



Utvecklingsplan för gång- och cykelnätet i Jakobstad 2040



Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syften
2. Nuläget för gång- och cykeltrafiken i Jakobstad
3. Målnät och principer för planering
4. Preciserad cykelnätsplan och utvecklingsåtgärder



Bakgrund och syften

Enligt regeringsprogrammet är **det nationella målet att före år 2030 öka antalet gång- och cykelresor med 30 procent från nivån år 2005**. Jakobstad har i sina strategier förbundit sig att främja ansvarsfullhet och hållbar rörelse. I Österbottens trafiksystemplan har man satt som mål att gång och cykling är de mest lockande färdssätten vid korta resor. I Jakobstads stadsstrategi 2017–2025 är det centrala temat ”främjande av invånares välfärd” och den centrala utvecklingsåtgärden exempelvis att förbättra underhåll av gång- och cykelbanor. Man har också gjort upp en klimatstrategi för Jakobstadsområdet fram till år 2030, där man bland annat har satt som mål att främja gång- och cykeltrafiken.

I detta arbete utarbetades en **utvecklingsplan för gång- och cykelbanor** i Jakobstad. I arbetet fastställdes målsättningarna för cykeltrafiknätet, områdena för lugn rörelse, planeringsprinciperna för nät på olika nivåer och de mest betydande bristerna i förbindelser och kvalitet identifierades. Detta arbete ger Jakobstad en grund för att nå såväl nationella som regionala mål. Efter att målnätet och utgångsläget har definierats har Jakobstad ännu bättre utgångspunkter för att utveckla förhållandena för gång- och cykeltrafiken.

Enligt regeringsprogrammet är det nationella målet att öka mängden gång och cykling med 30 procent före år 2030. Detta arbete hjälper staden Jakobstad att gå mot detta mål.

Arbetet gjordes samtidigt och i samarbete med Jakobstads trafiksystemplan. I invånarenkäten som utfördes i början av år 2022 utreddes mångsidigt stadsbornas rörelsevanor och åsikter som stöd för planen. Med hjälp av invånarenkäten fick vi reda på flera ställen där det finns behov av gång- och cykelförbindelser och information om problemställningen, vilket utnyttjades vid identifieringen av nödvändiga åtgärder med hänsyn till målnätet och huvudrutterna för cykling.

Utvecklingsplanen gjordes upp under våren 2022. Arbetet handledes av en styrgrupp som bestod av stadens tjänsteinnehavare. Arbetet utfördes av AFRY Finland Oy. Laura Mansikkamäki och Emeliina Kortenesniemi var ansvariga för arbetet.



A photograph of a person riding a red bicycle on a paved path. The person is wearing a dark jacket, a white helmet, and has a black bag hanging from the handlebars. The path is wet and runs alongside a road. There are many bare trees on the left and right sides of the path. In the background, there are some buildings and a signpost. The sky is overcast.

Nuläget för gång- och cykeltrafiken i Jakobstad

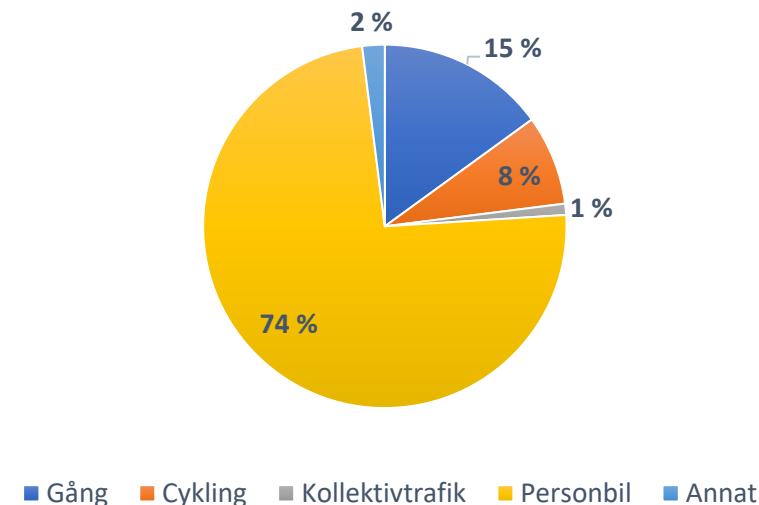
Rörelsen nu

Enligt resvaneundersökningen från 2016 är personbilen det huvudsakliga färdssättet i Österbotten, 74 procent av resorna görs med personbil. Cykeltrafikens andel är på samma nivå som andelen i hela landet (8 %), men gångtrafikens (15 %) och kollektivtrafikens (1 %) andelar är tydligt mindre (i hela landet gångtrafik 22 % och kollektivtrafik 7 %). Av reseprestationerna är resor med personbil naturligt ännu större (87 %).

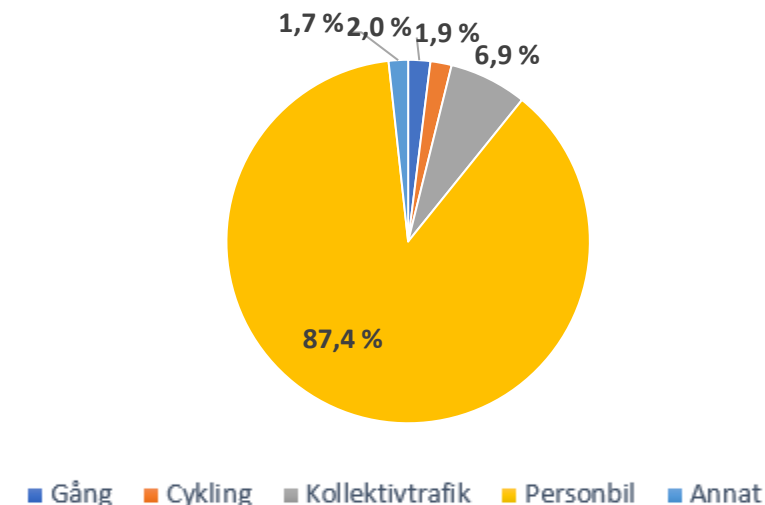
Resultaten av invånarenkäten som utfördes i samband med arbetet ger en lite mer positiv bild av andelarna för hållbara färdssätt. Enligt invånarenkäten gör mer än en tredjedel (sommars 39 %, vinter 36 %) av respondenterna vardagsresor dagligen eller nästan dagligen till fots på somrarna och på vintrarna. Drygt en tredjedel av dem som svarat (43 %) gör vardagsresor med vanlig cykel eller med elcykel på sommaren. På vintern minskar mängden av cyklandet till 17 %.

Också resor med personbil är lite vanligare på vintern än på sommaren. 71 % gör vardagsresor dagligen eller nästan dagligen som personbilsförare och 22 % som resenär. På sommaren sjunker andelarna till 69 % och 21 %.

