

Kronoporten II

Industriområdets detaljplan

Trafikutredning

*Översättning av Kruunuportti II: Teollisuusalueen asemakaava – Liikenneselvitys”.
I händelse av eventuella skillnader mellan den svenska och finska texten, gäller den finskspråkiga versionen.*

2023

Inledning

Denna trafikutredning utgör en del av utarbetandet av en detaljplan för industriområdet Kronoporten II. Området finns beläget längs Langtågsvägen alldeles invid riksväg 8, på ungefär 5,5 kilometers avstånd från Kronoby centrum i nordlig riktning. Detaljplanen möjliggör byggandet av ett nytt industriområde som kommer att bli ett arbetsplatsområde med såväl överkommunal som regional betydelse.

När det gäller trafikarrangemang stöder sig planområdet till stor del på de trafiklösningar som Karleby stad har för Kronporten I: Därför har utredningen behövt beakta båda planområdenas gemensamma påverkan på trafiken.

De trafiklösningar som ingår i förslaget säkerställer fungerande och säkra förbindelser till riksväg 8. Trafikarrangemangen tar hänsyn till möjligheten till etappvis vägbyggnad, utifall att markanvändningen skulle förverkligas gradvis över en längre tidsperiod.

Kronoby kommun har fungerat som beställare och en av kommunen utsedd arbetsgrupp har lett projektet. Plandea Oy har agerat huvudkonsult för detaljplaneringen och ingenjörskontoret Solutra Oy har ansvarat för trafikutredningen.

Januari 2023

Innehåll

1. Utgångspunkter och nuläge

- Utredningsområdet
- Tidigare utredningar och planer
- Nuvarande trafiknät

2. Trafikproduktion

3. Trafikprognos

4. Trafikarrangemang

5. Påverkningar

1. Utgångspunkter och nuläge

Utredningsområdet

Området finns beläget längs Langtågsvägen alldeles invändigt vid riksväg 8, på ungefär 5,5 kilometers avstånd från Kronoby centrum i nordlig riktning.



Tidigare utredningar och planer

Riksväg 8 Uleåborg–Vasa utvecklingsutredning 2013

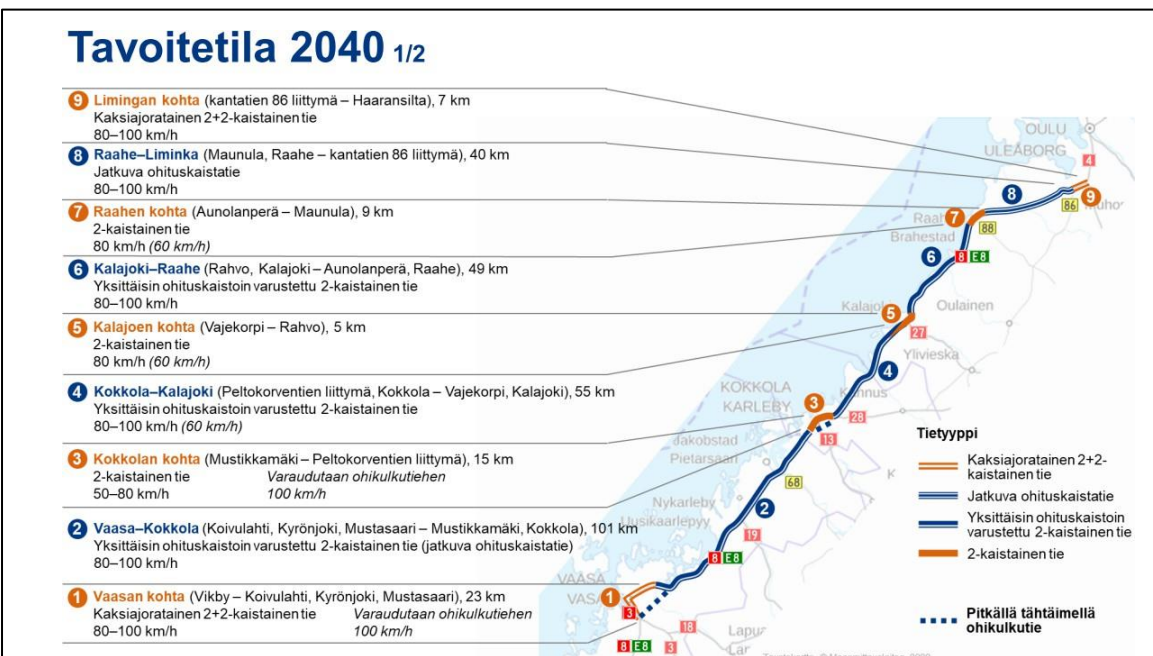
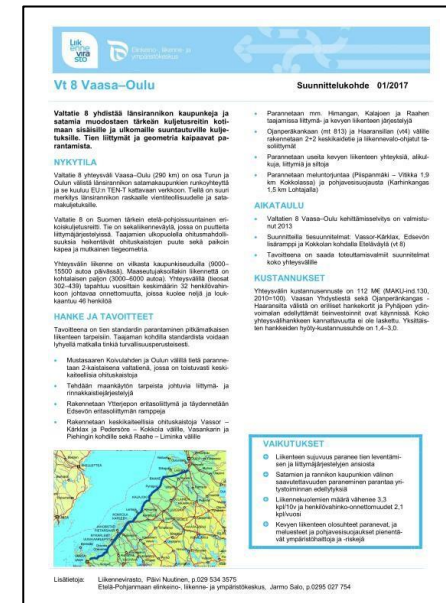
- Syftet med projektet är att förbättra vägens standard på den långväga trafikens behov. I tätortsområden kan en lägre standard, av säkerhetsskäl, tillåtas under korta sträckor.
- Åtgärder som påverkar planområdet:
 - Om det genomförs anpassningar av anslutningar och parallellvägar baserat på markanvändningsbehovet
 - Om det byggs omkörningsfiler med mitträcken inom sträckan Pedersöre–Karleby.

Utredningen har senare kompletterats med följande studier:

- Vasa–Karleby, Utgångspunkterna för vägplaneringen av omkörningsfiler (fi. *Ohituskaistojen tiesuunnitelmien lähtökohtien määrittely*), en utredning gjord av Destia 2021

Ny utvärdering av riksväg 8 för sträckan Vasa–Uleåborg, NTM-centralen i Norra Österbotten 05/2023

