerheten för gång-, cykel- och biltrafik i huvudriktningen:

- Österlånggatan/Mästargatan vid Stålarmsgatan
- Bergborraregatans södra gren
- Observatoriegatans södra gren
- Brunnsgatans södra gren

Enkelriktade cykelvägsarrangemang genomförs för planeringssträckan. Planeringsområdet är anslutet till befintliga enkel- eller dubbelriktade cykelvägar. I båda alternativen föreslås att cykelvägar genomförs på samma nivå som trottoarer och skiljeremisor. Skillnaden mellan gång- och cykeltrafik görs genom materialval. I alternativ 2 presenteras cykelvägar vid större korsningar bakom trottoarkanter när gaturummet tillåter det, så att det vid högersväng är möjligt att köra om den trafikljusstyrda korsningen. I alternativ 1 sker cykeltrafiken huvudsakligen genom ljusstyrning som cykelbanor i korsningar.

Busshållplatser är placerade i nischer eller bredare körfält så att det är möjligt att köra om bussar vid hållplatser. Den södra grenen av korsningen av Kaskisgatan förbereder man sig för hållplatser på den framtida stomlinjen med ledbusdimensioner.

Bilplatser vid gator finns sammanlagt 137 i alternativ 1 och sammanlagt 124 i alternativ 2. Det har föreslagits att snedparkeringsplatser, som är problematiska när det gäller klassificeringen av trafiken och trafikvolymen på gatan och tar upp mycket gatuutrymme, tas bort.

Det föreslås att vänstersväng i biltrafiken från Österlånggatans huvudriktning förbjuds i korsningarna Berggatan, Vårdbergsgatan, Kuppisplan, Klockringaregatan och Brunnsgatan. Dessutom föreslås att anslutningarna Mästargatan, Bergborraregatan, Observatoriegatan och Brunnsgatan i södra kanten av Österlånggatan stängs för biltrafik. Syftet med svängförbudet är att säkerställa att biltrafiken längs Österlånggatan löper smidigt.



Det föreslås att fördröjningsområden för dagvatten byggs på breda gröna körfält på båda sidor om anslutningen till Smedsgatan. Området är ett område med översvämningrisk så att fördröjningsområden ger en dellsöning på detta.

Det föreslås att 62 nya gatuträd planteras i alternativ 1 och 180 i alternativ 2. För dessa genomförs bärande växtunderlag. För gatuträd installeras galler på smala platser. **Snöutrymmen** föreslås för bredare skiljeremisor och öppna platser, även om planeringen av fler gatuträd kommer att försvåra vinterunderhållet. På andra ställen ska snön tillfälligt lagras på lämpliga andra områden utan att äventyra gatutrafikanternas säkerhet eller transporteras ut ur området.

En ny urban öppen plats föreslås för anslutningarna Stålarmsgatan och Österlånggatan/Mästar-gatan. Den öppna platsen kommer att utvecklas vidare med hjälp av gröna motiv och möbler. **Mindre torgaktiga rastplatser** har föreslagits för större gatuområden nära Smedsgatan och Berg-gatan samt för området för Brunnsгатans södra gren. Småskalig vegetation kan också förekomma i dessa områden.

Renoveringsbehoven för vattenförsörjningen kommer att finnas i vattenledningen 400 VR i västra ändan av Stålarmsgatan, men inga andra renoveringsbehov är kända i planeringsområdet.

Överföringar av vattenförsörjningsledningar placeras i västra ändan av Österlånggatan mellan Kungsgårdsgatan och Berggränd och i östra ändan mellan Observatoriegatan och Gertrudsgatan i alternativ 2. Fjärrvärmeöverföringen sker i västra ändan mellan Betaniagatan och Smedsgatan och i östra ändan mellan Vårdbergsgatan och Gertrudsgatan. I alternativ 1 görs i huvudsak kabelöverföringar. Överföringarna fördelas jämnt längs hela sträckan på Österlånggatan. I båda alternativen kommer gatans tvärsnitt att ändras från det nuvarande, och när kantstöden flyttas måste dagvattenbrunnar som anknyter till gatuavvattningen flyttas och eventuellt utökas. Överföringsbehoven ska specificeras i den fortsatta planeringen.

Vid gatuarangemang är det nödvändigt att göra kommunaltekniska överföringar av rörledningar, av vilka några riktar sig till lerområden. För dessa delar måste grunden för nya rörledningar stärkas genom djupstabilisering.

Potentiella förorenade markområden måste beaktas i den fortsatta planeringen och genomförandet. Längs Österlånggatan har funnits flera fastigheter som tidigare har inrymt en reparationsverkstad, tvättinrättning, livsmedelsindustri, slakteri, gjuteri, skrotfirma, maskinverkstad och bensinstation. Dessa kan ha orsakat markförorening, men det finns för närvarande ingen mer detaljerad information om deras inverkan på markföroreningar i gatuområdet.