Färdssättets andel av restalet
(resor/person/dygn)

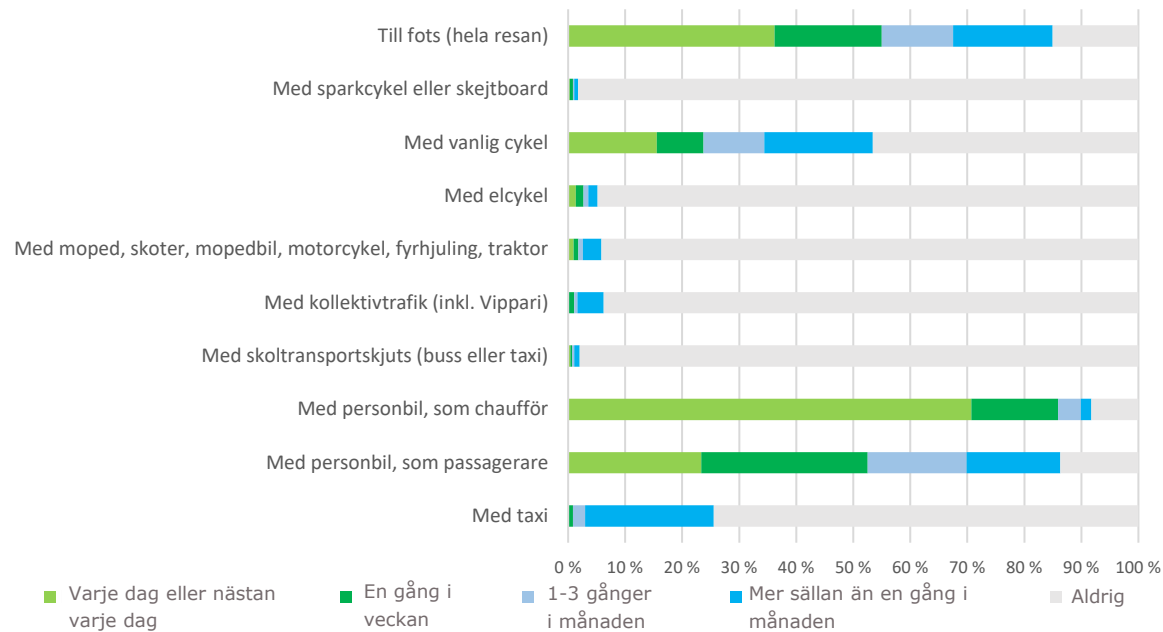


Färdssättets andel av reseprestation
(km/person/dygn)

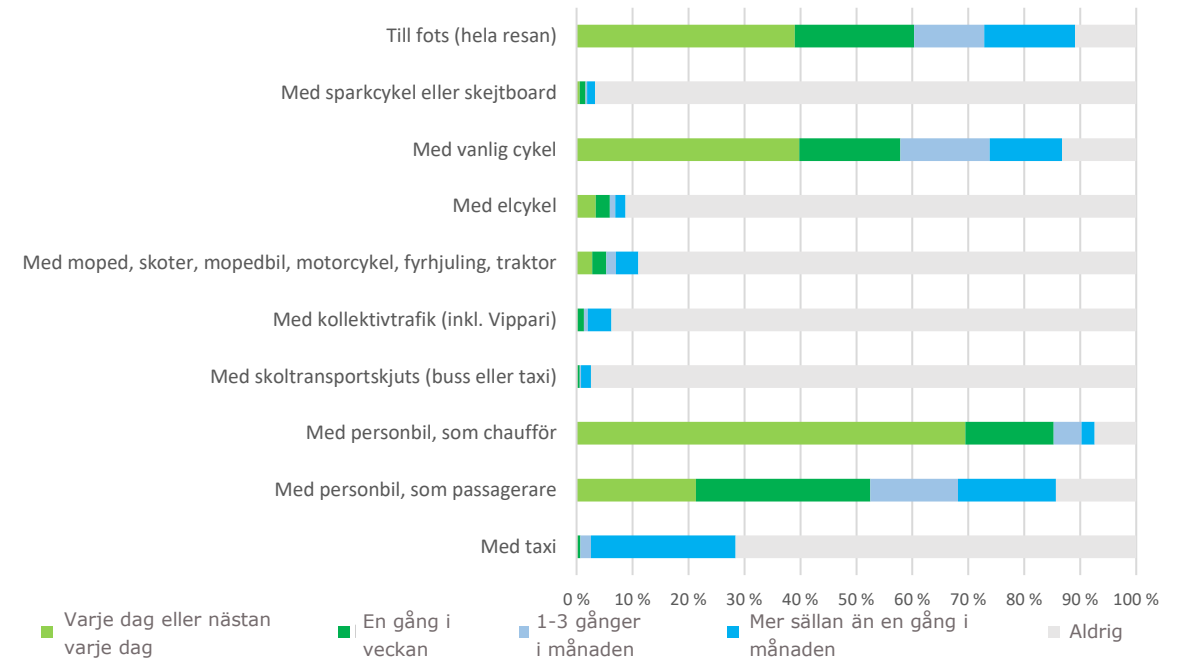


Färdsätt enligt invånarenkäten

Färdsätt vintertid



Färdsätt sommartid



Bilnehav

Bilnehavet i Jakobstad är vanligare än i hela landet i medeltal, men mindre än i hela landskapet Österbotten. I Jakobstad finns 571 personbilar per 1000 invånare medan motsvarande tal för hela Österbotten är 630 och 548 för hela landet.

Antalet bilfria hushåll är 20 %, enbilshushåll 44 % och hushåll med två bilar 36 %.

I Jakobstad har människorna en stark vana att använda bil. Trots att avstånden i staden är korta har man blivit van vid att åka bil också till centrum och servicen.

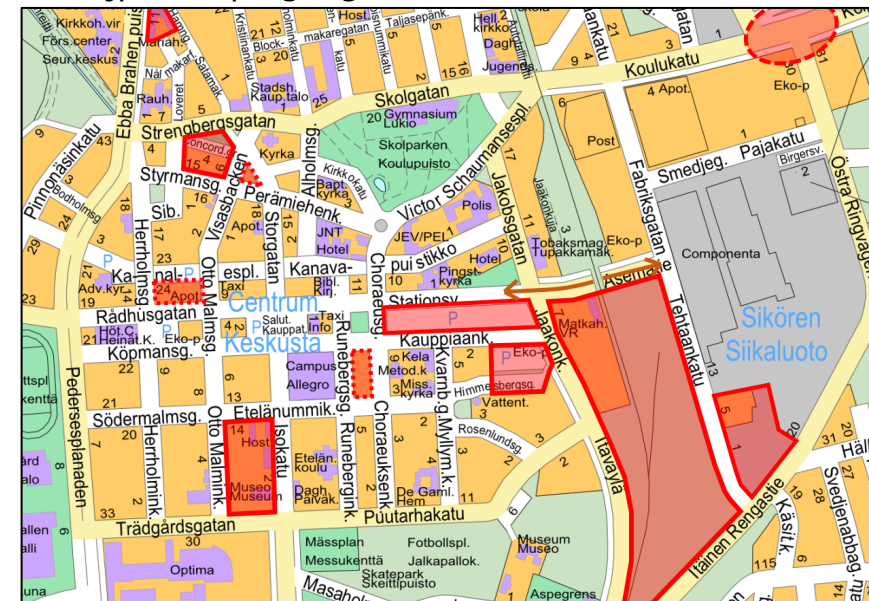


Markanvändning nu och planer

Jakobstads täta stadsstruktur och jämna terräng passar bra för gång- och cykeltrafik. Tjänsterna koncentreras till centrum. Också bebyggelsen koncentreras till centrum och dess kanter. Med tanke på färdens längd är det för de flesta invånarna möjligt att röra sig till fots eller med cykel när det är fråga om färder inom staden. I generalplanen finns det ännu outnyttjade bostadsområden längs kanterna av tätortsstrukturen dit nymarkanvändningen kan styras samtidigt som man håller fast vid Jakobstads täta stadsstruktur.