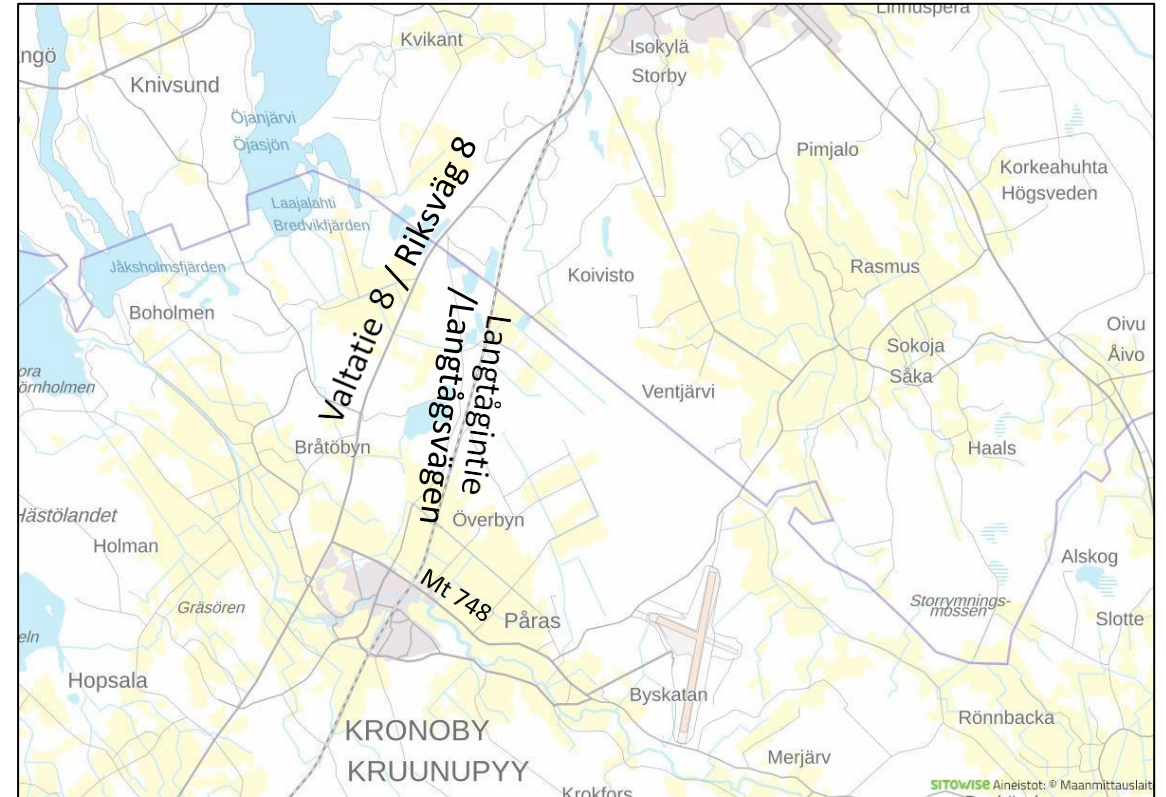
- Målet är att skapa en uppdaterad syn på vägens mållstånd samt på hur kraven i huvudvägsförordningens och utarbetade utredningar bäst kan beaktas i mållståndet. Det har dessutom skapats en plan för hur planering och utredningar kan fortskrida mot det målsatta tillståndet.



Nuvarande trafiknät

Väguppgifter

Vägnätet i området utgörs av riksväg 8, som löper i riktningen från Kronoby, av Langtågsvägen, som ansluter till riksväg 8 norr om planeringsområdet, samt av landsväg 748 som går igenom Kronoby centrum.

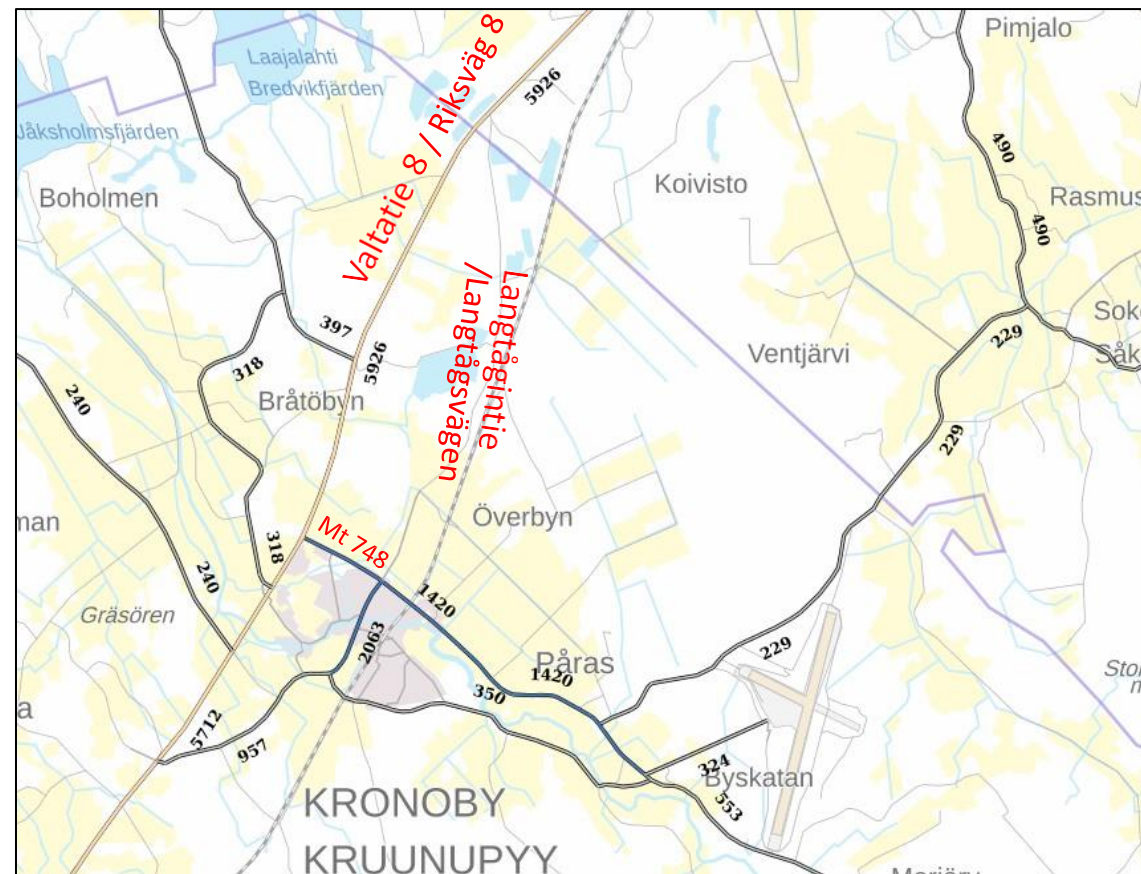


Nuvarande trafiknät

Dygnstrafikmängd

Enligt Trafikledsverkets statistik från 2022 är trafikmängden längs riksväg 8 i det aktuella området cirka 5 900 fordon per dygn, varav andelen tung trafik utgör cirka 14,3 %. Trafikmängderna på väg 748 är cirka 1 400 fordon per dygn.

Det finns ingen tillgänglig data gällande trafikmängden för Langtågsvägen, men den är för närvarande tämligen liten.



Nuvarande trafiknät

Gång och cykling samt kollektivtrafik

Varken längs Langtågsvägen eller längs riksväg 8 har det byggts någon separat gång- och cykelled.

