

TRAFIKUTREDNING

NÄRPES STAD

SKARPÄNGETS DETALJPLAN



Innehållsförteckning

1	<u>UTGÅNGSPUNKTERNA FÖR ARBETET</u>	<u>2</u>
1.1	Omfattning och mål	2
1.2	Dom gällande markanvändningsplanerna	3
1.2.1	Landskapsplan	3
1.2.2	Generalplaner	4
1.2.3	Närpes strategiska generalplan	5
2	<u>BESKRIVNING AV NULÄGET</u>	<u>7</u>
2.1	Fordonstrafiknätverk	7
2.2	Fotgång och cykling	11
2.3	Kollektivtrafik	11
3	<u>BEDÖMNING AV TRAFIKKONSEKVENSER</u>	<u>13</u>
3.1	Utveckling av markanvändningen	13
3.2	Trafikalstring som genereras av markanvändningen	13
3.3	Konsekvensbedömning och utveckling av trafiknätet	15
4	<u>UPPFÖLJNINGSAÅTGÄRDER</u>	<u>17</u>
5	<u>KÄLLOR:</u>	<u>18</u>

Pärbild: Närpes stad och Sweco Finland Oy, Skarpängets detaljplanutkast, 2024

1 UTGÅNGSPUNKTERNA FÖR ARBETET

1.1 Omfattning och mål

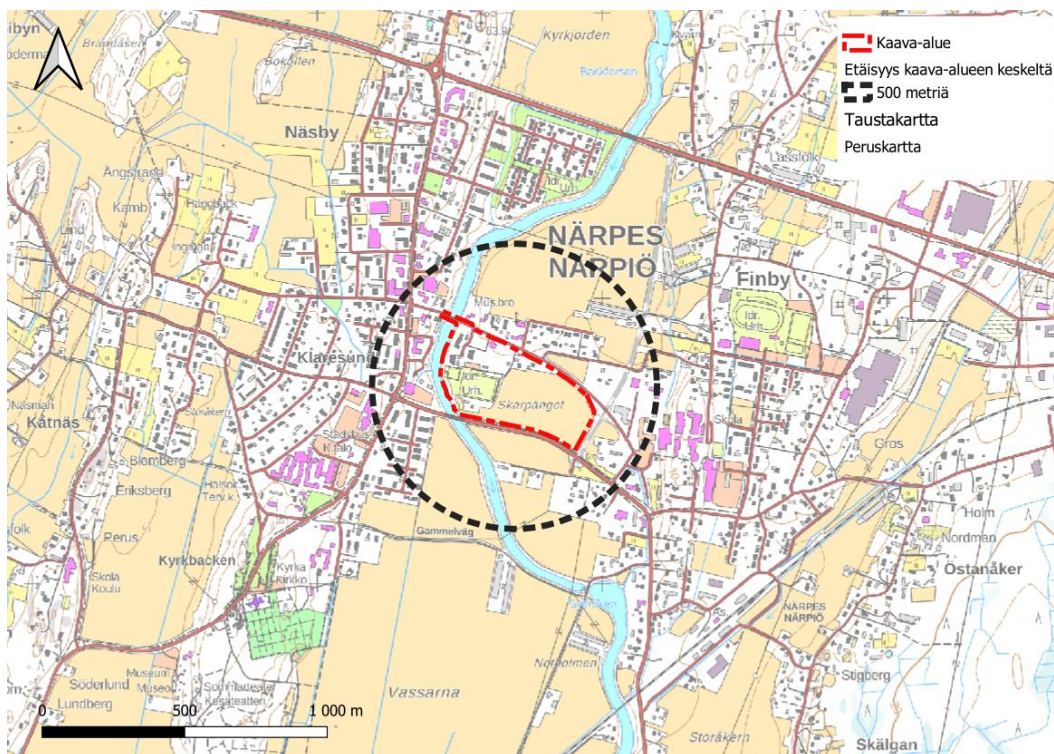


Bild 1. Detaljplanens omfattning och utredningens granskningsområde anvisat med röd markering. Bakgrundskarta: Lantmäteriverket

Denna trafikutredning har utarbetats av Sweco Finland Oy för att stödja detaljplaneringen av Skarpängget. Gränserna för planområdet och trafikutredningens granskningsområde visas i bild 1. Trafikutredningens granskningsområde är området inom ca en kilometers radie från planområdet.

Planområdet är ca 12,9 ha stort. Planområdet gränsas i norr till Nybrovägen, i öst till Skarpängsvägen, i syd till landsväg 6761 (Kristinestadvägen) och i väst till Närpes å. Området är i nuläget bland annat bebyggt med höghus, egnahemshus samt en idrottspark. Majoriteten av området är dock i åkerbruk.

Enligt planbeskrivningen är målsättningen för planen att:

- utvidga Närpes centrum till den östra sidan av Närpes å
- ta hänsyn till Skarpängsvägens nya trafikarrangemang
- svara på efterfrågan för nya bostads- och affärstomter
- förstärka rekreativsmöjligheterna i Närpes centrum

