

Utredningsplan  
Trafiksäkerhet såtgärder väg 20  
Österleden Mariehamn

September 2002

# Innehållsförteckning

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>3</b>
STUDERADE ALTERNATIV	3
TRAFIKEFFEKTER	3
SAMHÄLLSPLANERING	3
MILJÖ	3
ANLÄGGNINGSKOSTNADER	4
FORTSATT ARBETE	4
<b>BAKGRUND OCH SYFTE</b>	<b>5</b>
BAKGRUND	5
TIDIGARE UTREDNINGAR	6
TIDIGARE UTREDNINGAR	6
NUVARANDE VÄGSYSTEM	7
<b>MARKANVÄNDNING OCH PLANERING</b>	<b>8</b>
TRAFIKUTVECKLING	8
MARKANVÄNDNING	8
NATURRESURSER	8
MILJÖSTÖRNINGAR	8
BEBYGGELSEPLANER	8
NOLLALTERNATIV	9
<b>TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>10</b>
NUVARANDE VÄGSYSTEM	10
GEOLOGI OCH GEOTEKNIK	10
LEDNINGAR	10
<b>UTFORMNINGSFÖRSLAG</b>	<b>11</b>
MÅLFORMULERING	11
FÖRSLAG	12
PLANKARTOR UTFORMNING	14
PLANKARTOR UTFORMNING	15
PLANKARTOR UTFORMNING	16
<b>EFFEKTER OCH KONSEKVENSER</b>	<b>17</b>
FORDONSTRAFIKEN	17
KOLLEKTIVTRAFIKEN	18
LÄTTA TRAFIKEN	18
SAMHÄLLSBYGGNAD	18
KOSTNADER	18
<b>FORTSATT ARBETE</b>	<b>19</b>
ETAPPINDELNING	19
<b>SAMRÅD OCH REFERENSER</b>	<b>20</b>
SAMRÅD OCH REDOVISNINGAR	20
REFERENSMATERIAL	20

# Medverkande

Följande personer har medverkat och/eller bidragit med underlag och synpunkter.



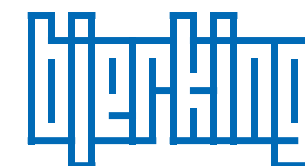
## Mariefhamns Stad

Kai Söderlund



## Landskapsstyrelsen Åland

Bengt Dahlén



## Bjerking AB

Uppdragsansvarig	Anders Dahlin
Trafikteknik	Roine Gillberg
	Jan Gustafsson
	Lars Kylin
Presentation	Ida Ottesen
Illustration	Anna Sundin

**Fotografier i rapporten: Bjerking AB**

# Sammanfattning

## Studerade alternativ

Rapporten redovisar ett förslag till fysiska åtgärder längs Österleden i Mariehamn som har tagits fram med utgångspunkt för behov att:

- £ Förbättra trafiksäkerheten och komforten för den lätta trafiken.
- £ Förbättra trafiksäkerheten och bibehålla framkomlighet för fordons-  
trafiken.
- £ Övergripande studera trafiksituationen längs Österleden och anslutande gatusystem p.g.a. tillkommande verksamheter i närheten av Österleden.

Alternativen har tagits fram med hänsyn till beslutade och planerade exploateringar samt en 35 % trafikökning på 20 år.

Förslagen utgår ifrån att Österleden även i framtiden har 1+1 körfält samt att hastigheten är begränsad till 50 km/timmen.

Samtliga åtgärder har studerats med hänsyn av möjligheten till genomförande *med hänsyn till ekonomi, stadsbyggnadsaspekter och miljöpåverkan*.

## Avgränsningar

I utredningen har av hänsyn till bedömd möjlighet till genomförande (ekonomi, effekter och påverkan på stadskaraktären), inte planskilda korsningar för den lätta trafiken studerats. Inte heller har alternativ med fler körfält (t.ex. 2+2) eller mer omfattande ombyggnader (t.ex. flyttning av Österleden) studerats under utredningsarbetet.



Österleden

## Trafikeffekter

Åtgärderna innebär stora förbättringar av trafiksäkerheten för samtliga trafikantslag. Detta utan att det framtida behovet på kapacitet för fordons-  
trafiken försämras.

Målet att öka trafiksäkerheten för samtliga trafikslag kan uppnås.

### Lätta trafiken

Förslaget omfattar nya passager tvärs Österleden och större anslutande gator samt en devis nyanlagd sammanhängande gång- och cykelförbindelse öster om Österleden som anpassats till badhusets lokalisering.

Trafiksäkerheten och komforten för gående och cyklister både längs och tvärs Österleden och anslutande större gator kommer att förbättras avsevärt om förslagen genomförs.

### Fordonstrafiken

Förslaget omfattar stängningar och samlingar av utfarter, nybyggnad av fyrvägs korsning, cirkulationsplatser vid nya badhuset och Styrmansgatan samt förbättringar av nuvarande trevägs korsningar med refuger. Förslaget förutsätter också vissa förbättringar av kapaciteten i Rökerirondellen.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras och skadeföljden vid eventuella olyckor kommer att minska. I första hand är det föreslagna cirkulationsplatser som innebär att antalet olyckor kan förväntas minska samtidigt som även andelen olyckor med allvarliga personskador minskar.

## Samhällsplanering

### Bebyggelse

Föreslagna åtgärder innebär att planerade och diskuterade exploateringar av områden kring Österleden kan ges en god trafikförsörjning. Förslagen medger bl.a. flera möjliga anslutningar till de diskuterade bostadsöarna i Slemmen.

### Arkitektur/gestaltning

Föreslagna åtgärder innebär att Österledens i större utsträckning än i dag kan anpassas till omgivningens nuvarande och planerade park- och bebyggelsemiljö. Ytterligare bearbetning av gaturummets utformning bör ske i samband med att markanvändningen kring Österleden successivt förändras.

## Miljö

### Intrång och störningar

Trafikökningarna kommer att öka bullerstörningarna kring Österleden. De aktuella trafikmängderna innebär, varken i nuläget eller i en framtid med ytterligare trafik, några hinder från att bygga bostäder eller lokalisera andra störningskänsliga verksamheter relativt nära Österleden.

Andelen skadliga utsläpp från fordonen kan trots ökad trafik förväntas minska p.g.a. förbättrad rening av både diesel- och bensinfordon.

Ytterligare alléplanteringar kring Österleden, planteringar i refuger och cirkulationsplatser, mer stadsmässig belysning samt föreslagna kantstens-  
åtgärder i cirkulationsplatserna och refuger, kommer att öka stadsmässigheten kring Österleden.

Ombyggnaderna tar vissa parkområden i anspråk. Påverkan bedöms dock som obetydlig.

## Anläggningskostnader

Totalt är kostnaderna för föreslagna åtgärder beräknade till cirka

- 1 500 000.

Föreslagna åtgärder kan utföras i geografiska och/eller funktionella etapper och kostnaderna kan därmed periodiseras över en längre tid.

## Fortsatt arbete

### Planering och projektering

Utredningsplanen utgör underlag för landskapets och stadens planering av fysiska åtgärder för trafiken kring Österleden samt underlag för stadens övriga planering.

### Prioritering och etapper

Vid en prioritering och etappindelning föreslås i första hand att åtgärder genomförs för att förbättra kapaciteten i Rökerirondellen och en anslutning till Badhuset. Övriga högt prioriterade åtgärder för att förbättra säkerheten för den lätta trafiken är passage tvärs Österleden samt utbyggnad av en sammanhängande gång- och cykelväg öster om Österleden.

### Andra alternativ

För närvarande utreds en planerad utbyggnad av Mariehamns kyrkogård. Beroende av var denna utbyggnad kommer att ske, kan andra alternativ behöva studeras vid korsningen mellan Lagervägen och Strandgatan.

# Bakgrund och syfte

## Bakgrund

Bakgrunden till projektet är att förändringar av markanvändningen kring Österleden innebär att trafiken förväntas öka markant på en av landskapets mest trafikerade och olycksdrabbade vägnitt. Nya målpunkter innebär ökad trafik och ett behov av förbättringar för den lätta trafiken.