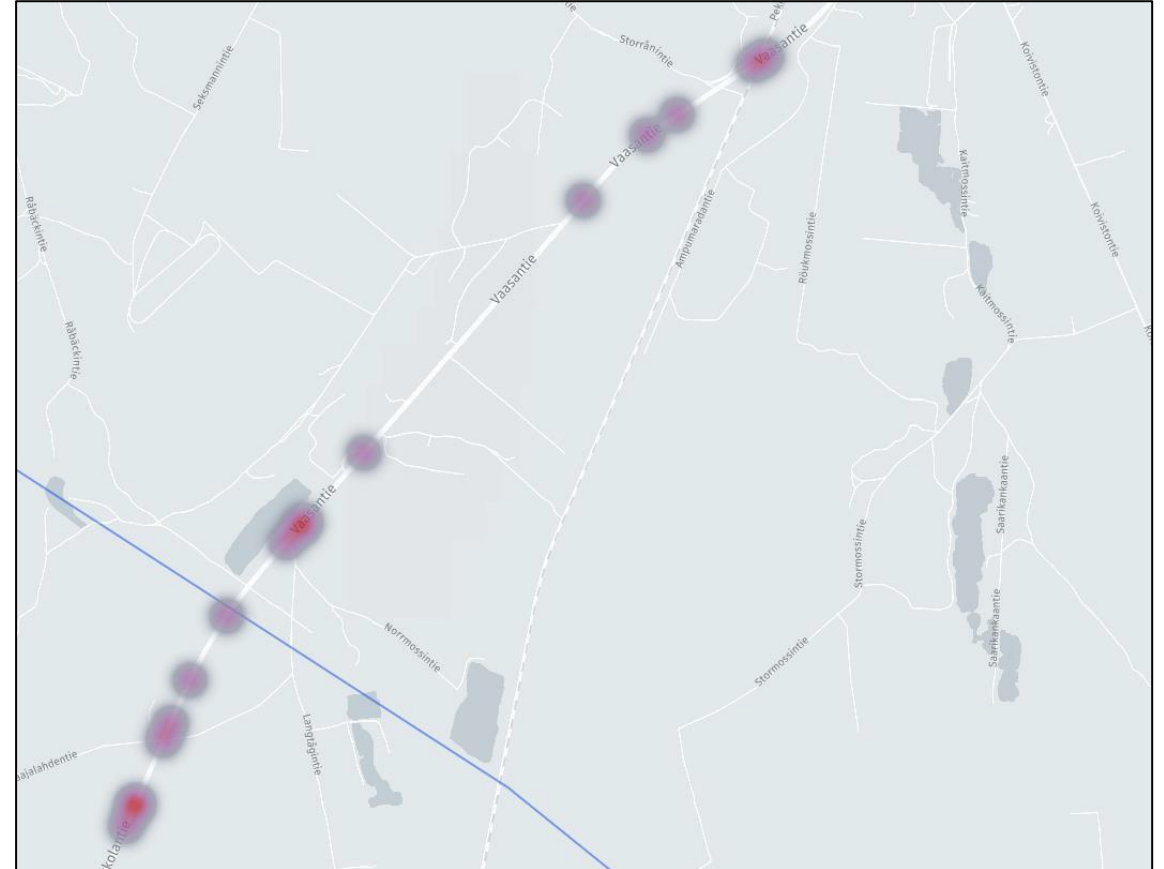
Kollektivtrafiken i området utgörs av linjetrafik längs riksväg 8: På vardagarna körs 4–5 rutter i varje riktning.

Nuvarande trafiknät

Trafikolyckor

Vid anslutningen mellan riksväg 8 och Langtågsvägen har det under åren 2018–2022 inträffat en olycka som ledde till personskador (år 2021).

Den plats längs riksväg 8 som utgör störst säkerhetsrisk finns i korsningen av riksväg 8 och Langtågsvägen.



2.

Trafikproduktion

Trafikproduktion

Bedömningarna av trafikflödet för det planerade området baseras på uppskattningar av den nya markanvändningen och nya trafikriktningar. I produktionsbedömningen utnyttjades Karlebys trafikmodell, där produktionsbedömningar för området kring Kronporten på Karleby-sidan definierades. Användningen av Karlebys bedömningar är motiverad på grund av närheten till det nya planområdet och likheterna i markanvändning.

Trafikproduktion

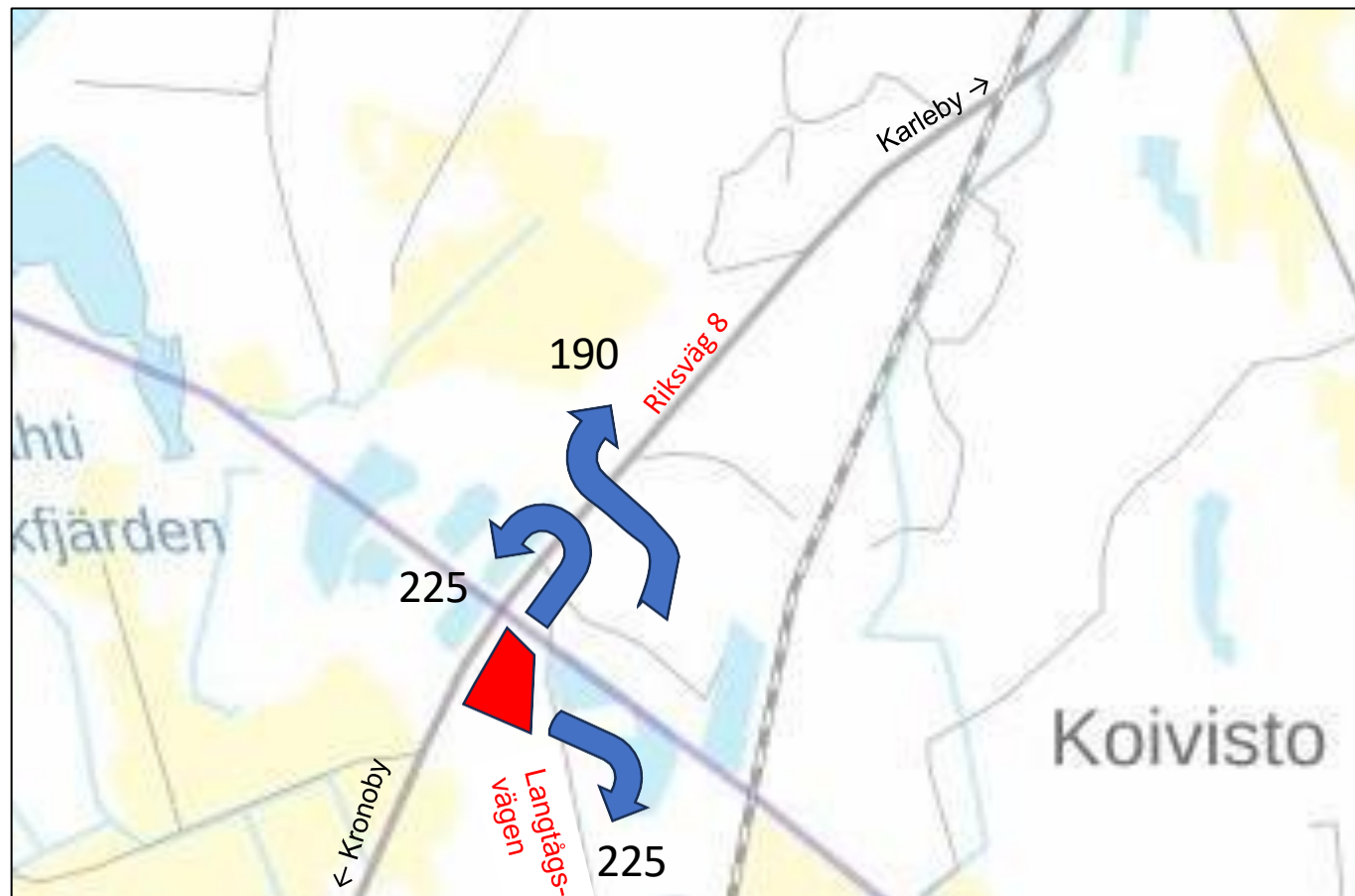
Kronobys Kronporten-område kommer att omfatta 500 nya arbetsplatser. I Karlebys trafikmodell uppskattades att en arbetsplats lockar till sig cirka 2,5 bilresor per dag till området. Baserat på detta, i en situation där markanvändningen är fullt utnyttjad, skulle trafikproduktionen för pendlingstrafiken på det nya markanvändningsområdet uppgå till cirka 1 250 fordon/dag (inklusive inkommande och utgående resor), och produktionen av tung trafik skulle vara cirka 30 tunga fordon/dag.