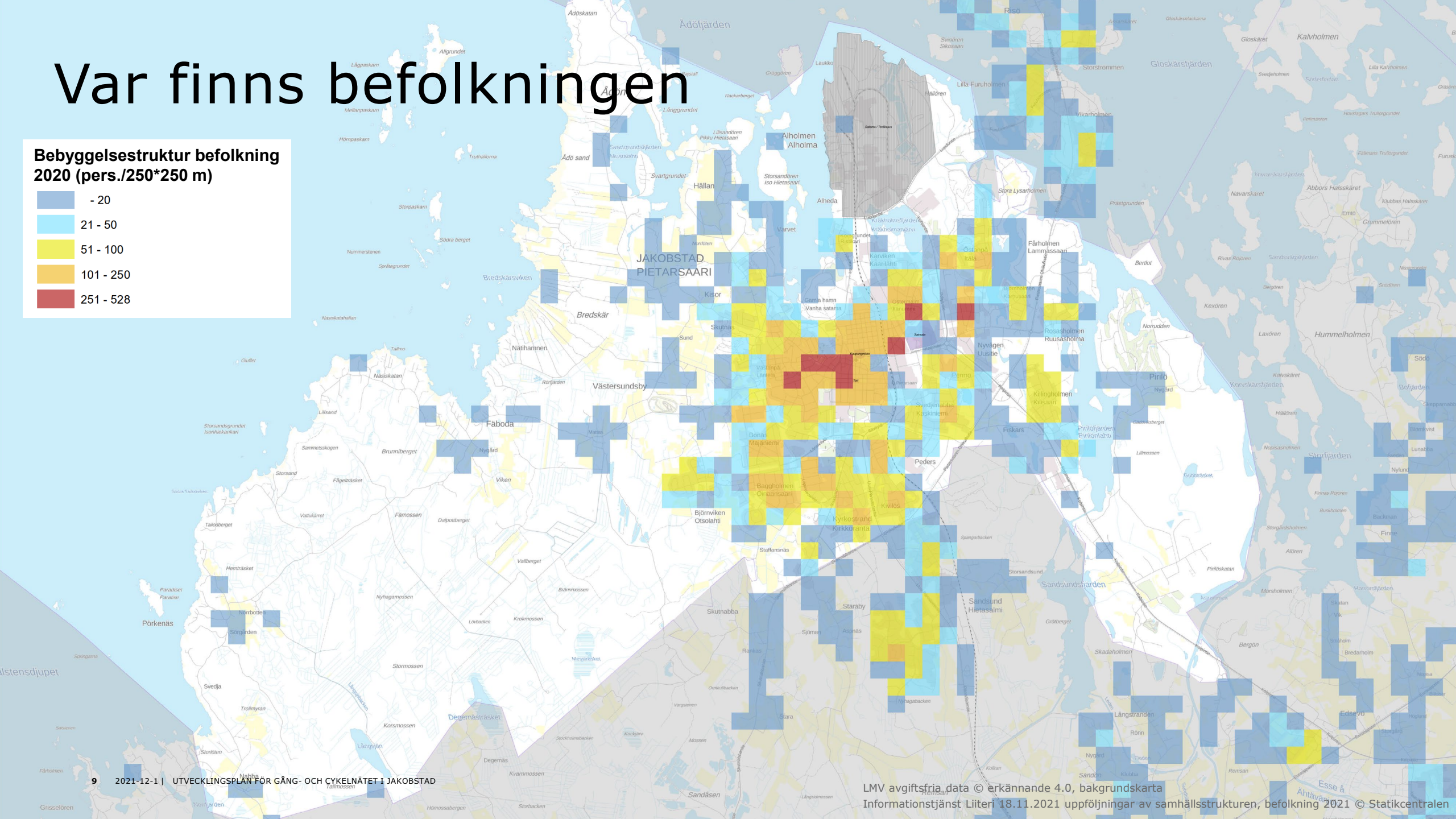
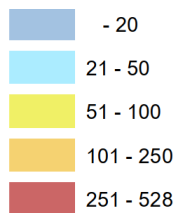
För tillfället uppdateras planen för stadsbygge i Jakobstad. En stor avsikt med planen är att utveckla Jakobstads centrum att bli trivsammare och mer fotgängarvänlig. Dessa syften har också beaktats i denna plan.

Detaljplaner på gång våren 2022:



Var finns befolkningen

Bebyggelsestruktur befolkning 2020 (pers./250*250 m)

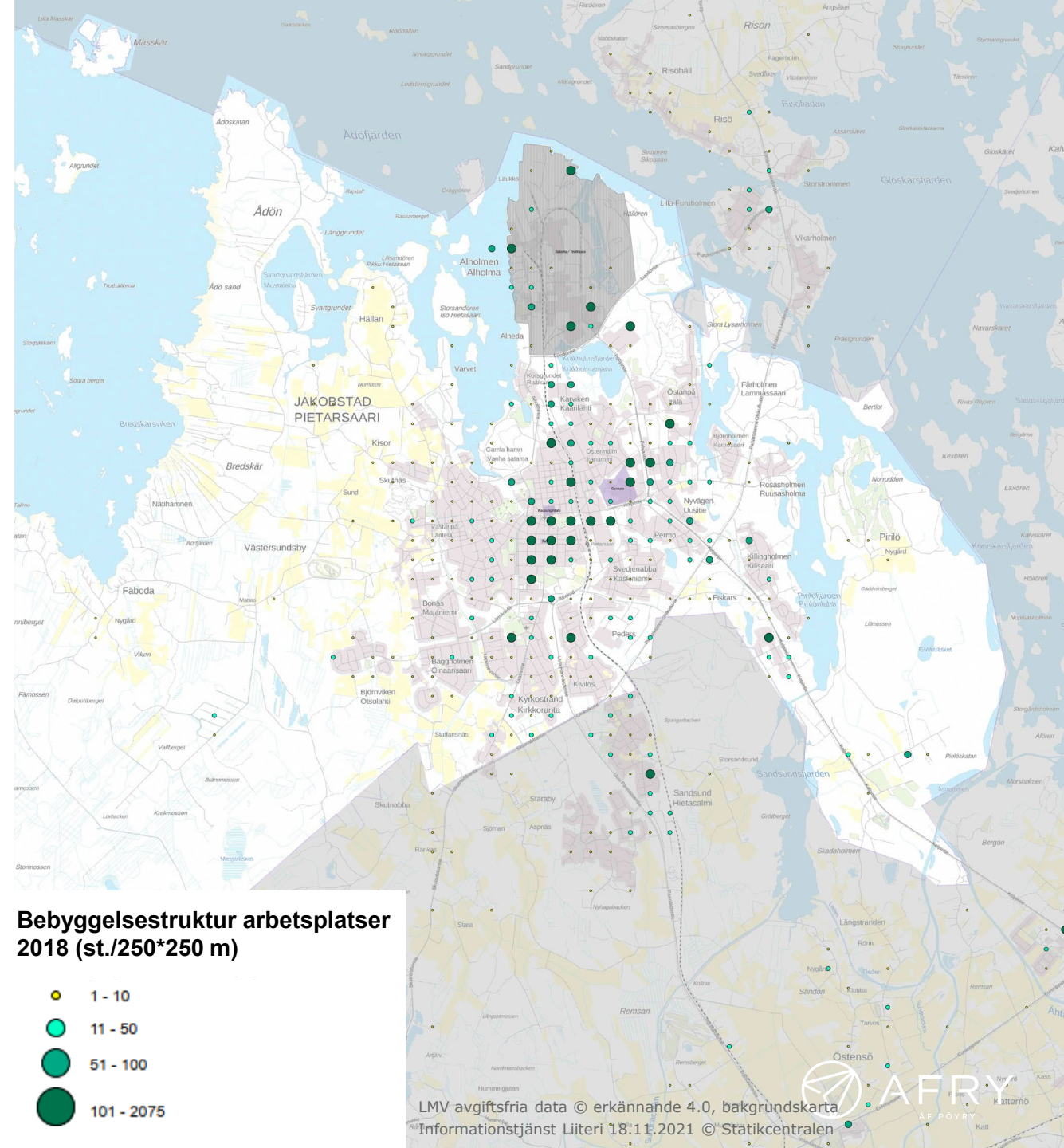


Arbetsplatser

Jakobstads självförsörjningsgrad i fråga om arbetsplatser är 130 %, vilket betyder att det finns fler arbetsplatser än arbetskraft i staden. Huvuddelen (74 %) av Jakobstads invånare arbetar i sin hemstad.

