Trafikutredning för detaljplan för Vikby industriområde

28.4.2025

RAMBØLL

Bright ideas.
Sustainable change.

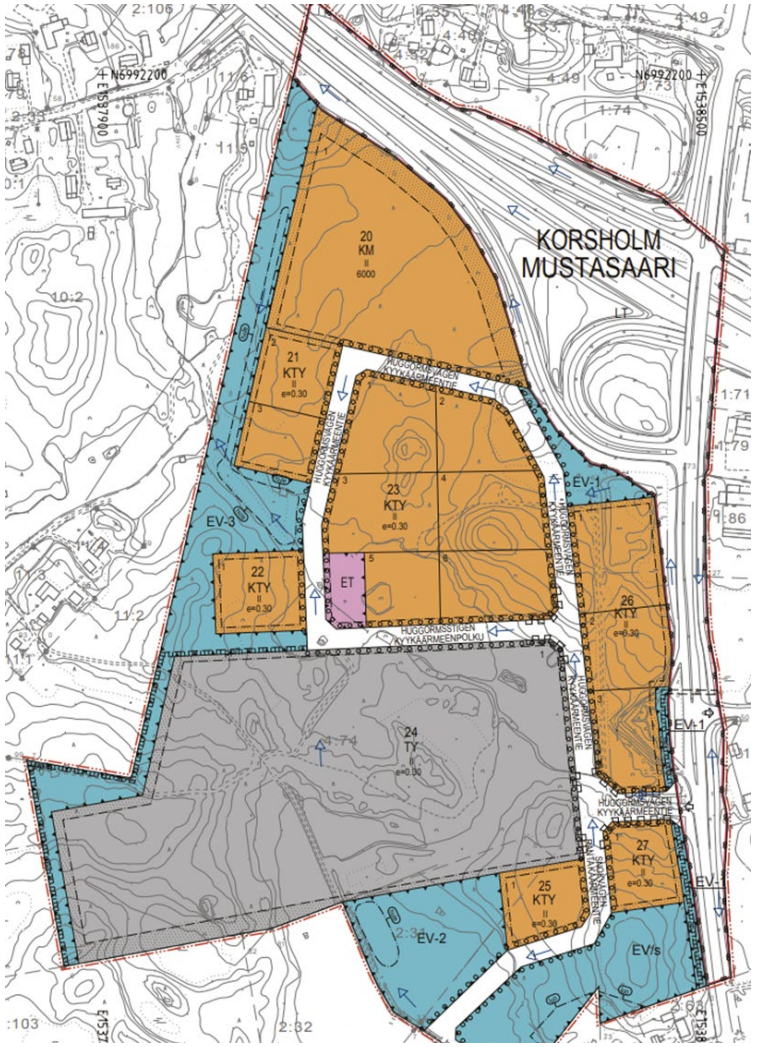
Innehåll

1. Inledning s. 3–5
2. Trafikplanering för planen s. 6–11
3. Trafikprognoser s. 12–18
4. Trafikfunktionsanalyser s. 19–21
5. Sammandrag s. 22–23

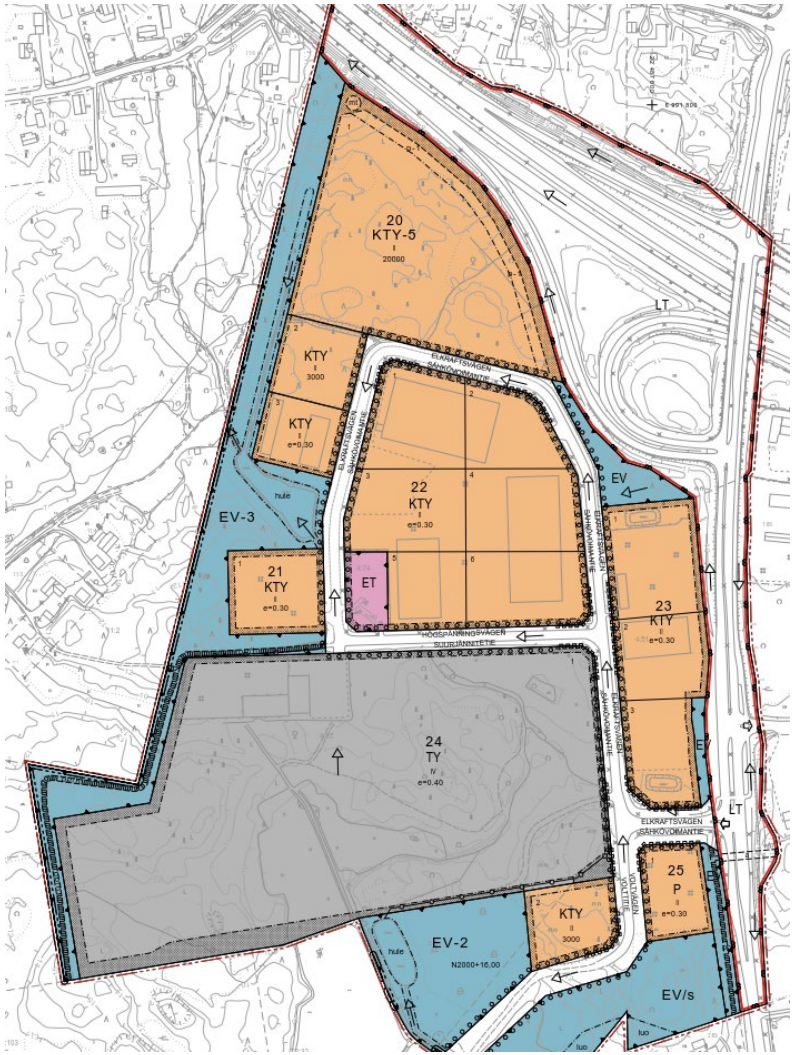
1. Inledning

Inledning

- En detaljplanändring är aktuell i Vikby i Korsholm, med vilken tomtfördelningen i industriområdet, tomternas användningsändamål och byggnadsrätterna ändras för att uppfylla behoven i de företag som håller på att etableras i området. På en del tomter har man redan byggt och på en del pågår byggnadsarbetena just nu.
- Planändringsområdet är beläget sydväst om den planskilda anslutningen vid riksväg 3 och 8, 12 km sydost om Vasa centrum på det så kallade Vikby 2-området.
- Den här utredningen har granskat planändringens inverkan på funktionaliteten i trafiken i planutkastet och undersökt behovet av leder i planområdet.