Trafikriktning

Det uppskattas att cirka 70 % av pendlingstrafiken kommer att röra sig i riktningen mot Kronoby centrum, medan cirka 30 % rör sig i riktningen mot Karleby. Av den trafik som far i riktningen mot Kronoby kommer cirka hälften att använda sig av Langtågsvägen, medan den andra hälften använder riksvägen. Den tunga trafiken kommer helt och hållet att utnyttja riksväg 8 och den anslutning som leder till Karlebys Kronporten-område.

Trafikproduktion

Bedömda trafikflöden (avgående resor) och deras riktningar (fordon/dygn) De presenterade trafikflödena inkluderar även tung trafik.



3. Trafikprognos

Trafikprognos

Det har uppgjorts fem olika trafikprognoser som beaktar olika mängder arbetsplatser. Prognoserna har legat som grund för definitionen av trafikarrangemangens omfattning och skedes-indelningar. Vid utarbetandet av prognoserna togs även hänsyn till markanvändningsstrukturen och trafikmängderna för området Kronporten på Karleby-sidan. Det maximala antalet arbetsplatser i Karleby uppskattas bli omkring 1 000 arbetsplatser (vilka har beaktats i de siffror som presenteras längre fram).

Prognoserna tog även hänsyn till de trafikmässiga effekterna av en eventuell ny vägförbindelse mellan riksväg 8 och väg 749. En stor del av arbetsplatserna kommer att skapas inom industrisektorn (200–1 500 arbetsplatser). Detta beräknas inte bara generera fler arbetsresor i området utan även mer tung trafik, uppskattat till cirka 80–150 fordon per dygn (ca 5 % av trafiken). I bedömningen av trafikproduktionen uppskattades att varje arbetsplats genererar cirka 2,5 fordonsresor per dygn.

Planområdet ligger inom pendlingsavstånd både när det gäller Kronoby och Karleby, vilket gör det sannolikt att andelen cykelresor kommer att öka i takt med att antalet arbetsplatser växer. För att främja cykelresorna föreslås en ny cykelled längs riksväg 8. Dessutom ökar elcyclarnas popularitet, vilket markant förlänger räckvidden för cykelresor. När antalet arbetsplatser växer, kommer även lönsamheten för kollektivtrafik och dess andel som färdmedel att öka. Dessa nämnda faktorer har inte beaktats i fördelningen av färdmedel.

Följande bilder visar de trafikmängder som genereras vid olika antal nya arbetsplatser. Trafikmängderna från markanvändningen på Kronoby-sidan beror på hur snabbt området utvecklas.

Trafikprognos

KAVL2040

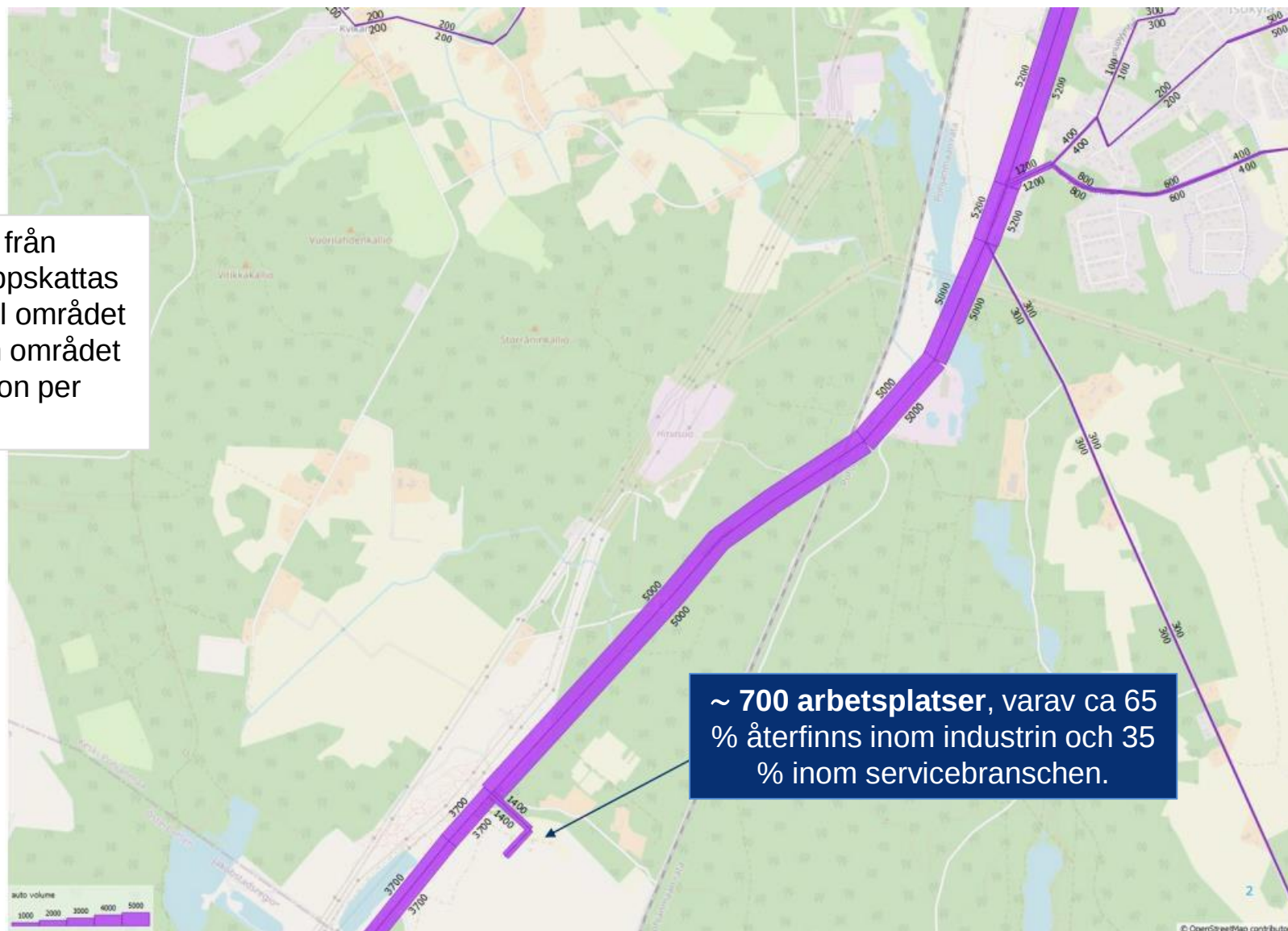
Biltrafiken till och från arbetsplatsområdet uppskattas till cirka 500 fordon till området och lika många ut från området (totalt ca 1000 fordon per arbetsdag).