I Mariehamns trafiksäkerhetsplan och Ålands trafikplan framhålls behovet av förbättringar av trafikmiljön längs och kring Österleden.

Österleden byggdes ursprungligen för att avlasta Mariehamn men har i dag fått en karaktär av stadsgata. Ytterligare lokaliseringar av bostäder och verksamheter kommer att förstärka gatukaraktären samtidigt som leden utgör en viktig genomfartsled.

Utredningsplanen ska utgöra ett underlag för landskapets och stadens planering och trafikåtgärder i trafiksystemet kring Österleden.

I planen beskrivs *främst direkta fysiska åtgärder* i trafikmiljön.

Även *planering och styrning* av lokalisering av bebyggelse och verksamheter kan indirekt medverka till att trafikmålen uppfylls. I tätbebyggda områden och befintliga trafikmiljöer innebär det främst rekommendationer för tillkommande lokalisering och utformning av bebyggelse och verksamheter.

Utredningsplanen är ett samprojekt mellan Mariehamns stad och Ålands landskapsstyrelse.

## Utredningsarbetets inriktning

Utredningen syftar till att identifiera konfliktpunkter i trafikmiljö samt föreslå lösningar med utgångspunkt i ökad trafik och tillkommande etableringar av verksamheter i ledens närområde.

I utredningsdirektiven framhålls att speciell vikt ska fästas vid de oskyddade trafikanterna och de säsongsbetonade speciella trafikstörningar som uppstår p.g.a. kraftigt ökad trafik sommartid.

I direktiven framhålls även att antalet anslutningar och övergångsställen (passager) i plan bör minimeras.



Mariehamn med Österleden markerad

## Övergripande mål

*Utredningens mål är att med utgångspunkt i planerade och förväntade exploateringar och en prognostiserad trafikökning skapa långsiktiga, säkra samt ekonomiskt och miljömässigt hållbara trafiklösningar.*

De övergripande målen för utredning är att skapa underlag för planering och ge förslag till åtgärder som:

- £ Innebär förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.
- £ Utgör framförhållning/planeringsunderlag för framtida utveckling av området samt bidra med scenarier för utvecklingen/förändrad markanvändning av närområdet.

Utredningsarbetet ska:

- £ Identifiera konfliktpunkter, föreslå lösningar och skapa förutsättningar för att tillvarata kvaliteter i området.
- £ Utgöra underlag för långsiktiga, säkra, ekonomiskt och miljömässigt hållbara trafiklösningar

Speciellt ska planen beakta behovet av:

- £ Ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter.
- £ Bibehållen framkomlighet (kapacitet) för fordonstrafik (både genomfartstrafik och trafik med målpunkter i centrum).
- £ Förbättrad orienterbarhet för vägtrafikanterna.
- £ Bättre trafikfördelning/trafikstyrning till målpunkter och andra delar av gatusystemet i och kring centrum.

# Tidigare utredningar

## Trafikplan för Åland

I landskapet Ålands trafikplan för 1999-2008, konstateras att trafiknätet ska förvaltas och utvecklas i syfte att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten och förkorta restiderna inom och mellan landskapets olika delar.

Den lätta trafiken ska prioriteras vid all trafikplanering och vid högt-trafikerade delar av vägnätet

Vid vägbyggnadsarbeten ska inriktningen vara att förbättra trafiksäkerheten, öka framkomligheten och förbättra trafikmiljö. Speciell vikt ska läggas vid ombyggnad av trafikplatser, vägkants- och körfältsmarkeringar, siktförbättringar och belysning i farliga korsningsområden.

I utvecklingsarbetet bör dessutom största möjliga hänsyn tas till miljöpåverkan och fornminnes-, natur och kulturvärdena i landskapet.

I trafikplanen anges även att samtliga större investeringar (ny- och ombyggnad) ska ske med investeringsbidrag enligt fastställd vägplan.

***En ombyggnad av Österleden, en av Ålands mest olycksdrabbade vägar, bör därför väl falla inom ramen för inriktningen på landskapets trafikplan. En ombyggnad ska också föregås av vägplan.***

## Trafiksäkerhetsprogram för Mariehamn

I Mariehamns trafiksäkerhetsplan framgår att Österledens trafikmiljö bör förbättras både avseende fordonstrafiken och den lätta trafikens behov. Österleden är redan i dag olycksbelastad och trafikmiljön i sin helhet har relativt stora brister.

I trafiksäkerhetsprogrammet föreslås åtgärder för att minska olycksrisken längs Österleden.

De viktigaste förslagen till åtgärder är:

- £ Ny planskildhet för gående och cyklister söder om Rökerirondellen.
- £ Ny anslutning vid Sjökvarteret ersätter nuvarande två tillfarter. Samordnas med ny utformning av Styrmanngatan.
- £ Förbättring av korsningarna vid Nygatan, Styrmanngatan, Villagränd och Lagervägen genom att minska asfaltsytor och genom kantstensåtgärder.
- £ Infarten till restaurangskolan stängs mot Österleden.

Åtgärder längs Österleden som prioriterats som ”mest angelägna” är:

- £ Stängning av utfart vid hotell- och restaurangskolan.
- £ Förtydligande av Nygatans, Styrmanngatans, Villavägens och Slantgränds anslutningar till Österleden. Vid Styrmanngatan ingår samordning med ny anslutning till Sjökvarteret.

***I utredningsplanens arbete har trafiksäkerhetsplanens förslag till åtgärder utgjort underlag för utredningsplanens inventeringar av risker och förslag till åtgärder. Planen följer i allt annat väsentligt trafiksäkerhetsprogrammets intentioner för trafiksystemet kring Österleden.***

Det bör noteras att åtgärderna som föreslås i trafiksäkerhetsplanen inte är avstämde mot planerade förändringar av markanvändningen eller diskuterade exploateringar kring Österleden. Dessutom saknas i stort sett förslag till åtgärder för den lätta trafiken längs och tvärs Österleden.

## Trafiklösningar vid planerat badhus

Staden har i en intern utredning ”Trafiklösningar vid nya Badhuset”, studerat trafiksituationen efter tillkomsten av ett nytt badhus.

I utredningen diskuteras breddning av Österleden med vänstersvängfält för norrifrån kommande fordon samt refuger, eller en mindre cirkulationsplats vid Lagervägen. För den lätta trafiken studeras planskilda lösningar (tunnel eller bro) som jämförs med lösningar med passager i plan.

***Utredningen pekar på några svårigheter med planskilda korsningar samt behovet av ytterligare utredningsarbete.***

## Anslutningar till bostadsöar

De bostadsöar i Slemmern som diskuteras som möjligheter för att tillskapa ytterligare ”mark” för bostäder i ett relativt fullbyggt Mariehamn, kommer att alstra viss trafik till området. Bostäder kan även förväntas skapa intresse för att etablera service i området samt behov av kollektivtrafikförsörjning.

Den trafik som kan förväntas alstras p.g.a. bostadsöarna torde vara begränsad och inte dimensionerande för utformning av nya trafikankläggnings.

***I de förslag till lösningar som redovisas har hänsyn tagits till behovet av anslutningsmöjligheter till bostadsöarna.***



Utsikt över Slemmern från Österleden

# Nuvarande vägsystem

## Funktion

Österleden utgör del av stadens huvudnät och är ursprungligen avsedd att fungera som avlastning av Mariehamns stad genom att leda trafik förbi eller till och från tätortens centrala delar.

## Standard

Österleden är cirka totalt 7,5-8,0 meter bred och har 0,5- 1 meter breda vägrenar. På några platser med vänstersvängande trafik har vägrenen breddats. Hastigheten är som i övriga delar av Mariehamns tätort begränsad till 50 km/timmen.

Längs leden finns 5 större trevägskorsningar för anslutande gator från väster och en anslutning från parkeringar och garage vid landskapsstyrelsens byggnad.

Från öster finns tre regelrätta anslutningar och en temporär anslutning vid Sjökvarteret (används vid vissa tillfällen för vissa skrymmande transporter).

I dag finns fem markerade övergångsställen utan refuger tvärs Österleden. Längs västra sidan finns ett sammanhängande gång- och cykelvägssystem. Öster om Österleden finns separata gång- och cykelvägar på delar av sträckan.