5.3 Val av planerare och genomförande av planeringen

Det föreslås att gatuplaner, trafikstyrningsplaner och gatubyggnadsplaner beställs av en konsult, eftersom projektet är särskilt krävande och omfattande. Vid valet av planeringsgrupp fäster beställaren uppmärksamhet vid helhetsförmånligheten hos anbudena, planerarnas kompetens och referenser från motsvarande projekt för gruppens alla planerare del.

Vid genomförandeplaneringen utarbetas dimensionerade planer och produktdefinitioner utifrån den allmänna planen så att projektområdets särdrag särskilt beaktas i denna projektplan. Utifrån de godkända gatuplanerna görs ännu mer detaljerade gatubyggnadsplaner. I genomförandefasen uppgörs också planer för arrangemang under arbetet såsom distribution, avfall, taxi och taxi för rörelsehindrade och tomtanslutningstrafik samt bevarande av brandgrändsträd. Stadsbilsarkitekten och företrädarna för museicentralen involveras tätt med i planeringen gällande bland annat Betaniakyrkans mur.

5.4 Genomförandeform

Projektet rekommenderas genomföras som en totalentreprenad till ett helhetspris (TE). Helhetsentreprenad går ut på att beställaren ingår ett avtal med en entreprenör och entreprenören genomför byggarbetet enligt de planer och entreprenadshandlingar som beställaren utarbetat.

Projektområdets kulturhistoriska värden och bevarandet av dessa kräver noggranna genomförandeplaner och fastställande av entreprenadens innehåll i entreprenadshandlingarna, vilket innebär att entreprenörerna inte kan ges friheter t.ex. vad gäller genomförandealternativ, material e.d. I det här fallet är till exempel ett ST-projekt uteslutet.

5.5 Anbudsförfarande

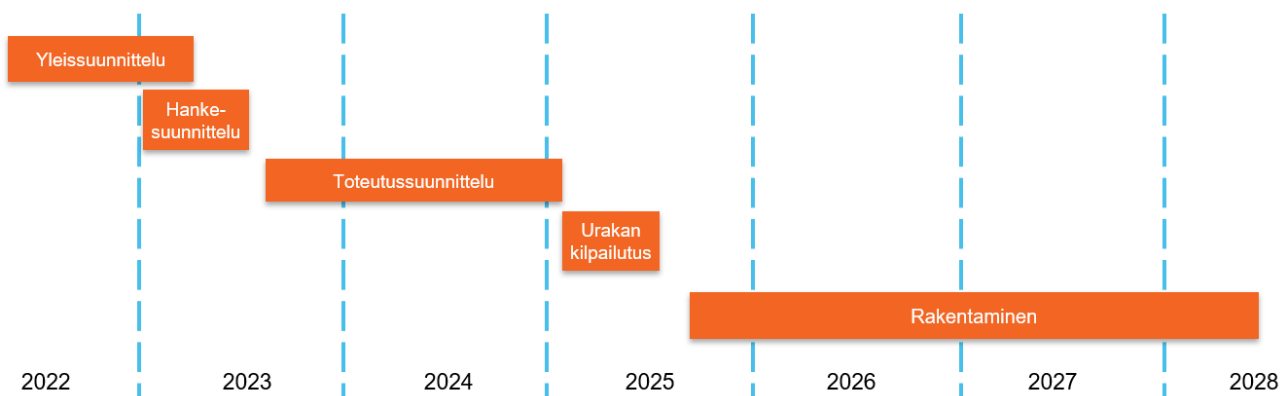
Projektet konkurrensutsätts genom att iakttas lagen om offentlig upphandling. Urvalsgrunden är det helhetsekonomiskt förmånligaste anbudet.

6 TIDTABELL JA KOSTNADER

6.1 Projekttidtabell

Projektplaneringen inleddes våren 2023. Efter att projektplanen har godkänts inleds en genomförandeplanering av projektet som tar ungefär ett år. Om projektets gatuplaner godkänns före utgången av 2024 kan byggandet av projektet inledas tidigast 2025. Byggtiden beräknas vara cirka tre år.

De föreslagna tidtabellerna är riktgivande och kommer att preciseras i takt med att genomförandeplaneringen framskrider.



6.2 Byggnadsskeden

På grund av sin stora storlek bör projektet delas in i minst två olika genomförandefaser. Det rekommenderas att byggandet inleds i västra ändan av gatan, dvs. i ändan som vetter mot Martinsbacken eftersom behovet av renovering är mest akut där.

6.3 Byggnadskostnader

För projektet har man gjort en uppskattning av målpriset på basis av de planer som utarbetats under projektplaneringen med hjälp av kalkylprogrammet Fore. Jordbyggnadskostnadsindexet MAKU som använts i kostnadsberäkningen är 125,31 (2015=100)

Alternativ 1

HOLA-projektandelberäkning 12,7 M€
Projektreservering 20 % ingår i HOLA

Kostnadsintervall 11–16 M€

Alternativ 2

HOLA-projektandelberäkning 15,8 M€
Projektreservering 25 % ingår i HOLA

Kostnadsintervall 13–19 M€

7 RISKER

Eventuella besvär och behandlingen av dessa orsakar en betydande tidtabellsrisk.

