

Överkommunal cykelväg Karleby – Kronoby – Pedersöre

PRELIMINÄR ÖVERSIKTSPLAN, 9.1.2023

Erkki Sarvi, Max Mannola, Eeti Kalliomäki, Saara Aavajoki

FCG Finnish Consulting Group Oy

Click or tap here to enter text.

Sisällys

1	Introduktion	4
2	Projektets bakgrund och mål	5
3	Planeringsområdets nuläge.....	6
3.1	Trafiknätet	6
3.2	Naturen	8
3.3	Marktilståndet.....	8
3.4	Grundvatten	8
3.5	Landskapet	9
3.6	Markanvändning, planläggning och trafikplanering	9
4	Principer för planering.....	10
4.1	Linjedragning.....	10
4.2	Cykelledtyper och tvärsektioner	11
4.2.1	Kombinerad cykel- och gångväg.....	12
4.2.2	Byväg och 2-1-väg.....	14
4.2.3	Blandtrafikväg.....	14
4.3	Korsningar i plan.....	15
4.4	Underfarter	16
4.5	Broar.....	16
4.6	Dränering.....	16
5	Översiktsplan efter linjesträckor	18
5.1	Gemensam linjedragning Pedersöre – Kronoby.....	18
5.2	Linjedragningsalternativen vid Kronoby centrum.....	21
5.2.1	Scenario 1: Endast vid riksvägen	21
5.2.2	Scenario 2: Vid riksvägen och genom industriområdet	22
5.2.3	Scenario 3: Vid Kronobyvägen, Kyrkvägen och Storåvägen	24
5.2.4	Scenario 4: Vid Kronobyvägen, Kyrkvägen och riksvägen	26
5.3	Gemensam linjedragning Kronoby – Karleby	28

6	Konsekvenser	31
6.1	Naturen	31
6.2	Landskapet	31
6.3	Markanvändning och fastigheter	31
6.4	Trafik- och sociala konsekvenser.....	31
6.5	Byggtida konsekvenser	32
6.6	Ekonomiska konsekvenser	32
7	Jämförelse av alternativ samt rekommendationer	34
7.1	Jämförelse per alternativ	34
7.1.1	Scenario 1	34
7.1.2	Scenario 2	35
7.1.3	Scenario 3	35
7.1.4	Scenario 4	36
7.2	Jämförelse per aspekt	37
7.2.1	Långväga cykeltrafik	37
7.2.2	Lokal cykeltrafik.....	37
7.2.3	Kvaliteten på cykelleden	37
7.2.4	Trafiksäkerhet.....	38
7.2.5	Byggnadsteknisk lätthet	38
7.2.6	Kostnader	38
7.3	Slutsats om val av alternativ	38
8	Uppföljningsåtgärder	39
9	Bilagor.....	40
	Bilaga 1: Miljöstudier	40
	Bilaga 1A. Miljöstudie om naturvärden.....	40
	Bilaga 1B. Miljökartläggning av eventuella förorenade områden och sura sulfatjordar	40
	Bilaga 1C. Miljöstudie om landskapet	40
	Bilaga 1D. Miljöstudie on markanvändning och planläggning	40
	Bilaga 2. Plankartor.....	40
	Bilaga 2A. Översiktsskator	40
	Bilaga 2B. Planritningar med profiler och tvärsektioner	40
	Bilaga 3. Kostnadsberäkningar	41

Bilaga 3A. Pedersöre andel.....	41
Bilaga 3B. Kronoby andel, Scenario 1.....	41
Bilaga 3C. Kronoby andel, Scenario 2.....	41
Bilaga 3D. Kronoby andel, Scenario 3.....	41
Bilaga 3E. Kronoby andel, Scenario 4.....	41
Bilaga 3B. Karleby andel.....	41

1 Introduktion

På uppdrag av Karleby stad och Kronoby och Pedersöre kommuner har FCG Finnish Consulting Group Oy upprättat översiktsplanen för Karleby – Kronoby – Pedersöre överkommunala cykelväg.

Arbetet är en översiktsplan av typ områdesreservationsplan, som i grunden söker bästa möjliga lösning för en överkommunal gång- och cykelväg och som presenterar realistiska alternativ med kostnadsuppskattningar. Översiktsplanen syftar till att välja ett alternativ, utifrån vilket en vägplan för gång- och cykelbanan ska upprättas som ett separat projekt, då huvudsakligen initierat av NMT-centralen i Södra Österbotten.

Översiktsplaneprojektets styrgrupp har bildats av:

- Karleby stad:
 - Päivi Cainberg, generaplansarkitekt
 - Anette Korkiakangas, infraplanerare
 - Jukka Harju, trafikingenjör
 - Jouni Laitinen, stadsplaneringschef
- Kronoby kommun:
 - Malin Brännkärr, kommundirektör
 - Dan Stenlund, planläggare
 - Patricia Svarvar, teknisk chef
 - Kimmo Bodbacka, områdesansvarig
- Pedersöre kommun:
 - Stefan Hellund, vägmästare
 - Yvonne Liljedahl-Lund, chef för tekniska ämbetsverket
- NMT-centralen i Södra Österbotten:
 - Anders Östergård, trafik och infrastruktur -ansvarsområdets chef

Arbetet gjordes som ett konsultarbete av FCG Finnish Consulting Group Oy, där för planeringen har ansvarat Erkki Sarvi, Max Mannola, Eeti Kalliomäki och Saara Aavajoki, och miljöutredningarna har utarbetats av Jan Nyman & Tuuli Lahin, Riikka Ger & Hilja Léman samt Christian Tallsten & Santtu Massinen. För översättningen till svenska svarade Max Mannola och Christian Tallsten.

2 Projektets bakgrund och mål

Utvecklandet av gång och cyklande i den egna regionen ligger starkt bakom projektet. Den finska regeringen (2019-2023) har starkt lyft fram utvecklingen av gång och cykling. Enligt 2018 års program för främjande av gång och cykling ska förutsättningarna för gång och cykling i finska kommuner förbättras, minskningen av växthusgasutsläppen från trafiken stödjas och folkhälsan förbättras i Finland. Gång- och cykelresorna ska öka med 30 % senast 2030. Målet är detsamma i Nationella energi- och klimatstrategin.

Enligt programmet för främjande av gång och cykling ska attraktionskraften för gång och cykling förbättras med goda förbindelser och fastighetsåtgärder. Därför måste det (enligt åtgärds punkt 2.3 i programmet) påbörjas en förbättring av det nationella cykelvägnätet, som består av statligt underhållna sträckor mellan städer och tätorter, som betjänar långväga cykeltrafik och cykelturism. Av den anledningen har Karleby stad samt Kronoby och Pedersöre kommuner inlett projektet, vars nödvändighet dessutom hittas i fyra huvudmotiveringar: klimat, hälsa, tillgänglighet och säkerhet.

För att bekämpa klimatförändringarna måste kommunspecifika åtgärder och planer göras för att genomföra målet. Vägtrafiken är den näst största orsaken till utsläpp i regionen. Målet med Jakobstads regionala klimatstrategi är att främja gång- och cykeltrafik och att förbättra förutsättningarna för att använda cykel eller elcykel på jobbet eller för resor mellan hem och arbetsplats. Målet med klimatkartan över Mellersta Österbotten 2035 är att halvera transporterens utsläpp fram till år 2030 genom att stödja omställningen till miljövänlig utrustning inom vägtransporter och genom att öka kollektivtrafik, gång och cykel i landskapet.

För hälsans skull är det nödvändigt att erbjuda hälsosamma och snabba alternativ för pendling, vilket innebär fler rörelsemöjligheter för boende. Valfärden för hela regionens 90 300 invånare ska höjas och dragningskraften för cykelturism och fritidscyklning ska öka.

För tillgänglighetens skull måste fler rörelsemöjligheter skapas i regionen, där en riksväg binder samman 3 kommuner, 2 landskap och 2 stadsregioner med starka tillväxtregioner. Det ska vara möjligt att cykla till arbetsplatser och koppla till exempel det framtida industriområdet Kronoporten med Karleby och Jakobstad. Intresset för migration och byggande i regionen måste öka.

Åtgärder måste vidtas för säkerheten, eftersom den hårt trafikerade riksvägen har mycket tung trafik och lite utrymme för cyklister. Riksvägen har höga hastigheter (främst 100 km/h på sommaren), och en del av sträckan är en skolväg för många barn. Sedan 2017 har det skett totalt 68 olyckor längs den planerade sträckan. Enligt förordning 933/2018 (dekret från transport- och kommunikationsministeriet om huvudvägar och järnvägar och deras servicenivå) är hela sträckan en huvudled med underhållsklass 1, där säkerheten också ska vara förstklassig.

3 Planeringsområdets nuläge

Planeringsområdet (bild 1) ligger inom Karleby stads samt Kronoby och Pedersöre kommuners område. Den nordligaste ändan av den planerade cykelvägen ligger i Karleby, vid korsningen av Kronobyvägen och Hangasbackavägen, och den sydligaste ändan är i Pedersöre, vid Råmossen, cirka 300 m söder om nuvarande korsning av riksväg 8 och Finnevägen. Den planerade cykelvägens rutt vid tätorten Kronoby centrum delas upp i flera alternativ.

Mer detaljerad information om natur, mark, landskap och markanvändning redovisas i de separata miljöutredningarna i rapportens bilaga 1: Miljöstudie om naturvärden, Miljökartläggning av eventuella förorenade områden och sura sulfatjordar, Miljöstudie om landskapet och Miljöstudie om markanvändning och planläggning.



Figur 1. Planeringsområdet, cykelvägsruttens grova sträckning.

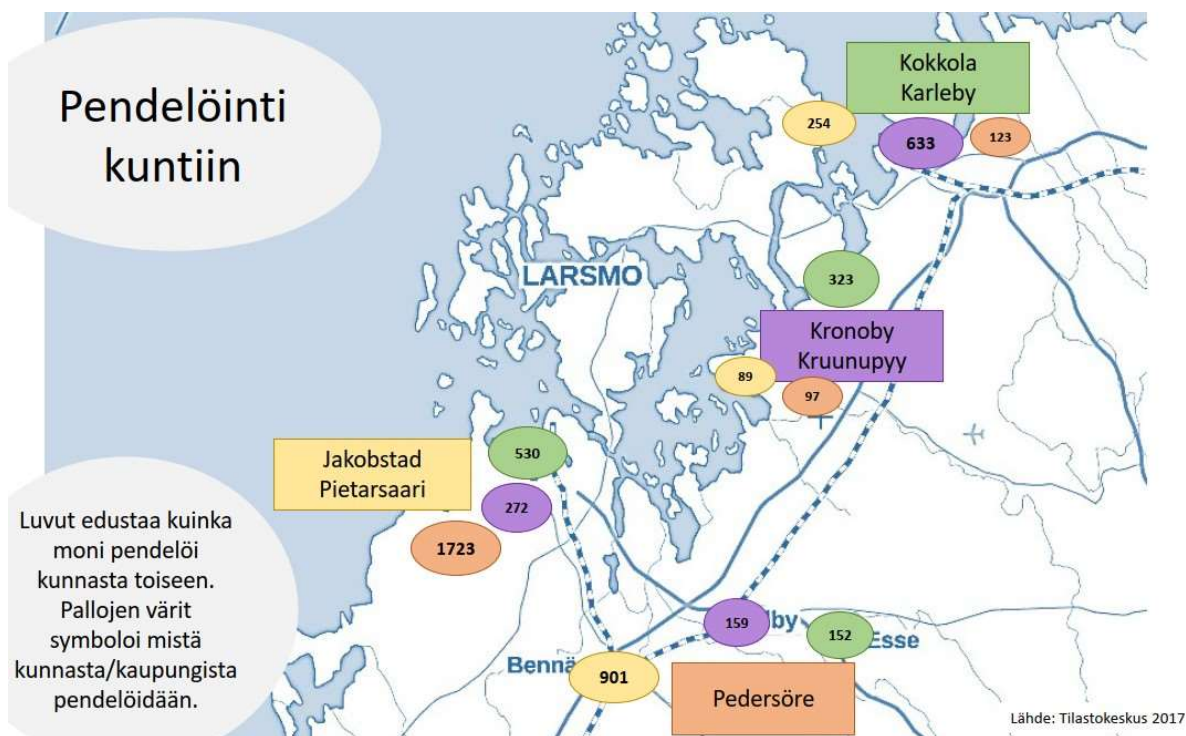
3.1 Trafiknätet

Den viktigaste vägen för biltrafiken i planeringsområdet är riksväg 8 Åbo – Uleåborg, som förbinder Vasa och Karleby. Riksvägens trafikmängd (ÅDT) i planeringsområdet var 2021 mellan 5 760 och 6 150 fordon/dygn. Regionväg 748 (Flygfältsvägen) förbinder riksväg 8 med Karleby/Jakobstad flygplats och Nedervetil, och dess ÅDT i planområdet var cirka 1 300 fordon/dygn. Landsväg 17959 (Kronobyvägen) förbinder den södra riktningen av riksväg 8 med Kronoby centrum och vidare till Flygfältsvägen, och dess KVL låg på mellan 960 och 2 060 fordon/dygn. Karleby har också en samlargata Kronobyvägen, som förbinder riksväg 8:s sydliga riktning med bl.a. Finnilä stadsdel, och dess ÅDT var cirka 2000 fordon/dygn i slutet av Vasavägen, eller Rv 8 (data från 2012).