Leden är enkelsidigt belyst.

## Karaktär

Österleden ligger i gränzonen mellan staden och hamn- och strandområden och har i dag karaktär av infartsgata. Leden omges på stora delar av öppna och välskötta park- och grönområden. I de mer centrala delarna ligger på östra sidan Landskapsstyrelsens byggnad, hotell Arkipelag och en bensinstation i direkt anslutning till Österleden. Väster om leden består bebyggelsen av byggnaderna inom Sjökvarteret, restaurangen vid hamnen samt några mindre bodar.

Österleden utgör i det stora hela en attraktiv och välordnad övergångszon mellan havet och staden.

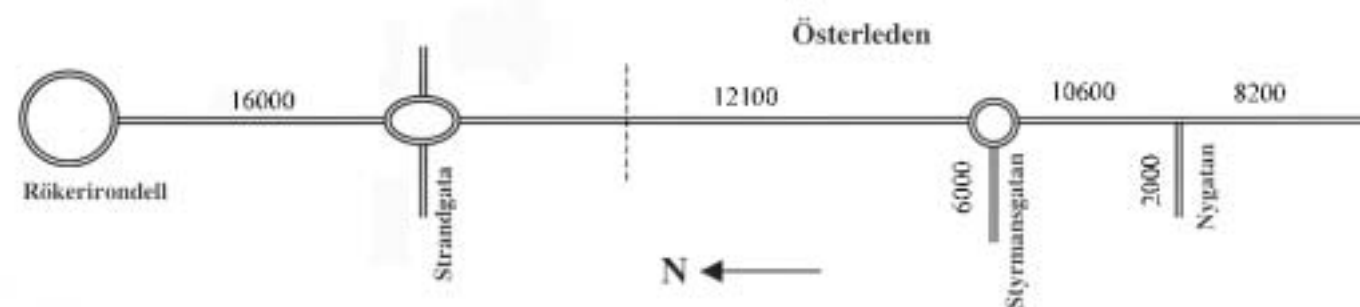
## Trafik och trafiksäkerhet

Österleden är en av landskapets mest trafikerade och samtidigt olycksdrabbade vägsträckor.

Österleden är också en av de gator i Mariehamn där trafiken överstiger 8 000 fordon/medeldygn. Trafikmängden varierar på olika avsnitt men är som högst, 16 000 fordon/medeldygn i Österledens norra del i anslutning till Rökerirondellen. Mellan Nygatan och Storagatan är motsvarande siffror cirka 9 000 fordon/medeldygn.



Olycksdrabbade korsningar och vägar i Mariehamn.



Trafikmängder längs Österleden och anslutande gatusystem.

## Olycksbild

I trafiksäkerhetsprogram för Mariehamns stad (Tyréns Infrakonsult AB Feb 1998) har olycksbilderna och riskområden i stadens trafik sammanställts. I programmet redovisas även förslag på åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten under den närmaste 10-15 årsperioden.

Exkluderas Rökerirondellen, den mest olycksdrabbade trafikmiljön i Mariehamn, är trots det Österleden en av de mest olycksdrabbade vägarna. Olyckorna utgörs främst av avåkningar, upphinnande-, korsnings- och utfartsolyckor.

Korsningarna vid Nygatan, Styrmansgatan och Stora Storgatan har enligt programmet låg kvalitet med avseende på "cykling i blandtrafik". Korsningen vid Stora Storgatan anges ha mindre god kvalitet.

Korsningarna mellan Östra utfarten och anslutande gator från väster, Nygatan/Stora Storgatan/Styrmansgatan/Villagränd har "låg säkerhet för gående och cyklister i övergripande nät".

# Markanvändning och planering

## Trafikutveckling

Utredningen utgår från en prognostiserad årlig trafikutveckling med 1,5 % under de närmaste 20 åren. Det innebär en trafikökning med cirka 35% på tjugo års sikt.

### Andra trafikåtgärder i närområdet

Utredningsarbetet har visat på att cirkulationsplatsen i Rökerirondellen inte utnyttjas till fullo. Översiktliga studier visar på att geometrin vid anslutningen till Österleden från söder bör förändras så att anslutning blir mer ”rak”. I dag innebär begränsningar i sikt att bilisterna inte vågar gå in i cirkulationen.

I utredningsplanens förslag förutsätts att Rökerirondellen delvis byggs om för att öka kapaciteten.

## Markanvändning

Större delen av utredningsområdet utgörs redan i dag av väg- och gatumark samt grönområden. Området är detaljplanelagt. Mellan Österleden och Strandgatan berörs ett sankt naturmarksparti. Vid Styrmansgatan berör delar av föreslagna ombyggnader vattenområden i en del av hamnen, som enligt förslag ska förändras genom bl.a. viss utfyllnad i Slemmern. För att ge utrymme för en cirkulationsplats vid Styrmansgatan erfordras dock ytterligare utfyllnader.

## Naturresurser

Inga naturresurser eller kända naturvärden berörs.

## Miljöstörningar

Normalt sett skapar trafikerade leder konflikter med omgivningen. Det kan gälla bostäder, skolor, parker, kyrkogårdar m. fl. mer eller mindre störningskänsliga miljöer. De fordonsmängder som idag och enligt prognosen kommer att trafikera Österleden är ur ett *störnings- och hälsoriskperspektiv* relativt begränsade.

Nuvarande bostadsområden ligger på sådant avstånd att bullerstörningar från Österleden inte utgör något problem för hälsa eller komfort.

Eventuell ytterligare bostadsbebyggelse väster om Österleden kommer att ligga på sådant avstånd att riktvärden för god inom- och utomhusmiljö avseende buller-, vibrations-, och luftföroreningar inte kommer att överskridas.

Med kännedom om förhållandena kan tillkommande bebyggelse och störningskänsliga verksamheter utformas så att störningarna, då i första hand buller från trafiken, minimeras.

Miljöstörningar från trafiken kommer inte att behandlas vidare i denna rapport.

## Bebyggelseplaner

### Planerad bebyggelse kring Österleden

I Österledens närområde planeras och diskuteras flera projekt som kan innebära ökad trafikering av Österleden.

- £ Badhus i direkt anslutning till Österleden i höjd med Lagervägen.
- £ Utbyggnad av Mariehamns kyrkogård.
- £ Konferens- och kongresshus vid korsningen Nygatan - Österleden
- £ Utveckling av Sjö kvarteren.
- £ Bostadsbebyggelse väster om Österleden.
- £ Bostadsöar i Slemmern.
- £ Utfyllnad av strandlinjen i Österhamnen på sträckan mellan Nygatan och Styrmansgatan.

Av dessa projekt finns beslut om genomförande eller långt framskridna i planer för badhuset, kongress- och konferenshuset, en utvidgningen av kyrkogården samt förändringar av Sjö kvarteret.

Bostadsöarna i Slemmern diskuteras som ett alternativ för att åstadkomma ytterligare bostadsbebyggelse inom gränserna för ett i övrigt annars fullbyggt Mariehamn. Tidsperspektivet är dock långt och ingen direkt planering för projektet pågår. Trafikplaneringen utgår dock från att projektet kan komma att genomföras under planeringsperioden som sträcker sig till cirka 2024.

### Övrig bebyggelseutveckling

Mariehamns stad är i stort färdigbyggt. Samtidigt är behovet av bostäder stort. Ytterligare bostadsbebyggelse i angränsande

Jomala och Lemland kommuner kan innebära att inpendlingen till Mariehamn och därmed trafiken på Österleden ökar. Även om kollektivtrafiken byggs ut så kommer biltrafiken troligen att öka om grannkommunerna ökar sitt bostadsbyggande.

I trafikprognosen innefattar den generella ökning av trafiken ytterligare trafik som bygger på befolkningsutvecklingen i stort. Tillkommande pendlingstrafik kan därför anse omfattas av den beräknade årliga trafikökningen på 1,5%.

## Närliggande bostadsbebyggelse

Kring Österleden finns ingen bostadsbebyggelse i närområdet. Närmast på ett avstånd av drygt 100 meter, ligger bebyggelsen på östra sidan av Strandgatan. Eventuellt tillkommande bebyggelse mellan Strandgatan och Österleden kommer att ligga närmare Österleden.