Trafikprognos

KAVL2040

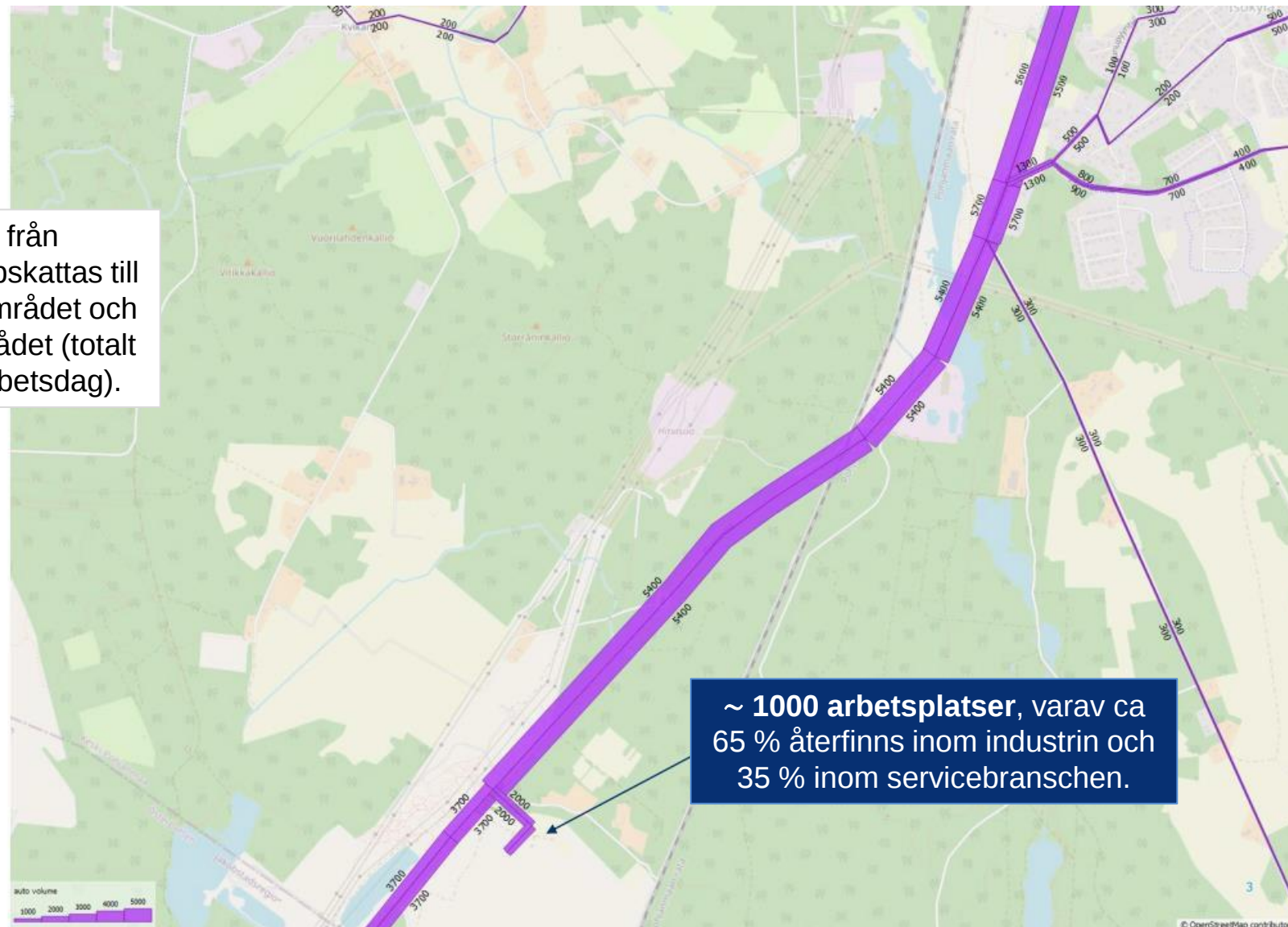
Biltrafiken till och från arbetsplatsområdet uppskattas till cirka 1500 fordon till området och lika många ut från området (totalt ca 3000 fordon per arbetsdag).



Trafikprognos

KAVL2040

Biltrafiken till och från arbetsplatsområdet uppskattas till cirka 2000 fordon till området och lika många ut från området (totalt ca 4000 fordon per arbetsdag).



Trafikprognos

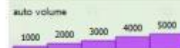
KAVL2040

Biltrafiken till och från arbetsplatsområdet uppskattas till cirka 2000 fordon till området och lika många ut från området (totalt ca 4000 fordon per dygn).

Dessutom tillkommer trafikvolymen för den nya vägförbindelsen (600 fordon/arbetsdag enligt medelårsdygnstrafik)

~ 1000 arbetsplatser, varav ca 65 % återfinns inom industrin och 35 % inom servicebranschen.

Ramboll



Trafikprognos

KAVL2040

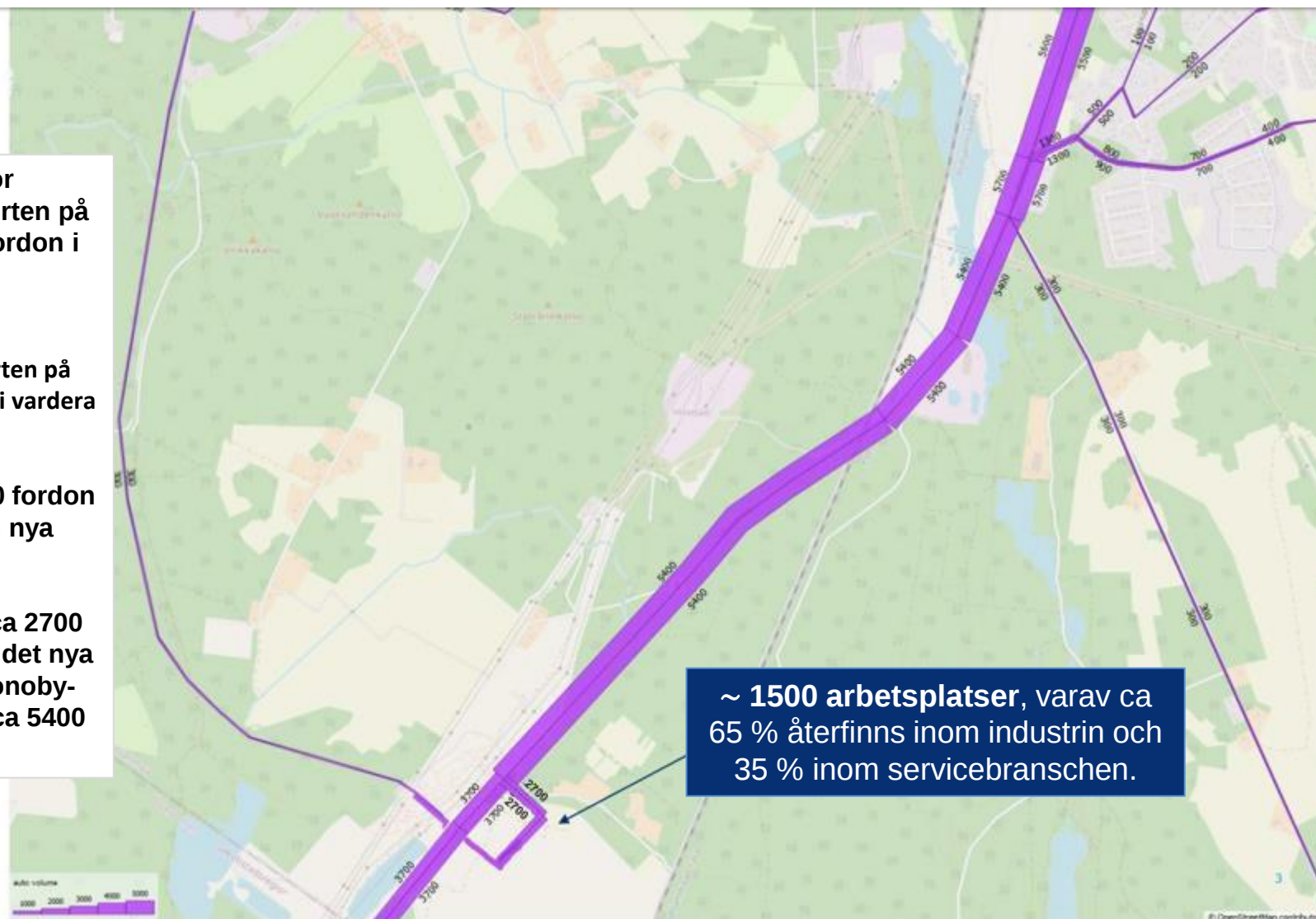
Trafikproduktionen för arbetsplatsområdet Kronporten på Karleby-sidan är ca 2000 fordon i vardera riktning.