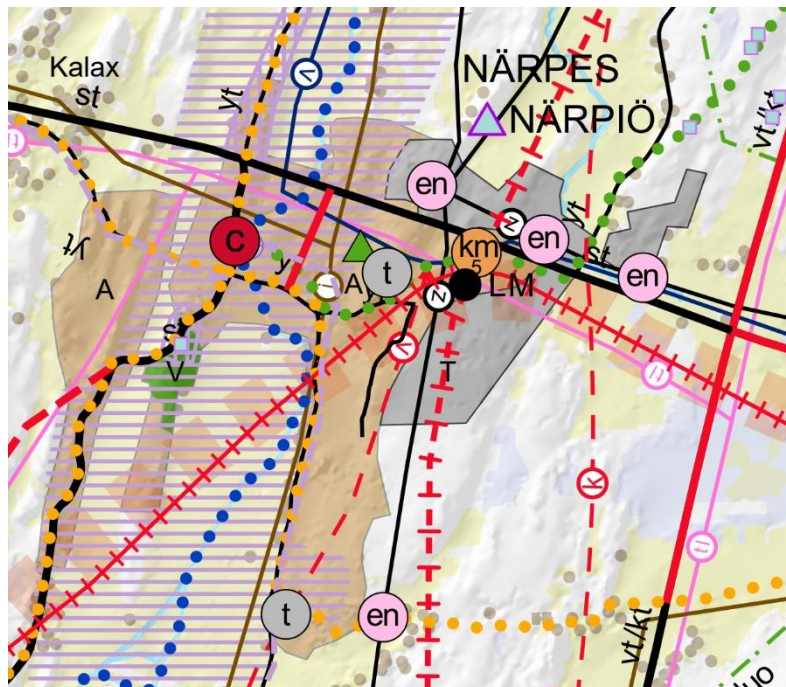


Bild 3. Utkast för Österbottens landskapsplan 2050 (Österbottens förbund, 2023)

1.2.2 Generalplaner

I planeringsområdet gäller delgeneralplanen för Närpes centrum 2030, som trädde i kraft 2017.

I denna plan anvisas planeringsområdet främst som område för centrumfunktioner (C), vilket stöder planläggningen av området för flerbostadshus och affärslokaler.

Vad gäller trafiknäten, har delgeneralplanen en anvisning för en ny väg från syd till norr längs med den östra sidan av planområdet, där Skarpängsvägen som bäst håller på byggas.

Vid Nybron finns beteckningen "befintlig gång- och cykelväg" samt "förbindelseväg/matargata". Förutom detta är bron betecknad med anvisningen "sk-3 nationellt värdefull bebyggd kulturmiljö – Nybro". I det bearbetade detaljplaneutkastet har bron blivit anvisad att ständas av för motorfordonstrafik, vilket bland annat stöder bronns kulturhistoriska förvaring. För förbindelsevägen finns ersättande rutter i närheten.

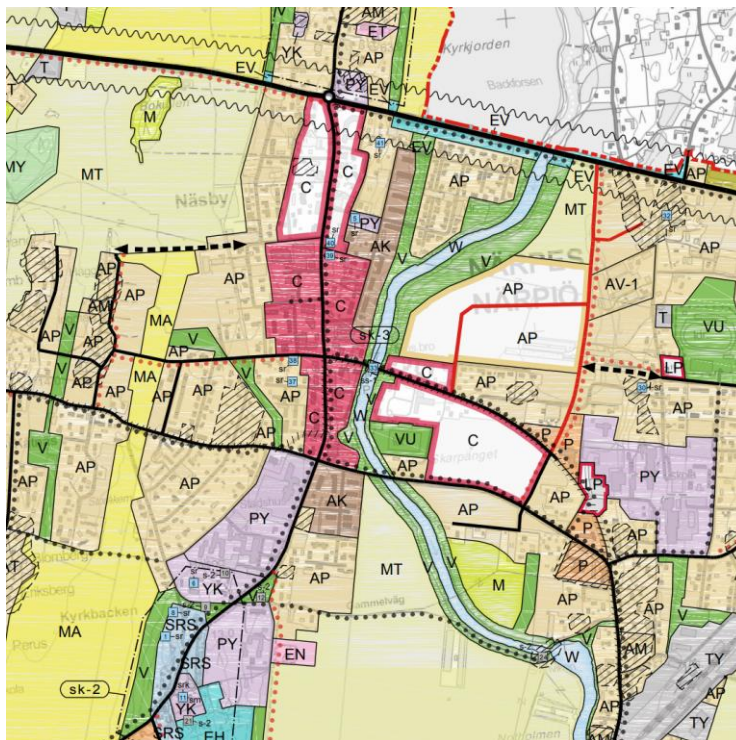


Bild 4: Utdrag ur delgeneralplanen för Närpes centrum (2017)

1.2.3 Närpes strategiska generalplan

Närpes strategiska generalplan har trätt i kraft 2017. Planområdet är anvisat med C-beteckning, alltså som område för centrumfunktioner. Den strategiska generalplanen stöder områdets planläggning för flerbostadshus. Skarpängsvägen är anvisad i strategiska generalplanen som en ny trafikförbindelse. I strategiska generalplanen är Nybron anvisad med beteckningen "övriga befintliga vägar", vilket inte tar ställning till om det är frågan om en förbindelse för motorfordonstrafik.

Den strategiska generalplanen finns i bild 5.