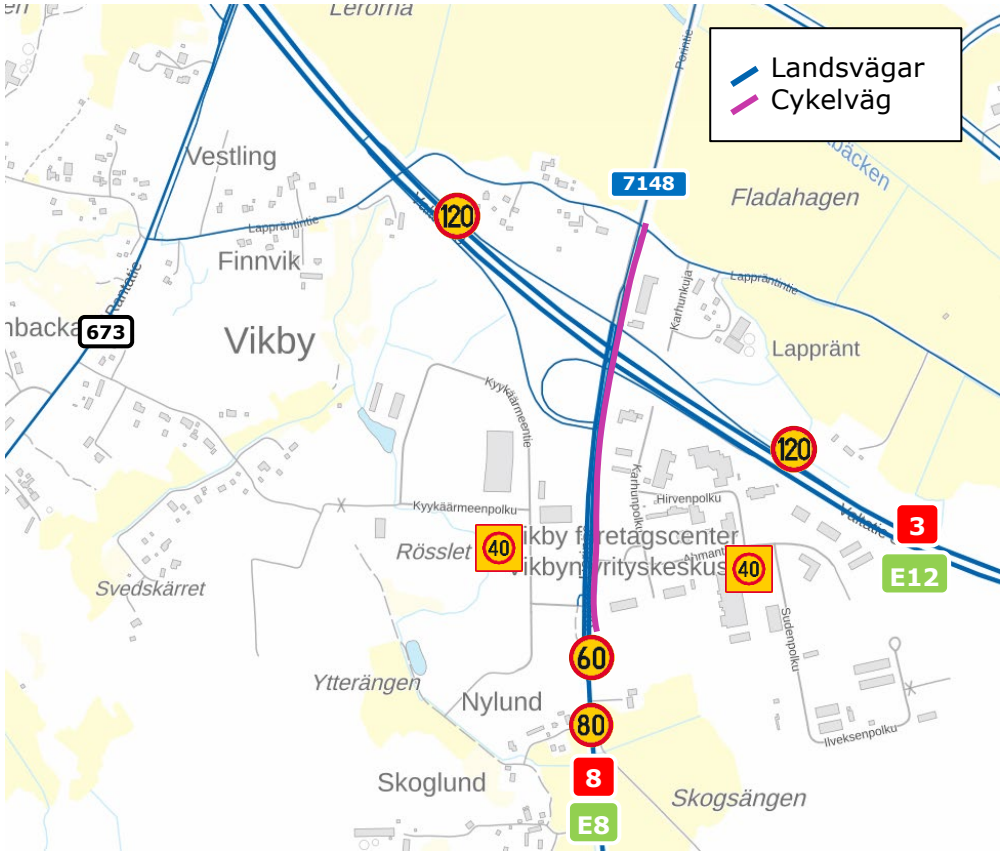
Gällande detaljplan



Utkast till detaljplanändring 20.3.2025

Det nuvarande trafiknätet och kända förändringar

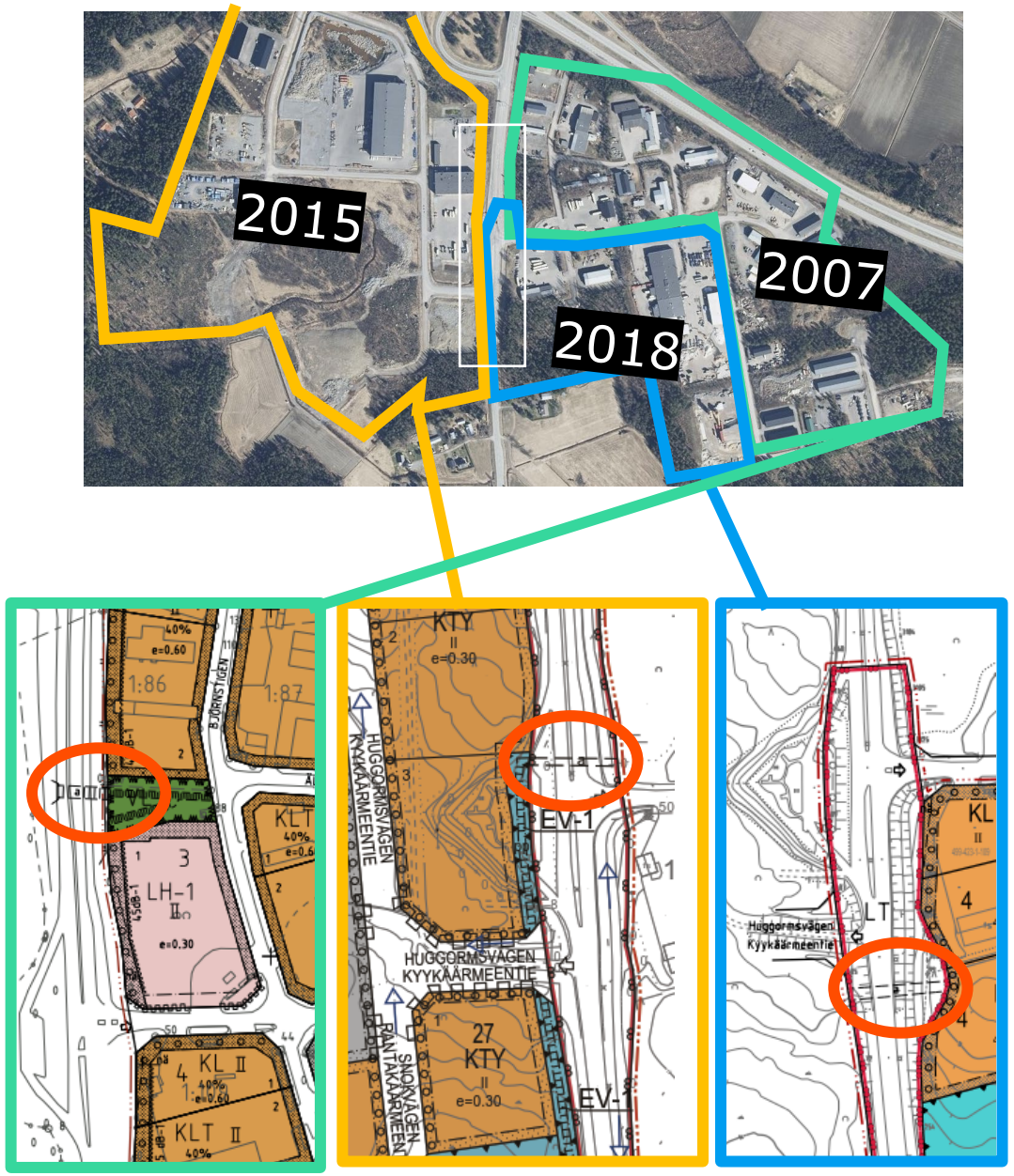
- Planändringsområdet är beläget sydväst om den planskilda anslutningen vid riksväg 3 och 8.
  - Riksväg 8 tar slut vid anslutningen till riksväg 3.
  - I Österbottens landskapsplan passerar riksvägen Vasa centrum och fortsätter till Kuni. För närvarande pågår en vägplanering av sträckan Vikby-Martois på regionalvägsnivå.
- Det pågår en översiktsplanering av Vasa hamnväg söder om Vikby. Vägförbindelsen skulle öka trafiken på riksväg 8 vid planområdet.
- Huggormsvägens korsning som leder till planområdet är kanaliserad och bildar en stafflerad korsning tillsammans med Järvvägens korsning som leder till företagsområdet på västra sidan av riksvägen.
- Fotgängarna och cykeltrafiken rör sig via ett övergångsställe som byggts över riksväg 8.
- Den gällande hastighetsbegränsningen på planområdet är 40 km/h. På riksväg 8 är hastighetsbegränsningen 60 km/h i korsningsområdet och söder om korsningen 80 km/h.
- Vikbys arbetsplatsområde kan senare expandera söderut med en ny detaljplan. Då skulle man bygga en ny korsning till Hamnvägen som skulle dela upp trafiken som kommer till området mellan två korsningar. Vid ett senare skede utarbetas separata bedömningar om inverkan av en eventuell utvidgning av arbetsplatsområdet.



2. Trafikplanering för planen

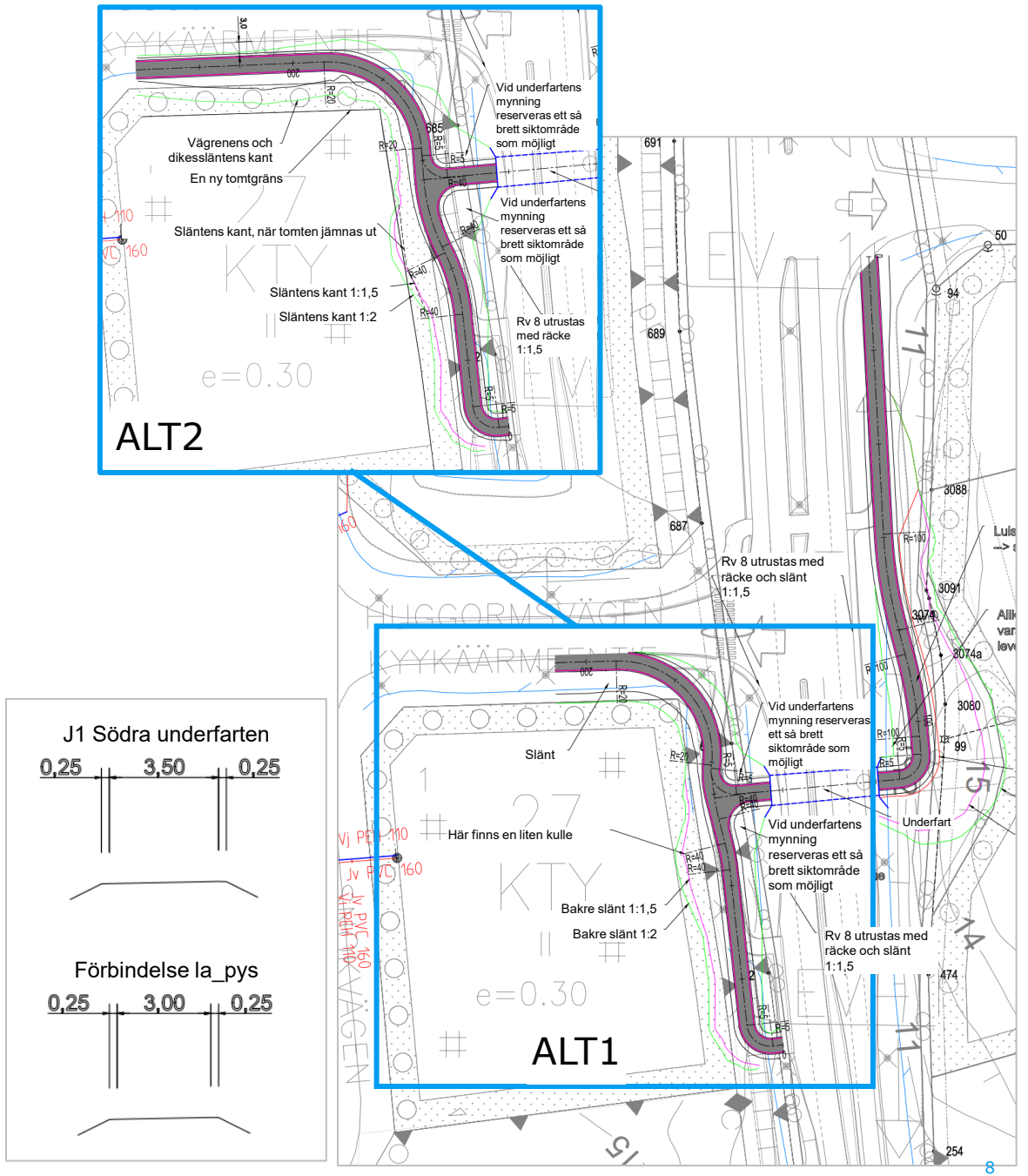
Att komma till planändringsområdet till fots och på cykel

- Fotgängarna och cykeltrafiken kommer till planområdet via ett övergångsställe som byggts över riksväg 8.
- I den senaste detaljplanen (2018) har man märkt i en underfart under riksväg 8 som leder till området för allmän väg i anslutning till Huggormsvägens korsning. I de tidigare detaljplanerna är underfarten placerad på olika ställen.
  - 2007 Vikby: Underfarten finns på förlängningen av Älgstigen. Har inte förts framåt i senare detaljplaner.
  - 2015 Vikby II: Underfarten ligger norr om Järvvägen. Reserveringen har inte beaktats i kvartersstrukturen och skulle kräva ändringar i tomtgränserna på båda sidor om riksvägen.
  - 2018 Vikby I: Underfarten ligger söder om Huggormsvägen. Utrymmesreserveringen har beaktats på östra sidan av riksvägen, men inte på västra sidan.
- Underfarten skulle inte bara betjäna Vikby II-området utan också busshållplatsen i anslutning till korsningen.
- Med beaktande av Vikby II-områdets placering bedöms behovet av att korsa vägen till fots eller på cykel vara litet. En underfart skulle dock göra det möjligt att röra sig tryggt mellan områdena Vikby I och II utan motorfordon.
- En underfart har tagits i beaktande i utrymmesreserveringarna i den detaljplanändring som nu utarbetas, enligt detaljplanbeteckningen i detaljplanen år 2018.