Trafikproduktionen för arbetsplatsområdet Kronporten på Kronoby-sidan är ca 300 fordon i vardera riktning.

Dessutom tillkommer ca 300 fordon i vardera riktning för den nya vägförbindelsen.

Tillsammans tillströmmar ca 2700 fordon i vardera riktning till det nya arbetsplatsområdet på Kronoby- och Karleby-sidan. (Totalt ca 5400 fordon/arbetsdag).

~ 1500 arbetsplatser, varav ca 65 % återfinns inom industrin och 35 % inom servicebranschen.



4.

Trafikarrangemang

Trafikarrangemang för det nya markanvändningsområdet och anslutning till riksväg 8

För att säkerställa en funktionell, säker och kostnadseffektiv anslutning till huvudvägnätet för den nya markanvändningen undersöktes olika alternativ för anslutningspunkter och –typer. Därtill beaktades möjligheten till etappvist genomförande. Vid undersökningen beaktades variabler som trafikmängder på huvudvägen, antalet arbetsplatser i området och den nya vägförbindelsen till landsväg 749. Trafiklösningarna granskades i samband med markanvändningsplaneringen på Karleby-sidan.

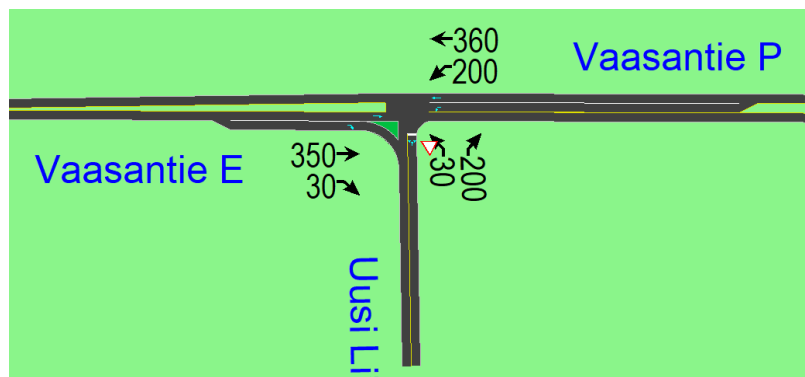
I granskningen beaktades:

- Den omkörningsfilen som planeras i området
- Kraven för riksväg 8 enligt huvudledsförordningen, där den viktigaste faktorn är hastigheten på 100 km/h
- Effekterna av omfartsleden i Karleby på anslutningspunkterna och vägdragningen för huvudvägen
- Möjligheter för specialtransporter, med utgångspunkt i att dessa kan köra oberoende av någon underfart vid riksväg 8
- Områden med kraftledning väster om riksväg 8
- Befintliga och framtida förhållanden för yt- och grundvatten i området
- Miljöskyddsområden
- Områdets framtida markanvändningsbehov
- Det lägre vägnätet
- Huvudjärnvägen
- Markanvändning nordväst om riksväg 8, till exempel marktäktsområden.

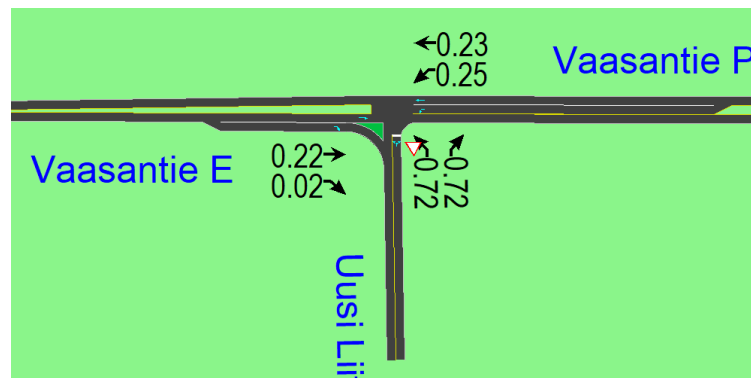
Funktionell känslighetsanalys av plankorsningen

Utgångspunkten för känslighetsanalysen var att undersöka var gränsen går för markanvändningen innan plankorsningsanslutningen till riksväg 8 inte längre är funktionell och säker. Belastningen ökade då trafikmängden, för att ta hänsyn till arbetsplatsfördelningen, justerades. I funktionalitetsanalysen användes 10 % av den prognostiserade medelårsdygnstrafiken (KAVL) som högtrafikstimmar, vilket ger en tydlig bild av vardagstrafikens kapacitet under högtrafik. Funktionalitetsanalyserna utfördes med hjälp av programmen Synchro/Simtraffic. Nedan presenteras trafikmängden och belastningsgraden i funktionalitetsanalysen med trafikproduktionsvärde för 1000 arbetsplatser.

Mängden högtrafik år 2040



Belastningsgraden för trafikflöden med högtrafiksmängder år 2040



Taulukko 2.7: Valo-ohjaamattoman liittymän toimivuuden palvelutasoluokitus kuormitusasteen perusteella.

Palvelutaso	Kuormitusaste
Hyvä	0 - 0,5
Tyydyttävä	0,5 - 0,7
Välttävä	0,7 - 0,85
Huono	0,85 - 1,0
Erittäin huono/ ei toimi	yli 1,0

Enligt Trafikledsverkets anvisningar om plankorsningar är servicenivån för plankorsningen fortfarande nöjaktiga/tyydyttävä vid en belastningsgrad på 0,7. Funktionalitetsanalysen visar att åtgärder för att utveckla anslutningen blir aktuella när antalet arbetsplatser i området närmar sig 1000 eller när servicenivån sjunker till dåligt/huono (belastningsgrad 0,85). Säkerhetsnivån för anslutningen bör kontinuerligt och proaktivt övervakas under hela utvecklingsperioden för markanvändningen. Samtidigt görs en bedömning av eventuealla utvecklingsbehov för riksväg 8 mellan cirkulationsplatsen vid Kyrklund och området vid Kronoporten.