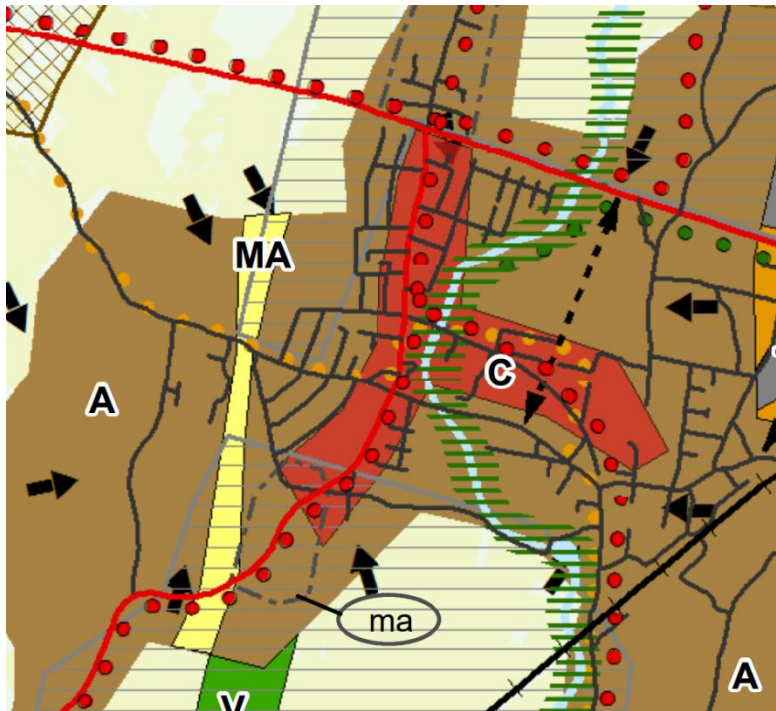


Bild 5. Utdrag ur Närpes strategiska generalplan (2017)

2 BESKRIVNING AV NULÄGET

2.1 Fordonstrafiknätverk

Tarkastelualueen nykyisen liikenneverkon muodostavat Nybrontie ja Kristiinankaupungintie (Mt 6761). Suunnittelualueen itäreunaan on rakenteilla Skarpängintie, jonka on tarkoitus valmistua vuonna 2025. Skarpängintien valmistuminen muuttaa lähialueen teiden hallinnollista luokittelua. Skarpängintiestä tulee valtion omistama maantie ja samalla kaupungin keskustan läpi kulkeva Närpiöntie siirtyy kaupungin hallinnoimaksi kaduksi. Nykyisten teiden ja niiden hallinnolliset luokat on esitelty kuvassa 6, suunnittelualueella tapahtuneet liikenneonnettomuudet kuvassa 7, päällysteiden kuntotiedot kuvassa 8 ja nopeusrajoitukset tie- ja katuverkolla kuvassa 9.

Nybrovägen och Kristinestadsvägen (Lv 6761) utgör utredningsområdets nuvarande trafiknät. Skarpängsvägen håller på byggas i östra kanten av planområdet, och den beräknas stå färdig hösten 2025. Färdigställandet av Skarpängsvägen kommer att ändra den administrativa klassificeringen av vägarna i närområdet. Skarpängsvägen blir en statlig väg och samtidigt blir Närpesvägen, som går genom stadskärnan, en gata som förvaltas av staden. Dom nuvarande vägarna och deras administrativa kategorier presenteras i bild 6, trafikolyckor som inträffat i planområdet i bild 8, väglagsinformation i bild 9 och hastighetsbegränsningar på väg- och gatunätet i bild 10.



Bild 6. Väggar och deras administrativa kategorier på planområdet och i närheten av den. År 2021.

Nybrovägen

Nybrovägen leder från Närpes centrum till Närpes skolcentrum. På västra sidan av Närpesvägen fortsätter gatan som Biblioteksvägen. I östra ändan är Nybrovägen avskuren så att vägen fortsätter efter kurvan som Simhallsvägen. Simhallsvägen fortsätter genom kurvan till Kristinestadsvägen. Efter färdigställandet av Skarpängsvägen slutar fordonstrafikförbindelsen på Nybrovägen vid Skarpängsvägen och den östra delen blir gång- och cykelförbindelse.

Det har inte inträffat några trafikolyckor på Nybrovägen under åren 2019–2023. Hastighetsgränsen på Nybrovägen är 40 km/h. Eftersom Nybrovägen är en stadsgata finns det ingen undersökt information om beläggningens skick i *Suomen väylät*-databasen.

Nybrovägen har idag kombinerade gång- och cykelbanor på båda sidor om gatan. De skiljs från körbanan endast av vägmarkeringar och är därför svaga vad gäller trafiksäkerhet. Gång- och cykelbanor åtskilda av vägmarkeringar ser ut som breda torg i gaturummet.

Kristinestadsvägen (landsväg 6761)

Kristinestadsvägen är en statlig väg som går från områdets södra sida och som övergår till en gata väster om Närpesvägen. Kristinestadsvägen är en del av förbindelseväg 6761. Förbindelseväg 6761 går hela vägen genom Närpes stadsområde och förbinder centrum med den södra stadsdelen Svedan och slutligen med riksväg 8. Förbindelsen är inte huvudförbindelsen mellan centrum och riksväg 8.

Hastighetsgränsen i Kristinestadsvägen är 50 km/h vid planområdet, men sänks till 40 km/h på östra sidan av planområdet. Enligt databasen *Suomen väylät* är beläggningen på Kristinestadsvägen mycket dåligt enligt 2023 års mätningar. Tre trafikolyckor har inträffat på Kristinestadsvägen mellan 2019 och 2023. Två av dessa har varit trafikolyckor som resulterat i skada, varav den ena var en mopedolycka och den andra en enskild bilolycka. Inga personskador skedde vid den tredje olyckan, där det handlade om påkörning bakifrån. Samtliga olyckor har inträffat i östra delen av planområdet.

Kristinestadsvägen har en kombinerad gång- och cykelbana på norra sidan av vägen.