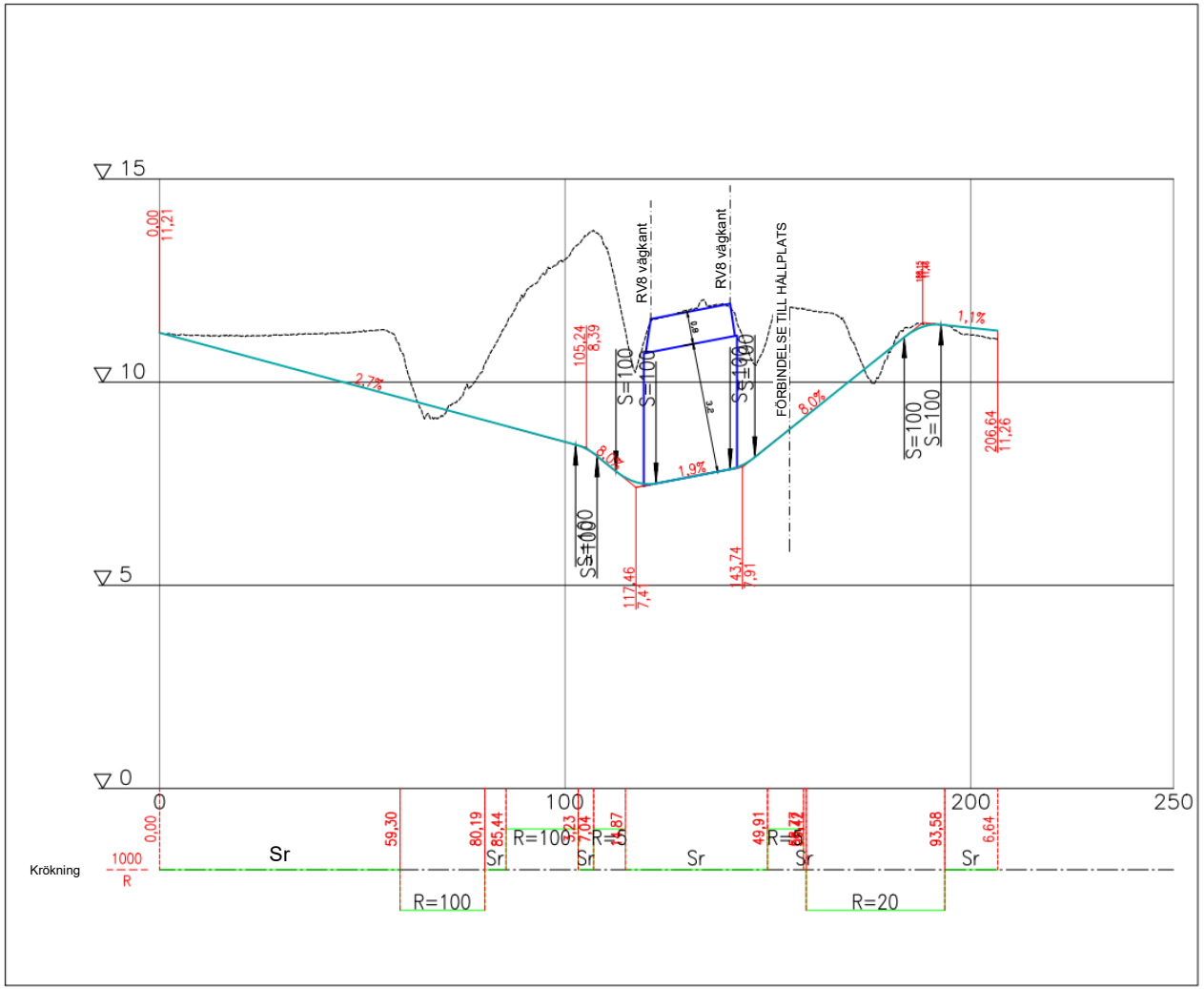
Granskning av placeringen av underfarten

- För underfarten som går under riksväg 8 gjordes två alternativa utrymmesstudier på södra sidan av Huggormsvägen.
- Som tvärsnitt användes en kombinerad trottoar och cykelväg på 3,5 m (en 3,0 m lång led till busshållplatsen).
- På östra sidan av riksvägen justerades sträckningen till trafikområdet i den gällanden planen. På en kort sträcka vid en kurva är längdlutningen för leden 8 %, vilket inte uppfyller kraven på framkomlighet.
  - ALT1:
    - Underfarten byggs på nuvarande väg- och gatuområden.
    - Leden stiger till samma nivå som Huggormsvägen med en lutning på 8 %.
  - ALT2:
    - Leden för fotgängarna och cykeltrafiken sneddas fram till 3,0 meter från Huggormsvägens körbana med en framkomlig lutning på 6 %. Slänten avslutas lite före Snokvägens korsning.
    - Lösningen förutsätter att tomt 27 minskas i norra och östra delarna.