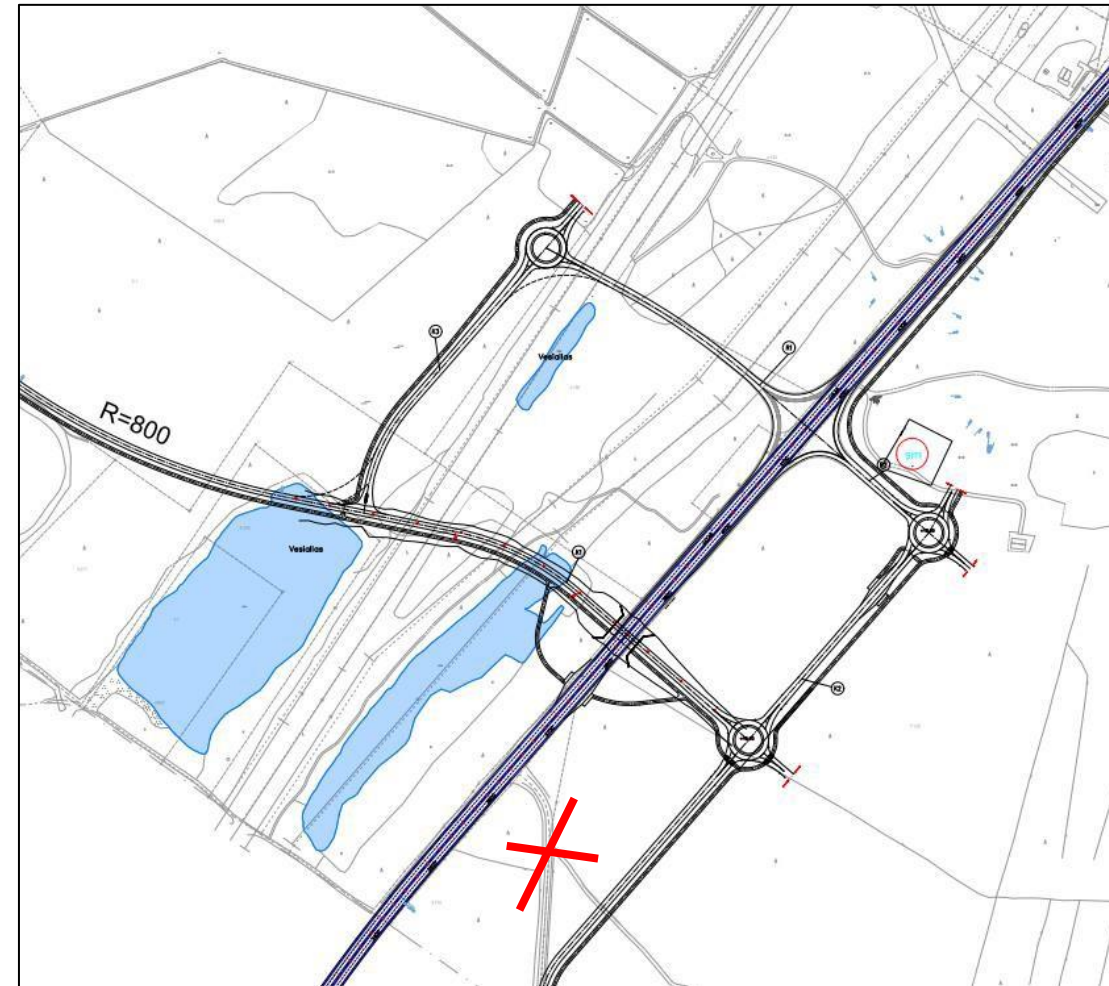
Den nya markanvändningens trafikarrangemang

Planskild anslutning med en ny anslutning till landsväg 749

- Anslutningen till riksväg 8 genomförs som en planskild anslutning, där avståndet till den planderade planskilda anslutningen vid omkörningsvägen är över 2 kilometer. Omkörningsfilen fortsätter ca 1000 meter förbi den planskilda anslutningen.
- Trafikens funktionalitet inom området säkerställs genom en cirkulationsplats vid en central knutpunkt.
- Särskilda transporter via anslutningen.
- Anslutningen för landsväg 749 till den planskilda anslutningen till riksväg 8. I väganslutningen finns en separat gång- och cykelled.

Kostnader:

- Kostnader för den planskilda anslutningen är ca 6,0 miljoner euro.
- Ny väganslutning till landsväg 749 kostar ca 5,5 miljoner euro.



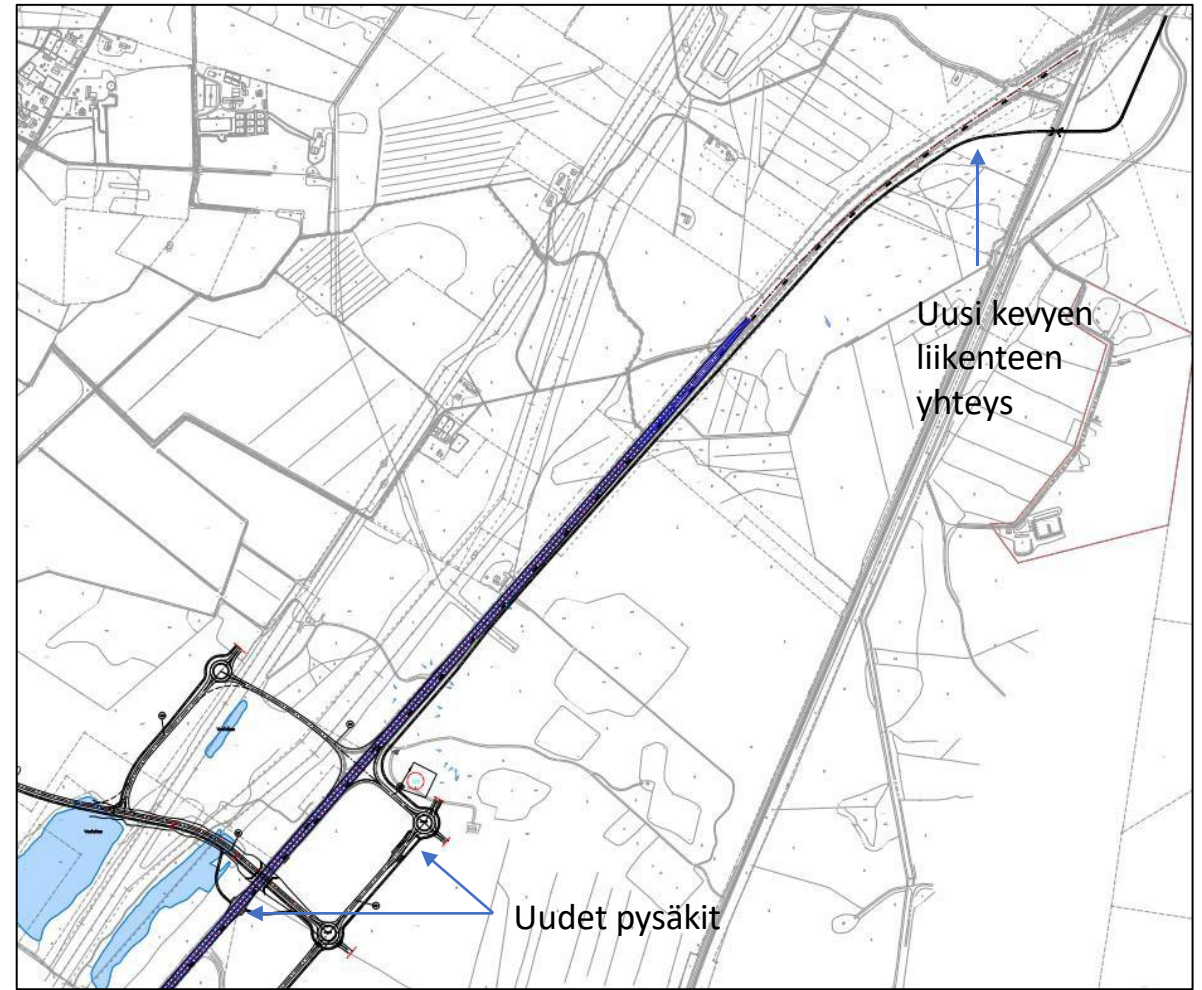
Den nya markanvändningens trafikarrangemang