Vid sidan av Jakobstad arbetar invånarna i synnerhet i Pedersöre, Nykarleby, Karleby, Larsmo, Vasa och Kronoby.

Medellängden på resorna mellan hemmet och arbetsplatsen är 7,2 kilometer och arbetsresorna under 5 kilometer är 74 %.



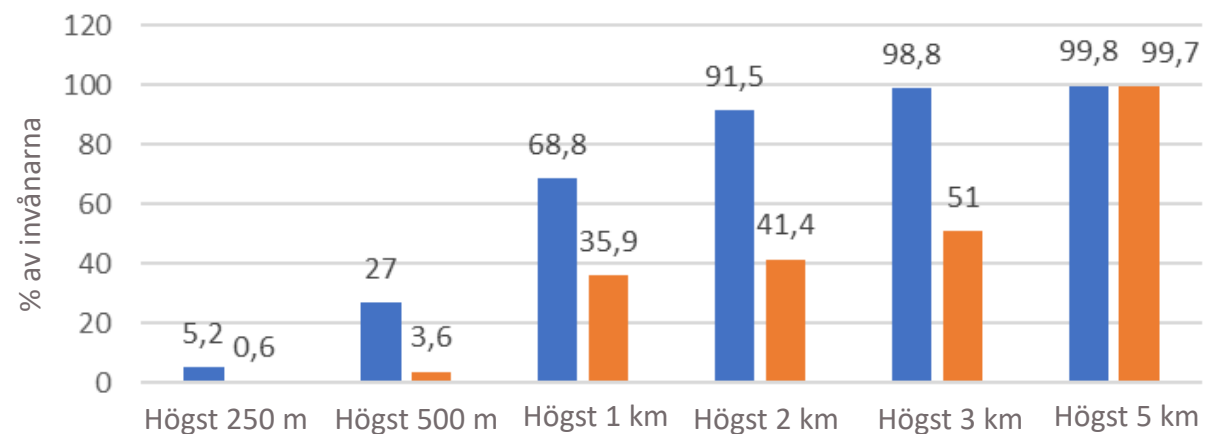
Närhet till service

Jakobstads skolor är väl tillgängliga till fots och med cykel.

- Av invånarna bor 92 % högst 2 kilometer från lågstadierna och 99 % högst 3 kilometer från lågstadierna.
- Av invånarna bor 41 % högst 2 kilometer från högstadierna, 51 % högst 3 kilometer från högstadierna och 100 % högst 5 kilometer från högstadierna.

Av invånarna bor 53 % högst 500 meter från en dagligvarubutik, 86 % har högst 1 kilometer och 94 % har högst 2 kilometer till en dagligvarubutik.

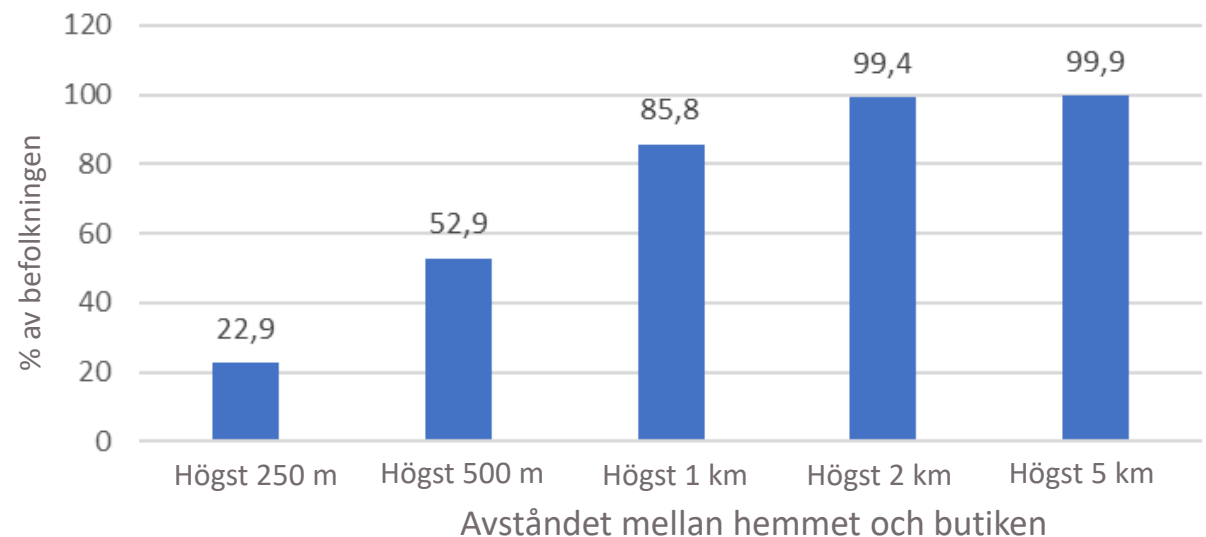
Närhet till låg- och högstadierna



Avståndet mellan hemmet och skolan

■ Lågstadiernas åtkomlighet ■ Högstadiernas åtkomlighet

Närhet till dagligvarubutikerna, hela befolkningen



Avståndet mellan hemmet och butiken

Fotgänger- och cykelolyckor

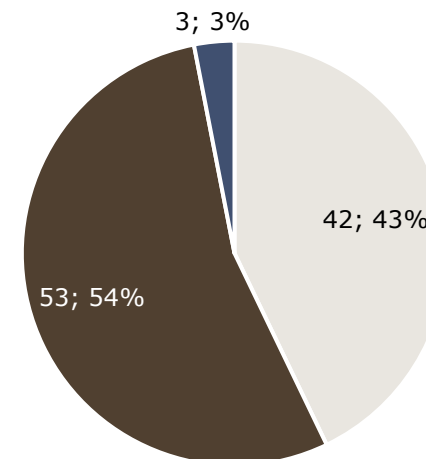
I Jakobstad har det inträffat i medeltal 1,6 fotgänger- och 7,3 cykelolyckor per år under de senaste 10 åren. Särskilt antalet cykelolyckor har minskat kraftigt.

3 % av olyckorna har lett till döden, 54 % till kroppsskador och 43 % till egendomsskador.

Olyckorna koncentreras till stadens centrum. Skolgatan, Kållbyvägen, Väster- och Österleden samt Kanalesplanaden framhävs som olycksplatser.