Järnvägen går genom planeringsområdet, men den har ingen trafikplats i området. Den planerade cykelvägen ska korsa järnvägen planskilt.

Det finns ännu ingen separat cykelväg, som skulle binda samman de norra och södra delarna av planeringsområdet direkt genom Kronoby; Karleby och Pedersöre är dock förbundna med en längre cykelväg via Larsmo och Jakobstad. I Kronoby centrum finns det kombinerade gång- och cykelvägar (**gc-vägar**), t.ex. på Kronobyvägen norr om elverket (Kronoby Elverk Ab) och på Kyrkvägen öster om Tranubäckståget. Bredden på Kyrkvägens gc-väg är mycket liten, mellan 1,75 och 3 m. Ca 2 km söder om planeringsområdet börjar gc-vägen i nordöstra delen av Edsevö, går runt planskilda anslutningen på dess norra sida och fortsätter till både Bennäs och Jakobstad. I Karleby börjar gc-vägen i korsningen mellan Kronobyvägen och Hangasbackavägen och fortsätter mot Karleby centrum.

Pendlingen mellan kommunerna i planområdet är livlig. Enligt Statistikcentralen pendlade år 2017 (figur 2) cirka 960 personer mellan Karleby och Kronoby, ca 280 mellan Karleby och Pedersöre och ca 260 personer mellan Kronoby och Pedersöre. Cirka 880 personer pendlade mellan Jakobstad och Karleby, ca 360 personer mellan Jakobstad och Kronoby och ca 2 620 personer mellan Jakobstad och Pedersöre.



Figur 2. Pendling mellan kommunerna i planområdet.

Hastighetsgränsen i planeringsområdet är mestadels 100 km/h på riksvägen, förutom kring Hopsalors korsningen (Rv 8 / Lv 17959) och mellan Kyrkvägen och Flygfältsvägen, där det är 80 km/h. Hastighetsgränsen är 50 km/h i hela Kronoby centrum, utom på Tranubäckståget och Kronobyvägen norr om elverket. På Sundevägen och Karlebys Kronobyvägen är gränsen 40 km/h. På de flesta sidovägarna till riksvägen är gränsen 80 km/h, förutom på Brätövägen och Koivistovägen, där det är

60 km/h, och Backfolksvägen, där det är 50 km/h. Vinterhastighetsgränserna är generellt sett lägre än den vanliga hastighetsgränsen, på så sätt att 100 km/h blir 80 km/h för vintern, men 80 km/h förblir 80 km/h, förutom runt den farliga Hopsala korsning, där sommarens begränsning 80 km/h ändras på vintern till 60 km/h.

Sedan 2017 har det skett totalt 68 trafikolyckor längs den planerade sträckan. Det har inträffat 8 personskadeolyckor av dessa, det vill säga 7 olyckor med skada och 1 dödsfall. 10–17 olyckor har inträffat årligen.

3.2 Naturen

Naturskyddsområdena närmast planeringsområdet, dvs. två områden som hör till Natura 2000-nätverket (Bredviken och Hällörsfjärden) ligger mer än 1 km från cykelvägens linjedragning.

Det finns fyra särskilt viktiga livsmiljöer enligt 10 § skogsbrukslagen i närheten av planeringsområdet, men endast en av dem, en särskilt viktig kärrbiotop på västra sidan av sträckan vid Bodövägen, ligger mycket nära den nya cykelrutten. I planeringsområdets närhet finns även sex småskaliga skogsmarker som är över 100 år, varav endast tre ligger mycket nära den nya cykelvägen: en norr om Norrbyvägen och två söder om Abborsvägen. De nämnda områdena framgår av kartan i bilaga 1A (Miljöstudie om naturvärden).

Inom planeringsområdet finns det inga kända observationsplatser för hotade arter. Planeringsområdet ligger i omedelbar närhet av den hårt trafikerade riksväg 8, och på grund av detta är det troligt att det inte finns några bobyggande- eller häckningsplatser för de mest hotade fågel- eller djurarterna där.

3.3 Marktillståndet

Det finns 6 platser i närheten av den planerade cykelvägen (inom ett avstånd av mindre än 200 m), där möjliga risker identifierats för att det finns markmaterial innehållande skadliga ämnen, vilket måste undersökas före eller under grävarbetena för bygget av cykelbanan. En av platserna ligger i Karlebyområdet, två i Kronoby centrum och tre i södra delen av Kronoby område.

Sannolikheten för sura sulfatjordar nära cykelvägen är hög i området kring Kronoby centrum, främst på ett djup av 1,5–3,0 m. I de sydvästra delarna av Kronoby kommun är denna sannolikhet ganska stor, men i de norra och nordöstra delarna är den låg. I Karleby område är denna sannolikhet måttlig och i Pedersöre område ganska låg.

3.4 Grundvatten

I södra delen av Karleby ligger Patamäki grundvattenområde, mer än 10 km långt men mindre än 1 km brett, inom cykelvägens planeringsområde mellan järnvägen och Blåbärsbacken. Dess karta finns i bilaga 1A (Miljöstudie om naturvärden).

3.5 Landskapet

Nationellt betydelsefulla byggda kulturmiljöer, eller RKY-objekt, är Kronoby kyrka och Torgare prästgård i Kronoby område. Kronoby kyrka och dess omgivningar representerar den traditionella kyrkbykärnan för åbebyggelsen i Österbotten, och det historiska byggnadsbeståndet är koncentrerat till åstranden.

Regionalt betydelsefulla kulturmiljöplatser är den kulturhistoriskt betydelsefulla Strandvägen, som går slingrande längs båda sidorna om riksväg 8, och använder många vägavsnitt avsedda för den nya cykelrutten i Kronoby och Pedersöre kommuner. Regionalt betydelsefulla platser är hela kulturlandskapet i tätorten Kronoby och landskapsområdet Lepplax-Södö.

3.6 Markanvändning, planläggning och trafikplanering

I strategiska generalplanen för regionstrukturen i Karleby 2040 anges det kommunövergripande förbindelsebehovet för lätt trafik i riktning mot riksväg 8. Där har trafiktemat inkluderat en separat cykelstadsmarkering för hela Karleby stadsområde. På detaljplanens nivå är gång- och cykelvägen markerad i trafikutredningen av Kronoportens nya industriområde, och dess utrymmesbehov har man tagit hänsyn till i själva detaljplanen vid avgränsningen av allmänna vägområdet.

I Kronoby är den nya cykelvägen inte markerad på generalplan- eller detaljplannivå. I Pedersöre är gång- och cykelvägen markerad på södra sidan av Lepplaxvägen i Lepplax delgeneralplan, men hela tiden intill riksväg 8, medan cykelvägen i detta arbete går en bit längre bort från riksvägen, d.v.s. på Knäcknäsvägen.

Den trafikrelaterade plan som mest påverkar den överkommunala cykelvägsplanen är planen för omkörningsfiler för riksväg 8 vid Edsevö i Pedersöre. Den presenterar flera parallellvägsarrangemang, till exempel när det gäller flyttandet av Finnevägen och Soldattorp svägen, som sätter sina egna gränsvillkor för linjedragningen av den nya cykelvägen. Även i norra delen av Kronoby kommun startar planeringen av omkörningsfiler 2023.

4 Principer för planering

I detta kapitel redovisas de principer som utgör utgångspunkten för planeringen av den överkommunala gång- och cykelvägen. De flesta av dem kommer från Cykeltrafikplaneringsriktlinjen "Pyöräliikenteen suunnittelu" (Farledsverket 2020).

4.1 Linjedragning

Den nationella cykelvägen Karleby – Kronoby – Pedersöre är tänkt att vara huvudled för cykeltrafiken, som i tillgänglighetsområdet för cykeltrafik förbinder regioncentrumen med ett stadscentrum. (De övriga funktionskategorierna av cykeltrafikleder är regionala leder och lokalleder.) Enligt cykeltrafikplaneringens riktlinjer utformas huvudleden vanligen under förutsättningarna för snabb cykeltrafik med hög kvalitetsstandard. Så långt det är möjligt går sträckan i lättframkomlig terräng och den leds genom arbets-, service- och bostadsområden, medan man ser till att det inte finns krökar eller omvägar som begränsar flödet på sträckan.

Den nya gång- och cykelrutten som planeras för detta arbete kommer i första hand att ligga intill riksvägen, i samma korridor, som en ny asfalterad huvudled. Ibland tillåts rutten ändå att färdas längs existerande parallellvägar, tätortsvägar eller andra vägar.

I detta arbete kallas de cykeltrafikleder, som inte är huvudleder avsedda för överkommunala ändamål, för sidoleder, och de är funktionellt sett lokala leder. Dels ingår de i nya cykelvägar, som till en början planeras efter den lokala ruttens kvalitetsnivå. En del av dem är nuvarande gång- och cykelvägar, och i det här fallet planeras de inte att förbättras i detta arbete, även om deras kvalitetsnivå är ännu lägre än den rekommenderade kvalitetsnivån för lokalleder, t.ex. vad gäller bredd.

Även cykelvägar som är åtskilda från körbanan av ett kantstensstöd följer körbanans linjedragning. En cykelväg som är avskild från körbanan med en separeringsyta på 2–10 m följer helt eller delvis körbanans riktning. Vid planering av linjedragningen är utgångspunkten korta, smidiga och lättanvända rutter. Landskapsmässiga och estetiska aspekter beaktas så att farleden blir trivsamt och lämpligt för sin omgivning.

De dimensioneringshastigheter som används vid planering av cykelvägar beror på cykeltrafiknätets funktionsklassning. En cykelväghuvudrutts dimensionerande hastighet är vanligtvis 40 km/h och i tätbebyggt område 30 km/h. Den dimensionerande hastigheten för en regionalled är 30 km/h och för en lokalled 25 km/h. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.101)

Målet med att planera höjdläget av cykelvägen är att göra cykelvägen så smidig som möjligt. I fri terräng påverkas cykelvägens höjdläge i första hand av terrängens form och i den bebyggda miljön fastighetstomternas höjdnivå. Schakt och terrasser görs vid behov. Man strävar till minsta möjliga totala höjdskillnad. Cykelvägens balanslinje får inte vara brantare än den intilliggande körbanans balanslinje. Man varken höjer eller sänker höjdläget av cykelbanans huvudriktning på grund av busshållplatser. En separat förbindelse görs till hållplatsen i stället.

4.2 Cykelledtyper och tvärsektioner

Lösningen för cykeltrafik är olika i olika trafikmiljöer. Målet är att använda enhetliga planeringsprinciper och lösningar för cykeltrafik i samma typ av trafikmiljö. Cykelledtypernas lämplighet efter trafikmiljö framgår av tabell 1.

När det gäller denna cykelväg är trafikmiljöerna mestadels obebyggda områden, förutom Kronoby centrum där de antingen är "öppna" eller "lugna" områden. En kombinerad cykelväg och gångväg används vanligtvis i obebyggda områden och kan också användas i bebyggda öppna områden. Byväg och 2-1-väg kan användas i bebyggda öppna områden. En blandtrafikväg (alla färdmedel i samma trafikutrymme) används vanligtvis i bebyggda lugna områden och i obebyggda områden.

Tabell 1. Lämplighet för cykelvägstyper efter trafikmiljö. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.41)

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4
Käytetään	5			
Käytetään yleensä	4			
Voidaan käyttää	3			
Ei yleensä käytetä	2			
Ei käytetä	1			

Härnäst presenteras mer i detalj principerna för de cykelledtyper som används i detta arbete vid cykelvägens huvudrutter. De är:

- Kombinerad cykel- och gångväg
- 2-1-väg
- Byväg
- Blandtrafikväg

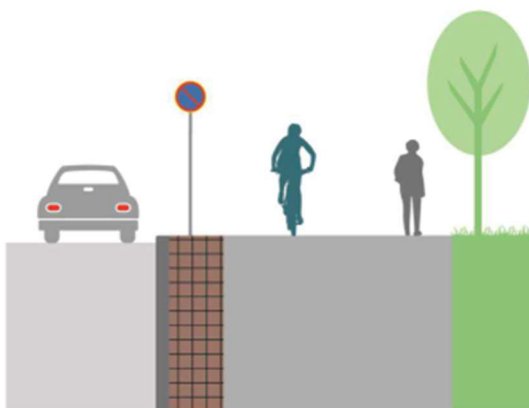
4.2.1 Kombinerad cykel- och gångväg

Kombinerad cykel- och gångväg (eller gång- och cykelväg) är enligt planeringsriktlinjerna för cykeltrafik en ordning för cykeltrafik, där en trottoar för gång inte är markerad eller byggd separat vid sidan av cykelvägen. På den kombinerade leden körs cykeln så nära cykelbanans högra kant som möjligt utan att äventyra säkerheten. Fotgängaren använder kanten av den kombinerade leden. På en gemensam cykelled väjer en cyklist, som förare av ett fordon, för fotgängare.