Skarpängsvägen

Skarpängsvägen är en vägförbindelse under byggnation mellan den väst-östra delen av Kristinestadsvägen och Närpesvägen. Skarpängsvägen ska byggas som en tvåfilig väg. En gångtunnel kommer att byggas under Skarpängsvägen som en förlängning av Nybrovägen. En bana för kombinerad gång- och cykeltrafik byggs på Skarpängsvägen – på västra sidan av vägen framför Nybrovägen och på norra sidan om den på östra sidan av Skarpängsvägen. Hastighetsgränsen på Skarpängsvägen var inte känd när trafikutredningen genomfördes.



Bild 7. Utdrag ur Skarpängsvägens plankarta (Insinööriomisto Kolmostie Oy, 31.1.2023).

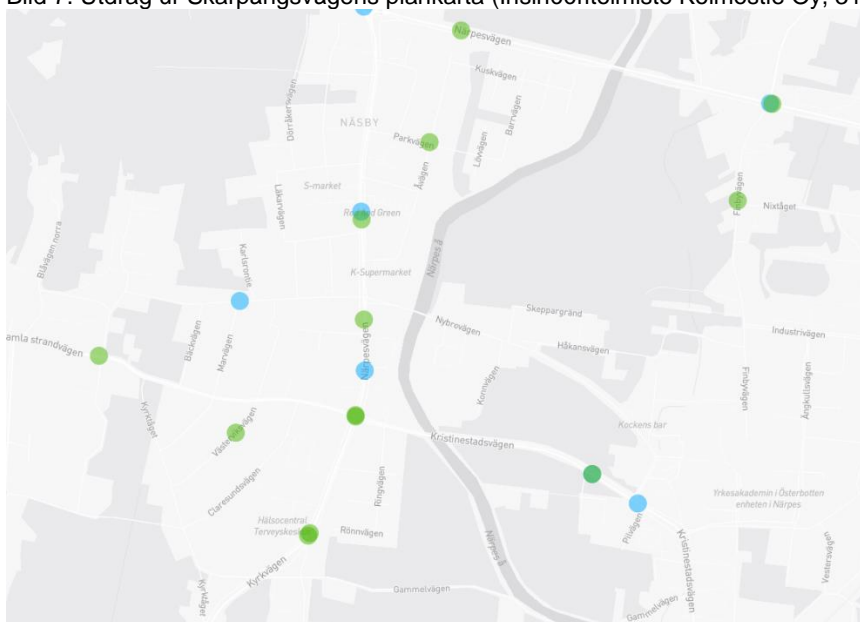


Bild 8. Trafikolyckor 2019–2023. dom blåa punkterna är olycksfall so.m lett till personskador, gröna punkterna är olyckor utan personskador (Ramboll Finland, 2024)

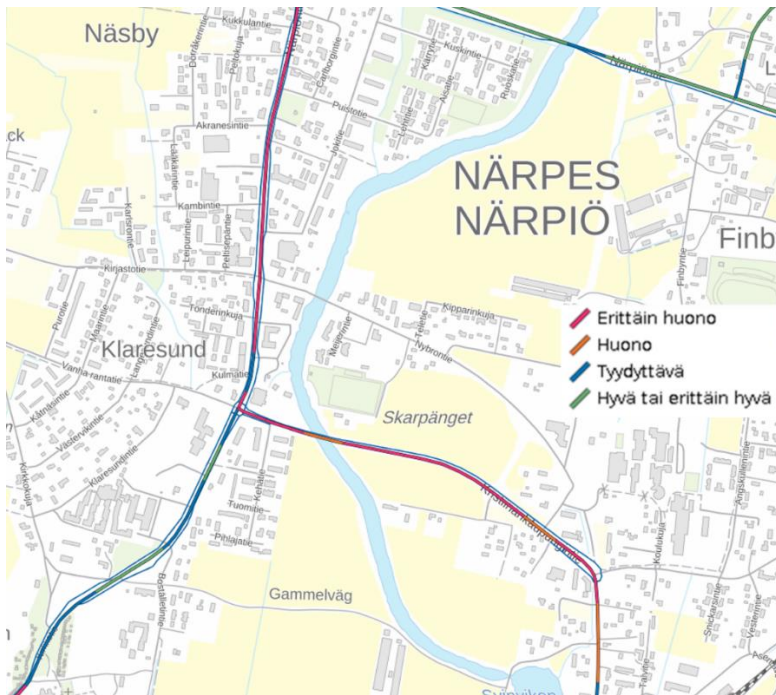


Bild 9. Beläggningarnas skick 11/2023 (Trafikledsverket, 2024)