## Andra intressen/restriktioner

Turismen på Åland utgör en betydande inkomstkälla och påverkar sommartid trafiksituationen i Mariehamn. Hur turistmens andel av trafiken utvecklas och påverkar trafiken på vägsystemet i Mariehamn är dock svårbedömbart.

I utredningsplanen vägs trafiken under sommarmånaderna in i bedömningen av föreslagna åtgärder i och med att den omfattas av årsmedeltrafiken. Sommartrafiken kommer troligen även fortsättningsvis att orsaka vissa trafikstörningar vid maxbelastning.



Sjökvarteren

## Nollalternativ

Nollalternativet innebär att inga speciella åtgärder genomförs längs Österleden. Normala drift- och underhållsåtgärder genomförs. Bebyggelse- och trafikutvecklingen är den samma som utgör underlag för utredningsalternativet.

Den beräknade trafikökningen innebär totalt sett att trafiksituationen längs Österleden och direkt anslutande gator kommer att försämrats.

Antalet olyckor kan förväntas öka och situationen för oskyddade trafikanter försämrats ytterligare.

I förslaget till ombyggnad av Österleden förutsätts att Rökerirondellen byggs om så att kapaciteten förbättras. Ombyggnaden kan bestå i att anslutningen från Österleden ”rätas ut” och/eller att cirkulationsplatsen utformas med två filer. Vid nollalternativet förutsätts därför att Rökerirondellen åtgärdas på samma sätt som i förslaget till ombyggnad.



Cykelväg vid Mariehamns kyrkogård

# Tekniska förutsättningar

## Nuvarande vägsystem

### Bredder och geometri

*Vägstandarden såsom plan- och profilstandard, vägbredd och hastighet är av stor betydelse för trafikens framkomlighet och säkerhet.*

*I tätorter är antalet korsningar, korsningstyper och separering av oskyddade trafikanter av stor betydelse för både fordonstrafikens framkomlighet samt den lätta trafikens säkerhet och komfort.*

Österleden är belagt med asfalt och cirka 7,5 meter bred och har 0,5- 1 meter breda vägrenar. Leden är inom utredningsområdet i princip plan i längdled. Österleden är byggd som en landsväg utan kantstenar och refuger. Väggytan är bomberad och avvattning sker till öppna diken som kulverteras för avledning till Slemmem.



Österleden i dag.

## Geologi och geoteknik

Österleden ligger till större del på utfyllnad i Slemmem. Utfyllnaderna torde utgöras av massor med god bärighet eftersom inga sättningar eller annan påverkan på körbanan kan noteras.

Föreslagna åtgärder innebär i stort sett att vägbanan höjs en aning på delar av Österleden (ny toppbeläggning av slitlager och viss upphöjning i cirkulationsplatserna). De geotekniska förutsättningarna för att åtgärderna kan genomföras utan speciella åtgärder torde vara goda. Vissa delar av cirkulationsplatsen vid Styrmansgatan ligger på föreslagna utfyllnadsmassor. Utfyllnaden bör då utföras så att vägombyggnaden kan ske utan problem.

Den nya sträckningen för Strandgatan kommer att passera genom ett sankt område mellan kyrkogården och Österleden. Det kan på en relativt kort sträcka, innebära behov av speciella grundläggningsarbeten. Markförhållandena inom detta område kommer därför att behöva utredas ytterligare vid fortsatt projektering.

***Grundförhållandena torde i det stora hela inte innebära några byggnadstekniska svårigheter och behandlas därför inte vidare i rapporten.***

## Ledningar

Vatten- och avloppsledningar finns väster om Österleden. Anslutningar finns även tvärs Österleden. Föreslagna ombyggnader medför inga omfattande markarbeten utanför vägområdet. Omfattningen av befintliga el-ledningar har inte utretts. De ombyggnader som föreslås bör inte innebära påverkan på befintliga ledningssystem. Avvattning från föreslagna brunnar bedöms kunna ske direkt till Slemmem. Vid fortsatt projektering studeras nya ledningar för avvattning samt eventuell påverkan på befintliga vatten-, avlopps-, och elledningar.

***Projektets påverkan på ledningssystemet behandlas inte vidare i rapporten.***

# Utformningsförslag

## Målformulering

Rapporten redovisar *ett* sammanvägt förslag till utformning av trafikmiljön kring Österleden som under utredningsarbetet diskuterats med projektets styrgrupp. Förslaget har även redovisats för stadens politiker och landskapsstyrelsen. För cirkulationsplatsen vid badhuset visas även en alternativ lösning med något sämre kapacitet.

*Förslaget kan genomföras i sin helhet eller i delar. Förslaget ska ses som en möjlig utformning som också kan ändras i delar.*

### Omfattning

Förslaget omfattar främst fysiska åtgärder i trafikmiljön. Detaljutformning sker vid fortsatt projektering.

Förslaget utgår från att Österleden behålls i nuvarande läge och sträckning samt med nuvarande sektion (vägbredd).

I förslaget förutsätts också att Rökerirondellen byggs om så att kapaciteten förbättras.

### Begränsningar

Åtgärder som innebär en flyttning av leden eller ytterligare parallellgator har inte bedömts som nödvändiga eller lämpliga med hänsyn till kostnader och övriga anspråk på exploatering och utveckling i närområdet.

Inte heller har planskilda korsningar för den lätta trafiken studerats mer i detalj. Byggnadstekniska förutsättningar, kostnader, funktion och stadsbildaaspekter talar starkt emot planskilda korsningar över eller under Österleden.

### Delmål och åtgärder för fordonstrafiken

För fordonstrafiken har följande mål formulerats:

- £ Den faktiska hastigheten bör sänkas.
- £ Trafikens genomströmning ska förbättras främst vid högtrafik.
- £ Trafikantens uppmärksamhet ska ökas.
- £ Trafiken ska styras till genomfartsgator, parkeringsplatser, centrum och målpunkter utan att felkörningar eller olämpliga delar av gatusystemet används.
- £ Åtgärderna ska visa trafikanten att det är en stad man passerar möter och/eller passerar igenom.

Följande åtgärder kan bli aktuella:

- £ Cirkulationsplaster ersätter vissa flervägs korsningar för att minska antalet olyckor och skadeföljden av eventuella olyckor.
- £ Tydlig annonsering/utformning vid Styrmansgatan som i stadens trafikplanering bör fungera som en ”cityring”
- £ Bättre skyltning och information om verksamheter, parkeringsmöjligheter, alternativa vägar etc.
- £ Stängning och samordning av vissa anslutningar till Österleden.

### Delmål och åtgärder för lätta trafiken

För den lätta trafiken, gående och cyklisterna, har följande mål formulerats:

- £ Passagemöjligheterna och gång- och cykelvägarna ska bli både attraktivare och funktionellare.
- £ Passagernas läge och gång- och cykelnäten utformning ska anpassas till nya målpunkter.
- £ Sammanbindning av gång- och cykelbanorna öster om leden ska ske i nord-sydlig riktning.
- £ Kollektivtrafikens förutsättningar bör studeras längs Österleden.

Följande åtgärder kan bli aktuella:

- £ Bättre och fler passager tvärs Österleden och de större anslutande gatorna samt vid planerade målpunkter.
- £ Styra till passager, naturligt eller genom ”hinder”.
- £ Bussfickor bör anordnas vid nya målpunkter längs Österleden.
- £ Samtliga lösningar bör anpassas för funktionshindrade.

### Mål och åtgärder för markanvändning och samhällsbyggnad

För markanvändningen har följande mål formulerats:

- £ Planen ska medverka till att skapa förutsättningar för etableringar och förändringar av markanvändning.
- £ Placering och planering av nya verksamheter ska ske med hänsyn till trafik-säkerhet, framkomlighet, miljö, utvecklingsmöjligheter samt transportkvalitet.
- £ Trafiklösningarna ska bidra till att skapa attraktiva bebyggelsemiljöer med utgångspunkt i ett helhetstänkande.