Figur 3. Kombinerad gc-väg i obebyggt område, brett separeringsområde. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.80)

En kombinerad gång- och cykelväg är lämplig för ett obebyggt område (Figur 3). Lösningen kan även användas i en öppen bebyggd trafikmiljö (Figur 4). Den kombinerade leden byggs som en parallell väg till körbanan, vilket vanligtvis innebär ett brett avskiljande område mellan körbanan och den kombinerade leden. En kombinerad cykel- och gångväg är oftast alltid ett dubbelriktat cykeltrafikarrangemang.



Figur 4. Kombinerad gc-väg i öppet bebyggt område, smalt separeringsområde av stenbeläggning. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.80)

Trafikvolymen på den nya gc-vägen som planeras i detta arbete kommer sannolikt att vara mindre än 1 000 fotgängare eller cyklister. Enligt tabell 2 är bredden på huvudledens beläggning 4,0 m i alla

områden. Mopedkörning är tillåten på denna huvudled och dimensioneringen av en sådan bredd bygger delvis på det. I särskilt trånga områden är det tillåtet att tillfälligt avvika från bredden enligt instruktionerna.

Tabell 2. Minimibredd enligt riktlinjerna på den kombinerade gc-vägens beläggning i olika trafikmiljöer. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.81)

JK ja PP / vrk	Väylän päällysteen leveys (m)					
	Väljästi rakennettu liikenneympäristö			Rakentamaton alue		
	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti
Alle 1000	4,0	3,5	3,0	4,0	3,5	3,0
1000–2000	4,5	4,0	3,5	4,0	3,5	3,5
2000–4000	≥ 4,5	4,5	4,0	4,5	4,0	4,0
Yli 4000	Erottelu	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5

- 1) Yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää ei käytetä tiiviissä rakennetussa liikenneympäristössä tai rauhallisessa liikenneympäristössä.
- 2) Mopoille sallittu väylä mitoitetaan aina pääreitit mukaisesti.
- 3) Enintään 3,5 m levyisille väylille tehdään jyrkkien ja pitkien alamäkien kohdille 0,5 m kaarrelevennys.
- 4) Päällysteen leveyteen lisätään tukipientareet (0,25 m/puoli) ja korotetulla väylällä ulkopiennar (0,25 m).
- 5) Poikkileikkauksessa otetaan huomioon myös mahdollisten sivusteiden tai reunan kohdalla riittävä vapaan tilan tarve.

I detta arbete ingår också att ta hänsyn till nätverket av sidorutter för cykeltrafiken i Kronoby centrum. Dessa sidorutter är lokaller vars beläggningsbredd får vara 3,0 m i alla områden.

Bredden på separeringsområdet mellan biltrafik och gc-trafik bestäms enligt tabell 3. I denna plan är separeringsområdets bredd utan kantstensstöd ca 9 m intill riksvägen och ca 5 m intill övriga vägar när hastighetsgränsen är 80 km/h. I tätorten är hastighetsgränsen för detta arbete max. 50 km/h (och bör sänkas till 40 km/h överallt) och då används en separeringszon på ca 0,5 m med kantstöd. I detta arbete är riksvägstrafiken (ÅDT) cirka 6 000 fordon/dygn. På övriga vägar som gc-vägen går intill är trafikmängden som mest runt 900 – 1 300 fordon/dygn.

Tabell 3. Indikativa minimibredder på separeringsområdet med olika hastighetsgränser. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.50)

Viereisen auto-liikenteen väylän nopeusrajoitus	Erotusalueen vähimmäisleveys	
	Reunatuellinen	Reunatueton
≤ 40 km/h	≥ 0,5 m*	≥ 3 m (alle 6000 ajon./vrk) ≥ 5 m (yli 6000 ajon./vrk)
50 km/h	≥ 0,75 m*	
60 km/h	≥ 1,0 m	≥ 3 m (alle 1500 ajon./vrk) ≥ 5 m (1500–6000 ajon./vrk) ≥ 7 m (yli 6000 ajon./vrk)
70–80 km/h	1,0–1,4 m	≥ 5 m (alle 1500 ajon./vrk) ≥ 7 m (yli 1500 ajon./vrk)
>80 km/h	ei käytetä	≥ 7 m (alle 6000 ajon./vrk) ≥ 9 m (yli 6000 ajon./vrk)

* liikennemerkki-, valaistus- ym. pylvääät sijoitetaan erotusalueen ulkopuolelle yleensä alle 1,0 m leveällä erotusalueella, ellei erotusaluetta voida tilapäisesti levittää

4.2.2 Byväg och 2-1-väg

Enligt cykeltrafikplaneringens riktlinjer används den nyare vägtypen som kallas byväg närmast i obebyggda områden. En byväg är ett trafikarrangemang, där en bredare vägren än normalt är markerad på båda sidorna om körbanan (figur 5), och där dessa används av gång- och cykeltrafik. Körbanan är smalare än normalt och vid ett mötande kör bilarna tillfälligt delvis på vägrenen. Bredden på vägrenarna är vanligtvis 1,5–2,2 m, och körbanans bredd är 2,6–3,8 m. Siktsträckan för biltrafiken ska fyllas längs hela sträckan i enlighet med dimensioneringshastigheten.



Figur 5. Byväg. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.69)

I ett bebyggt område kan ett trafikarrangemang som motsvarar en byväg markeras med hjälp av en cykelfil, varvid arrangemanget kallas 2-1 väg ("två-minus-en-väg", figur 6). Vid ett mötande bilar emellan trafik kör bilar tillfälligt delvis på cykelfilen, så länge det inte föreligger fara eller betydande olägenheter. Fotgängare har en trottoar, som kan reserveras i tvärsektionen till exempel från den kombinerade cykel- och gångvägen som fanns innan de nya trafikarrangemangen. En färgad beläggning används vanligtvis på cykelfilerna.



Figur 6. 2-1-väg, där röd beläggning används på cykelfilerna. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.69)

Sidorikningarna för byvägen och 2-1-vägen anges vanligtvis som väjningspliktade.

4.2.3 Blandtrafikväg

Blandtrafik är ett trafikarrangemang där bil- och cykeltrafik kombineras på körbanan i samma utrymme. I blandtrafik använder cykeltrafiken högerkanten av körbanan. Blandtrafikarrangemang används vanligtvis i lugn trafikmiljö eller i tätt bebyggt trafikmiljö där hastighetsgränsen är högst 30 km/h.

Blandtrafik är ett fungerande trafikarrangemang med låga hastighetsgränser och framför allt i bostadsområden, där syftet är att lugna biltrafiken eller där det finns lite av den och den är lokal

till sin karaktär. Biltrafikens hastighetsnivå kan sänkas genom trafikdämpande åtgärder, t.ex. farthinder. Med låga trafikvolymerna kan det anses acceptabelt att bilen kan behöva vänta ett lämpligt ögonblick för att passera en cyklist. I en lugn trafikmiljö kan alla transportsätt dela samma utrymme (Figur 7).



Figur 7. Blandtrafikväg i lugn trafikmiljö. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.59)

I ett obebyggt område är det sällan möjligt att påverka mängden av biltrafik. Att sänka hastighetsgränsen kan dock komma i fråga, t.ex. för cykeltrafikens säkerhet. I ett obebyggt område bestäms vanligtvis platsen för cykeltrafiken på körbanan efter vägrenens bredd. Ett blandtrafikarrangemang är utgångspunkten på alla vägvägningsställen i obebyggt område, om inte cykeltrafiken är avskild från biltrafiken till vägren, cykelfil eller cykelväg.

4.3 Korsningar i plan

I korsningen är det viktigaste planeringskriteriet säkerhet. Korsningen är planerad så att trafikarrangemanget blir så tydligt som möjligt för alla parter, bil- och cykeltrafikens hastigheter är låga och tillräcklig förutseende är möjlig. I en tydlig korsning vet man hur man ska röra sig och kan fokusera på att interagera med övrig trafik. Väjningsplikter är lätta att förstå, och lösningarna för att korsa är av samma typ på samma linjesträcka.

Ledtypen för cykeltrafik fortsätter som likadan på båda sidor om korsningen. Bytespunkten läggs före eller efter korsningen.

Korsningsarrangemangets raket betyder minimering av stopp och förseningar samt körlinjernas raket särskilt på cykeltrafikens huvudrutt.

Den gång- och cykelväg som planeras i detta arbete kommer till största delen att dras så rakt som möjligt över de korsande sidovägarna. Som huvudregel har cykelvägen förkörsrätt över korsande vägar, särskilt om det gäller punkter där cykelvägen korsar riksvägens sidovägar vars korsning med riksvägen ligger mindre än 10 m från cykelbanan, då fordon som svänger från riksvägen måste väja för trafiken på gc-vägen. När en cykelbana med förkörsrätt korsar en körväg, markeras som vägmålning vid korsningsstället en cykelöverfart. Om cykelvägen inte har förkörsrätt i förhållande till korsande väg, markeras som vägmålning vid korsningsstället ett övergångsställe.

Enkla omarkerade övergångsställen används när ett markerat övergångsställe eller en cykelöverfart inte kan användas, som t.ex. om cykelrutten går på ena sidan av den korsande vägen som en blandtrafikväg och på andra sidan som en separat gc-väg. I detta fall är cykelvägen skyldig att väja för den korsande körvägen, och vid korsningsstället markeras ingen vägmålning.

För att ett övergångsställe eller en cykelöverfart ska kunna markeras som vägmålning, ska hastighetsgränsen för den korsande vägen vara högst 40 km/h, eller högst 50 km/h om en refug också används. Vid ett enkelt omarkerat övergångsställe finns det inga krav för hastighetsbegränsningar för den korsande vägen.

4.4 Underfarter

Enligt cykeltrafikplaneringens riktlinjer ska höjdläget av cykelvägens huvudriktning sänkas så lite som möjligt av säkerhets- och bekvämlighetsskäl, även om den måste sänkas för att ansluta till en underfart. Vid en underfart är syftet att få hastigheterna så låga som möjligt i mötessituationer. Huvudriktningens cykelväg dras på tillräckligt stort avstånd från underfarten för att säkerställa sikten. Till de som kommer från underfarten visas deras väjningsplikt, särskilt om man från underfartens riktning hamnar att ha siktvärden som är mindre än de rekommenderade värdena.

Den rekommenderade längd lutningen är max. 5 %. En underfart längre än 8 m behöver vara mer än 3,0 m hög på grund av rumsligt intryck, och i detta arbete har det bestämts separat att höjden på underfarten är minst 3,5 m. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.169)

4.5 Broar

I detta arbete är broarna på den nya cykelrutten alla broar som korsar Kronoby ån. Vid definiering av deras tvärsektion tas även hänsyn till räckens avsmalnande effekt. Minsta bredd på en bro avsedd för gång- och cykeltrafik är ledens bredd + 0,5 m.

4.6 Dränering och lutningarna

På grund av dränering är minimivärdet för längd lutningen av cykelvägar 0,5 %. Undantagsvis kan korta plana sträckor användas om det finns tillräckligt med sidolutning. Det rekommenderade maximivärdet för längd lutningen är 5 %, vilket är ett tillgänglighetskrav på specialnivå. Det exceptionella maximivärdet för längd lutningen är 8 %, vilket är tillgänglighetskravet på grundnivå. Undantagsvärdet används endast i bebyggd miljö eller på annat sätt på en cykelväg som går längs med en gata eller väg, där höjdläget inte kan påverkas. I fri terräng används undantagsvärdet endast på en lokal cykelled. I närheten av korsningsområdet bör längd lutningen planeras så att de höga hastigheter som nedförsbackarna orsakar vid infart i korsningen undviks.

Dimensioneringsvärdet för sidolutningen är 0,5–2 % och det exceptionella maximivärdet är 3 %. Dimensioneringsvärdet för nedförs lutningen (dvs vektorsumman av längd- och sidolutningen) är 0,5–5,5 %, och det exceptionella maximivärdet är 8,5 %. (Pyöräliikenteen suunnittelu, s.105-107)

Vid vissa underfarter är grundvattennivån så nära ledens yta, att en pumpstation behövs för att säkerställa dränering av underfarten. Dräneringslösningarna kommer att specificeras vid vidare planering.

5 Översiktsplan efter linjesträckor

I detta kapitel redovisas översiktsplanen för den planerade överkommunala gång- och cykelvägen i detalj fördelat på huvud- och delsträckor. Även om Karleby nämns först i projektets namn har utstakningen av den planerade cykelbanan utförts i storleksordningen enligt numreringen av Vägregistrets vägavsnitt, alltså med utgångspunkt från söder, d.v.s. från Pedersöre.

Rutten för den överkommunala cykelvägen, som ibland kort benämns med ordet "led" eller "rutt", är uppdelad i tre huvudsträckor i var sitt kapitel (5.1, 5.2 och 5.3), varav den mellersta har alternativa linjedragningar. På rutten varierar ledtyperna. Separat gång- och cykelväg är en typ av cykelled, för vilken det kortare ordet "**gc-väg**" ibland används. Andra typer av leder som används är blandtrafikväg, byväg och 2-1 väg.