Cykling och kollektivtrafik

När det nya industriområdet öppnas kommer även en gång- och cykelled, som förbinder Karleby och Kronoby, att byggas.

Det kommer att byggas nya hållplatser för kollektivtrafiken vid riksväg 8, i anslutning till den nya förbindelsen under landsväg 749 samt förbindelsen inom planområdet.

Trafiknätets hållplatser kommer att betjäna det nya utbudet av lokaltrafik som ska realiseras senast när den nya förbindelsen till landsväg 749 genomförs eller när antalet arbetsplatser i området ökat till den nivå så det är rimligt att genomföra.

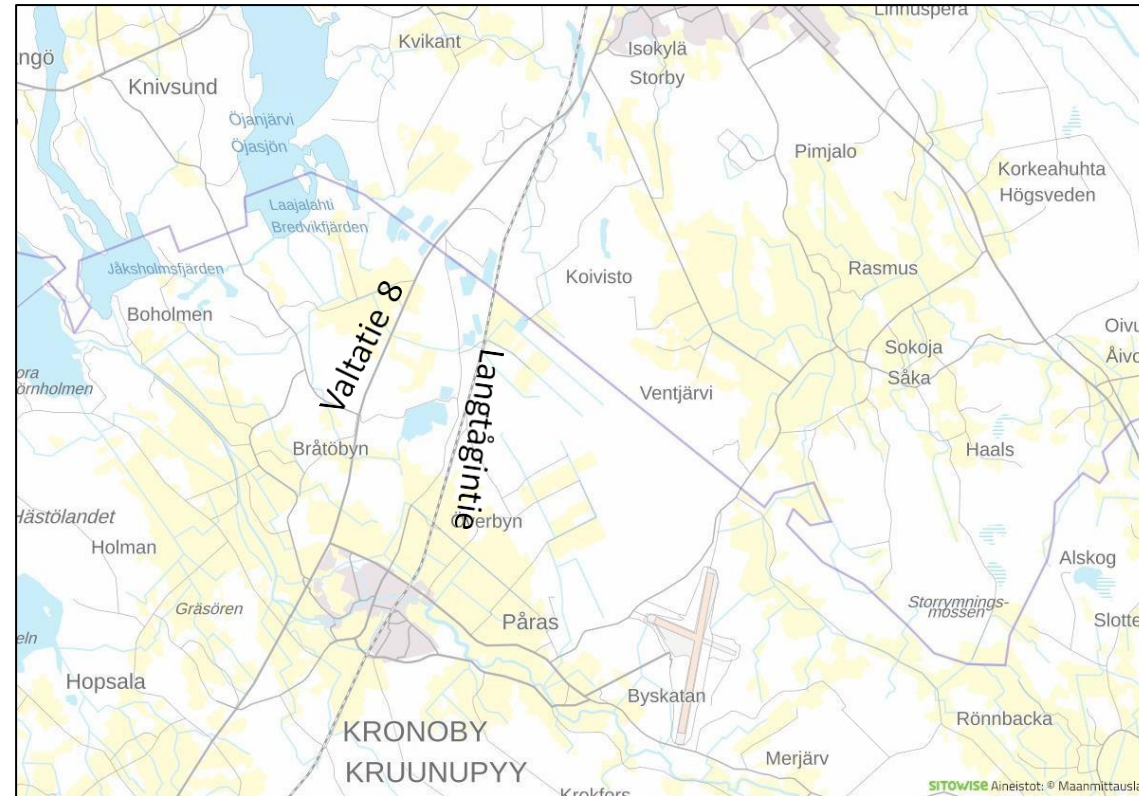


Den nya markanvändningens trafikarrangemang

Langtågsvägen

Den nya markanvändningen beräknas öka trafikmängden med över 400 fordon per dygn även på Langtågsvägen.

För funktionaliteten för anslutningarna till riksväg 8 är det särskilt viktigt att säkerställa tillgång till förbindelsen för minst den angivna trafikmängden.



5. Påverkningar

Påverkningar

Allmänt:

- Markanvändningen på Kronoporten II-området bygger delvis på de trafikarrangemang som definierats i samband med Karleby stads planering och påverkar tidsplanen för genomförandet av de olika faserna.

Säkerhet:

- Anslutningar för den nya markanvändningen till riksväg 8 uppfyller kraven för huvudvägen och reagerar på eventuella betydande förändringar i markanvändningen. När det gäller Langtågsvägen bör säkerhets- och underhållssituationer för vägen utvärderas för att säkerställa att trafiken är säker året runt.

Kostnader:

- Den totala kostnaden för trafikarrangemangen på Karlebys sida är ca 16 miljoner euro. Kostnaden för att ändra Langtågsvägen till detaljplaneväg är ca 0,8 miljoner euro.

Tillgänglighet:

- När det gäller biltrafik är tillgängligheten god tack vare de nya arrangemangen
- Tillgängligheten i området förbättras i och med den nya förbindelsen för lättrafik, både mot Kronoby och Karleby centrum. Dessutom skapas en direktförbindelse från Langtågsvägen till Kronoby centrum.
- Kollektivtrafiken säkerställer tillgängligheten i området genom att vid behov utöka utbudet av lokaltrafik

Trafikvolym:

- Enligt trafikmodellen varierar trafikproduktionen i området i genomsnitt 200–1250 fordon/dag, beroende på antalet arbetsplatser. Av trafiken beräknas ca 30 fordon/dag vara tunga fordon. Pendlingstrafiken går förutom till Kronoby även till Karleby.

Färdmedel:

- Satsningar på hållbara transportmedel minskar trafikbelastningen och säkerhetsriskerna på riksväg 8 och kan eventuellt skjuta fram behovet av kostsamma investeringar till ett senare tillfälle.