Överföringar av kommunaltekniska nätverk utförs i båda alternativen. Enligt alternativ 2 är antalet överföringar betydligt större, vilket skulle ge större risker än väntat när det gäller ledningsöverföringar, nätverksplaceringar och trafikarrangemang under arbetstiden jämfört med alternativ 1. Å andra sidan kan det under genomförandeplaneringen av alternativ 1 uppstå nödvändiga behov av att överföra, renovera eller komplettera ledningar för antingen staden eller intressenterna, vilket kan ändra projektets omfattning avsevärt. Sådana intressenter är vattenförsörjnings-, el-, fjärrvärme- och telekommunikationsbolag och bostadsbolagens tomtanslutningsledningar. Dessutom kan behoven i anslutning till stadens dagvattensystem komma fram först genom en mer detaljerad planering.

Österlånggatan är mycket livligt trafikerad. Genom tydliga trafikarrangemang möjliggörs smidigt pendlande under arbetet och minskas risken för trafikstockningar och olyckor. I genomförandeplaneringsfasen ska kraven på underhåll av trafikarrangemangen och kvalitetsnivån på trafikarrangemang i trafikarrangemangsplanerna beskrivas tydligt. Byggarbetsplatstrafikens anslutning till gatutrafiken ska ordnas på ett tydligt och tryggt sätt. Som kollektivtrafikgata och rutt för specialtransporter skapar genomförandet av projektområdet med hänsyn till alla transportslag och bostads- och företagsunderhållstrafiken i området ett tryck på tidtabellen och ökar därmed kostnaderna.

På grund av gång- och cykeltrafiken på byggarbetsplatsen samt skoltrafiken och annan tomtrafik rekommenderas att trafikarrangemangsplaner utarbetas för de olika arbetskedena redan i genomförandeplaneringsfasen. På så sätt kan högklassiga trafikarrangemang säkerställas också till utseendet och man kan vara säker på att entreprenörerna har prissatt trafikarrangemangen på en tillräckligt hög nivå. I planerna för trafikarrangemang ska särskild uppmärksamhet fästas vid kontaktytorna under byggskedena, där cykeltrafiken ändras från dubbelriktad till enkelriktad. Beredningen av dessa ingår inte i projektplaneringsfasen så att riskerna för tidtabellen och samordningen måste beaktas vid uppskattningen av kostnadsintervallet.

I detta projekt har uppskattningen av kostnadsintervallet särskilt påverkats av brister i projektområdets geometridata. Projektområdet ligger i ett område med översvämningrisk och genomförandet av dess långsgående lutning kommer att vara en utmanande fas i genomförandeplaneringen så att dagvattenhanteringen, förseningarna och säkerställandet av dagvattensystemet kontrolleras och pölbildningen undviks så mycket som möjligt. Långsgående lutningslösningar påverkar tvärsnitt, vil-

ket innebär att anpassning av gårds- och trappanslutningar i befintliga fastigheter kan medföra kostnadstryck vid mer detaljerad planering. Vilka verkningar dessa medför är inte kända i projektplaneringsfasen.

De ursprungliga uppgifterna kommer att specificeras senare, t.ex. omfattningen av förorenade jordsubstanser och deras föroreningsgrad. Även om planeringsområdet inte ligger i centrumområdets fornminnesområde, är det möjligt att det finns objekt i området där arkeologiska undersökningar är nödvändiga. Eventuella arkeologiska fynd kommer att ha en särskild inverkan på tidsplanen och därmed på kostnaderna, och de har beaktats vid granskningen av kostnadsintervallet. Eventuella underjordiska konstruktioner och konstruktioner ökar också behovet av beredskap i fråga om kostnadsintervallet. Användbarheten av det utgrävda konstruktionslagermaterialet kan endast bedömas på grund av mer detaljerade undersökningar. Det handlar också om att i största möjliga utsträckning använda material för cirkulär ekonomi, vilket kan leda till kostnadsbesparingar genom god genomförandeplanering.

När det gäller materialval tar dimensioneringen av kostnadsintervallet hänsyn till rimligt prissatta ytmaterial som uppfyller målen och underhålls. Om kvalitetsnivåns kvalitet eller omfattning ändras under genomförandeplaneringskedet kommer det också att påverka de slutliga kostnaderna.

Marknadsläget inom byggverksamheten har fluktuerat kraftigt de senaste åren och påverkat prisnivån. Bedömningen av marknadsläget under genomförandeåren och prisnivån på byggkostnaderna kan bedömas närmare först i genomförandeplaneringskedet, vilket också inverkar på uppskattningen av kostnaderna.

BILAGOR

1. Utredningsplan för Österlånggatan alternativ 1
2. Utredningsplan för Österlånggatan alternativ 2