För tydlighetens skull anges utstakningen av rutten med en tilläggsbokstav (A, B, C). Ruttens huvudsträcka A diskuteras i kapitel 5.1, huvudsträcka B i kapitel 5.2 och huvudsträcka C i kapitel 5.3. I texten läggs bokstaven i fråga (A/B/C) framför varje utstakningspunkt med eventuella ytterligare siffror (i huvudsträcka B). I planritningarna visas bokstaven med ytterligare siffror bredvid rutten, en gång på varje karta.

5.1 Gemensam linjedragning Pedersöre – Kronoby

Utslakningen av ruttens huvudsträcka A anges i texten genom att lägga till bokstaven A framför utstakningspunktens metertal. Utslakningen av sträcka A startar på Pedersöre område, från en punkt mellan punkterna 880 och 900 på den nya parallellvägen Y45 som visas i omkörningsfilspanen. Utslakningen av sträcka A slutar på Kronoby område, vid punkten inom Hopsala anslutning på östra sidan av riksväg 8, där sträcka B börjar (se kapitel 5.2).

Rutten kan delas in i följande underavsnitt på den södra gemensamma delen för alla alternativ, Pedersöre – Kronoby (beskrivningarna ses från söder):

- Punkt A-0 – A-790, Råmossen – Väg Y49 (790 m): Leden går intill riksvägen som en ny kombinerad gc-väg med en bredd på 4,0 m, fram till korsningen av Finnevägens ersättningsväg Y49. Separeringsområdet i förhållande till riksvägen är 5–9 m. Leden korsar (Punkt A-290) det borttagbara vägavsnitt som leder till nuvarande borttagbara korsning mellan Finnevägen och riksvägen.
- Punkt A-790 – A-1100, Väg Y49 – Början av Knäcknäs vägen (310 m): Leden lämnar riksvägskorridoren för att nå Knäcknäs vägen och passerar därför över Y49 (Punkt A-850) via övergångsställe och på östra sidan av Soldattorpsvägens ersättningsväg Y50. Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4,0 m. Separeringsområdet i förhållande till vägarna Y49 och Y50 är ca 5 m. Leden korsar i slutet det borttagbara vägavsnitt som leder till nuvarande borttagbara korsning mellan Soldattorpsvägen och riksvägen.

- Punkt A-1100 – A-1810, Knäcknäsleden (710 m). Leden går längs den nuvarande grusbelagda Knäcknäsleden som en blandtrafikväg, med 4–5 m bredd, som kommer att asfalteras. Leden korsar i slutet Lepplaxleden via ett omarkerat övergångsställe, eftersom ett markerat övergångsställe inte kan förverkligas på grund av den samtidiga kopplingen av körvägar.
- Punkt A-1810 – A-2000, Lepplaxleden-sträckan (190 m): Leden går på norra sidan av Lepplaxleden som en ny kombinerad gc-väg med en bredd på 4,0 m, fram till riksvägs korsningen. Separeringsområdet i förhållande till Lepplaxleden är cirka 5 m. Hastighetsgränsen på Lepplaxleden sänks från nuvarande 80 km/h till 50 km/h.
- Punkt A-2000 – A-2850, korsningen Lepplaxleden – Abborsleden/Bodöleden (850 m): Leden går intill riksvägen som en ny kombinerad gc- väg med en bredd på 4,0 m. Separeringsområdet från riksvägen är 5 – 9 m. I början av underavsnittet (Punkt A-2000) har fotgängare tillgång till busshållplatsen på västra sidan av riksvägen via ett övergångsställe över Lepplaxleden. Nära den (Punkt A-2100) börjar Lepplax gc-underfart som en sidorutt under riksvägen, genom vilken man har tillgång till busshållplatsen på östra sidan av riksvägen. Leden korsar i slutet Abborsleden via ett omarkerat övergångsställe, eftersom ett markerat övergångsställe inte kan förverkligas på grund av den samtidiga kopplingen av körvägar.
- Punkt A-2850 – A-3130, Bodöleden-sträckan (280 m): Leden går längs nuvarande grusbelagda Bodöleden som en blandtrafikväg, ca 5 m bred, som kommer att asfalteras. I slutet avviker leden från Bodöleden. Mer detaljerad planering definierar avvigningspunktens väjningsplikter.
- Punkt A-3130 – A-3620, Bodöleden – kommungränsen Pedersöre/Kronoby (490 m): Leden går intill riksvägen som en ny kombinerad gc- väg med en bredd på 4,0 m. Separeringsområdet från riksvägen är 5–9 m.
- Punkt A-3620 – A-5890, kommungränsen Pedersöre/Kronoby – Sundevägen (2270 m): Leden går intill riksvägen som en ny kombinerad gc-väg med en bredd på 4,0 m. Separeringsområdet från riksvägen är 5–9 m. Leden korsar Norrbyleden (Punkt A-4430) och Byleden (Punkt A-5820) via cykelöverfarter. Byleden korsas ca 30 m närmare riksvägen än där Sundevägens biltrafikväg börjar. I slutet ansluter sig leden till Sundevägen. En mer detaljerad planering definierar anslutningspunktens väjningsplikter.
- Punkt A-5890 – A-8210, Sundevägen-sträckan (2320 m): Leden går längs den asfalterade Sundevägen som en blandtrafikväg med en bredd på 4,0–4,5 m. Cykelrutten korsar Holmanleden (Punkt A-7530) vid en korsning av blandtrafikvägar, där mer detaljerad planering definierar väjningsplikterna i korsningen. I slutet korsar leden Backfolkleden via ett omarkerat övergångsställe, eftersom ett markerat övergångsställe inte kan förverkligas på grund av den samtidiga kopplingen av körvägar.

- Punkt A-8210 – A-8400, Hopsala underfart (190 m): Leden går intill den nya vägsträckan under riksvägen, som en ny kombinerad gc-väg med en bredd på 4 m. Separeringsområdet från körbanan för biltrafik, där hastighetsgränsen är 50 km/h, är en cirka 1,0 m bred stenläggning. Leden korsar Hopsalavägen (Punkt A-8325) via en cykelöverfart, och riksvägen (Punkt A-8385) via en underfart. Före underfarten är ledens längd lutning 5,0 %. Längd lutningarna efter underfarten beskrivs i kapitel 5.2.
- Ny vägenslutning: Backfolkvägen – Kronobyvägen går under riksvägen via Hopsala underfart. Ny underfartsväg byggs på vardera sida av riksvägen ca 200 m. Dessutom byggs det ramper mellan denna underfartsväg och riksvägen. Väster om riksvägen går underfartsvägen bredvid gc-vägen. Öster om riksvägen fortsätter rutten så i Kronoby centrums Scenarier 3 och 4, men inte i Scenarierna 1 och 2.

Sträckan har alltså cykelöverfarter på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt A-4430: Norrbyvägen, Kronoby
- Punkt A-5820: Byvägen, Kronoby
- Punkt A-8325: Hopsalavägen, Kronoby

Sträckan har alltså markerade övergångsställen på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt A-850: Y49 (Finnevägens ersättningsväg), Pedersöre

Sträckan har alltså omarkerade övergångsställen på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt A-1810: Lepplaxvägen, Pedersöre
- Punkt A-2850: Abborsvägen, Pedersöre
- Punkt A-8210: Backfolkvägen, Kronoby

Sträckan har alltså 4 korsningar av blandtrafikvägar på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt A-7530: Holmanvägen, Kronoby

Avsnittet har alltså undergångar på följande punkter:

- Punkt A-2100: Lepplax gc-underfart, sidorutt, Pedersöre
- Punkt A-8375 – A-8400: Hopsala underfart, huvudrutt, gemensam med biltrafiken, Kronoby

Avsnittets ändringar inkluderar även följande sidovägar eller andra arbeten som ska genomföras:

- Punkt A-2000: Övergångsställe över Lepplaxvägen endast för fotgängare, mellan gc-rutten och busshållplatsen väster om riksvägen. Ifall Lepplaxvägens hastighetsbegränsning på detta ställe är 40 km/h, kräver övergångsstället ingen mittrefug, men om den är 50 km/h så kräver det en refug.
- Punkt A-2100: Förlängning av gc-väg från Lepplax gc-underfart öster om riksvägen
- Asfaltering av körvägen som korsas av cykelledens huvudrutt vid cykelöverfarter eller andra slags övergångsställen
- Sänkande av Lepplaxvägens hastighetsbegränsning från 80 km/h till 50 km/h på ett avsnitt, som börjar ca 100 m väster om Knäcknäs vägens korsning och som slutar vid anslutningen till riksvägen.

5.2 Linjedragningalternativen vid Kronoby centrum

Den planerade gång- och cykelvägen har 4 olika ruttalternativ, benämnda "scenarier", vid Kronoby centrum, det vill säga i området mellan Hopsala underfart och Flygfältsvägens underfart. De överlappar delvis och ligger antingen inom riksväg 8:s korridor eller i Kronoby centrums tätort. Ruttalternativen kommer samman strax före Flygfältsvägens underfart.

Ruttalternativen vid Kronoby centrum är:

- Scenario 1: Endast vid riksvägen
- Scenario 2: Vid riksvägen och genom industriområdet
- Scenario 3: Vid Kronobyvägen, Kyrkvägen och Storåvägen
- Scenario 4: Vid Kronobyvägen, Kyrkvägen och riksvägen

I alla alternativ börjar utstakningen vid punkten inom Hopsala anslutning på östra sidan av riksväg 8, där sträcka A slutar. Vid den punkten avviker den gemensamma början för scenarierna 1 och 2 från den gemensamma början för scenarierna 3 och 4. Utstakningen slutar vid korsningen av riksväg 8 och Flygfältsvägen, vid den punkt där den gemensamma slutrakan för scenarierna 1 och 4 möter den gemensamma slutrakan för scenarierna 2 och 3. Ruttens sträcka B ligger helt och hållet inom Kronoby område.

Varje ruttalternativ i denna sträcka B (scenarierna 1-4 vid Kronoby centrum) har sin egen utstakning, vars kod anges i texten framför utstakningspunktens metertal. Koderna för dessa alternativ är B1 (se kapitel 5.2.1), B2 (se kapitel 5.2.2), B3 (se kapitel 5.2.3) och B4 (se kapitel 5.2.4). Dessutom finns det gemensamma sträckor för två av alternativen, varav den gemensamma sträckan för scenarierna 1 och 2 är märkt med kod B1/B2, och den gemensamma sträckan av scenarierna 3 och 4 är märkt med kod B3/B4. Däremot används endast koden för ett alternativ åt gången gällande utstakning av gemensamma slutraker för två alternativ, eftersom utstakningstalen vid slutrakorna inte är desamma för båda alternativen.

En åtgärd, som berör alla scenarier:

- Sänkande av hastighetsbegränsningarna på Kronoby centrums alla interna vägar från 50 km/h till 40 km/h, möjligen utom på Kronobyvägen. (Berör inte Flygfältsvägen.)

5.2.1 Scenario 1: Endast vid riksvägen

Detta alternativ löper som en ny led hela vägen intill riksvägen på dess östra sida, och har en total längd på 3210 m. Detta alternativ har 2 olika underavsnitt:

- Punkt B1/B2-0 – B1/B2-2290, Hopsala underfart – Kyrkvägen (2290 m): Efter underfarten fortsätter leden i nerförsbacke med svag lutning. Leden korsar Rudnåsvägen (Punkt B1/B2-1485) via cykelöverfarten, korsar Kronoby ån via en bro (Punkt ca B1/B2-1850) och korsar till slut Kyrkvägen via ett övergångsställe (Punkt B1/B2-2280). Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till riksvägen är 5–9 m brett, förutom området kring Kyrkvägens korsning, där linjedragningen gör en kurva

österut för att undvika Bråtövägens underfart och för att korsa Kyrkvägen i nivå på östra sidan av underfarten. Efter det här skiljer sig linjedragningen från Scenario 2.

- Punkt B1/B2-2290 – B1-3210, Kyrkvägen – Flygfältsvägen (920 m): Leden går tillbaka till sidan av riksvägen och möter den gemensamma linjedragningen för de andra alternativen. Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till riksvägen, sedan linjedragningen har kommit tillbaka till dess sida, är 5–9 m bred.