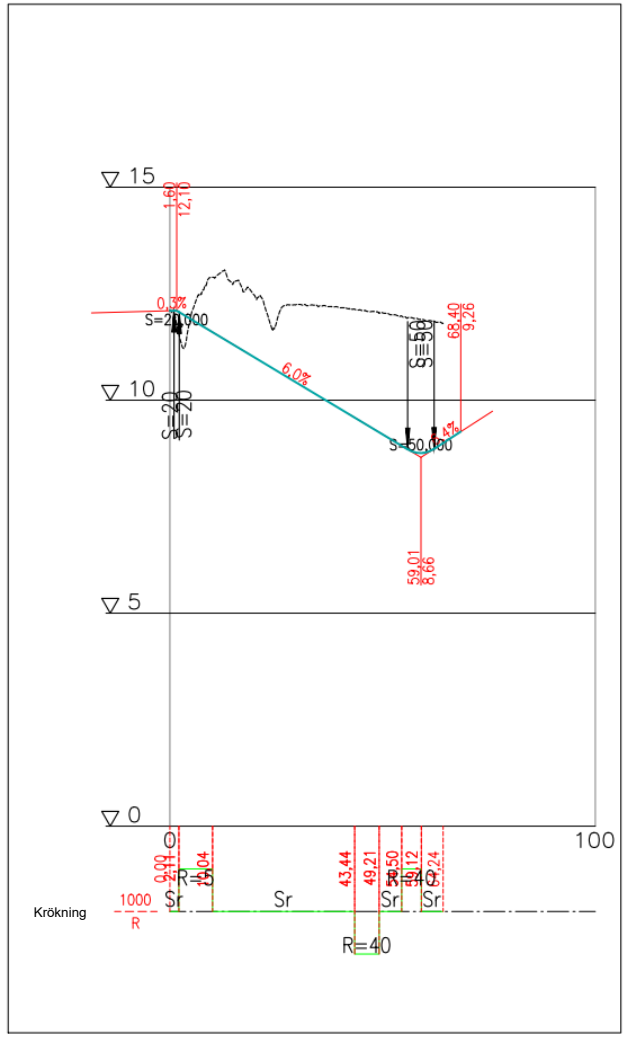


Längdprofil ALT1

J1_akk

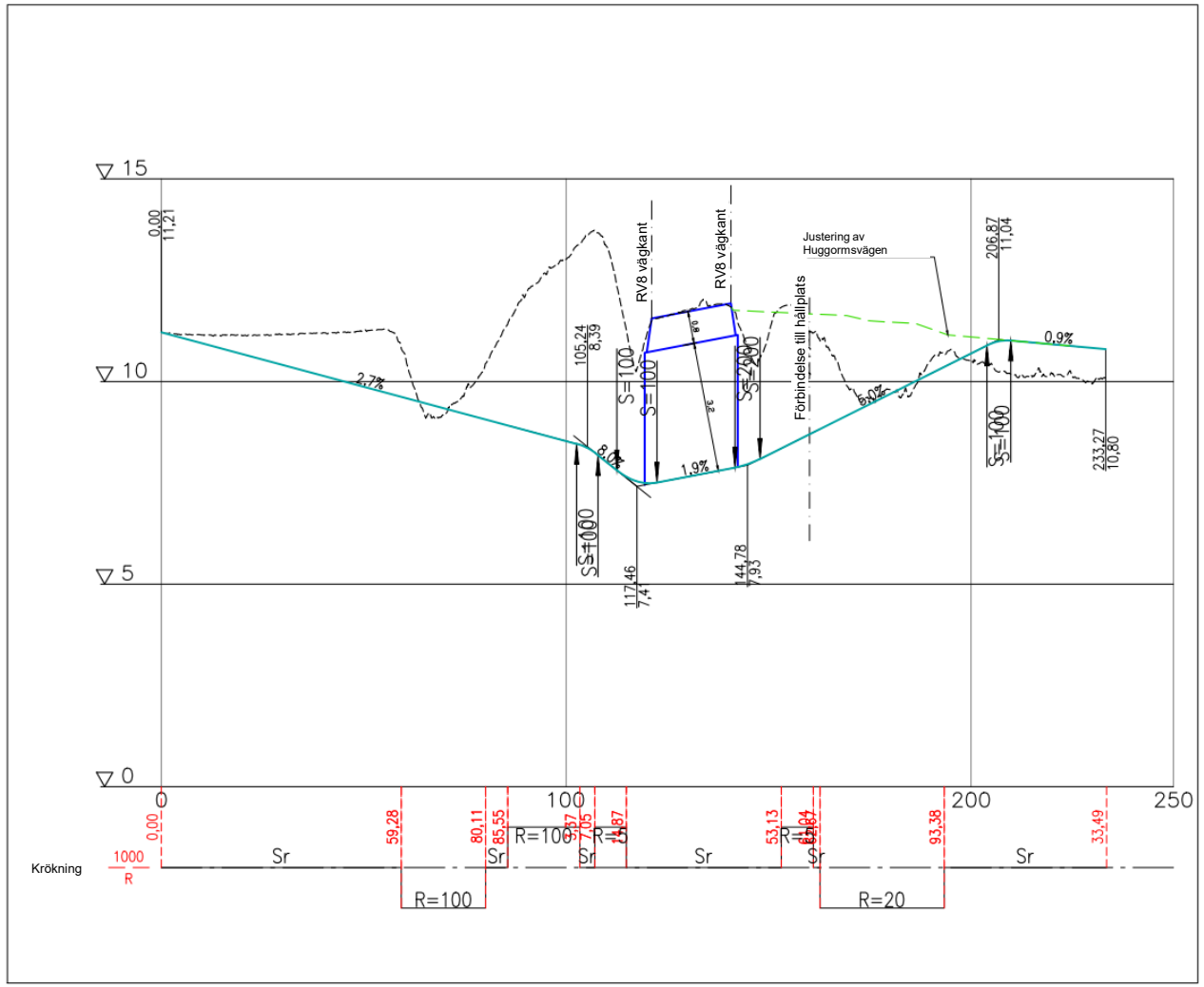


förbindelse_till hållplats

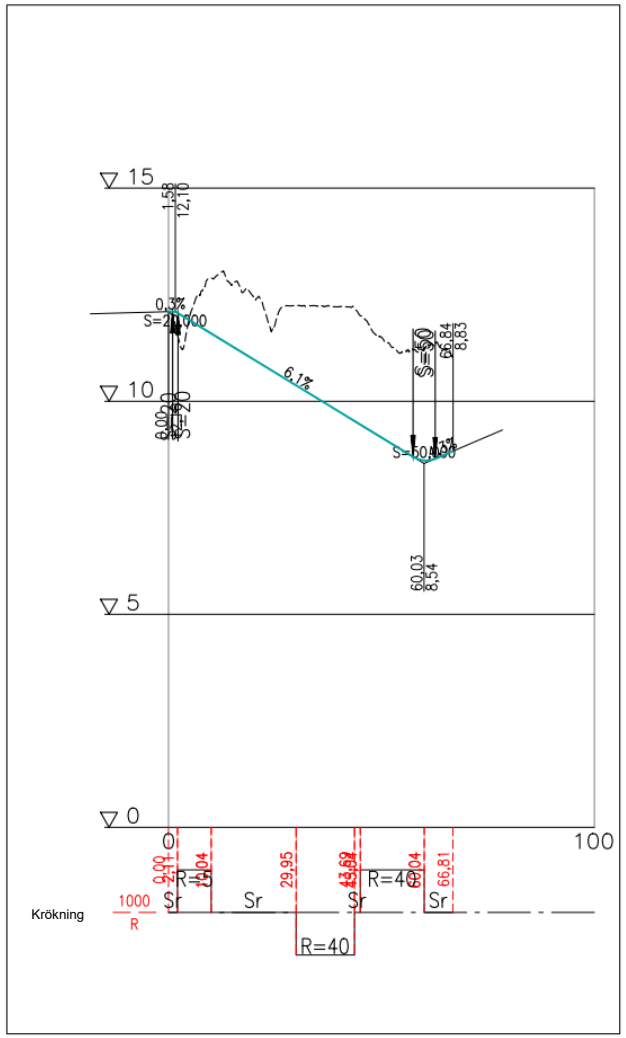


Längdprofil ALT2

J1_akk_alt2



förbindelse_till hållplats_alt2



Specialtransporter

Möjligheten att tillåta trafikering med specialtransporter mellan tomt 1 i kvarter 20 och tomt 1 i kvarter 24 undersöktes. Alternativen är att antingen ansöka om specialtransporttillstånd, att bygga en ny privatväg eller att ändra den nuvarande gatan till en privatväg. På basis av undersökningen förkastades byggandet av en ny led.

Specialtransporttillstånd

- I specialtransporttillståndet fastställs registernumren för utrustningen som används, transporternas totalvikt, axelmassor och mått.
- För transporter på över 120 ton är tillstånden i kraft i 3 månader, för övertunga transporter på mindre än 120 ton är de i kraft i 6 månader.
- Tillståndet måste ansökas separat för båda körriktningarna.
- Priset på tillstånden varierar mellan 60–510 euro.
- Vid transport av transformatorer kan handläggningen av tillstånden dröja, eftersom tillståndsmyndigheten måste be om utlåtanden av den lokala NTM-centralen samt eventuellt också kommunen för att ge tillstånd till transporter på mer än 150 ton.

Ny led

- Man undersökte om en ny vägbana kan byggas mellan tomterna utanför gatuområdet.
- Alternativet förkastades eftersom:
  - Bredvid det skyddsgrönområde som är imärkt i planen finns en förflyttningsrutt för flygekorrar och på området har anvisats en områdesreservering för en lednings- och fördröjningskonstruktion för dagvatten.
  - Områdena på västra sidan av skyddsgrönområdet är privatägda och ligger utanför planområdet.
  - Med tanke på resurseffektiviteten är det inte förnuftigt att bygga en ny led endast för specialtransporter, eftersom det redan finns en byggd körförbindelse på gatuområdet mellan tomterna.

Att ändra gatan till privatväg

- Leden planläggs som en del av tomten och trafiken till och från intilliggande fastigheter tillåts som planservitut eller så bildar man ett vägandelslag.
- Ledens bärkraft för tunga transporter bör kontrolleras och vid behov bör ledkonstruktionen stärkas.
- Kräver förhandlingar med angränsande fastighetsägare och -innehavare.
- Fördelar:
  - Det behövs inga specialtransporttillstånd för körning på en privatväg om leden inhägnas.
  - Konstruktionerna behöver inte följa kommunens instruktioner, vilket till exempel gör det möjligt att använda grövre makadam i konstruktionslagren.

3. Trafikprognoser

Utarbetandet av trafikprognoser

- I den här utredningen användes år 2050 som målår för trafikprognosen, vilket motsvarar målåret för trafikprognoserna i översiktsplanen för Vasa hamnväg.
- Trafikprognosen består av två delar:
  - Trafiken som orsakas av markanvändningen i planområdet
  - Trafikprognosen för riksvägen, inklusive den allmänna ökningen av landsvägstrafiken samt förändringen som Vasa hamnväg orsakar. Om inget byggs, är trafikmängderna mindre än förväntat.
- Trafiken som markanvändningen i planområdet orsakar prognostiserades på två olika sätt:
  - En teoretisk beräkningsmetod som baserar sig på kvadratmeter våningsyta, med hjälp av vilken **planändringens inverkan uppskattades** jämfört med den gällande detaljplanen (scenario 1 och 2).
  - En preciserad prognos, med vilken **anslutningens funktionalitet undersöktes** för arbetsplatsprognoserna som tomtägarna i området angett (scenario 3). Arbetsplatsprognoserna kan även förverkligas utan planändringar.

I trafikfunktionsanalyserna undersöktes följande trafikprognosscenarion.

Scenario 1:

- Den nuvarande planbeteckningen, trafikprognosen för år 2035 som utarbetades år 2014

Scenario 2:

- Planändring, trafikprognosen för år 2050
- En prognosmetod som är jämförbar med scenario 1 och grundar sig på kvadratmeter våningsyta.

Scenario 3:

- Planändring, trafikprognos för år 2050
- En prognosmetod som grundar sig på antalet arbetsplatser som tomtanvändarna angett.