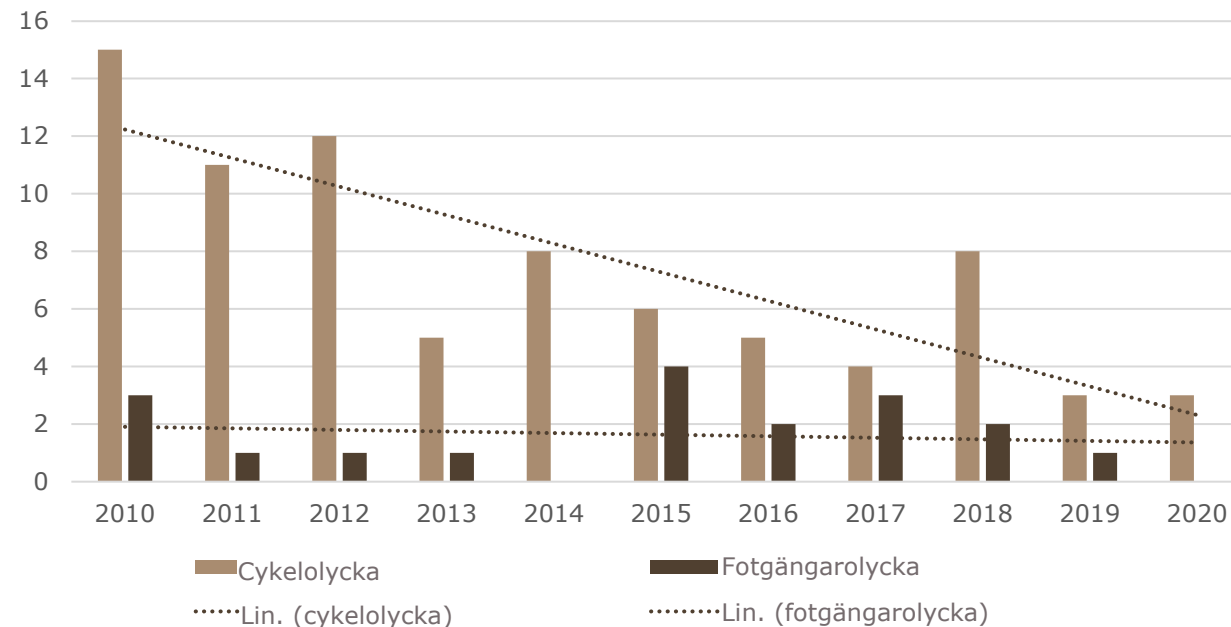
Uppgifterna grundar sig på olyckor som polisen känner till. Man bör notera att mindre skador inte kommer fram i polisens statistik.

Fotgänger- och cykelolyckornas allvarlighetsgrad (st.; %)



■ Lett till egendomsskada ■ Lett till kroppsskador ■ Lett till döden

Fotgänger- och cykelolyckor 2010–2020



Klassificering och kriterier för vinterunderhåll

Nuförtiden hör gång- och cykelbanorna till underhållsklass I, där borttagning av snön börjas då snödjupet är enligt följande:

- Torr lössnö 30 mm
- Kramsnö 20–30 mm
- Snösörja 30 mm

Vid nämnda snömängder plogas alla plogningsområden. Bara cykelbanor plogas separat och i första hand när det har snöat en stund.

Baserat på invånarenkäten behöver vinterunderhållet klart förbättras. Underhållet har även lyfts upp som ett utvecklingsobjekt i stadens strategi.



Omständigheterna för gång- och cykeltrafiken i dag

Jakobstads gång- och cykelbanor är i huvudsak kombinerade, men i centrumområdet finns det också gångbanor, då går cykeltrafiken längs körbanans kant.

Särskilt vinterunderhållet av gång- och cykelbanor, korsningsarrangemang och säkerheten vid övergångsställen kan förbättras.

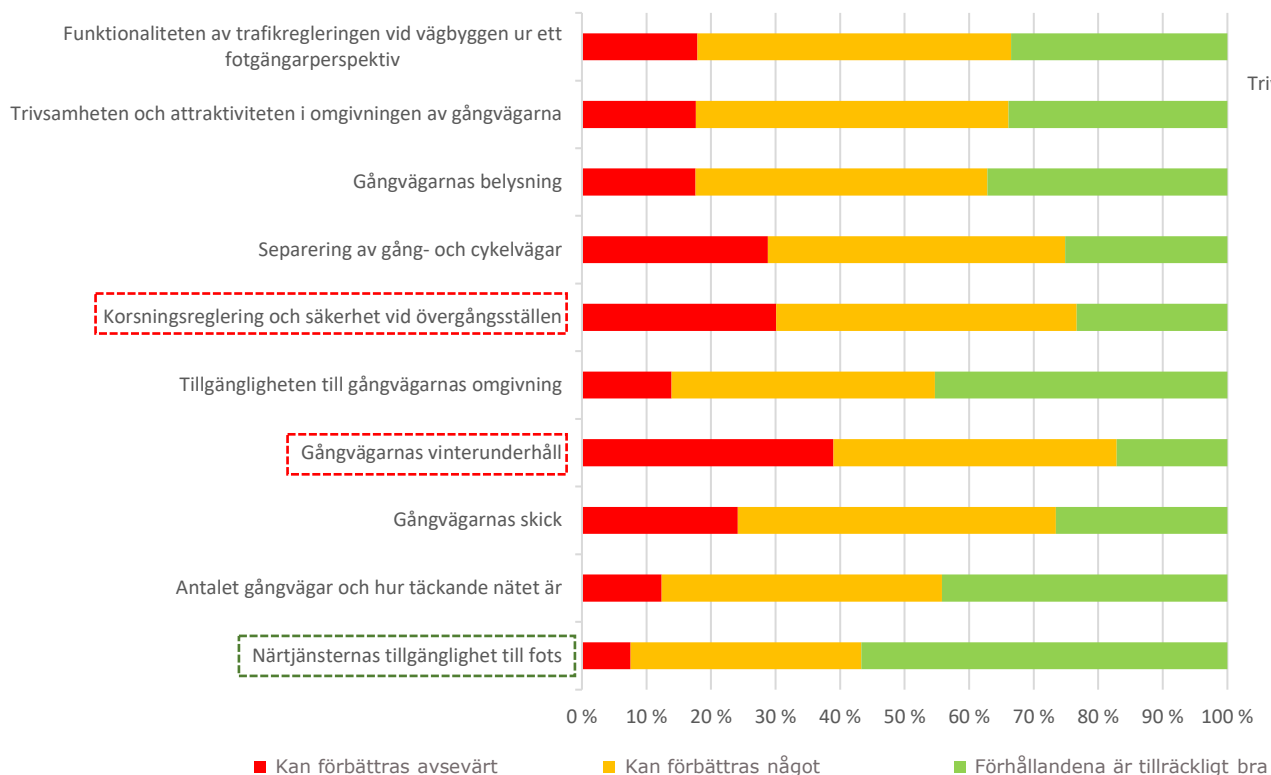
Också smidigheten i fråga om cykling i tätortsområden och i centrum kan förbättras. För tillfället finns det inte en smidig rutt för cykeltrafiken genom centrum, vilket utmanar också fotgängares trivsamhet och säkerhet. Utanför centrum är nätet av gång- och cykelbanor omfattande.

Jakobstads styrkor är att när servicen är lättillgänglig till fots och med cykel.