Sträckan har alltså cykelöverfarter på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt B1/B2-1485: Rudnäsvägen, i dess korsning med riksvägen

Sträckan har alltså markerade övergångsställen på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt B1/B2-2280: Kyrkvägen, i dess korsning med Bråtövägens underfart under riksvägen

Sträckan har alltså broar på följande punkter:

- Punkt B1/B2-1830 – B1/B2-1870: ny gc-bro över Kronoby å

Scenario 1 inkluderar även följande sidorutter:

- Åminnestadsvägen (555 m): anslutning från huvudruttens sydliga riktning till Kronoby centrum. Blandtrafikväg. Åtgärder: asfaltering av vägen och genomförande av den saknade ca 5–10 m förbindelsen från vägens västra ända till den nya huvudrutt
- Kyrkvägen (Rv 8 – Tranubäckåget) (570 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 3,0 m, separeringszonens bredd 0,5 m, stenväggning med kantsten. Åtgärder: genomförande på Kyrkvägens norra kant, samt omläggning av sträckan Åminnestadsvägen – Tranubäckåget och eventuellt ny dränering med avlopp.
- Kyrkvägen (Tranubäckåget – Storåvägen – Kronobyvägen) (900 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 1,75–2,5 m (otillräcklig även för lokalledens kvalitetsnivå), kantsten. Åtgärd: inget i denna plan, men att ta hänsyn till i samband med nästa förbättring av kvalitetsnivån.
- Flygfältsvägen (Rv 8 – Kronobyvägen) (1025 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till de norra delarna av Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 3,0 m, separationsområde med bredd 5 m. Åtgärd: genomförande på södra kanten av Flygfältsvägen, med dessutom 2 cykelöverfarter över Företagsvägen och Storåvägen.

5.2.2 Scenario 2: Vid riksvägen och genom industriområdet

Detta alternativ går till en början intill riksvägen, men övergår sedan till sträckan Kyrkvägen – Bäckasvägen – Företagsvägen – Flygfältsvägen. Alternativets totalängd är 3510 m, och det har 6 olika underavsnitt:

- Punkt B1/B2-0 – B1/B2-2290, Hopsala underfart – Kyrkvägen (2290 m): Efter underfarten fortsätter leden i nerförsbacke med svag lutning. Leden går först som en ny kombinerad gc-väg intill riksvägen på dess östra sida och korsar Rudnäsvägen (Punkt B1/B2-1485) via cykelöverfarten, korsar Kronoby ån via en bro (Punkt ca B1/B2-1850) och korsar till slut

Kyrkvägen via ett övergångsställe (Punkt B1/B2-2280). Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till riksvägen är 5–9 m brett, förutom området kring Kyrkvägens korsning, där linjedragningen gör en kurva österut för att korsa Kyrkvägen i nivå på östra sidan av Bråtövägens underfart. Efter det här skiljer sig linjedragningen från Scenario 1.

- Punkt B1/B2-2290 – B2-2360, Kyrkvägen-sträckan (70 m): Leden går som en kombinerad gc-väg norr om Kyrkvägen till korsningen av Bäckasvägen, vilket är en gemensam sträcka med Scenario 4, dock i motsatt riktning vad gäller rutförlopp. Gc-vägens bredd är 4 m. Separeringsområdet från Kyrkvägen är en 0,5 m bred stenläggning med kantsten.
- Punkt B2-2360 – B2-2600, Bäckasvägen-sträckan (240 m): Leden går längs nuvarande grusbelagda Bäckasvägen som en blandtrafikväg, med bredd 4–4,5 m, som ska asfalteras.
- Punkt B2-2600 – B2-2790, Bäckasvägen – Företagarvägen (190 m): Leden går längs den nuvarande kombinerade gc-vägen mellan Bäckasvägen och Företagarvägen, med en bredd på 3,5 m, som kommer att asfalteras och eventuellt breddas till 4 m.
- Punkt B2-2790 – B2-3380, Företagarvägen-sträckan (590 m): Leden går intill Företagarvägen på dess västra sida och korsar minst 3 industritomters infarter. Den kombinerade gc-vägens bredd är 4 m. Separeringsområdet från Företagarvägen är en 0,5 m bred stenläggning med kantsten. Företagarvägen ska dräneras på nytt med avlopp. Leden möter linjedragningen av Scenario 3 vid korsningen av Företagarvägen och Flygfältsvägen.
- Punkt B2-3380 – B2-3510, Flygfältsvägen-sträckan (130 m): Leden går intill Flygfältsvägen på dess södra sida, från Företagarvägens korsning till riksväg 8 och möter linjedragningen av scenario 1. Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till Flygfältsvägen är ca 5 m brett.

Sträckan har alltså cykelöverfarter på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt B1/B2-1485: Rudnäsavägen, i dess korsning med riksvägen

Sträckan har alltså markerade övergångsställen på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt B1/B2-2280: Kyrkvägen, i dess korsning med Bråtövägens underfart under riksvägen

Sträckan har broar på följande punkter:

- Punkt B1/B2-1830 – B1/B2-1870: ny gc-bro över Kronoby å

Scenario 2 inkluderar även följande sidorutter:

- Åminnestadsvägen (555 m): anslutning från huvudruttens sydliga riktning till Kronoby centrum. Blandtrafikväg. Åtgärder: asfaltering av vägen och genomförande av den saknade ca 5–10 m förbindelsen från vägens västra ända till den nya huvudrutt
- Kyrkvägen (Rv 8 – Tranubäcktåget) (500 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 3,0 m, separeringszonens bredd 0,5 m, stenläggning med kantsten. Åtgärder: genomförande på Kyrkvägens norra kant, samt

omläggning av sträckan Åminnestadsvägen – Tranubäckståget och eventuellt ny dränering med avlopp.

- Kyrkvägen (Tranubäckståget – Storåvägen – Kronobyvägen) (900 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 1,75–2,5 m (otillräcklig även för lokalledens kvalitetsnivå), kantsten. Åtgärd: inget i denna plan, men att ta hänsyn till i samband med nästa förbättring av kvalitetsnivån.
- Flygfältsvägen (Rv 8 – Kronobyvägen) (895 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till de norra delarna av Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 3,0 m, separationsområde med bredd 5 m. Åtgärd: genomförande på södra kanten av Flygfältsvägen, med dessutom 2 cykelöverfarter över Företagsvägen och Storåvägen.

5.2.3 Scenario 3: Vid Kronobyvägen, Kyrkvägen och Storåvägen

Detta alternativ går längs rutten Kronobyvägen – Tranubäckståget – Kyrkvägen – Storåvägen – Flygfältsvägen. Alternativets total längd är 4270 m, och det har 7 olika underavsnitt:

- Punkt B3/B4-0 – B3/B4-970, Kronobyvägen-sträckan Hopsala underfart – Hästhagen (970 m): Efter underfarten stiger leden med en längd lutning på 5,0 %. Leden går intill Kronobyvägen på dess västra sida från Hopsala underfart till Hästhagens äng. Den kombinerade gc-vägens bredd är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till Kronobyvägen är ca 5 m brett, då vägens hastighetsgräns är 80 km/h.
- Punkt B3/B4-970 – B3/B4-2050, Kronobyvägen-sträckan Hästhagen – Tranubäckståget (1080 m): Leden går intill Kronobyvägen på dess västra sida från Hästhagens äng till Tranubäckståget. Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4 m, förutom några smala avsnitt där den smalnar av till 3,5 m. Avsmalning kan behövas särskilt vid adresserna Kronobyvägen 206, 186 och 34, ärendet ska utredas i vägplanen. Separeringsområdet i förhållande till Kronobyvägen är en 0,5 m bred stenläggning med kantsten, då vägens hastighetsgräns föreslås sänkas från 50 km/h till 40 km/h. Körvägen korsar Rudnåsvägen via cykelöverfart vid Punkt B3/B4-1625.
- Punkt B3/B4-2050 – B3/B4-2505, Tranubäckståget-sträckan (455 m): Leden går längs det redan asfalterade Tranubäckståget, som är ca 6 m brett. Den nya leden är av byvägstyp (se kapitel 4.2), d.v.s. det finns en 3 m bred körbana i mitten och 1,5 m breda vägrenar på sidorna avsedda för gång- och cykeltrafik. Linjen korsar Kronoby å via den befintliga bron (Punkt ca B3/B4-2410), vars lock i skrivande stund just har reparerats. Vid bron är ledens bredd endast 4 m, varför byvägens vägrenar inte är markerade och leden är praktiskt taget en blandtrafikväg. På norra sidan av bron är leden återigen en byväg. I korsningen av Kyrkvägen skiljer sig linjedragningen från scenario 4. Cykeltrafiken svänger till höger in på Kyrkvägens byvägs cykelfil, när fotgängare går över Kyrkvägen till dess norra trottoar via övergångsställe. Den motsatta cykeltrafiken, dvs. i öst-sydlig riktning, flyttar sig från Kyrkvägens cykelfil till vänster över körbanan till Tranubäckståget, med stöd av körfältsmarkeringar.

- Punkt B3/B4-2505 – B3-3090, Kyrkvägen-sträckan (585 m): Leden går längs den asfalterade Kyrkvägen från Tranubäckstågets korsning till Storåvägens korsning. (Nuvarande bredd på körbanan är 6,5 m och på gc-vägen 2,5 m.) Den förnyade vägen är en 2-1-vägstyp (se kapitel 4.2), dvs. det finns en trottoar till vänster (bredd 2,25 m), och under trottoarkanten de övriga delarna: cykelfil (bredd 1,75 m), körbana (bredd 3 m) och cykelfil (bredd 1,75 m). På höger sida om leden ligger den ganska branta sluttningen mot Kronoby å. I korsningen av Storåvägen flyttar sig cykeltrafiken från cykelfilen över Kyrkvägens körbana till gc-vägen på vänstra sidan av Storåvägen, stödd av körfältsmarkeringar. Den motsatta cykeltrafiken, dvs. i nord-västlig riktning, svänger från norr till höger till Kyrkvägens byvägs cykelfil. Hastighetsgränsen på Kyrkvägen sänks från nuvarande 50 km/h till 40 km/h.
- Punkt B3-3090 – B3-3925, Storåvägen-sträckan (835 m): Leden går längs den asfalterade Storåvägen från Kyrkvägens korsning till Flygfältsvägen. Vägens nuvarande bredd är 6,5 m, gatuområdet är betydligt bredare än så och har diken på båda sidorna. Vägen kommer att dräneras åtminstone på västra sidan. Körbanan byggs upp till en bredd av 5,5 m. På den västra sidan av den är separeringsområdet en 0,5 m bred stenläggning med kansten, bakom vilken den kombinerade gc-vägen är 4 m. De små sidovägarna på vänster sida av Storåvägen (Herbertsgränden, Gammelåvägen, Bygränden, Röngränden, Torpvägen) kan anslutas till Storåvägen med upphöjda kantstenar, i vilket fall gc-vägen korsar dem med förkörsrätt i samma höjd. Åkervägen (Punkt B3-3820) korsas av gc-vägen via cykelöverfart. Hastighetsgränserna på Storåvägen och dess sidovägar kommer att sänkas från nuvarande 50 km/h till 40 km/h.
- Punkt B3-3925 – B3-4140, östra Flygfältsvägen-sträckan (215 m): Leden går intill Flygfältsvägen på dess södra sida från Storåvägens korsning till Företagarvägens korsning, som den korsar via cykelöverfart (Punkt B3-4135). Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till Flygfältsvägen är ca 5 m brett. Leden möter linjedragningen av Scenario 2 vid korsningen av Företagarvägen och Flygfältsvägen.
- Punkt B3-4140 – B3-4270, västra Flygfältsvägen-sträckan (130 m): Leden går intill Flygfältsvägen, söder om den från Företagarvägens korsning till riksvägen och möter linjedragningen av Scenarierna 1 och 4. Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till Flygfältsvägen är ca 5 m brett.

Sträckan har alltså cykelöverfarter på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt B3/B4-1625: Rudnäs vägen, i dess korsning med Kronoby vägen
- Storåvägens små sidovägar, i deras korsningar med Storåvägen (Herbertsgränden, Gammelåvägen, Bygränden, Röngränden, Torpvägen), där beläggningsmarkeringar inte behövs när sidovägarna ligger bakom trottoarkanten i förhållande till Storåvägen och i samma höjd som gc-vägen
- Punkt B3-3820: Åkervägen, i dess korsning med Storåvägen
- Punkt B3-4135: Företagarvägen, i dess korsning med Flygfältsvägen

Sträckan har alltså omarkerade övergångsställen på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt B3/B4-2505: Kyrkvägen, i dess korsning med Tranubäckståget (endast för fotgängare, som förflyttar sig från Tranubäckståget till Kyrkvägens trottoar)

Sträckan har broar på följande punkter:

- Punkt B3/B4-2390 – B3/B4-2430: Tranubäckstågets befintliga bro över Kronoby å

Scenario 3 inkluderar även följande sidorutter:

- Kronobyvägen (Tranubäckståget – Kronoby Elverk Ab) (785 m): anslutning från huvudruttens sydriktning till Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 3,0 m, separeringszonens bredd 0,5 m, stenläggning och kantsten. 7 cykelöverfarter (1 vid Tranubäckståget, 5 vid sidogränderna och 1 vid elverkets infart). Åtgärd: genomförande på västra kanten av Kronobyvägen och i ändan anslutning till nuvarande gc-väg.
- Kyrkvägen (Tranubäckståget – Rv 8) (570 m): anslutning från huvudrutten i riktning mot Bråtövägen. Separat kombinerad gc-väg, bredd 3,0 m separeringszonens bredd 0,5 m, stenläggning och kantsten. Åtgärd: genomförande på norra kanten av Kyrkvägen, samt omläggning av sträckan Tranubäckståget – Åminnestadsvägen och eventuellt ny dränering med avlopp.
- Kyrkvägen (Storåvägen – Kronobyvägen) (ca 300 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 1,75 m (otillräcklig även för lokalledens kvalitetsnivå), kantsten. Åtgärd: inget i denna plan, men att ta hänsyn till i samband med nästa förbättring av kvalitetsnivån.
- Flygfältsvägen (Storåvägen – Kronobyvägen) (680 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till de norra delarna av Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 3,0 m, separationszonens bredd 5 m. Åtgärd: genomförande på södra kanten av Flygfältsvägen. med dessutom 1 cykelöverfart över Storåvägen.