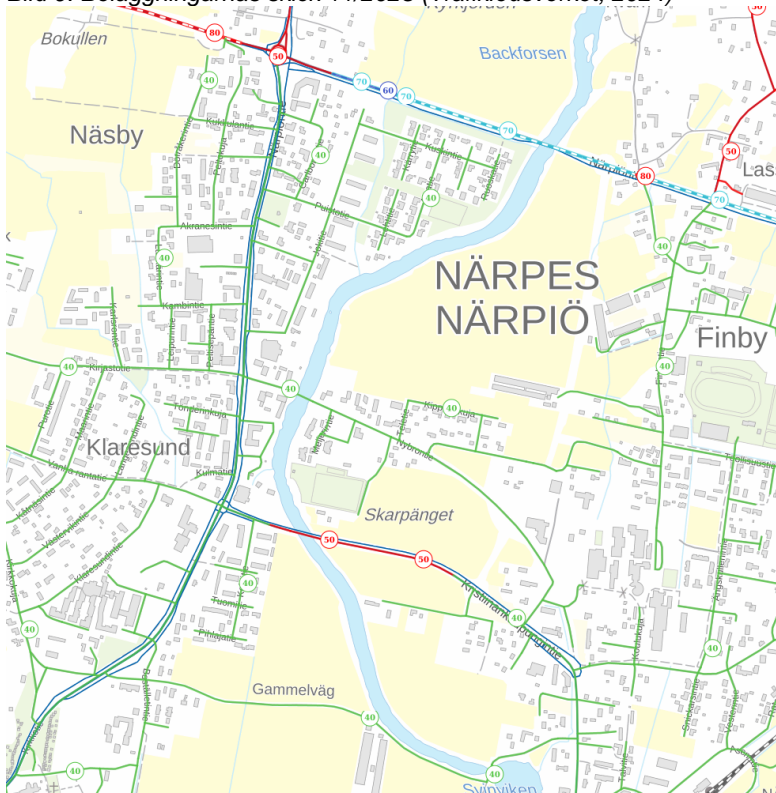


Bild 10. Hastighetsbegränsningar på de viktigaste vägarna i planområdet (Digiroad, 2024)

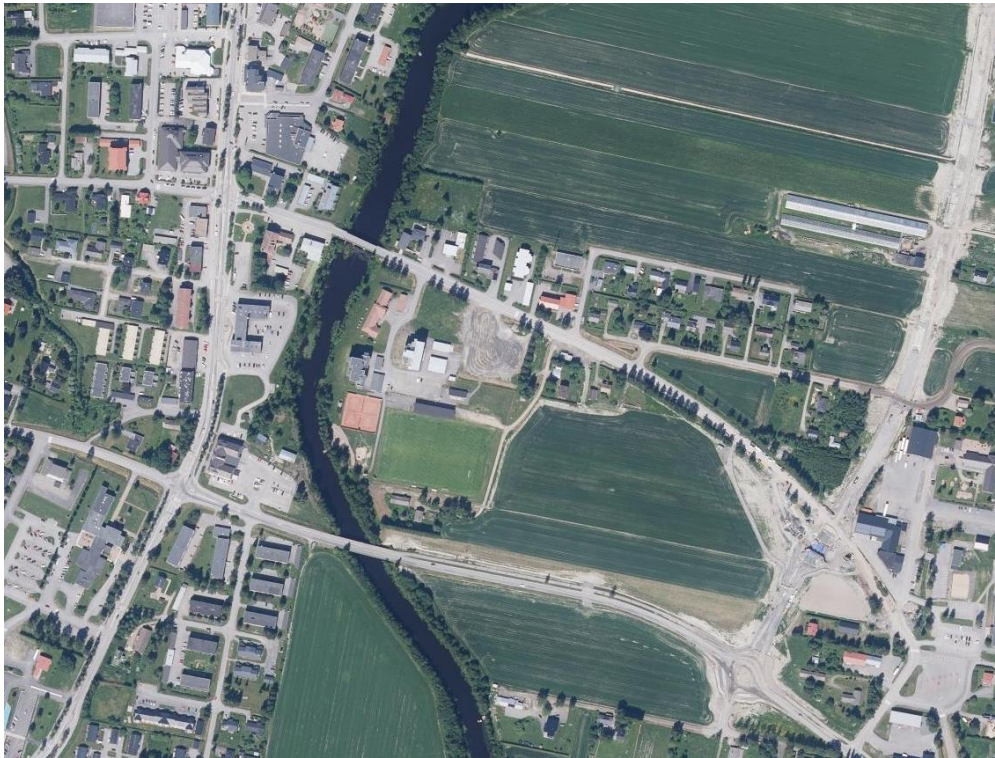


Bild 11. Lantmäteriverkets luftbild över planområdet (2024).

2.2 Fotgång och cykling

Det finns inga gång- och cykelvägar i planområdet. Kristinestadsvägen och Skarpängsvägen, som gränsar till planområdet, har gång- och cykelbanor. På Nybrovägen finns ett körfält för gång- och cykeltrafik som är åtskilda av målgång på båda sidor om vägen. Nybron har blandad trafik, det vill säga att fotgängare och cyklister på bron inte är separerade från trafiken på körbanan.

2.3 Kollektivtrafik

Närpes busstation ligger längs Kristinestadsvägen, precis på västra sidan av älven. Kristinestadsvägen har också ett par hållplatser vid Simhallsvägen-korsningen, placerade på olika sidor om avfarten. Det går 15 turer om dagen genom busstationen. Kollektivtrafikens hållplatser i området framgår av bild 12.