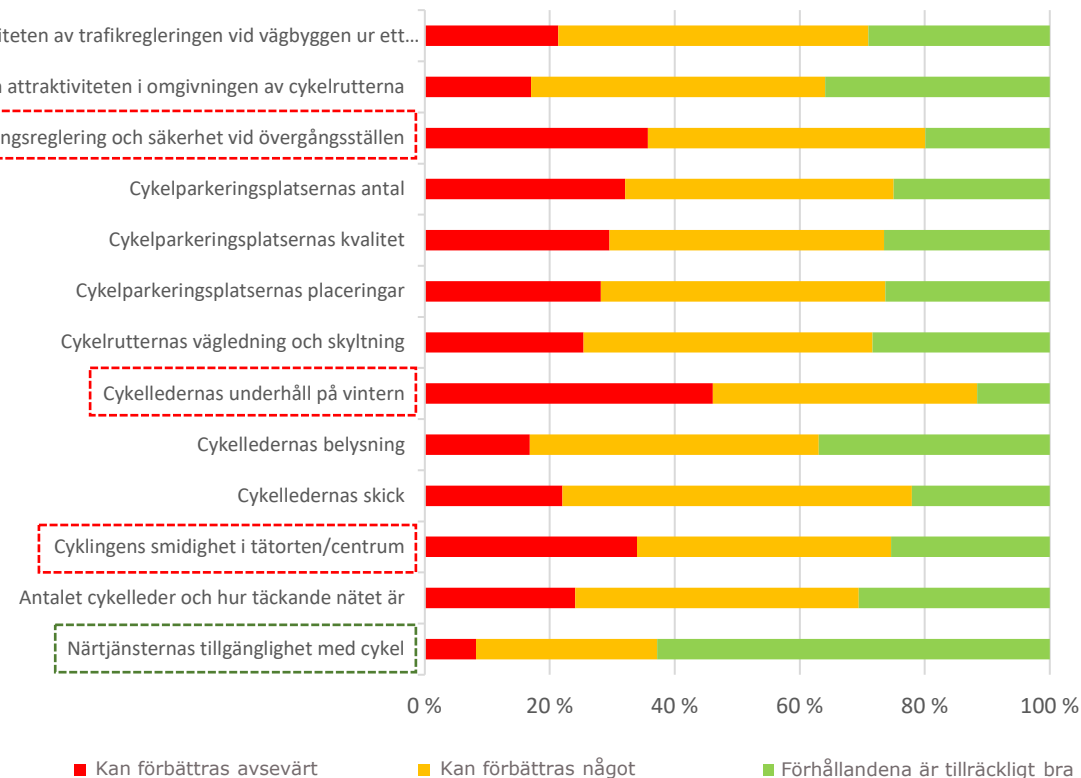


Tillfredsställelse med förhållandena för gång och cykling baserat på invånarenkäten

Tillfredsställelse med förhållandena för gång (n=665)



Tillfredsställelse med förhållandena för cykling (n=621)



Målnät och principer för planering

A woman with long dark hair, wearing a grey helmet and a blue and white striped t-shirt, is riding a bicycle down a residential street. She is smiling and looking towards the camera. The street is lined with parked cars and houses. There are pink flowers on a bush to the left. The background is slightly blurred, showing more houses and trees.

Planering av målnätet i Jakobstad

Utgångspunkten för cykeltrafikens målnät har varit platser som lockar till cykling i Jakobstad (bebyggelse, service, skolor). Med hänsyn till utredningen har man tagit reda på var befolkningen och arbetsplatserna samt olika slags service, som skolor och dagligvarubutiker, finns. Därtill har man beaktat utvecklingen av markanvändningen i målnätet. Vid planeringen av målnätverket har man beaktat förbindelsebehoven som lyfts fram i invånarenkäten och de ställen som ansetts vara problematiska samt det befintliga gång- och cykelnätet. Vid planeringen har man följt Trafikledsverkets anvisning för planering av cykeltrafik (2020).

Målnätet består av huvudrutter och regionrutter. Principerna för planering av huvud- och regionrutter samt målnäten presenteras på följande sidor. Huvud- och regionrutterna går huvudsakligen längs nuvarande leder, men utöver dessa har man presenterat vissa förbindelsebehov i anslutning till huvud- och regionrutterna i målnätet. Som förbindelsebehov har man presenterat leder där det för närvarande inte finns säkra arrangemang för cykeltrafiken eller inte alls någon led för cykeltrafiken.

Den internationella Eurovelo 10-leden går genom Jakobstad och den presenteras i målnätet.



Hierarki i cykeltrafiknätet

Definitionerna för cykeltrafikens huvud- och regionrutter i planeringsanvisningen är

Huvudrutt

- Förbinder lokalcentrum som är på cykelavstånd med stadscentrum.
- **Används för långväga och snabb cykling**
Huvudrutterna för cyklingens huvudströmningar till mest betydande verksamheter och tjänster. Smidiga, snabba och säkra huvudrutter leds i mån av möjlighet genom arbets- och bostadskoncentrationer till stadscentrum. Utanför tätorten följer huvudrutten ofta huvudutfartsvägarnas riktning i tätorterna.
- **Högsta underhållsklass**
- **Separata cykelbanor, cykelbanor som förbinds till körbanor eller separata sträckor av friluftsleder**

Regionrutt

- regionrutterna är **regionala huvudrutter**, som förbinder servicebyar med basservice med stads- eller lokalcentrum samt leder servicebyarna som ligger i närheten av huvudrutten till huvudrutten. Regionrutterna förbinder också lokalcentrum med varandra.
- Områdesnätet underhålls på vintern (högsta underhållsklass)
- Regionruttens kvalitetskrav är höga, men ändå lite lägre än huvudrutternas.
- **Separata cykelbanor, cykelbanor som förbinds till körbanor eller separata sträckor av friluftsleder men även lågtrafikerade gator/vägar**

Principer för planering av cykeltrafiken

För cykeltrafikens huvud- och regionrutter har man definierat planeringsprinciper, som styr planeringen av rutterna. Planeringsprinciperna innehåller kvalitetsnivån, som man strävar efter att nå med planeringen. Det är möjligt att man måste avvika från målen, särskilt i byggda miljöer där det inte finns utrymme.

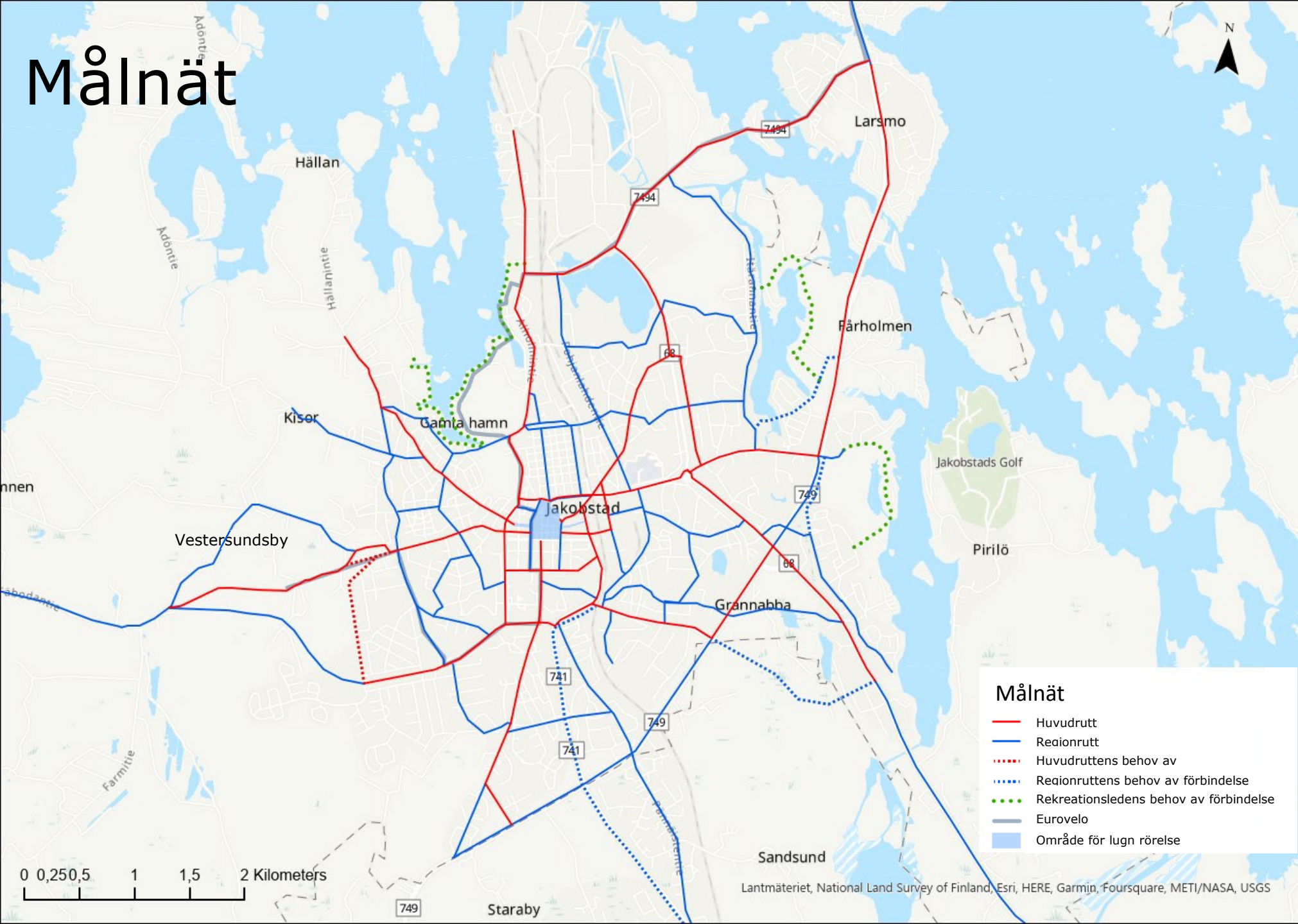
I planeringsprinciperna tar man ställning till separering av olika färdssätt, breddande av gång- och cykelleder samt vinterunderhåll.