5.2.4 Scenario 4: Vid Kronobyvägen, Kyrkvägen och riksvägen

Detta alternativ går längs rutten Kronobyvägen – Tranubäckståget – Kyrkvägen – Rv 8. Alternativets totallängd är 4000 m, och det har 7 olika underavsnitt:

- Punkt B3/B4-0 – B3/B4-970, Kronobyvägen-sträckan Hopsala underfart – Hästhagen (970 m): Efter underfarten stiger leden med en längd lutning på 5,0 %. Leden går intill Kronobyvägen på dess västra sida från Hopsala underfart till Hästhagens äng. Den kombinerade gc-vägens bredd är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till Kronobyvägen är ca 5 m brett, då vägens hastighetsgräns är 80 km/h.
- Punkt B3/B4-970 – B3/B4-2050, Kronobyvägen-sträckan Hästhagen – Tranubäckståget (1080 m): Leden går intill Kronobyvägen på dess västra sida från Hästhagens äng till Tranubäckståget. Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4 m, förutom några smala avsnitt där den smalnar av till 3,5 m. Avsmalning kan behövas särskilt vid adresserna Kronobyvägen 206, 186 och 34, ärendet ska utredas i vägplanen. Separeringsområdet i förhållande till Kronobyvägen är en 0,5 m bred stenläggning med kantsten, då vägens

hastighetsgräns föreslås sänkas från 50 km/h till 40 km/h. Körfältet korsar Rudnäsvägen via cykelöverfart vid Punkt B3/B4-1625.

- Punkt B3/B4-2050 – B3/B4-2505, Tranubäcktaget-sträckan (455 m): Leden går längs det redan asfalterade Tranubäcktaget, som är ca 6 m brett. Den nya leden är av byvägstyp (se kapitel 4.2), d.v.s. det finns en 3 m bred körbana i mitten och 1,5 m breda vägrenar på sidorna avsedda för gång- och cykeltrafik. Linjen korsar Kronoby å via den befintliga bron (Punkt ca B3/B4-2410), vars lock i skrivande stund just har reparerats. Vid bron är ledens bredd endast 4 m, varför byvägens vägrenar inte är markerade och leden är praktiskt taget en blandtrafikväg. På norra sidan av bron är leden återigen en byväg. I slutet, vid korsningen av Kyrkvägen skiljer sig linjedragningen från scenario 3. Cykeltrafiken flyttar sig över Kyrkvägen till dess norra sida via ommarkerade övergångsstället, medan fotgängare använder markerade övergångsstället strax bredvid.
- Punkt B3/B4-2505 – B4-2620, Kyrkvägen-sträckan Tranubäcktaget – Åminnestadsvägen (115 m): Leden går på norra sidan av Kyrkvägen från Tranubäcktagets korsning till Åminnestadsvägens korsning. Vägens nuvarande bredd är 7,5 m, där gatuområdet är något bredare än så och innehåller diken eller vallar på båda sidor. Vägen dräneras med avlopp. Körbanan byggs upp till en bredd av 5,5 m. På dess norra sida är gc-vägens separeringsområdet en 0,5 m bred stenläggning med kantsten, bakom vilken den kombinerade gc-vägen är 3,5 m bred. Man försöker om möjligt rädda de stora granarna på norra sidan. Hastighetsgränsen på Kyrkvägen sänks från nuvarande 50 km/h till 40 km/h, vilket även gäller följande två underavsnitt.
- Punkt B4-2620 – B4-3010, Kyrkvägen-sträckan Åminnestadsvägen – Bäckasvägen (390 m): Leden går på norra sidan av Kyrkvägen från Åminnestadsvägens korsning till Bäckasvägens korsning (370 m). Den kombinerade gc-vägens bredd är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till Kyrkvägen är en 0,5 m bred stenläggning med kantsten. Bäckasvägen korsas i slutet via cykelöverfart.
- Punkt B4-3010 – B4-3080, Kyrkvägen-sträckan Bäckasvägen – östra ändan av Bråtövägens underfart (70 m): Leden går norr om Kyrkvägen från Bäckasvägens korsning till den östra ändan av Bråtövägens underfart, vilket är en gemensam sektion med Scenario 2, dock i motsatt riktning när det gäller rutförlopp. Den sammanlagda gc-vägens bredd är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till Kyrkvägen är en 0,5 m bred stenläggning med kantsten.
- Punkt B4-3080 – B4-4000, Rv8-sträckan Kyrkvägen – Flygfältsvägen (920 m): Leden möter Scenario 1:s linjedragning och flyttar sig från Kyrkvägens och underfartens korsning till riksvägens sida mot norr, ända till Flygfältsvägen (950 m), där den möter den gemensamma linjedragningen för de två övriga alternativen. Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4 m. Separeringsområdet i förhållande till riksvägen, sedan linjedragningen har kommit till dess sida, är 5–9 m bred.

Sträckan har alltså cykelöverfarter på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt B3/B4-1625: Rudnäs vägen, i dess korsning med Kronoby vägen
- Punkt B4-3010: Bäckas vägen, i dess korsning med Kyrkvägen

Sträckan har alltså markerade övergångsställen på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt B3/B4-2505: Kyrkvägen, i dess korsning med Tranubäckståget (fotgängare förflyttar sig från Tranubäckståget till norra sidan av Kyrkvägen)

Sträckan har alltså omarkerade övergångsställen på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt B3/B4-2505: Kyrkvägen, i dess korsning med Tranubäckståget (cyklister förflyttar sig från Tranubäckståget till norra sidan av Kyrkvägen)

Sträckan har broar på följande punkter:

- Punkt B3/B4-2390 – B3/B4-2430: Tranubäckstågets befintliga bro över Kronoby å

Scenario 4 inkluderar även följande sidorutter:

- Kronoby vägen (Tranubäckståget – Kronoby Elverk Ab) (785 m): anslutning från huvudruttens sydriktning till Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 3,0 m, separeringszonens bredd 0,5 m, stenläggning och kantsten. 7 cykelöverfarter (1 vid Tranubäckståget, 5 vid sidogränderna och 1 vid elverkets infart). Åtgärd: genomförande på västra kanten av Kronoby vägen och i ändan anslutning till nuvarande gc-väg.
- Kyrkvägen (Storå vägen – Kronoby vägen) (900 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 1,75–2,5 m (otillräcklig även för lokalledens kvalitetsnivå), kantsten. Åtgärd: inget i denna plan, men att ta hänsyn till i samband med nästa förbättring av kvalitetsnivån.
- Flygfältsvägen (Storå vägen – Kronoby vägen) (1025 m): anslutning från huvudruttens norra riktning till de norra delarna av Kronoby centrum. Separat kombinerad gc-väg, bredd 3,0 m, separeringszonens bredd 5 m. Åtgärd: genomförande på södra kanten av Flygfältsvägen, med dessutom 2 cykelöverfarter över Företagsvägen och Storå vägen.

5.3 Gemensam linjedragning Kronoby – Karleby

Utstakningen av ruttens huvudsträcka C anges i texten genom att lägga till bokstaven C framför utstakningspunktens metertal. Utstakningen av sträcka C startar på Kronoby område, vid korsningen av riksväg 8 och Flygfältsvägen, alltså vid den punkt där sträcka B slutar (se kapitel 5.2). Utstakningen av sträcka C slutar på Karleby område, efter korsningen av Kronoby vägen och Hangasbackavägen, vid den punkt där den nuvarande gc-vägen mot Karleby centrum börjar.

Rutten kan delas in i följande underavsnitt på den norra gemensamma delen för alla alternativ, Kronoby – Karleby (beskrivningarna ses från söder):

- Punkt C-0 – C-5410, Flygfältsvägen – kommungränsen Kronoby/Karleby (5410 m): Leden korsar Flygfältsvägen via en gc-underfart (Punkt C-20), med längd lutning 3,8 % före underfarten och 4,3 % efter underfarten. Leden går intill riksvägen som en ny kombinerad gc-väg med en bredd på 4,0 m. Separeringsområdet från riksvägen är 5–9 m brett. Leden korsar den nordligaste delen av Storå vägen (Punkt C-610) via cykelöverfart.

- Punkt C-5410 – C-6530, kommungränsen Kronoby/Karleby – norra ändan av Kronoportens gatusträcka (1120 m): Leden går intill gatan till det nya Kronoportens industriområde som en ny kombinerad gc-väg med en bredd av 4,0 m. Sträckningen av den nya gatan utgår från riksvägen nästan vinkelrätt längs kommungränsen till Langtågsvägen, som den korsar via cykelöverfart (Punkt C-5590) och svänger så att den blir parallell med riksvägen. Gatan linjeras sedan genom flera trafikrondeller, och efter den sista av dem svänger gatan vinkelrätt mot riksvägen, där den slutar. Gc-vägen följer gatan, men dess linjedragning gör svängar vid rondellerna. Gc-vägen korsar förmodligen några anslutningar till industritomter. Separeringsområdet i förhållande till gatan är ca 5 m brett.
- Punkt C-6530 – C-8500, norra ändan av Kronoportens gatusträcka – järnvägsunderfarten (1970 m): Leden går intill riksvägen som en ny kombinerad gc-väg med en bredd på 4,0 m. Separeringsområdet i förhållande till riksvägen är 5–9 m brett, förutom de sista cirka 400 m vid den punkt där den utvidgas när leden avlägsnar sig från riksvägen, då det finns diken på båda sidor av leden. Även höjdläget av gc-vägen sjunker kraftigt, med en längd lutning på 5,0 %, före underfarten under järnvägen (Punkt C-8490).
- Punkt C-8500 – C-9840, järnvägsunderfarten – korsningen Koivistovägen/Gnistan (1340 m): Leden går upp från underfarten mot riksvägens nivå, med en längd lutning på 5,0 %. I riksvägens korridor tangerar leden Skjutbanevägen, som möjligen avlägsnas senare, samt en industritomt, vars anslutning (Punkt C-9280) den korsar via en cykelöverfart eller en upphöjd kantsten. Leden går förbi den nuvarande korsningen mellan riksvägen och Koivistovägen (Punkt C-9820), som kommer att stängas av. Underavsnittet slutar vid Gnistan-vägen strax därefter. Bredden på den kombinerade gc-vägen är 4,0 m. Separeringsområdet i förhållande till riksvägen är stor i början, men krymper när leden närmar sig riksvägen, då även diket på ena sidan tar slut. I riksvägens korridor är separeringsområdet 5–9 m brett, vid behov lite smalare om utrymmet mellan riksvägen och industritomtens gräns är snävt.
- Punkt C-9840 – C-10150, korsningen Koivistovägen/Gnistan – korsningen Gnistan/Kronobyvägen (310 m): Leden går intill Gnistan-vägen, delvis utnyttjande dess nuvarande vägbotten, som en kombinerad gc-väg med en bredd på 4,0 m. Separeringsområdet från gatan är en 0,5 m bred stenläggning med kantsten. Underavsnittet slutar före korsandet av Gnistan.
- Punkt C-10150 – C-10300, korsningen Gnistan/Kronobyvägen – korsningen Kronobyvägen/Hangasbackavägen (150 m): Leden korsar Gnistan via cykelöverfart (Punkt C-10160), efter en 90 graders sväng. Leden går intill Kronobyvägen som en ny kombinerad gc-väg med en bredd på 4,0 m. Separeringszonen i förhållande till Kronobyvägen är en 0,5 m bred stenläggning med kantsten. Linjen korsar Hangasbackavägen (Punkt C-10290) via cykelöverfart och ansluter till nuvarande gc-väg mot Karleby centrum.
- Ny vägsträcka: Den sydvästra ändan av Kronobyvägen (Vasavägen – Hangasbackavägen) går i en ny sträcka (ca 200 m), som ansluter till riksväg 8 mer vinkelrätt och ca 80 m längre norrut än i nuläget.

- Alternativt kan den sydvästra ändan av Kronobyvägen ordnas annorlunda, t.ex. så att Hangasbackavägen sträcks över nuvarande Kronobyvägen för att ansluta till riksväg 8 vinkelrätt istället för Kronobyvägen. I det här fallet skulle Kronobyvägen sluta vid Hangasbackavägen, och Gnistan skulle svänga till höger vid dess norra ända, möjligen till den nuvarande Kronobyvägens vägbotten. Detta skulle påverka linjedragningen av gc-vägen Punkt C-10110 – C-10300, som då skulle korsa Gnistan tidigare (t.ex. vid Punkt C-10110), och leden skulle svänga mjukare från Gnistan till den nuvarande Kronobyvägens vägbotten, där den skulle stanna ända till Hangasbackavägens korsning.