Förändring i trafiken som planändringen lett till

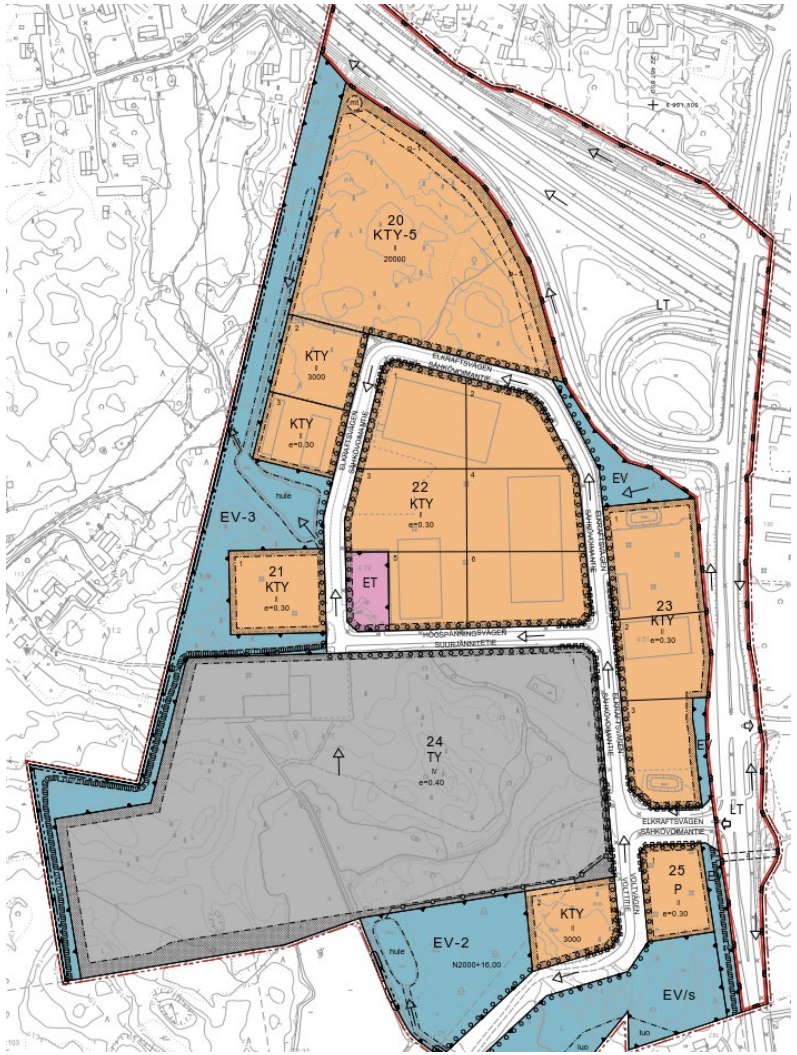
Markanvändningsprognoser

- Tomt 1 i kvarter 20: KM → KTY. Byggnadsrätten ökar 6 000 → 20 000 m2 våningsyta
- Tomt 2 i kvarter 21: KTY-byggnadsrätten ökar 1 800 → 3 000 m2 våningsyta
- Kvarter 24: Exploateringstalet ökar 0,3 → 0,4
- Tomt 1 i kvarter 27: planändringen möjliggör en lunchrestaurang

Trafiken som uppkommer vid markanvändning

- Såsom i trafikprognosen 2014, beräknades 1,0 besök/dygn/100m2 med personbil till arbetsplatsområdena och 0,1 besök/dygn/100m2 med lastbil.
- Planändringen minskar trafikprognosen för området med cirka 250 fordon/dygn
  - Eftersom en storhandelsenhet som skulle generera en betydande mängd kundtrafik inte längre tillåts i kvarter 20, minskar trafikprognosen för planområdet trots att byggnadsrätterna i de andra kvarteren ökar.

nuvarande			planändring			beräkningsmässig trafikmängd fordon/dygn		
tomt	användning	byggnadsrätt	tomt	användning	byggnadsrätt	nuvarande	planändring	skillnad
kvarter 20, tomt 1	KM	6 000	kvarter 20, tomt 1	KTY	20 000	1 137	404	-733
kvarter 21, tomt 2	KTY	1 800	kvarter 20, tomt 2	KTY	3 000	36	61	24
kvarter 24, tomt 1	TY	36 116	kvarter 24, tomt 1	TY	48 155	729	972	243
kvarter 25, tomt 1	KTY	1 830	kvarter 24, tomt 2	KTY	3 000	37	61	24
kvarter 27, tomt 1	KTY	1 830	kvarter 25, tomt 1	P	1 830	40	250	21 0
Kvarter som förändras, totalt		**47 576**			**75 985**	**1 979**	**1 747**	**-232**

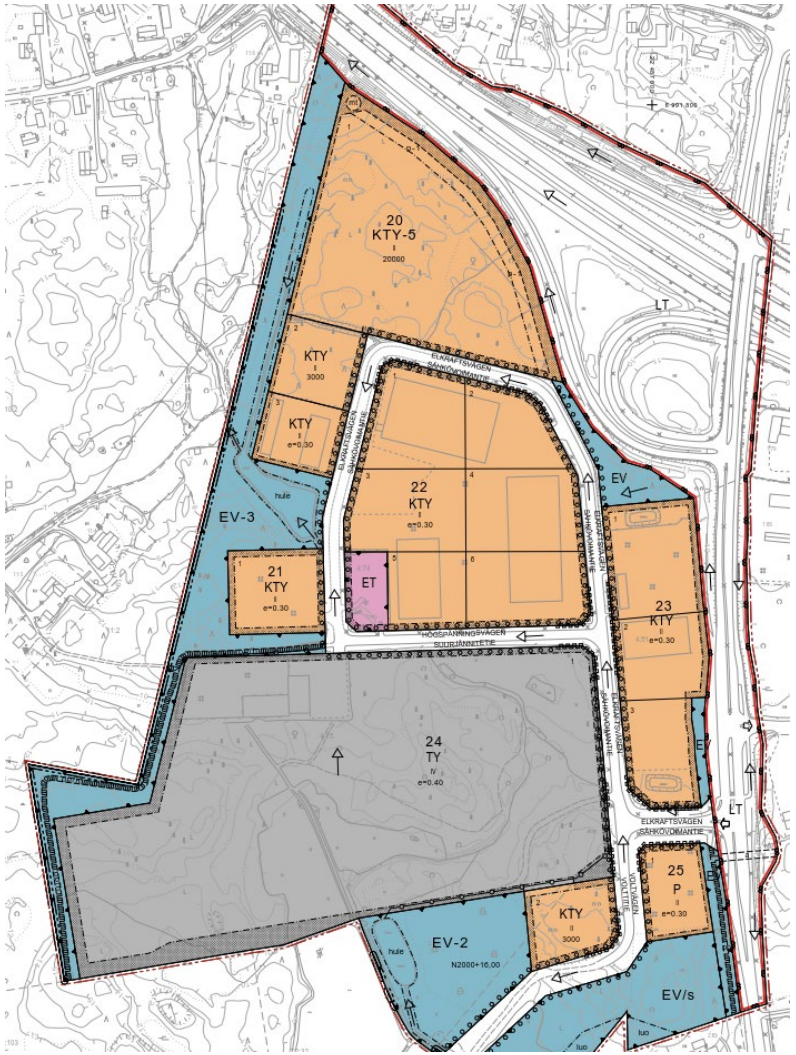


Utkast till detaljplanändring 20.3.2025

Tomtanvändarnas arbetsplatsprognoser

För att säkerställa funktionaliteten vid riksvägens anslutning utarbetades också en trafikprognos utgående från arbetsplatsprognoserna för de pågående eller under planering varande byggprojekt som tomtanvändarna angett:

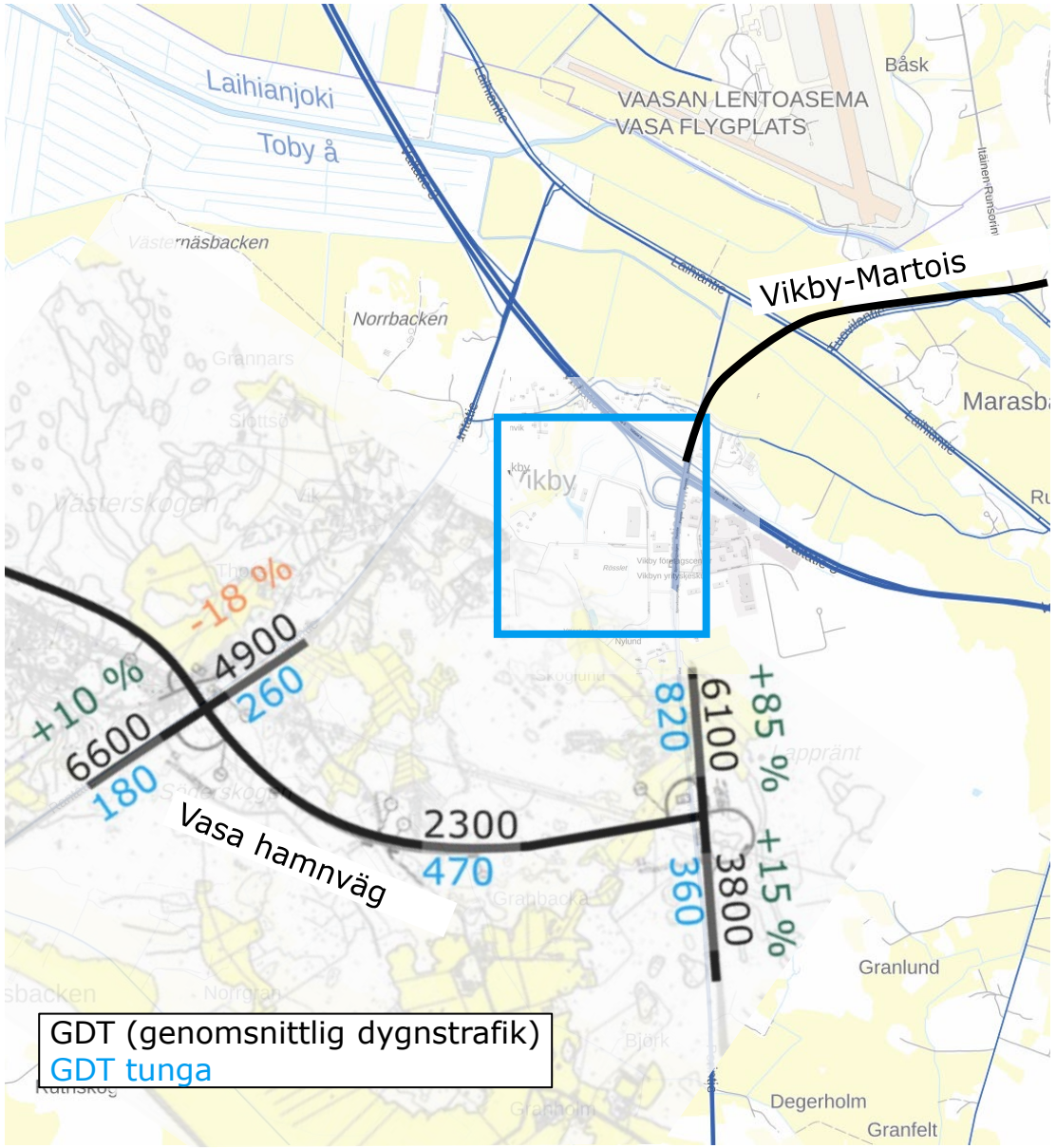
- Tomt 1 i kvarter 20:
  - 150–175 arbetsplatser
  - Ger upphov till cirka 350 fordon/dygn
- Kvarter 24:
  - 750–800 arbetsplatser, av vilka cirka 600 personer besöker arbetsplatsen dagligen
  - Ger upphov till en trafikmängd på cirka 1200 fordon/dygn



Utkast till detaljplanändring 20.3.2025

Trafikprognos för riksvägen

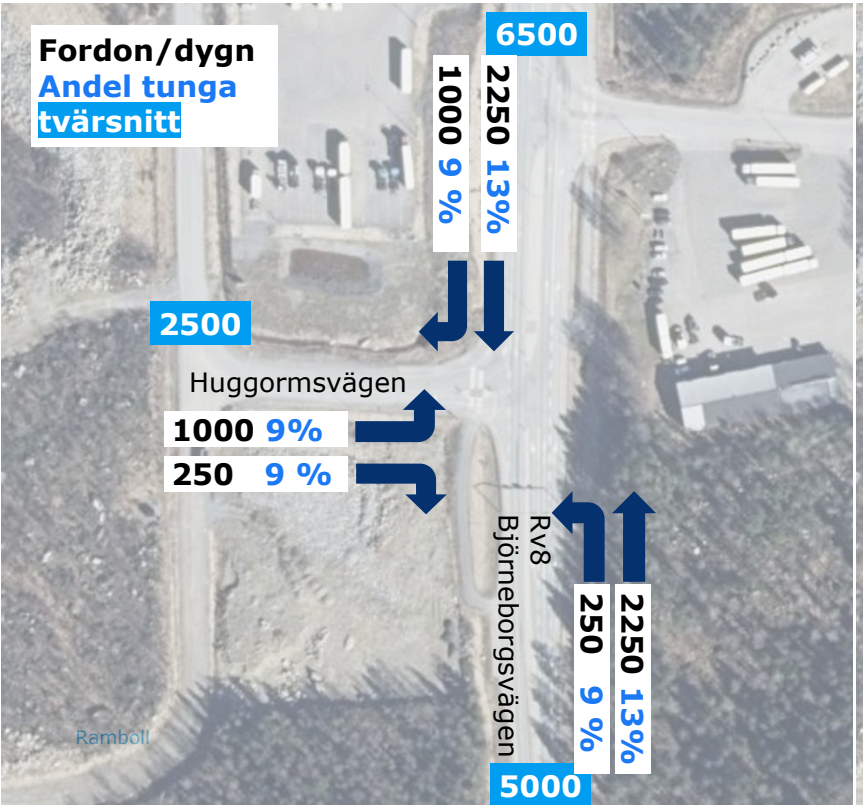
- I dagens läge färdas 3300 fordon/dygn på riksväg 8.
  - Trafiken förväntas öka med 23 % fram till år 2050 (totalt 4000 fordon/dygn) utan förändringar i trafiknätet.
- I konsekvensbedömningen för planändringen användes prognosen för 2050 (2024) i översiktsplanen för Vasa hamnväg
  - Planen beaktar
    - Den nya Vasa hamnvägen
    - Vägprojektet Vikby-Martois
    - Trafikökningen på landsvägarna fram till år 2050
  - Om ovan nämnda projekt genomförs, ökar trafikmängden i granskningsområdet med cirka 85 % (6100 fordon/dygn). Detta var utgångspunkten för simuleringarna.



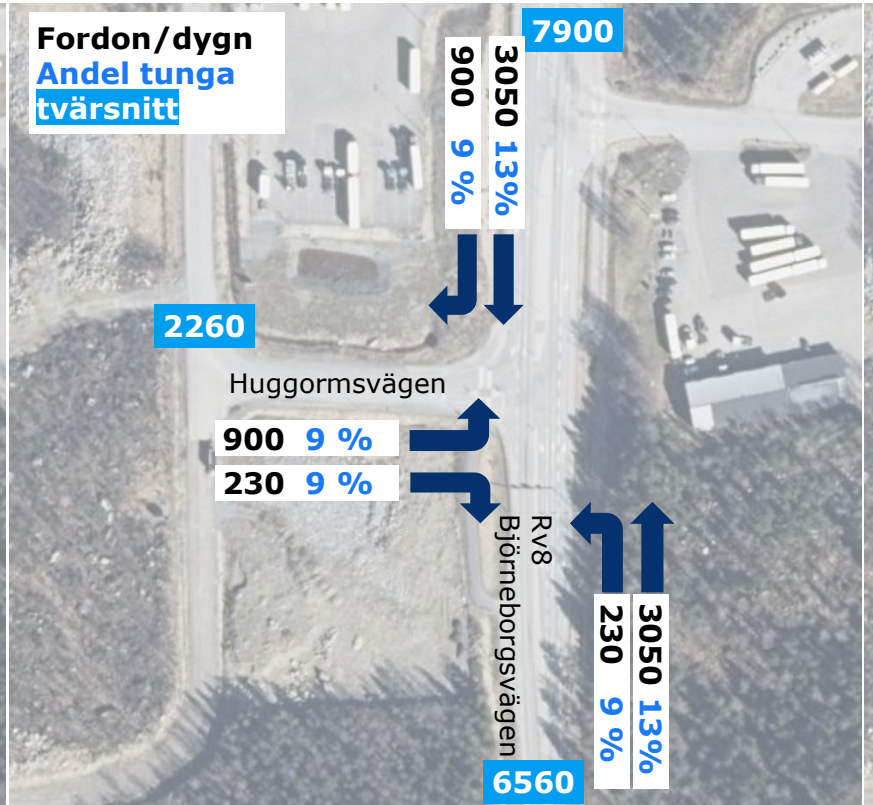
Trafikprognos, fordon/dygn

- Såsom i utredningen 2014 bedömdes trafikens riktning vara: 80 % norrut och 20 % söderut.
- I bilderna nedan presenteras trafikprognoserna per dygn i tre olika scenarion. Trafikprognosen för planområdet minskar jämfört med den nuvarande detaljplanen.