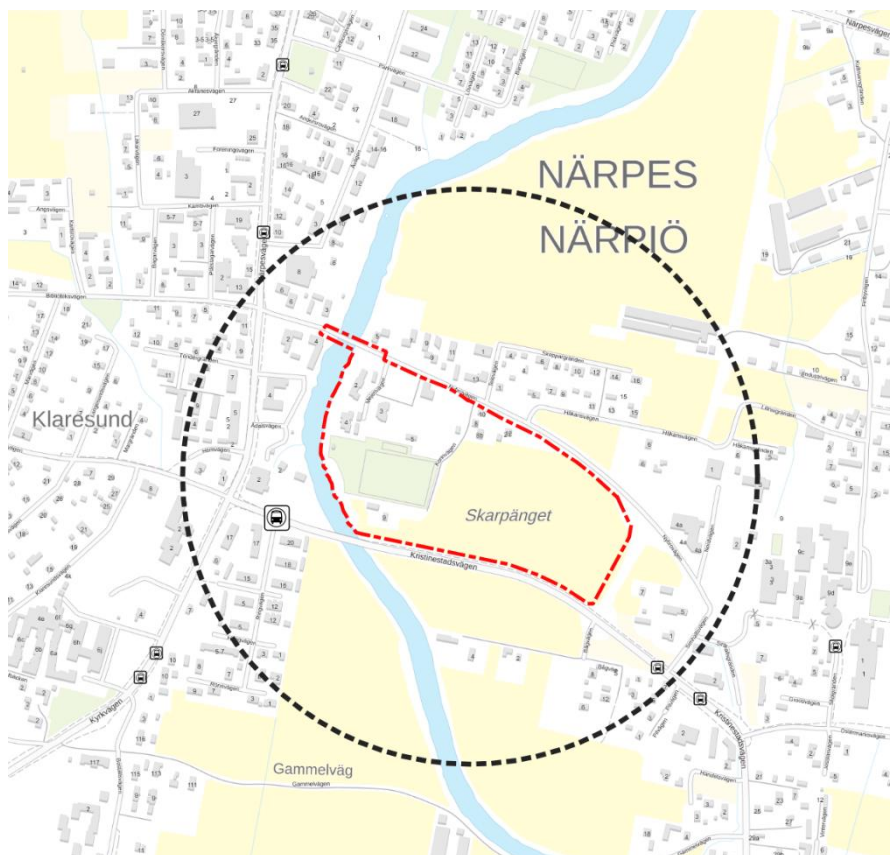


Bild 12. Kollektivtrafikhållplatserna kring planområdet. Busstationen är markerad med en större anmärkning.

3 BEDÖMNING AV TRAFIKKONSEKVENSER

3.1 Utveckling av markanvändningen

I detaljplanen anvisas kvarterområden för bostadshus (AL och AK) och kommersiella verksamhetslokaler (KM och KL). Totalt har 12 500 våningskvadratmeter bostäder planlagts i den norra kanten av området längs Nybrovägen. Kraftvägen, som är ansluten till Kristinestadsvägen, har planlagts för 7 000 våningskvadratmeter bostäder och 7 050 våningskvadratmeter kommersiella ytor. Utkast till detaljplanen framgår av bild 13.



Bild 13. Detaljplanens utkast, 2024.

3.2 Trafikalstring som genereras av markanvändningen

Trafikalstringsuppskattningen har beräknat de trafikvolymerna som genereras av den nya markanvändningen som anges i detaljplanen och som efter planens genomförande antas använda vägnätet i och kring detaljplaneområdet efter detaljplanens förverkligande. Beräkningen av resalstringen baseras på skriften "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (Miljöministeriet, 2008). Enligt publikationen är planområdet beläget i en stadskärna med mindre än 10 000 invånare, vars resalstringssiffrorna framgår av tabell 1. De allmänna trafikprognoserna för vägtrafiken har inte beaktats vid analysen, utan den ökade trafikvolymen har beaktats direkt utöver den nuvarande trafikmängden.

Tabell 1: Resealstringssiffrorna som använts som grund för trafikstringen.

Färdsättsfördelning	Boende	Kommersiell, supermarket	Kommersiell, detaljvaruhandel som kräver mycket utrymme
fotgång %	23	21	5
cykel %	16	12	1
personbil %	59	67	93
kollektivtrafik %	1	1	1
genomsnittlig belastning	1,48	1,60	1,69

Enligt detaljplanen ska flerbostadshus och kommersiella utrymmen byggas i området. Bostadshusen kommer främst att ligga i områdets norra del medan de kommersiella lokalerna kommer att placeras i sydöstra hörnet.

En del av markanvändningen av detaljplaneutkastet har redan genomförts enligt gällande detaljplaner. Tomterna 322 och 301–3 är redan realiserade enligt gällande detaljplanen.

Det finns inga tillförlitliga trafikvolymdata för Nybrovägen. Då finansiering ansöktes för Skarpängsvägen användes 1200 fordon / dygn som genomsnittlig trafikmängd. Detta kan utifrån en expertbedömning anses vara en överdimensionerad trafikmängd. I och med att Nybron stängs kommer trafikflödena i området att förändras, vilket leder till att den befintliga trafikmängden har en liten betydelse. Ett scenario har dock beräknats för bulleranalysen, som tar hänsyn till aktuella trafikvolymdata. Trafikens funktionalitet har utvärderats i en modell där Nybrovägen endast har tomtinkörning till de befintliga bostadshusen. Enligt beräkningen skulle 200 fordon stå kvar på Nybrovägen per dag, och 1 000 fordon skulle flytta hälften till Kristinestadsvägen och Närpesvägen. Efter detta tillägg är den genomsnittliga dagliga trafiken i Kristinestadsvägen 3 717 fordon.

I färdsättsfördelningen används siffrorna för en 1 001–2 500 m² affärsvåningsyta dagligvaruhandel i stället för en hypermarket. Detta val gjordes på basis av en expertanalys, eftersom en 92 % personbilsandel anses vara för stor med tanke på placeringen av planen och Närpes stads befolkningsfördelning.

Ökningen av trafikvolymen till Nybrovägen är 211 fordon per dygn, vilket består av resor med ursprung i flerbostadshus. I och med avstängningen av Nybron kommer all trafik att styras i riktning mot Skarpängsvägen.

Mängden ökande trafik på Kristinestadsvägens sida är 1 642 fordon per dag. Från den ökande trafiken är mängden boendetrafik 118 fordon och kommersiell verksamhet 1 524 fordon. Jämfört med den nuvarande trafikvolymen är ökningen av trafikvolymen 49 %, jämfört med scenariot efter stängningen av Nybron, 44 %. Trafiken går dock fram och tillbaka i två riktningar, enligt beräkningen skulle 40 % gå västerut och 60 % österut.