Sträckan har alltså cykelöverfarter på följande punkter (korsande vägen nämns först):

- Punkt C-610: Storåvägens norra del, i dess och Rv 8:s korsning, Kronoby
- Punkt C-5590: Langtågsvägen, i dess och Kronoportens industriområdes gatans korsning, Karleby
- Punkt C-5590 – C-6450: eventuella industritomters infarter, i korsningen mellan dem och Kronoportens industriområdes gata (kan höjas till samma nivå som gc-vägen, då behövs ingen beläggningsmarkering), Karleby
- Punkt C-9280: industritomtinfart intill Skjutbanevägen, Karleby, i korsningen mellan Rv 8 och tomtens infart (antingen en cykelöverfart eller höjning av infarten till samma nivå som gc-vägen, i sistnämnda fall behövs ingen beläggningsmarkering; också hela anslutningens framtid osäker), Karleby
- Punkt C-10160: Gnistan, i dess och Kronobyvägens korsning, Karleby
- Punkt C-10290: Hangasbackavägen, i dess och Kronobyvägens korsning, Karleby

Avsnittet har alltså underfarter på följande punkter:

- Punkt C-15 – C-30: Flygfältsvägens gc-underfart, Kronoby
- Punkt C-8470 – C-8500: järnvägens gc-underfart, Karleby

Avsnittets ändringar inkluderar även följande övriga arbeten som ska genomföras:

- Asfaltering av körvägen som korsas av cykelledens huvudrutt vid cykelöverfarter eller andra slags övergångsställen
- Förverkligande av nya T-korsningar: Rv 8 / Kronobyvägen, Kronobyvägen / Gnistan

6 Konsekvenser

6.1 Naturen

Ett av de få konsekvenserna på skyddade naturobjekt som förverkligandet av den nya cykelleden har, är möjligen berörandet av tre småskaliga över 100 år gamla skogsmönster (se kapitel 3.2). Ett av dessa ligger norr om Norrbyvägen och två söder om Abborsvägen. Det blir knappast någon påverkan på kärnlivsmiljön på västra sidan av Bodövägen-avsnittet, eftersom leden inte kommer att breddas från Bodövägens nuvarande tvärsnitt.

6.2 Landskapet

Den nya cykelleden kommer inte att ha en skadlig effekt på landskapet, eftersom den ligger längs riksvägen eller närliggande vägar. Anläggningen av en cykelväg i Kronoby centrum kan dock orsaka en tillfällig landskapsstörning för byggtiden vid kulturlandskapets vissa gator nära kyrkan. Å andra sidan kommer cykelvägen på sikt att göra det möjligt för resenärer att uppleva andra landskap än riksvägslandskapet. Framför allt kan det vara mycket trevligt att cykla genom kulturlandskapet i Kronoby centrum.

6.3 Markanvändning och fastigheter

En ny huvudrutt för cykeltrafiken kommer att läggas till områdets planer.

Den nya cykelleden kan komma att ha som påverkan en ökad markanvändning längs den, till exempel i Kronoby centrum, som är ett detaljplanerat område.

6.4 Sociala och trafikrelaterade konsekvenser

Den nya cykelleden kompletterar det långväga trafiknätet av gång- och cykelvägar mellan Edsevä och Karleby. Efter färdigställandet av den nya cykelbanan kommer det att vara möjligt att cykla säkert mellan Pedersöre och Karleby, förutom sträckan genom Jakobstad och Larsmo, men även genom Kronoby. Den nya cykelleden är också den i särklass snabbaste och kortaste pendlingsvägen från Jakobstad till Kronoportens industriområde i Karleby, eller från Karleby till produktionsanläggningen Edsevä Fresh Servant i Pedersöre (med 400 anställda). Rutten via den nya cykelleden är den kortaste även från Karleby centrum till Snellmans produktionsanläggning i sydöstra Jakobstad (med 800 anställda), eftersom längden på denna sträcka (Karleby järnvägsstation – Snellmans) är 33 km via nya cykelleden, medan längden på rutten genom Larsmo är 37 km.

Tillgängligheten för kommunerna i planeringsområdet, särskilt Kronoby och Pedersöre, kommer att förbättras både vad gäller pendling och fritidscyckling.

Med den nya cykelbanan är sannolikheten större att cyklingens andel av transportsättens fördelning ökar.

6.5 Konsekvenser under tiden för byggandet

Under byggtiden kommer det endast att uppstå mindre störningar för riksvägstrafiken, eftersom cykelleden ligger i en egen korridor, dock nära riksvägens körbana. Störningar orsakas främst av byggarbetsfordon som kör på riksvägen.

På grund av ändringen av det befintliga gaturummet i Kronoby förväntas störningar under byggtiden på Kronobyvägen (som huvudrutt på avsnittet Hopsala underfart - Tranubäckståget och som sidorutt på avsnittet Tranubäckståget - kraftverket i scenario 3 och 4), på östra delen av Kyrkvägen (Tranubäckståget - Storåvägen, som huvudrutt i scenario 3), på den västra delen av Kyrkvägen (Tranubäckståget - Vt 8, som huvudrutt i scenario 4 och som en sidorutt i scenarierna 1 och 2), på Åminnestadsvägen (som en sidoväg i scenario 1 och 2) och på Bäckasvägen och Företagarvägen (som huvudrutt i scenario 2).

På andra håll kan störningar under byggtiden på grund av ändringen av det nuvarande gaturummet förväntas på Knäcknäs vägen i Pedersöre (där trafiken visserligen är låg) och på Gnistan-vägen och Kronobyvägen i Karleby (mellan Gnistan och Hangasbackavägen). Dessutom orsakas störningar av beläggningen av vissa vägar (utöver Knäcknäs vägen också korta delar av andra sidovägar på riksväg 8 nära dess korsningar med riksvägen eller cykelleden).

Dessutom kan störningar under byggtiden förväntas i vägens omedelbara närhet på grund av stödverksamheten för bygget av den nya gc-vägen, på riksväg 8 (på många ställen utanför Kronoby centrum och i närheten av denna i scenario 1 resp. 2) och på Flygfältsvägen (som huvudruttavsnitt i scenarierna 2-4 och som sidorutt i alla scenarier).

6.6 Ekonomiska konsekvenser

Enligt den kostnadsberäkning som gjorts i detta arbete skulle byggandet av en ny cykelled orsaka de kostnader som framgår av tabell 4 på olika avsnitt. Detaljerade kostnadsberäkningar bifogas rapporten (bilaga 3).

Tabell 4. Byggekostnader på olika avsnitt (i sista kolumnen resultatet avrundat till närmaste 100 €).

<i>Osuus / vaihtoehto</i>	<i>Gc-rutternas längd</i>	<i>Projektdelar och övriga kostnader (moms 0%)</i>	<i>Projektdelar, övriga kostnader och beställaruppgifter (moms 0%)</i>	<i>Projektdelar, övriga kostnader och beställaruppgifter (moms 24%)</i>
Pedersöre	3 620 m (huvudrutt) + 340 m (sidorutter) = 3 360 m	1 802 699 €	2 073 555 €	2 571 200 €
Kronoby, Scenario 1	13 400 m (huvudrutt) + 2 150 m (sidorutter) = 15 550 m	7 040 028 €	8 097 792 €	10 041 300 €
Kronoby, Scenario 2	13 700 m (huvudrutt) + 1 950 m (sidorutter) = 15 650 m	7 040 112 €	8 097 889 €	10 041 400 €
Kronoby, Scenario 3	14 460 m (huvudrutt) + 2 035 m (sidorutter) = 16 495 m	7 069 249 €	8 131 404 €	10 082 900 €
Kronoby, Scenario 4	14 190 m (huvudrutt) + 1 810 m (sidorutter) = 16 000 m	6 942 855 €	7 986 019 €	9 902 700 €
Karleby	4 890 m	2 541 649 €	2 923 531 €	3 625 200 €
TOTALT, när Scenario 1 i Kronoby	21 910 m (huvudrutt) + 2 150 m (sidorutter) = 24 060 m	11 384 376 €	13 094 878 €	16 237 700 €
TOTALT, när Scenario 2 i Kronoby	22 210 m (huvudrutt) + 1 950 m (sidorutter) = 24 160 m	11 384 460 €	13 094 975 €	16 237 800 €
TOTALT, när Scenario 3 i Kronoby	22 970 m (huvudrutt) + 2 035 m (sidorutter) = 25 005 m	11 413 597 €	13 128 490 €	16 279 300 €
TOTALT, när Scenario 4 i Kronoby	22 700 m (huvudrutt) + 1 810 m (sidorutter) = 24 510 m	11 287 203 €	12 983 105 €	16 099 100 €

7 Jämförelse av alternativ samt rekommendationer

Linjedragningalternativen vid Kronoby centrum är, som det framgår i kapitel 5.2, de följande:

- Scenario 1: Endast vid riksvägen
- Scenario 2: Vid riksvägen och genom industriområdet
- Scenario 3: Vid Kronobyvägen, Kyrkvägen och Storåvägen
- Scenario 4: Vid Kronobyvägen, Kyrkvägen och riksvägen

Dessa alternativ jämfördes enligt följande aspekter:

- När det gäller långväga cykeltrafik
- När det gäller lokal cykeltrafik
- När det gäller cykelvägens kvalitet (följning av anvisningarna, dimensioneringens tillräcklighet, inga onödiga sidobyten osv.)
- När det gäller trafiksäkerhet
- När det gäller byggnadsteknisk lätthet
- När det gäller kostnaderna

7.1 Jämförelse per alternativ

7.1.1 Scenario 1

Långväga cykeltrafik: Förbindelsen förbi Kronoby centrum är nästan direkt och är 3250 m lång (från Hopsala underfart till Flygfältsvägens underfart). Det är fullt möjligt att uppnå höga cykelhastigheter.

Lokal cykeltrafik: Det bor inte stor folkmängd längs sträckan, så det gynnar inte omedelbart lokalbefolkningen och deras lokala förbindelser. Invånarna söker sig till cykelleden längs dess sidorutter.

Kvaliteten på cykelleden: Sträckan är konsekvent, leden förblir likartad genom hela sträckan. Det är möjligt att bygga en cykelled enligt anvisningarna.

Trafiksäkerhet: Alternativet har 2 sidovägs korsningar, varav den ena är rak och den andra är kurvig. Sidovägarnas trafikmängder är cirka 210 fordon/dygn på Rudnäs vägen (uppmätt 2016) och cirka 500 fordon/dygn på Kyrkvägen (ej uppmätt, endast beräknad).

Byggnadsteknisk lätthet: Den nuvarande infrastrukturen kommer inte att användas till den nya cykelleden, det vill säga hela huvudruttsträckan ska byggas som en ny led. Rutten är dock lätt att bygga i oberörd vägterräng och de få fastigheter som finns nära rutten föranleder inte ett särskilt behov att undvika. För att ta sig över ån måste en ny gc-bro byggas intill den befintliga landsvägsbron.

Kostnader: Alternativet med huvud- och sidorutter skulle kosta 1 977 000 € i termer av byggkostnader. Av detta är huvudruttens andel 1 455 000 €, eller cirka 74 %.

7.1.2 Scenario 2

Långväga cykeltrafik: Förbindelsen förbi Kronoby centrum är nästan rak ca 2/3 av sträckan men mera slingrande 1/3. Rutten är 3620 m lång (från Hopsala underfart till Flygfältsvägens underfart). Höga cykelhastigheter är fullt möjligt för 2/3 av sträckan, men svårare för den sista 1/3. Tittar man på kartan verkar den sista 1/3 av rutten som en onödig omväg.

Lokal cykeltrafik: Det är lite befolkning längs vägen under de första 2/3 av sträckan, så leden gynnar inte omedelbart lokalbefolkningen och deras lokala förbindelser. De flesta invånarna söker sig till cykelleden längs dess sidorutter. Bäckasvägborna bor längs sträckan, men det bor bara cirka 8 hushåll på tomterna längs den.

Kvaliteten på cykelleden: Rutten är konsekvent för de första 2/3 av sträckan, leden förblir likartad, men för den sista 1/3 är leden förvånansvärt mycket varierande: först en separat gc-väg i 80 m, sedan en blandtrafikväg och i slutet en separat gc-väg. Det är mer utmanande att bygga en cykelled enligt anvisningarna inom nuvarande vägutrymme på Företagarvägen.

Trafiksäkerhet: Alternativet har 2 sidovägs korsningar, varav den ena är rak och den andra är kurvig. Sidovägarnas trafikmängder är cirka 210 fordon/dygn på Rudnäs vägen (uppmätt 2016) och cirka 500 fordon/dygn på Kyrkvägen (ej uppmätt, endast beräknad). Därefter följer en blandtrafikväg på en lugn gata, vilket inte är problematiskt. Men på Företagarvägen går sträckan över flera industritomtinfarter och tung trafik i deras riktning kan orsaka konfliktsituationer.