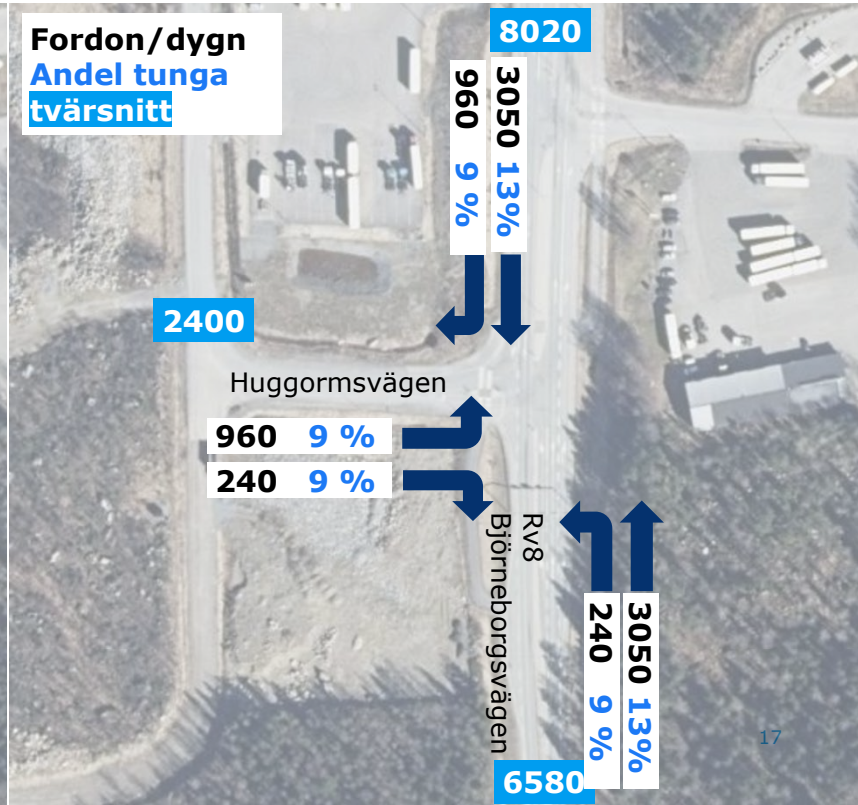
Scenario 1:
2035, nuvarande detaljplan, (baserar sig på kvadratmeter våningsyta)



Scenario 2:
2050, detaljplanändring (baserar sig på kvadratmeter våningsyta)



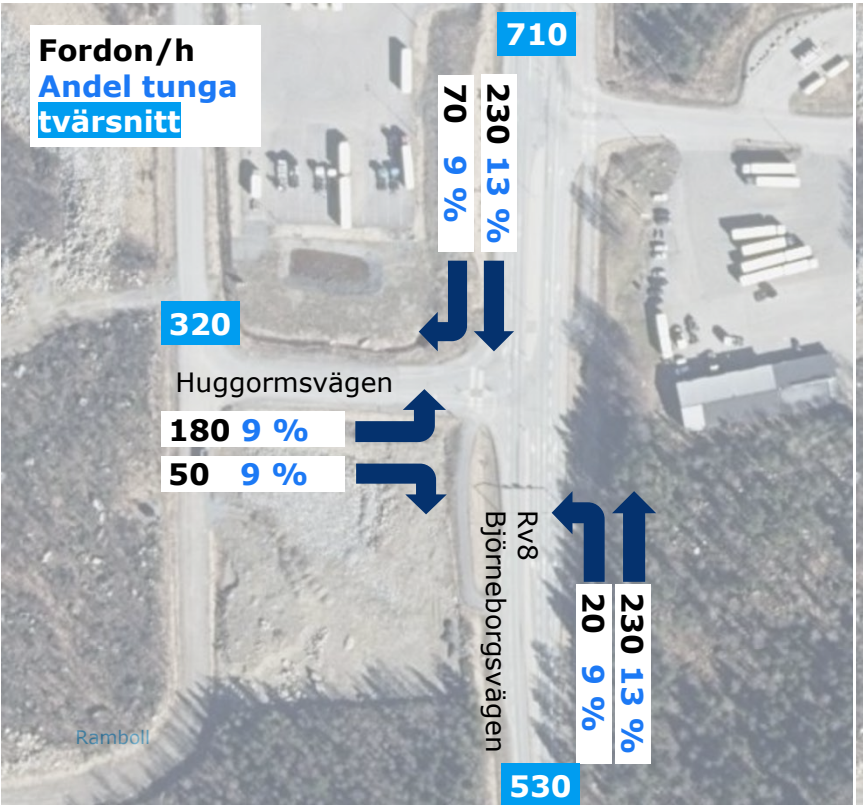
Scenario 3:
2050, planändring (baserar sig på antalet arbetsplatser)



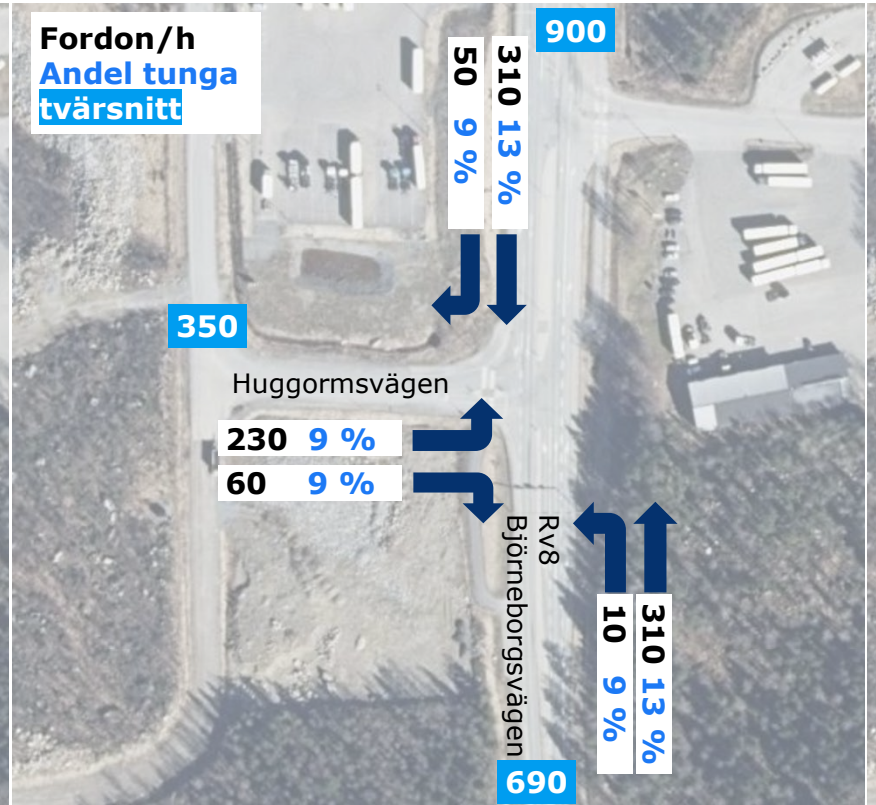
Trafikprognos, fordon/h

- I bilderna nedan presenteras trafikprognoserna för den livligaste timmen i tre olika scenarion.
- Prognosen för Huggormsvägen under den livligaste timmen är i samma storleksklass som i den nuvarande detaljplanen, trots att trafikmängden minskar per dygn. Detta beror på ökningen i trafik orsakad av arbetsresor, vars andel av trafiken under den livligaste timmen är större än besökstrafiken.

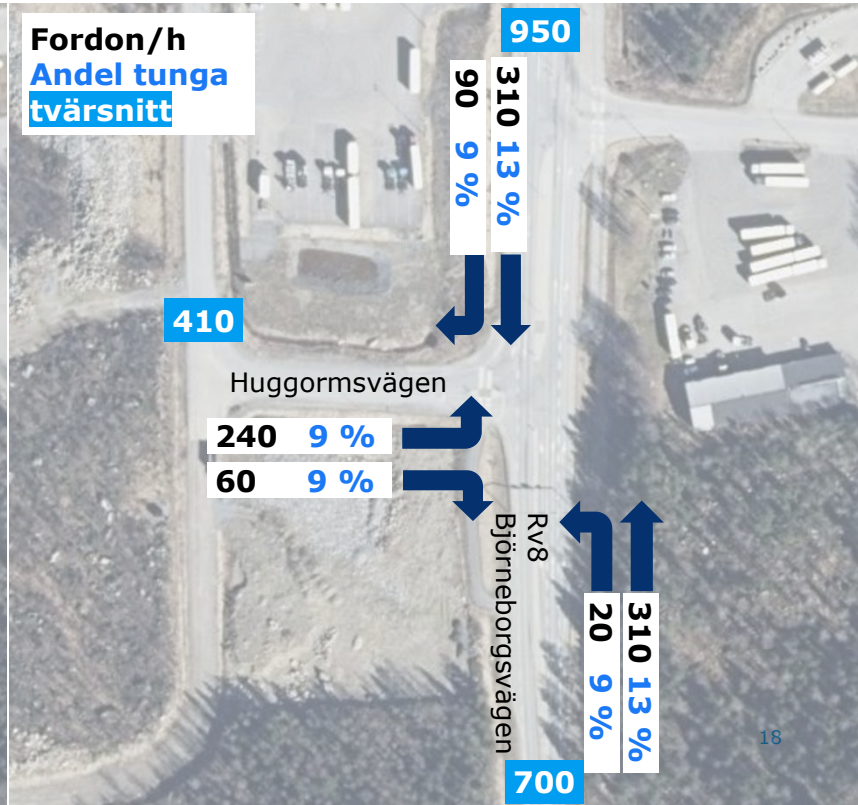
Scenario 1:
2035, nuvarande detaljplan, (baserar sig på kvadratmeter våningsyta)



Scenario 2:
2050, detaljplanändring (baserar sig på kvadratmeter våningsyta)



Scenario 3:
2050, detaljplanändring (baserar sig på antalet arbetsplatser)



4. Trafikfunktionsanalyser

Genomförandet av trafikfunktionsanalyser

- Funktionsdugligheten vid riksväg 8-Huggormsvägens korsning undersöktes med simuleringsprogrammet PTV Vissim 2025.
- Den intilliggande korsningen vid riksväg 8-Järvvägen undersöktes inte eftersom trafikmängden vid den inte var känd. Å andra sidan uppstår det vanligtvis inga köer i huvudriktningen med grupperingsfiler till vänster och höger som skulle påverka funktionaliteten av den närliggande anslutningen.