Följande åtgärder kan bli aktuella:

- £ Anpassning till beslutade och planerade exploateringar som badhuset, kongress- och konferenscenter, utvidgning av kyrkogården samt utveckling av Sjökvarteret.

### Mål för miljö och arkitektur

För miljö och arkitektur har följande mål formulerats:

- £ Vägmiljön ska utgöra en attraktiv och välkomnande miljö för trafikanten.
- £ Utformningar av vägmiljön och dess närområde ska ske med hänsyn till omgivande bebyggelsemiljöer och stadskaraktär.

Följande åtgärder kan bli aktuella:

- £ Vid ombyggnad och nybyggnad kompletteras nuvarande vegetation med nya träd och buskplanteringar.
- £ Tillkommande vägutrustning, belysning, material etc. väljs med omsorg.

# Förslag

*En ombyggnad av Österleden är ett stadsbyggnadsprojekt. Förslagets åtgärder har för att säkerställa genomförbarheten och en god helhetslösning, vägts mot tekniska, ekonomiska och miljömässiga aspekter.*

## Förutsättningar

### Vägstandard

Österleden behåller sin bredd på cirka 7,5–8 meter med tillåten hastighet 50 km/timmen. Tvåfältigheten bibehålls. Delen mellan Nygatan och Storagatan föreslås bli 1+1 fältig med mittremsa.

### Dimensionering och trafikmängder

Samtliga korsningar och trafikplatser är dimensionerade enligt Svenska Vägverkets utformningsregler, VU 94 supplement 2, för prognostiserade trafikmängder år 2020 samt för bussar och tung trafik typfordon Lm (25,25 meter långt fordonståg d.v.s. dragbil med påhängsvagn). Det innebär att även boggiebussar (typfordon Bb) med en längd av 14,5 meter kan passera genom korsningar och cirkulationsplatser.

Det finns fordonskombinationer som kräver större utrymme, framför allt vid sväng i korsning. Dessa fordon kan i de flesta fall ta sig genom en korsning med mindre bekvämt körsätt och lägre hastighet.

### Miljö och arkitektur

Helhetsintrycket av Österleden är att miljön kring vägen är välordnad, bra förvaltd och anpassad till läget mellan staden och havet. Behovet av miljö- och gestaltningsåtgärderna är begränsade. Gestaltning av helhetsmiljön med vägutrustning växtarter, belysning, skyltning etc. sker vid fortsatt projektering.

### Övriga trafiksystemet

Anslutande gator behålls med nuvarande funktion och utformning. Rökerirondellens kapacitet förbättras genom vissa fysiska åtgärder.

## Indelning i delområden - sekvenser

Förslaget är utformat för att kunna genomföras i etapper och med hänsyn till nuvarande och framtida förutsättningar i närområdet.

I utredningsarbetet har omgivningens karaktär delats in i tre delarområden, s.k. sekvenser:

- £ **Entrézon**en, mellan Rökerirondellen och det nya badhuset.
- £ **Förstadszon**en, mellan badhuset och Styrmansgatan
- £ **Stadszon**en, mellan Styrmansgatan och Storagatan.

De föreslagna åtgärdernas detaljeringsgrad har till viss del utformats med utgångspunkt i dessa karaktärer och de behov av utformning av både trafiklösningar och utformning av vägrum och omgivning som det innebär.

## Fordonstrafiken

Dagens trevägskorsning vid *Lagervägen/Slantgränd* ersätts med en cirkulation som samordnas med en cirkulationsplats vid ny anslutning till badhuset. Även *Strandgatan* ansluts till cirkulationsplatsen. Cirkulationsplatsen kan anslutas till eventuella bostadsöar.

Anslutningarna till *hotell- och restaurangskolan och Villagränd* stängs och ersätts med en ny i ett läge mellan nuvarande anslutningar. Den nya anslutningen möjliggör en sydlig anslutning till badhuset samt en nordlig anslutning till Sjökvarteret. I området mellan badhustomten och Sjökvarteret kan ett område för vindsurfingverksamhet med en parkeringsplats anordnas. Anslutningen kan anslutas till eventuella bostadsöar.

Anslutningen till *Sjökvarteret* förbättras med refuger. Informationsplatsen kommer att tas bort och ersättas med nya längs infartsvägarna norr om Rökerirondellen. Antalet infarter till Sjökvarteret har minskats och passager för den lätta trafiken har anordnats i lägen där de bedöms lämpliga med utgångspunkt i dagens och framtida behov.

Vid *Styrmansgatan* föreslås en cirkulationsplats. Mittremsor anordnas på delen mellan Styrmansgatan och Storagatan samordnat med passager och refuger. Mittremsan ska medverka till att styra den lätta trafiken till passagera. Styrmansgatans status som ”genomfartsgata” förtydligas genom fysiska åtgärder och skyltning. Cirkulationsplatsen kan anslutas till eventuella bostadsöar.

På delen mellan *Nygatan och Storagatan* förbättras passagera i nuvarande läge.

## Lätta trafiken

Passager anordnas vid lämpliga målpunkter och lägen. Nuvarande gång- och cykelvägar ansluts till passagera.

En *ny gång- och cykelväg* anordnas öster om Österleden på sträckan mellan Sjökvarteret och vidare norrut. Den ersätter på vissa delar nuvarande sträckning längs stranden (som försvinner när badhuset byggs). Gång- och cykelväg anordnas även längs den nya sträckningen för Strandvägen.

*Befintlig gångväg längs nuvarande sträckning av Strandgatan* kan behållas genom kyrkogården. Från norr ansluter gång- och cykelvägen öster om Österleden till en passage vid den föreslagna trafikplatsen vid badhuset.

*Passager med refuger* anordnas även vid passage av Nygatan, Styrmansgatan, ny anslutning vid Villavägen samt ny anslutning för Lagervägen/Strandgatan.

## Kollektivtrafik

Busshållplatser föreslås i anslutning till badhuset. Ingen reguljär linjetrafik förekommer i dagsläget längs Österleden. Hållplatserna medger dock framtida förändringar i linjesystemet. Hållplatserna innebär också att charterbussar etc. till badhuset ges goda anslutningsförhållanden.

Även övriga tillkommande målpunkter i närområdet kan på sikt innebära att behovet av kollektivtrafikförsörjning längs Österleden bör övervägas.

## Vägutrustning

Vägbelysning bör ersättas i samband med förvaltningsåtgärder. Av säkerhetsskäl bör den bytas till stolpar av s.k. ”säkerhetstyp” samt placeras minst 2 meter från väggkant. Vid byte bör en också en mer ”stadsmässig” typ väljas.

I delen mellan Nygatan och Stora gatan föreslås att belysningen ersätts och placeras i den föreslagna mittremsan.

Vägs skyltning ses över och ersätts till stora delar. Rekommenderade entréer till centrum, parkeringsplatser och leder bör skyltas bättre än i dag.

## Övriga förändringar i gatusystemet

Strandgatans sträckning anpassas till föreslagen utvidgning av kyrkogården och ansluts till Österleden. Lagervägen och Slantgränd ansluts till Strandgatan.

## Miljö och arkitektur

Alléplanteringar med träd föreslås där omläggning av gång- och cykelvägar sker. Ytterligare trädplanteringar kompletterar nuvarande alléer i första hand kring föreslagna nya gång- och cykelvägar. I cirkulationsplatser, refuger och mittremsor föreslås planteringar av buskar, perenner och träd.