Byggnadsteknisk lätthet: Den befintliga infrastrukturen kommer inte att användas till den nya cykelleden på första 2/3 av sträckan, dvs den delen av huvudruttens måste byggas som en ny led. Leden är dock lätt att bygga i oberörd vägterräng och de få fastigheter som finns nära rutten föranleder inte ett särskilt behov att undvika. För att ta sig över ån måste en ny gc-bro byggas intill den befintliga landsvägsbron. På den sista 1/3 av sträckan kommer en del av den nuvarande infrastrukturen att användas, men den grusbelagda Bäckasvägen och gc-vägen mellan den och Företagarvägen måste byggas om. Dimensionering enligt anvisningarna för sträckan längs Företagarvägen kräver att gatans dränering måste byggas om med avlopp.

Kostnader: Alternativet med huvud- och sidorutter skulle kosta 1 902 000 € i termer av byggkostnader. Av detta är huvudruttens andel 1 466 000 €, eller cirka 77 %.

7.1.3 Scenario 3

Långväga cykeltrafik: Förbindelsen via Kronoby centrum är ganska rak längs Kronobyvägen under den första halvan, men snarare slingrande under den senare halvan. Rutten är 4330 m lång (från Hopsala underfart till Flygfältsvägens underfart). Det är ganska naturligt att uppnå höga cykelhastigheter under den första halvan av sträckan (Kronobyvägen), men de är knappast

naturligt att uppnå åtminstone under de mellersta etapperna av rutten (Tranubäckståget, Kyrkvägen), som är ganska slingrande.

Lokal cykeltrafik: Det finns en betydande befolkning som bor längs sträckan, så det gynnar omedelbart lokalbefolkningen och deras lokala förbindelser. Kvaliteten på barnens resor till skolan förbättras och säkerheten ökar också mellan centrum och Hovsala idrottsplats.

Kvaliteten på cykelleden: Typen av led varierar: först finns det en separat gc-väg ca ½ av sträckan, sedan en byväg och en 2-1-väg, sedan en separat gc-väg om igen. Rutten enligt anvisningarna kan endast genomföras på Kyrkvägen med ledtypen 2-1-väg. På Kronobyvägen fick man kompromissa med anvisningarna på några ställen som var snävare vad gäller fastighetsgränser.

Trafiksäkerhet: Alternativet har minst 3 sidovägs korsningar. Sidovägarnas trafikmängder är cirka 210 på Rudnäsvägen (uppmätt 2016) och cirka 250 fordon/dygn på Åkervägen (ej uppmätt, endast uppskattad). Storåvägens sidovägar är mycket lågtrafikerade bostadsgator. Dessutom kommer cykel- och gångtrafiken i en riktning att röra sig över Kyrkvägen vid Tranubäckstågets korsning från öst till söder, och cykeltrafik i andra riktningen över Kyrkvägen vid Storåvägens korsning från väst till norr. Trafikvolymen på Kyrkvägen (ej uppmätt, endast uppskattad) är cirka 500 fordon/dag, och trafiken är tidvis livlig på grund av kyrkans evenemang. Inom Kyrkvägens trafik kräver dess blandning av bil- och cykeltrafik (med 2-1-vägens arrangemang) ökad vaksamhet, vilket underlättas genom att hastighetsgränsen sänks till 40 km/h.

Byggnadsteknisk lätthet: Huvudrutten på Kronobyvägen och Flygfältsvägen måste byggas som en ny sträcka. På Kronobyvägen är rutten ibland utmanande att passa in i det smala gaturummet. Den befintliga infrastrukturen används som den är vid Tranubäckståget (454 m), som endast behöver markeras med vägmarkeringar men ingen nybyggnad. Den nuvarande Tranubäckstågets bro används för att korsa floden. På Kyrkvägen och Storåvägen kommer den befintliga vägytan att användas, men dessa vägars tvärsektion måste omformas.

Kostnader: Alternativet med huvud- och sidorutter skulle kosta 1 670 000 € i termer av byggkostnader. Av detta är huvudruttens andel 1 281 000 €, eller cirka 77 %.

7.1.4 Scenario 4

Långväga cykeltrafik: Förbindelsen via Kronoby centrum är ganska rak längs Kronobyvägen under den första halvan, efter det är Tranubäckståget slingrande, men Kyrkvägen är rak mot riksvägen och den sista 1/4 av sträckan ligger rakt intill riksvägen. Rutten är 4000 m lång (från Hopsala underfart till Flygfältsvägens underfart). Det är ganska naturligt att uppnå höga cykelhastigheter under första halvan av sträckan (Kronobyvägen) och rätt så naturligt under den sista kvarten (Rv 8).

Lokal cykeltrafik: Det finns en betydande befolkning som bor längs sträckan, så det gynnar omedelbart lokalbefolkningen och deras lokala förbindelser. Kvaliteten på barnens resor till skolan förbättras och säkerheten ökar också mellan centrum och Hovsala idrottsplats.

Kvaliteten på cykelleden: Typen av led varierar: först finns det en separat gc-väg ca ½ av sträckan, sedan en byväg och en 2-1-väg, sedan en separat gc-väg igen. Rutten enligt anvisningarna kan genomföras på Kyrkvägen mellan Tranubäckståget och Åminnestadsvägen genom att rutten exceptionellt minskas med 0,5 m. På Kronobyvägen fick man också kompromissa med anvisningarna på några ställen som var snävare vad gäller fastighetsgränser.

Trafiksäkerhet: Alternativet har minst 3 sidovägs korsningar. Sidovägarnas trafikmängder är cirka 210 på Rudnåsvägen (uppmätt 2016) och cirka 500 fordon/dygn på Kyrkvägen (ej uppmätt, endast beräknad). Bäckasvägen är en lugn bostadsgata. Kyrkvägens trafik är tidvis livlig på grund av kyrkans evenemang.

Byggnadsteknisk lätthet: Huvudrutten på Kronobyvägen måste byggas som en ny sträcka. På Kronobyvägen är rutten ibland utmanande att passa in i det smala gaturummet. Den befintliga infrastrukturen används som den är vid Tranubäckståget (454 m), som endast behöver markeras med vägmarkeringar men ingen nybyggnad. Den nuvarande Tranubäckstågets bro används för att korsa floden. På Kyrkvägen används det befintliga vägbottnet, men dess tvärsektion omformas. Längs riksväg 8 ska huvudleden byggas som en ny genomfartsled.

Kostnader: Alternativet med huvud- och sidorutter skulle kosta 1 580 000 € i termer av byggkostnader. Av detta är huvudruttens andel 1 245 000 €, eller cirka 79 %.

7.2 Jämförelse per aspekt

7.2.1 Långväga cykeltrafik

När det gäller långväga cykeltrafik är scenario 1 bäst, eftersom rutten är den kortaste och rakaste. Scenario 4 är ganska bra eftersom rutten är ganska tydlig, trots sitt lilla slingrande. Scenario 2 är bra för 2/3 av sträckan, men den sista tredjedelen är dålig eftersom den är invecklad och blir stämplad som en onödig omväg. Scenario 3 är slingrande och oklar i den senare hälften.

7.2.2 Lokal cykeltrafik

Ur den lokala cykeltrafikens synvinkel är scenario 3 och 4 de bästa, för med dem har en högkvalitativ cykelbana förverkligats även i centrum av bebyggelsen. I scenario 1 och 2 är närbebyggelsen ansluten till den nationella cykelvägen endast genom sidorutter.

7.2.3 Kvaliteten på cykelleden

När det gäller kvaliteten på cykelvägen är Scenario 1 bäst, eftersom linjedragningen är den mest konsekventa och dimensioneringen är i enlighet med riktlinjerna hela vägen. I scenario 2 ger den sista tredjedelen en ganska överraskande variation i typen av cykelled. I scenario 3 och 4 måste man längs Kronobyvägen begränsa dimensioneringen på vissa trånga ställen. I scenario 4 hamnar man göra detta också på Kyrkvägen. Scenario 4, som använder två cykelledstyper, är dock mer konsekvent vad gäller ledtyp än Scenario 3, som använder tre olika ledtyper.

7.2.4 Trafiksäkerhet

När det gäller trafiksäkerheten har antalet olika slags övergångsställen (cykelöverfarter, markerade och omarkerade övergångsställen) undersökts då där finns potentiella konfliktsituationer med korsande fordon. Scenario 1 och 2 har två (2) övergångsställen, medan scenario 3 och 4 har tre (3) eller fler. Scenario 2 har också infarter till industritomter att korsa. Scenario 1 är bäst vad gäller säkerhet, scenario 2 och 4 är näst bäst (2-3 övergångsställen) och scenario 3 är sämst (3 faktiska övergångsställen och några ytterligare övergångsställen).

7.2.5 Byggnadsteknisk lätthet

Scenario 1 har mest att bygga, men eftersom allt är en ny gc-led så kommer bygget inte att orsaka mycket störningar. Så är fallet även i scenario 2, förutom på Företagarvägen, där bygget medför störningar på industritomterna. I scenario 4 måste tvärsektionen av Kyrkvägen mellan Tranubäckståget och Åminnestadsvägen (100 m) byggas om helt. I scenario 3 omformas en mycket längre del av Kyrkvägen (600 m) mellan Tranubäckståget och Storåvägen. Det finns ingen enkel omväg runt de sektioner som behöver omformas helt.

7.2.6 Kostnader

Som en kombination av både huvud- och sidorutter är Scenario 4 det mest prisvärda alternativet och Scenario 3 är det näst mest prisvärda, medan Scenario 1 är det dyraste att implementera. För endast huvudrutter är Scenario 2 dyrare än Scenario 1.

7.3 Slutsats om val av alternativ

Eftersom finansieringen sannolikt kommer att vara begränsad kan möjligheten att genomföra fler cykelvägar inte anses säker, det vill säga det är osäkert om det finns medel för att bygga både Scenario 1, som bäst betjänar fjärrtrafiken, och en sidorutt i riktning med Kronobyvägen, som skulle betjäna lokal cykeltrafik. Eftersom dessa två mål båda är rimligt att uppnå med Scenario 4, rekommenderas det att placera det som det första alternativet och att placera Scenario 1 som det andra alternativet.

8 Uppföljningsåtgärder

Efter godkännandet av denna översiktsplanerapport kommer planeringsområdets kommuner och NMT-centralen överens om det alternativ för vilket vägplanen ska upprättas. För projektet kommer man överens om bl.a. en finansieringsmetod, som beror på om cykelbanan genomförs enbart längs statliga vägar eller även längs detaljplanområdenas vägar och privata vägar.

Vägplanen tar även hänsyn till andra planer i området, till exempel förbifartsfilernas planer i norra delen av Kronoby.

I byggplanen detaljplaneras byggandet av cykelleden.

Kommunerna i planeringsområdet planerar att söka medel för både projektering och genomförande av den nya gång- och cykelleden.

9 Bilagor

Bilaga 1: Miljöstudier

Bilaga 1A. Miljöstudie om naturvärden

Bilaga 1B. Miljökartläggning av eventuella förorenade områden och sura sulfatjordar

Bilaga 1C. Miljöstudie om landskapet

Bilaga 1D. Miljöstudie om markanvändning och planläggning

Bilaga 2. Plankartor

Bilaga 2A. Översiktskartor

- Karta 001: Översiktskarta över planeringsområdet (Scen. 1 i Kronoby centrum)
- Karta 002: Översiktskarta över planeringsområdet (Scen. 4 i Kronoby centrum)

Bilaga 2B. Planritningar med profiler och tvärsektioner

- Karta 010: Planritning 1:2000, avsnitt Råmossen – Lepplaxvägen
- Karta 020: Planritning 1:2000, avsnitt Abborrintie – Norrbyvägen
- Karta 030: Planritning 1:2000, avsnitt Norrbyntie – Sundevägen
- Karta 040: Planritning 1:2000, avsnitt Sundentie – Hopsala underfart
- Karta 051: Planritning 1:2000, avsnitt Kronoby centrum, skenaariot 1 ja 2
- Karta 052: Planritning 1:2000, avsnitt Kronoby centrum, skenaariot 3 ja 4
- Karta 053: Planritning 1:2000, avsnitt Kronoby centrum, sähkölaitoksen sivureitti
- Karta 060: Planritning 1:2000, avsnitt Flygfältsvägen – Boholmsvägen
- Karta 070: Planritning 1:2000, avsnitt Boholmsvägen – Kronoporten
- Karta 080: Planritning 1:2000, avsnitt Kronoporten – järnvägen
- Karta 090: Planritning 1:2000, avsnitt järnvägen – Hangasbackavägen

Bilaga 2C. Typritningar över specialkonstruktioner

- Ritning 100: Detalj: Underfarterna

Bilaga 3. Kostnadsberäkningar

Bilaga 3A. Pedersöre andel

Bilaga 3B. Kronoby andel, Scenario 1

Bilaga 3C. Kronoby andel, Scenario 2

Bilaga 3D. Kronoby andel, Scenario 3

Bilaga 3E. Kronoby andel, Scenario 4

Bilaga 3B. Karleby andel