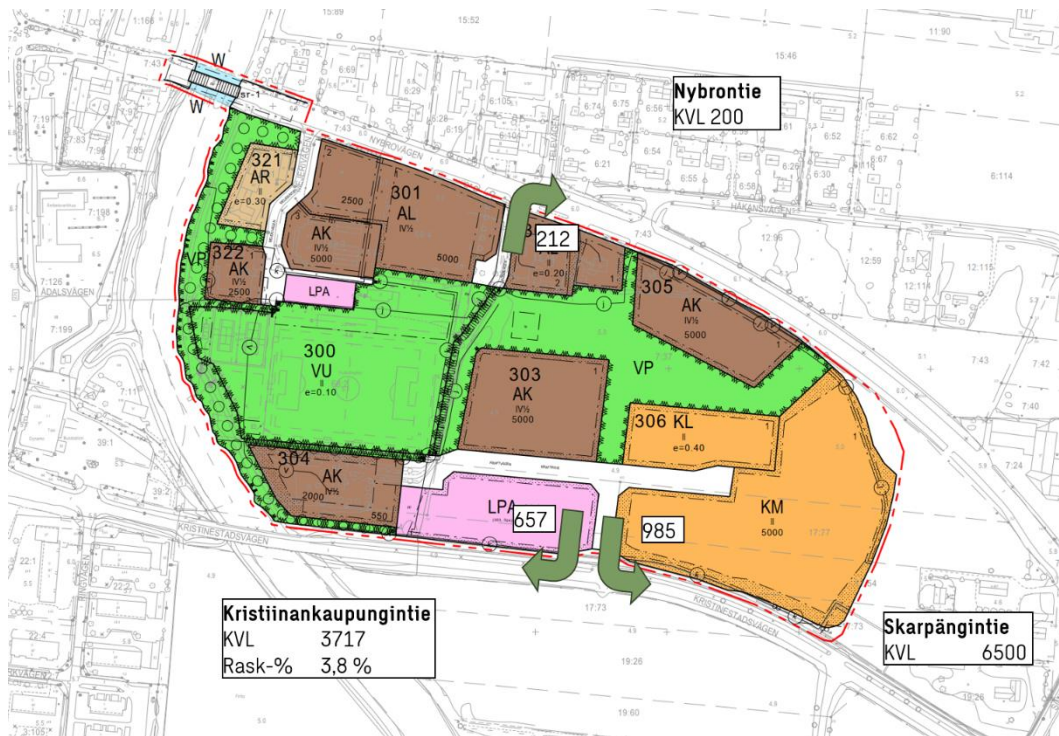


Bild 14. Trafikmängder på planområdets vägnät enligt platsplanens trafikavkastningsberäkningar efter stängningen av Nybron. De gröna pilarna beskriver fördelningen av undersökningsområdets trafikeffekt och deras trafikmängder på vägnätet. KVL=genomsnittlig fordon per dygn, Rask-% = andelen tung trafik.

3.3 Konsekvensbedömning och utveckling av trafiknätet

Trafiknätet för motorfordon

Den trafik som den ändrade markanvändningen genererar i planområdet påverkar direkt trafiken på Nybrovägen och Kristinestadsvägen samt indirekt på Skarpängsvägen och hela det centrala gatunätet. En ny gata, Kraftvägen, kommer att bildas i området. En nuvarande gata, Konnvägen, kommer att förkortas. Konnvägen ansluter till Nybrovägen och Kraftvägen till Kristinestadsvägen.

Särskilt efter stängningen av Nybron kommer trafiken på Nybrovägen att vara låg och kommer främst att bestå av trafik som kommer till det nya planområdet. Funktionaliteten i förbindelsen till Skarpängsvägen har verifierats under planeringen och byggandet av den nya vägen, så det inte är nödvändigt att utvärdera dess funktionalitet nu. I och med genomförandet av detaljplanen är det dock nödvändigt att kontrollera trafikens funktionalitet i korsningen mellan Nybrovägen och Skarpängsvägen.

Stängningen av Nybron kommer att påverka riktningen för trafikflödena i området. I dagsläget kan en del av trafiken mellan centrum och Skarpängsvägen passera Nybrovägen.

Efter stängningen kommer dock denna trafik att flyttas till Kristinestadsvägen och Närpesvägen (Landsväg 673).

Kraftvägens avfart för Kristinestadsvägen kommer att ligga 190 meter från Skarpängvägens rondell. Enligt "Tasoliittymät"-guiden finns det inga begränsningar för avfartstätheten i tätorter. På en regionalväg skulle den tätaste anslutningsfrekvensen vara 6 enheter/km och anslutningssträckan 50 meter. Placeringen av den anslutningsplatsen som är inritad redan i den gällande detaljplanen bör därför inte vara problematisk. Korsningen som i planen är ägnat att tas i bruk är redan delvis asfalterad i vägkanten.

Behovet av en vänstersvängande fil på Kristinestadsvägen från väster till Kraftvägen behövs utredas närmare i samband med planeringen av affärslokaler. Samtidigt måste antalet körfält på Kraftvägen kontrolleras.