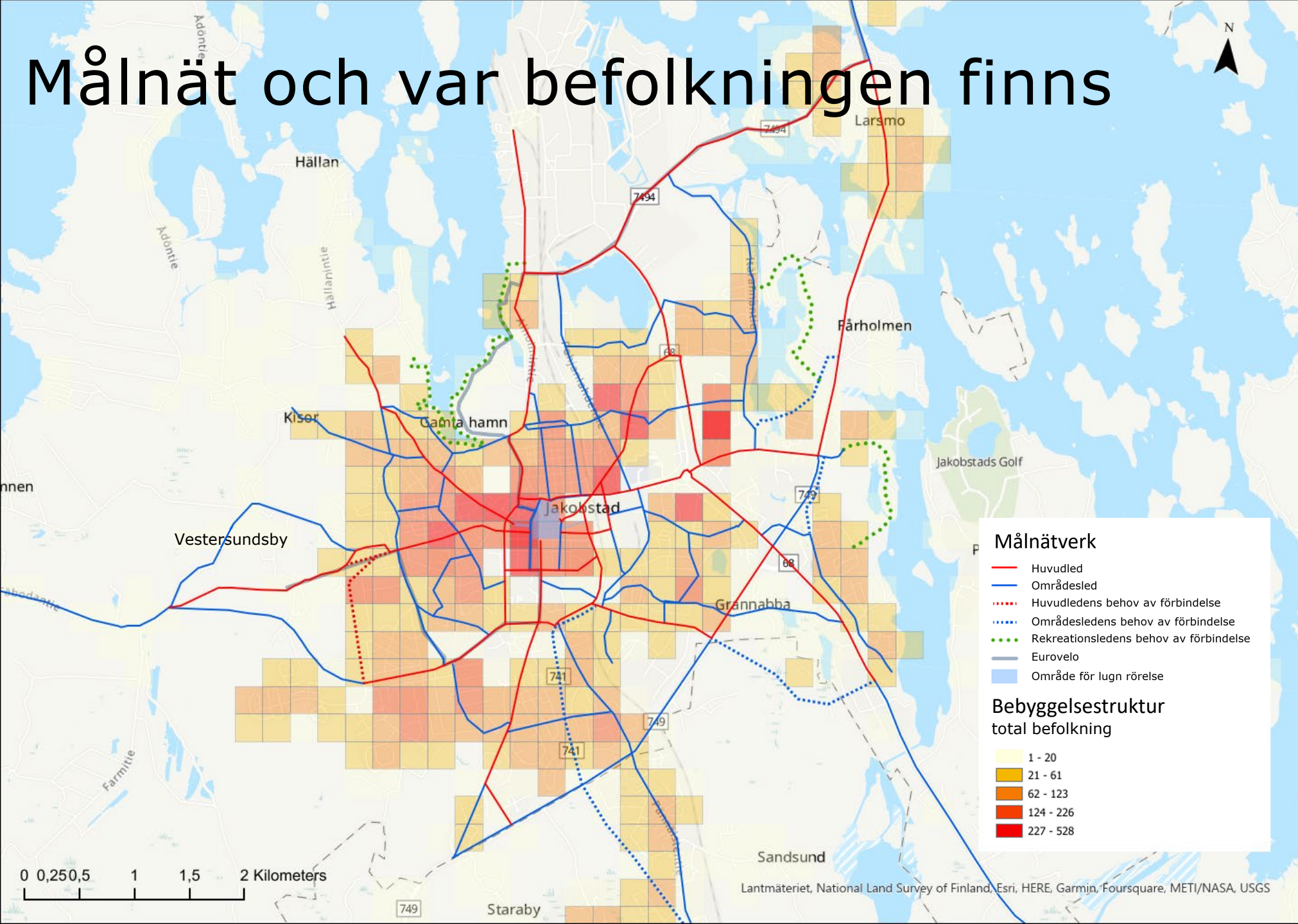
Principer för planering av cykeltrafiken i Jakobstad

	Huvudrutt	Regionrutt
Separering av cykel- och biltrafik	<i>Cykeltrafiken separeras från biltrafiken.</i>	<i>Cykeltrafiken separeras huvudsakligen från biltrafiken. På gator med lite trafik kan cykeltrafikens plats vara på körbanan.</i>
Separering av gång- och cykeltrafik	<i>Utgångspunkten är att cykeltrafik separeras från gångtrafik.</i>	<i>I centrummiljö och annan byggd miljö är utgångspunkten att cykeltrafik separeras från gångtrafik.</i> <i>Utanför byggda miljöer beror behovet av separering på fotgängarflödet och det är inte nödvändigt i alla situationer.</i>
Belägningsbredd	• Cykelfält 1,75–2,25 m • Enkelriktad cykelbana 2–2,25 m • Dubbelriktad cykelbana 3,0 m • Kombinerad gång- och cykelbana utanför bebyggd miljö 3,5–4 m. • Gångbana 2–2,5 m	• Dubbelriktad cykelbana 2,25–2,5 m • Kombinerad gång- och cykelbana 3,5–4 m • Gångbana 2–2,5 m
Vinterunderhåll	<i>Högsta underhållsklass t.ex. plogas på vardagarna på morgonen före klockan 7 och på eftermiddagen före klockan 16. Underhållet av leden börjar då snötäcket eller snösörjan är 3 cm. I plogen används en jämn plogrist, som ger lämpligt hård och jämn yta för cykeltrafiken samt plogrist av gummi med hål, som inte lämnar lössnö på leden.</i>	<i>Högsta underhållsklass t.ex. plogas på vardagarna på morgonen före klockan 7 och på eftermiddagen före klockan 16. Underhållet av leden börjar då snötäcket eller snösörjan är 3 cm. I plogen används en jämn plogrist, som ger lämpligt hård och jämn yta för cykeltrafiken samt plogrist av gummi med hål, som inte lämnar lössnö på leden.</i>