	Servicenivå	Genomsnittlig fördröjning
A	Mycket bra	< 10 s
B	God	10–15 s
C	Nöjaktig	15–25 s
D	Försvarlig	25–35 s
E	Dålig	35–50 s
F	Mycket dålig	> 50 s

Följande trafikprognosscenarion undersöktes:

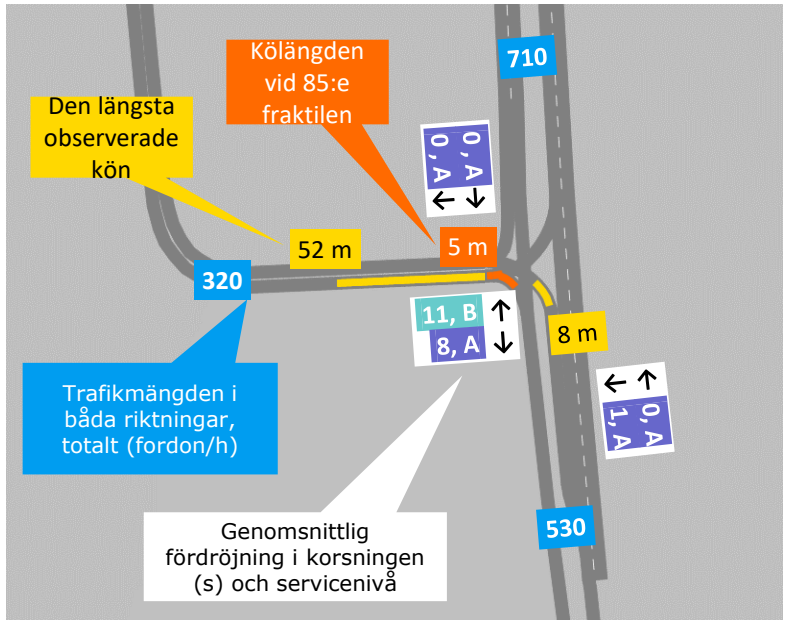
- **Scenario 1:** Nuvarande planbeteckning, trafikprognosen för år 2035, utarbetad år 2014
- Planändring, trafikprognos för år 2050
  - **Scenario 2:** Prognosmetod jämförbar med scenario 1 som baserar sig på kvadratmeter våningsyta.
  - **Scenario 3:** Prognosmetod som baserar sig på antalet arbetsplatser som tomtanvändarna angett.
- I scenario 2 och 3 har projektet Vasa hamnväg beaktats. Om det inte byggs, är trafikmängderna mindre än förväntat.

- Simuleringen har gjorts 10 gånger och resultaten är genomsnitten av dessa simuleringar.
- Trafikens funktionalitet har bedömts utifrån serviceklassificeringen som baserar sig på den genomsnittliga fördröjningen samt längden på köerna.
- Servicenivåerna (A–F) härleder från den genomsnittliga fördröjningen i en korsning enligt bifogade tabell.
- De maximala köerna under den livligaste timmen per anslutningsgren och kölängden vid 85:e fraktilen har angetts.
- Med kö avses en rad fordon som rör sig tillräckligt sakta och nära varandra, inte endast en rad fordon som stannat.

Trafikfunktionsanalysernas resultat

Scenario 1: 2035, nuvarande detaljplan

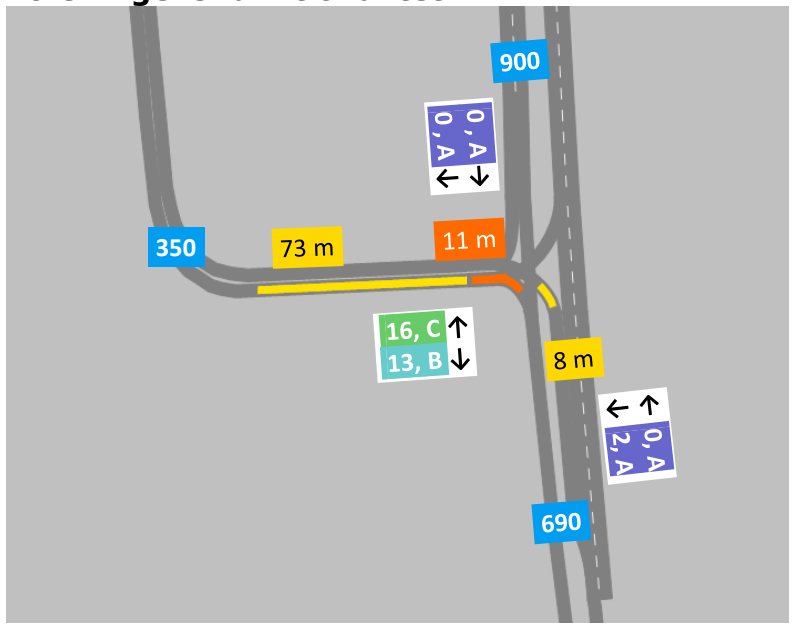
- Enligt prognosen för 2035 är korsningens servicenivå Mycket bra (A) i alla riktningar förutom när man svänger till vänster från Huggormvägen, då är nivån God (B).
- När den är som längst är kön på Huggormsvägen några bilar lång.
- Funktionaliteten på riksväg 8 är mycket bra



Scenario 2: 2050, baserar sig på kvadratmeter våningsyta

- Det bildas inga extra fördröjningar på riksvägen.
- Fördröjningen vid Huggormsvägen blir längre på grund av trafikökningen på riksvägen. Servicenivån sjunker ett steg: den är God (B) när man svänger till höger och Nöjaktig (C) när man svänger till vänster.
- Kön på Huggormsvägen kan tillfälligt sträcka sig till Snokvägens korsning, men vanligtvis består kön av några bilar. Huggormsvägen behöver inte en grupperingsfil till.

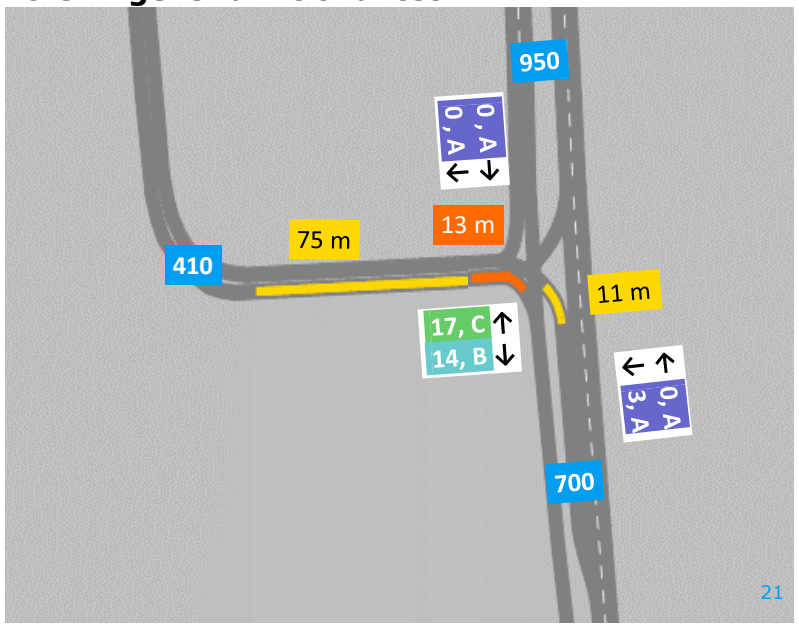
→ Planändringen har ingen inverkan på korsningens funktionalitet.



Scenario 3: 2050, baserar sig på antalet arbetsplatser

- Det bildas inga extra fördröjningar på riksvägen.
- Fördröjningen på Huggormsvägen blir längre på grund av trafikökningen på riksvägen. Servicenivån är samma som i scenario 2: God (B) när man svänger till höger och Nöjaktig (C) när man svänger till vänster.
- Kön på Huggormsvägen kan tillfälligt sträcka sig till Snokvägens korsning, men vanligtvis består kön av några bilar. Huggormsvägen behöver inte en grupperingsfil till.

→ De markanvändningsprojekt som håller på och verkställs har ingen inverkan på korsningens funktionalitet.



5. Sammanfattning

Sammanfattning

- Den gällande detaljplanen möjliggör byggandet av en storhandelsenhet, vilket vid förverkligande skulle orsaka betydande kundtrafik.
- I och med detaljplanändringen tillåts inte motsvarande kommersiellt byggande. Även om den totala byggnadsrätten på området ökas, är den nya trafikprognosen för planområdet mindre än tidigare på dygnsnivå. Trafikprognosen ökar en aning under den livligaste timmen, eftersom trafiken under den livligaste timmen oftare består av trafik orsakad av arbetsresor än besökstrafik.
- Detaljplanändringen har ingen inverkan på trafikflödet. Enligt trafikfunktionsanalyserna kommer korsningen mellan riksväg 8 och Huggormsvägen att fungera bra år 2050. Analyserna beaktade byggandet av Vasa hamnväg samt vägförbindelserna Vikby-Martois.

Bright
ideas.
Sustainable
change.

RAMBØLL