Bild 15 visar ett diagram enligt guiden "Tasoliittymät", ägnat att utvärdera behovet av kanalisering och en vänstersvängsfil i korsningen. De röda axlarna avser situationen där bygget av området är helt avslutat. Eftersom kommersiell verksamhet planeras för området i detaljplaneutkastet är det sannolikt att högtidsbelastningen blir högre än en normal korsning. Av denna anledning bör man förbereda för byggandet av en vänstersvängsfil, även om det inte behövs direkt efter att planen är klar. Behovet av att utveckla trafikarrangemangen påverkas av en generell ökning av trafikvolymerna, ett realiserat trafikuttag större än detaljplanens beräknade markanvändning, en stor mängd tung trafik, brister i säkerheten (olyckor) eller förändringar i riktning mot trafik.

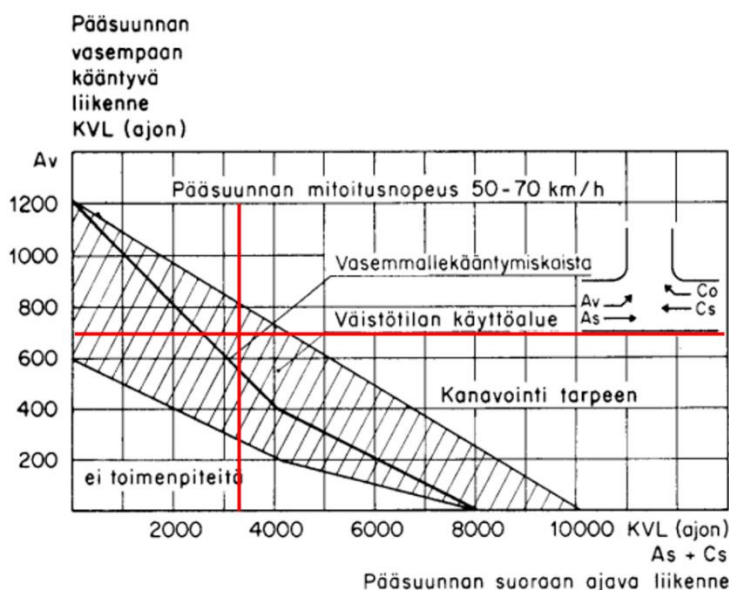


Bild 15: Tasoliittymät -guiden (Vägförvaltningen, 2001) diagram för kanalisering och behovsuppskattning för en vänstersvängande fil. Den röda linjen anvisar en uppskattning av trafikmängderna enligt Digiroads uppgifter.

Gång- och cykelnät

Anläggningen av en separat gång- och cykelbana på Nybrovägen har utretts som ett separat arbete till stöd av detaljplaneringen. Enligt rapporten är det möjligt att bygga en högkvalitativ farled på södra sidan av Nybrovägen. Att stänga Nybron för motorfordonstrafik kommer att avsevärt förbättra gång- och cykeltrafiken i området. Kristinestadsvägen har sedan tidigare en kombinerad gång- och cykelväg. Det föreslås bygga separata gång- och cykelbanor för Konnvägen och Kraftvägen, som kommer att bildas inom området.

Att stänga Nybron för motorfordonstrafik ökar attraktionskraften för att gå och cykla till centrumet, så det är viktigt att satsa på högkvalitativa gång- och cykelförbindelser där.

Kollektivtrafik

Detaljplaneområdet betjänas av Närpes busstation längs Kristinestadsvägen, på västra sidan av Närpes å. Kollektivtrafiken i området är knapp.

4 UPPFÖLJNINGSGÅRDER

Jatkosuunnittelussa tulee seurata asemakaavan rakentumista, liikennemäärien kehittymistä ja liikenteen suuntautumista. Mikäli asemakaava-alueelle rakentuva maankäyttö synnyttää arvioitua suurempia liikennemääriä liittymissä tulee suorittaa liikennelaskenta ja kehittää liittymäjärjestelyitä liikennemäärien mukaisesti liikenteen toimivuuden varmistamiseksi.

Skarpängintien rakentuminen ja Nybron sulkeminen tulevat muuttamaan liikennevirtojen suuntautumisia alueella paljon. Liikennevirtojen suuntautumisten muuttumista tulee seurata tarkkaan, jotta voidaan huomata mahdolliset nyt havaitsemattomat ongelmakohdat liikennejärjestelmässä.

I den fortsatta planeringen ska detaljplanens förverkligande, trafikvolymernas utveckling och trafikriktningen följas upp. Om den markanvändning som byggs inom området för detaljplanen genererar högre trafikvolym än beräknade vid knutpunkterna ska en trafikberäkning göras och knutpunktsarrangemang utvecklas i enlighet med trafikmängderna för att säkerställa trafikens funktionalitet.

Byggandet av Skarpängsvägen och stängningen av Nybron kommer att förändra riktningen för trafikflödena i området betydligt. Förändringar i trafikflödenas riktning bör uppföljas noga, så att eventuella problemområden i trafiksystemet som inte upptäcks nu kan uppmärksammas.

5 KÄLLOR:

Österbottens landskapsplan 2040, Österbottens förbund 2020

Utkast för Österbottens landskapsplan 2050, Österbottens förbund 2023

Närpes centrums delgeneralplan, Närpes stad 2017

Närpes strategiska generalplan, Närpes stad 2017

Liikennemäärät 2021 ja nopeusrajoitukset: Digiroad, Trafikledsverket 2024

Onnettomuudet kartalla-tilastosta vuosilta 2019–2023, Ramboll 2024

Päällysteiden kunto 2/2023, Trafikledsverket 2024

Joukkoliikenteen reitit, Matkahuollon reittiopas 2024

Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992, Stadsrådet 1992

Suomen väylät -karttapalvelu, Trafikledsverket 2023

Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, Suomen Ympäristö 27/2008, Miljöministeriet 2008

Tasoliittymät, Vägförvaltningen 2001