Översiktskarta



NYTT BADHUS

NUVARANDE GÅNG-  
OCH CYKELVÄG  
BEHÅLLS

NY ANSLUTNING TILL  
GÅNG- OCH CYKELVÄG  
LÄNGS ÖSTERLEDEN

ANSLUTNING  
TILL BADHUSET

PASSAGE

CIRKULATIONSPLATS

MOT RÖKERIRONDELLEN

ANSLUTNING STÄNGS

PASSAGE

NY DRAGNING AV  
GÅNG- OCH CYKELVÄG

MÖJLIG UTVIDGNING  
AV HOTELL- OCH  
RESTAURANG SKOLAN

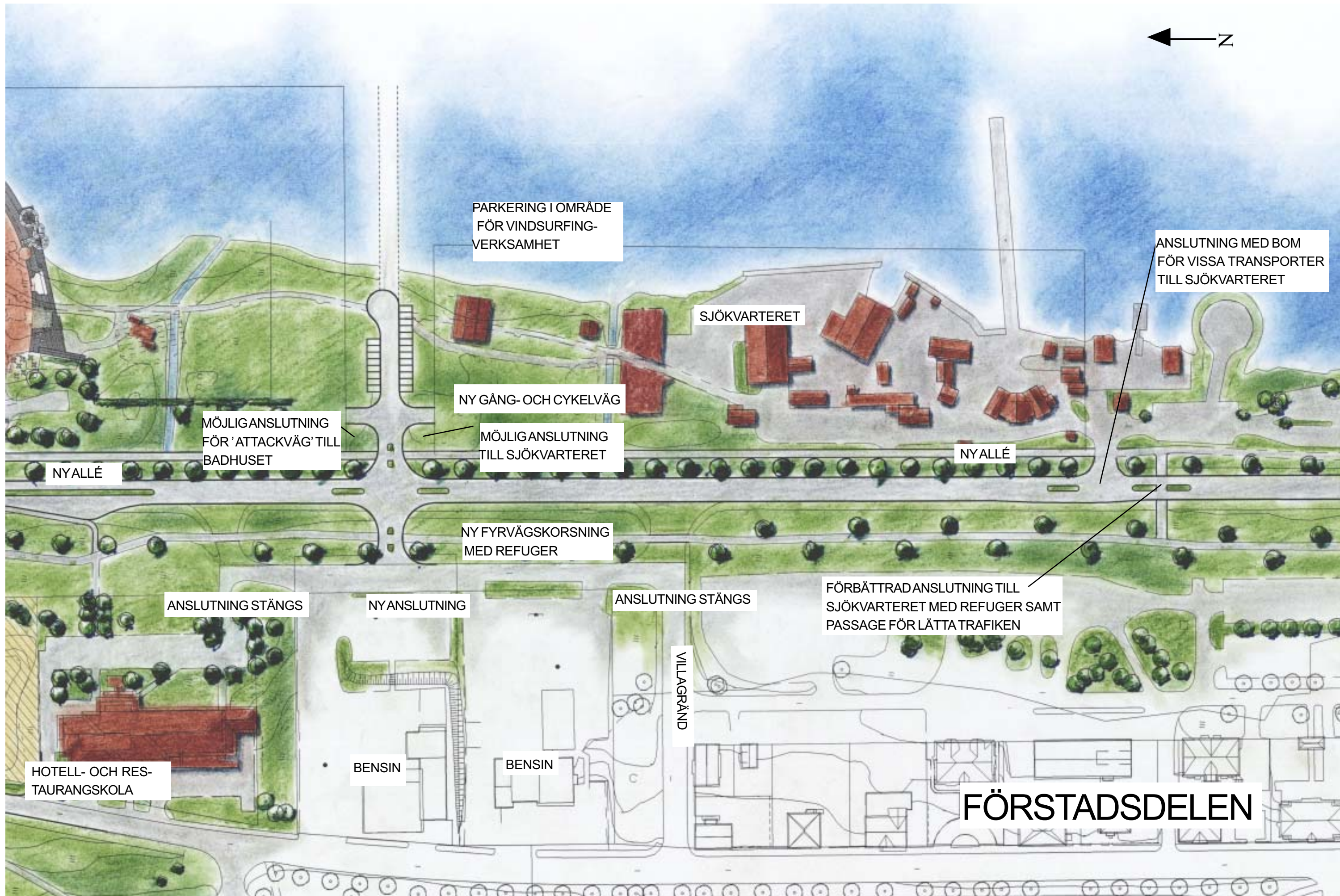
# ENTRÉDELEN

PLANERAD  
UTVIDGNING AV  
KYRKOGRÄDEN

DEL AV STRANDGATAN UTGÅR:  
GÅNG- OCH CYKELVÄG  
KAN VARA KVAR

STRANDGATAN

2-46



PARKERING I OMRÅDE  
FÖR VINDSURFING-  
VERKSAMHET

ANSLUTNING MED BOM  
FÖR VISSA TRANSPORTER  
TILL SJÖKVARTERET

SJÖKVARTERET

NY GÅNG- OCH CYKELVÄG

MÖJLIGANSLUTNING  
FÖR 'ATTACKVÄG' TILL  
BADHUSET

MÖJLIGANSLUTNING  
TILL SJÖKVARTERET

NYALLÉ

NYALLÉ

NY FYRVÄGSKORSNING  
MED REFUGER

FÖRBÄTTRAD ANSLUTNING TILL  
SJÖKVARTERET MED REFUGER SAMT  
PASSAGE FÖR LÄTTA TRAFIKEN

ANSLUTNING STÄNGS

NY ANSLUTNING

ANSLUTNING STÄNGS

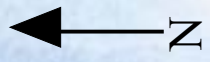
VILLAGRÄND

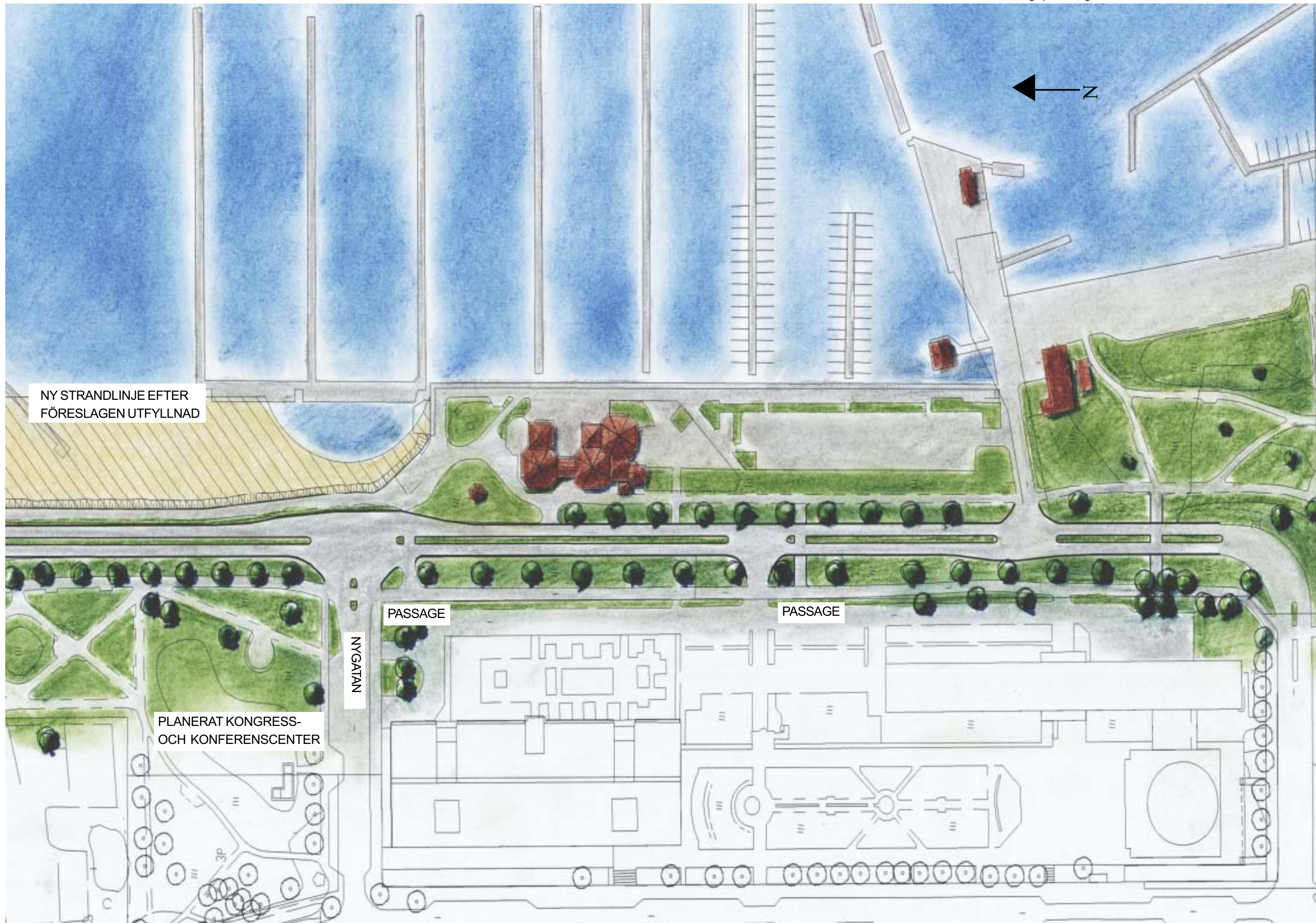
HOTELL- OCH RES-  
TAURANGSKOLA

BENSIN

BENSIN

FÖRSTADSDELEN





NY STRANDLINJE EFTER  
FÖRESLAGEN UTFYLLNAD

PLANERAT KONGRESS-  
OCH KONFERENSCENTER

NYGATAN

PASSAGE

PASSAGE

# Effekter och konsekvenser

## Fordonstrafiken

### Nollalternativet

Nollalternativet ("vad händer på sikt om vi inte gör något") innebär ökad trafik och nya trafikallstrande verksamheter kring Österleden. Kapaciteten ökar och köbildningarna vid högtrafik minskar i och med att Rökerirondellen byggts om.

Kapacitetsberäkningarna visar på att framkomlighetsproblem kommer att uppstå vid Styrmansgatan.

Olycksriskerna ökar och framkomligheten för fordonstrafiken försämras.

### Föreslaget alternativ

Jämfört med ett nollalternativ kommer föreslagna lösningar att innebära förbättrad kapacitet och framkomlighet för trafik som ansluter till Österleden från Nygatan, Styrmansgatan och Strandvägen/Lagervägen. Speciellt vid Styrmansgatan blir förbättringarna avsevärda.

### Kapacitetsberäkningar

Med utgångspunkt i prognostiserade trafikökningar och tillkommande planerad bebyggelse med nya målpunkter, har föreslagna åtgärder kapacitetsberäknats med avseende på fordonstrafikens framkomlighet i korsningspunkterna längs Österleden.

Ett av delmålen för utredningen är att de föreslagna åtgärderna inte ska minska fordonstrafikens framkomlighet längs Österleden, även vid en trafikökning som på en tjugofemårsperiod uppgår till 35 % (1,5 % per år).

Beräkningarna har utförts med hjälp av Trivectors beräkningsprogram Capcal och utgår från VU 94, Svenska vägverkets dimensionering och klassning av kapacitet.

Beräkningsförutsättningar:

- £ Skyltad hastighet 50 km/timmen.
- £ Prognosår 2020.
- £ Tung trafik 10-12%.
- £ Ett körfält i vardera riktningen i samtliga korsningar.
- £ Vid maxtimme är trafiken 10% av medeldygnstrafik.
- £ Förväntad belastningsgrad under dimensionerande timme bör understiga 0.7, helst 0.5. Den högre nivån kan accepteras vid ombyggnad i tätortsmiljö.

Ett framkomlighetsproblem som uppmärksammas, men inte tillhör detta uppdrag, är kapacitetsbristen i Rökerirondellen. Det förorsakar köande fordon långt in på Österleden och kan till och med blockera korsningen med Strandgatan/planerade badhuset. För att uppnå en god framkomlighet för trafiken längs Österleden bör detta problem åtgärdas.

### Kapacitet vid Nollalternativet

Vid nollalternativet, inga åtgärder på nuvarande vägar och gator, kommer trafikutvecklingen att innebära kapacitetsproblem vid Strandgatan i framtiden. Genomförda beräkningar visar att belastningsgraden år 2020 blir 0.60-0.98 i korsningen mellan Österleden och Strandgatan. Korsningen med Styrmansgatan understiger 0.7 och med Nygatan understiger 0.50. Ytterligare trafik innebär också att dagens kapacitetsproblem i Rökerirondellen kommer att förvärras vid högtrafik.

De kapacitetsberäkningar som är utförda på föreslagna korsningsutformningar visar på belastningsgrader mellan 0.30 till 0.72 längs Österleden.

### Kapacitet vid föreslagna lösningar

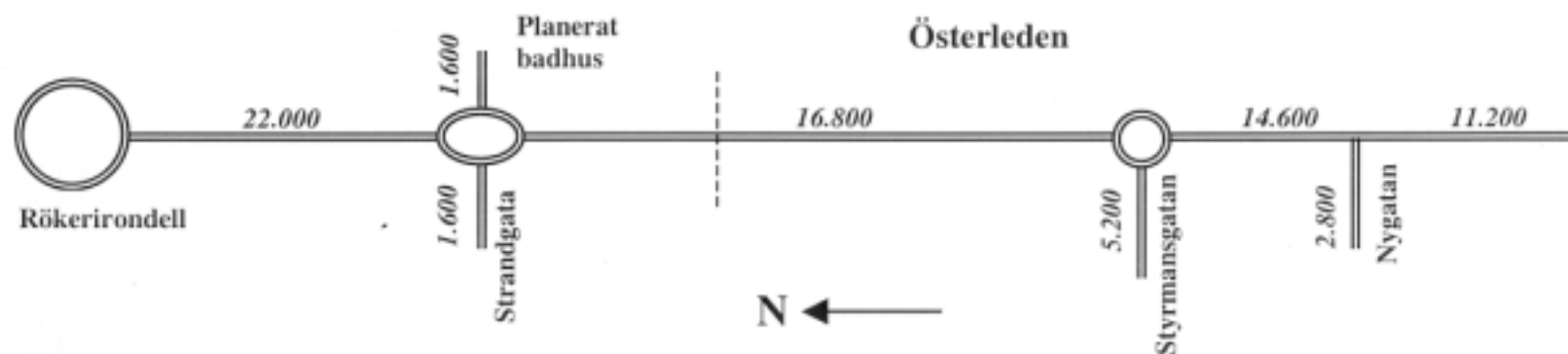
I den föreslagna cirkulationsplatsen vid planerade badhuset/Strandgatan uppstår den högsta belastningsgraden för det norra inkommande körfältet, som blir 0.72. I övrigt är belastningsgraden mellan 0.30 och 0.64.

Nivåerna på belastningsgraden är acceptabel ur framkomlighetssynpunkt, ca 10 köande fordon kan förekomma under maxtimmen på det högst belastade körfältet enligt ovan. I övrigt kan det förekomma något enstaka fordon som köar i korsningarna.

### Belastningsgraden

Beräknade belastningsgrader enligt kapacitetsberäkningar i föreslagna korsningspunkter.

<b>Österleden/Strandgatan</b>	<b>Norr</b>	<b>0.72</b>
	<b>Öster</b>	<b>0.10</b>
	<b>Söder</b>	<b>0.57</b>
	<b>Väster</b>	<b>0.13</b>
<b>Österleden/Styrmansgatan</b>	<b>Norr</b>	<b>0.64</b>
	<b>Söder</b>	<b>0.61</b>
	<b>Väster</b>	<b>0.30</b>
<b>Österleden/Nygatan</b>	<b>Norr</b>	<b>0.40</b>
	<b>Söder</b>	<b>0.35</b>
	<b>Väster</b>	<b>0.39</b>



Beräknade trafikmängder längs Österleden år 2020, toroni/medeldygn.

I förslaget redovisas förbättringar av tre- och fyrvägs korsningar med anslutningar till Sjökvarteret och ny anslutning till Villavägen/bensinstationerna samt förbättringar av passagerna tvärs Österleden. Dessa åtgärder innebär inte kapacitetsbegränsningar för trafiken längs Österleden.

Det bör noteras att det är nödvändigt att genomföra åtgärder i Rökerirondellen om en cirkulationsplats ska kunna byggas vid badhuset. Utan ombyggnad av Rökerirondellen kommer det att bildas köer genom badhusrondellen vid högtrafik mot norr. Ovanstående kapacitetsberäkningar förutsätter en sådan ombyggnad.

## Måluppfyllelse

Antalet olyckor torde minska och antalet olyckor med allvarliga skador minskar i och med att hastigheten och vinklar mellan fordon i korsningarna förändras. Även om antalet olyckor är konstant kommer följderna i form av skador med allvarliga skador att minska.

Kapaciteten kommer att förbättras trots tillkommande passager och avsmalning av körfälten mellan Nygatan och Storgatan.

# Kollektivtrafiken

## Nollalternativet

Ingen linjetrafik finns i dag eller är planerad längs Österleden. Däremot är badhuset en målpunkt som bör ges goda förutsättningar för angöring av bussar. Angöring med bussar kan ske vid entrén till badhuset via anslutning till Österleden.

## Föreslaget alternativ

Jämfort med ett nollalternativ innebär föreslagna bussfickor vid badhuset förbättringar av möjligheten att angöra både linje- och charterbussar till en av de större framtida målpunkterna längs Österleden.

För att kollektivtrafikförsörja andra planerade målpunkter längs Österleden som bostadsöar, eventuella bostäder mellan Strandgatan och Österleden, Sjökvarteret m.m. kommer ytterligare bussfickor att bli nödvändiga.

## Måluppfyllelse

Det finns inga planer eller målsättningar för kollektivtrafiken längs Österleden. Däremot kommer flera målpunkter och eventuella bostäder på sikt att skapa behov av kollektivtrafikförsörjning längs Österleden. Då bör det även bli aktuellt med ytterligare bussfickor än vad som redovisas i förslaget, exempelvis vid Sjökvarteret, anslutningar till bostadsöar och kyrkogården.

# Lätta trafiken

## Nollalternativet

Nollalternativet innebär ökad trafik och nya trafikallstrande verksamheter kring Österleden. Olycksriskerna ökar och framkomligheten för den lätta trafiken försämras.

## Föreslaget alternativ

Jämför med ett nollalternativ innebär föreslagna åtgärder att trafiksäkerheten och komforten för den lätta trafiken i vissa delar förbättras avsevärt. Förbättringarna är störst vid passage av Österleden samt för gående och cyklister som rör sig öster om leden. För den lätta trafiken som rör sig väster om Österleden innebär åtgärderna främst förbättringar vid passage av Nygatan och Styrmansgatan.

## Måluppfyllelse

Åtgärderna innebär en förbättring av trafiksäkerheten och komforten för den lätta trafiken längs och tvärs Österleden men också tvärs anslutande större gator.

# Samhällsbyggnad

## Nollalternativet

Vid nollalternativet berörs inte förutsättningarna för utveckling och exploatering av obebyggda områden kring Österleden direkt. Indirekt innebär dock ett nollalternativ där inga trafikåtgärder genomförs, att förutsättningar för exploatering kan försvåras p.g.a. trafiksituationen.

## Föreslaget alternativ

Jämfort med ett nollalternativ innebär föreslagna åtgärder i första hand att tillgängligheten ökar och möjligheten att tillföra ytterligare trafik till området förbättras. Möjligheten att ansluta till diskuterade bostadsöar säkerställs vid cirkulationsplatserna och ny anslutning vid Villavägen/norra delen av Sjökvarteren.

## Måluppfyllelse

Åtgärderna innebär en framförhållning för tillkommande bebyggelse och innebär inga begränsningar för planerade och diskuterade exploateringar. I stället kan förbättringar av trafiksituationen medverka till och utgöra en förutsättning för lokaliseringar kring Österleden. Mark tas inte i anspråk på sådant sätt att det hindrar framtida exploateringar i området.

# Kostnader

Anläggningskostnaderna är översiktligt beräknade till totalt cirka • 1 500 000 och fördelar på tre geografiska delområden som överensstämmer med Österledens indelning i karaktäristiska delar.:

- £ **Delområde Entrézon** - delen mellan Rökerirondellen till och med badhustomten. Omfattar även kostnader för ombyggnad av Strandgatan/Lagervägen/Slantgränd.
- £ **Delområde Förstadszon** - delen mellan badhustomten och t.o.m. Styrmansgatan. Omfattar även gång- och cykelväg mellan Sjökvarteret och badhuset.
- £ **Delområde Stadszon** - delen mellan Styrmansgatan och Storgatan.

## Översiktlig kostnadsberäkning Östra infarten Mariehamn

Anläggningskostnad Etapp 1	• 731 800
Anläggningskostnad Etapp 2	• 318 600
Anläggningskostnad Etapp 3	• 155 100
Summa anläggningskostnad	<b>• 1 205 500</b>

Projekteringskostnad (6%)	• 72 330
Oförutsedda kostnader (15%)	• 180 825
Total projektbudget	<b>• 1 458 655</b>

Kostnaderna inkluderar att rivningsarbete, anläggningsarbeten för trafikåtgärder,

## Fort satt arbete

Utredningsplanen utgör underlag för landskapets och stadens planering av fysiska åtgärder för trafiken kring Österleden samt underlag för stadens övriga planering.

Utredningsplanen har under hösten 2002 ställts ut så att stadens medborgare fått möjlighet att bidra med synpunkter på förslagen. Denna utgör nu ett underlag för vidare planering av bebyggelse och trafikåtgärder kring Österleden och berörda delar av centrum och hamnområdet.

För att mer omfattande ombyggnader av Österleden ska kunna ske ska en vägplan upprättas och en projektering utföras. Föreslagna åtgärder kan innebära att detaljplaner kan behöva revideras.

Följande aspekter bedöms som särskilt viktiga att belysa vid fortsatt planering och eventuell projektering:

- £ Rökerirondellens utformning som idag och vid en ombyggnad av Österleden enligt framtaget förslag kommer att vara begränsande för framkomlighet och trafiksäkerhet.
  - £ Planerad och diskuterad bostadsbebyggelses direkta och indirekta påverkan på trafikförutsättningarna. Bl.a. kommer eventuella bostadsöars behov av tillgänglighet för fordon, lätt trafik, service och kollektivtrafikförsörjning studeras.
  - £ Sjökvarterets och kyrkogårdens behov av parkeringsytor.
  - £ Gestaltningsfrågorna – hur ska vägrummet utformas så att en framtida omgivning och vägrummet kan bli en attraktiv och väl utformad del av staden?
  - £ Miljöfrågor vid en lokalisering av bostäder nära Österleden.
- 
- £ Behovet av kollektivtrafikförsörjning längs Österleden.

## Etappindelning

De föreslagna trafikåtgärderna kan etappindelas på flera sätt, både geografiskt och funktionellt. Vid en prioritering föreslås av angelägenhetsskäl följande genomförandeordning:

1. Åtgärder för att förbättra kapaciteten i Rökerirondellen och en tillfällig anslutning till Badhuset.
2. Åtgärder för den lätta trafiken för passage tvärs Österleden.
3. Sammanhängande gång- och cykelväg öster om Österleden till badhuset och vidare norrut.
4. Ombyggnad av korsningen Strandgatan/Lagervägen – Badhuset (om det inte kan ske i samband med ombyggnad av Rökerirondellen).
5. Förbättring av nuvarande anslutning till Sjökvarteret.
6. Ny anslutning till Villagränd/bensinstationerna och nordlig anslutning till Sjökvarteret.
7. Ombyggnad av korsningen vid Styrmansgatan
8. Ombyggnad av korsningen till Nygatan.
9. Mittremsa mellan Nygatan och Stora gatan.

# Samråd och referenser

## Samråd och redovisningar

Vid stadsstyrelsens möte den 23 maj 2002 informerade stadens politiker om förslaget till ombyggnad av Österleden.

Under arbetets gång har det hållits fem projekteringsmöten med deltagande från staden och landskapsstyrelsen.

## Referensmaterial

- £ Trafiksäkerhetsprogram för Mariehamns stad 1998. Tyréns Infrakonsult AB
- £ Trafikplan för Åland. Landskapsstyrelsen.
- £ Protokoll från Stadsfullmäktiges möten.
- £ Detaljplaner och projekteringshandlingar för nytt badhus.
- £ Underlag för utveckling och planläggning av Sjökvarteret.
- £ VU 94, Svenska Vägverkets utformningsanvisningar. 2002 års utgåva.
- £ Svenska Vägverkets handbok, Redovisning av vägutredning Publikation 1994:71.