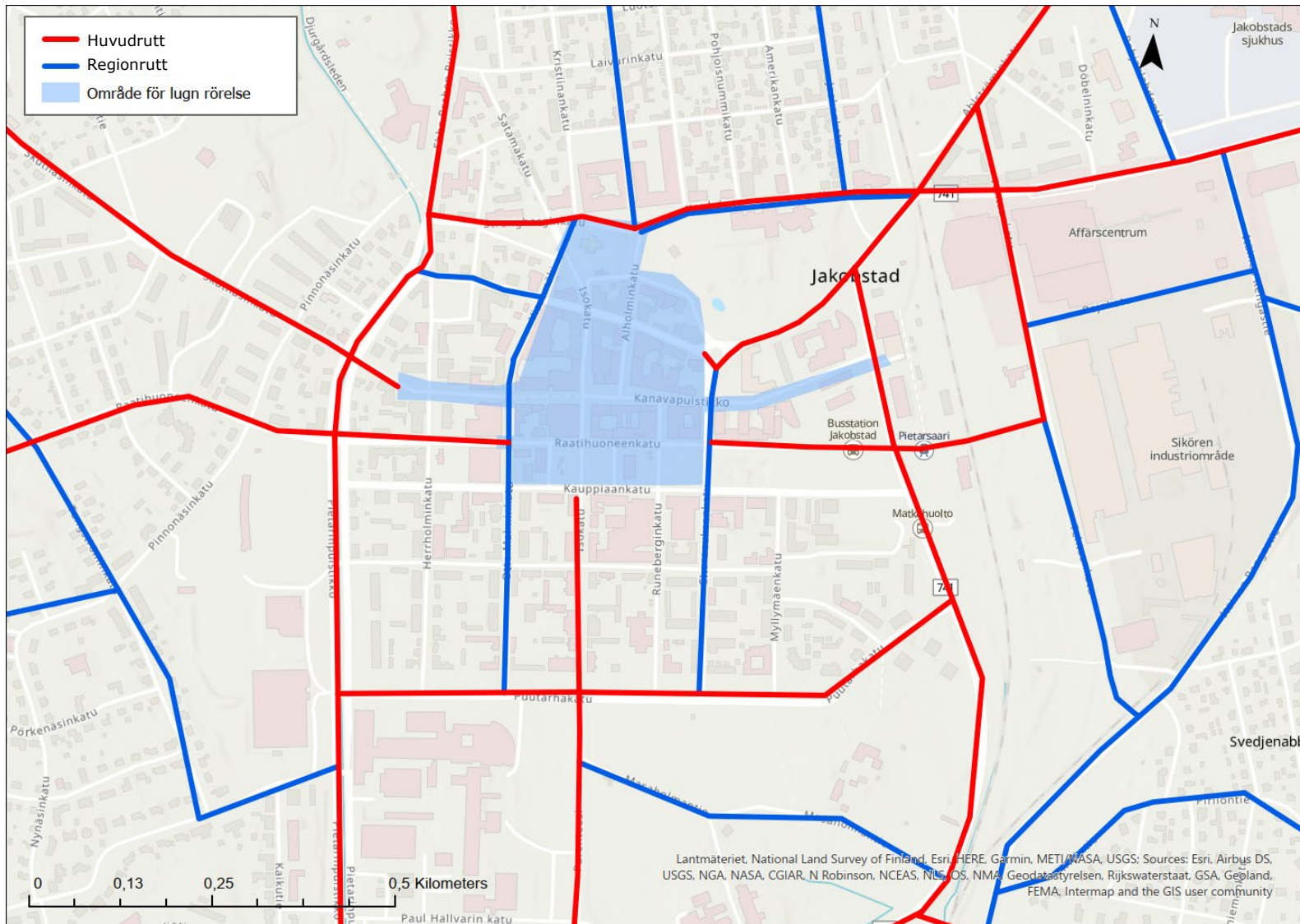
Målnät



Målnät och var befolkningen finns



Målnät i centrum



Preciserad cykelnätsplan och utvecklingsåtgärder



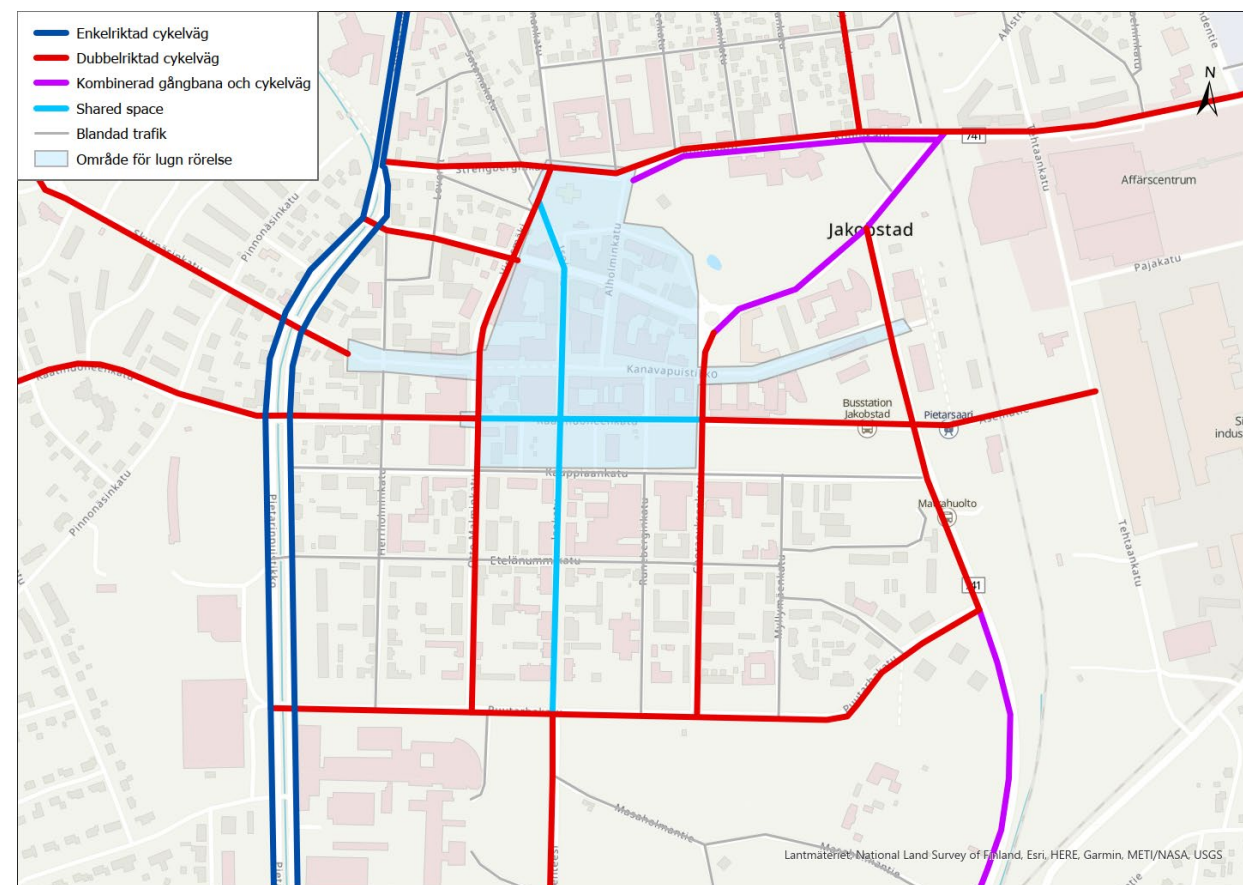
Preciserat målnät

Utgångspunkten i Jakobstads centrumområde är att gång- och cykeltrafik separeras från varandra. Genom att separera cykeltrafiken från gångtrafiken kan man garantera fotgängarna trivsamma, säkra och hindersfria rutten samt snabba och smidiga förbindelser för cykeltrafiken.

I centrum är utgångspunkten för huvud- och regionrutterna att cykeltrafiken separeras från biltrafik. Separeringen görs genom att flytta biltrafiken och cykeltrafiken i olika plan genom enkelriktade cykelbanor eller genom att planera dubbelriktade cykelbanor med mellanbälten.

Staden har som mål att främja en trivsam gångbetonad centrummiljö, där man trivs även längre tider. Målet är att det gångbetonade området expanderar från det nuvarande. Cykeltrafikens huvudströmmar styrs inte genom det gångbetonade området i stadscentrum utan huvud- och regionrutterna går längs områdets kanter. I det gångbetonade området är fordonstrafiken så pass liten att avsikten är att bygga gator av shared space-typ, där trafiken sker på fotgängares villkor – alla färdssätt i bästa samsam. Hastighetsbegränsningen är låg, 20 km/h.

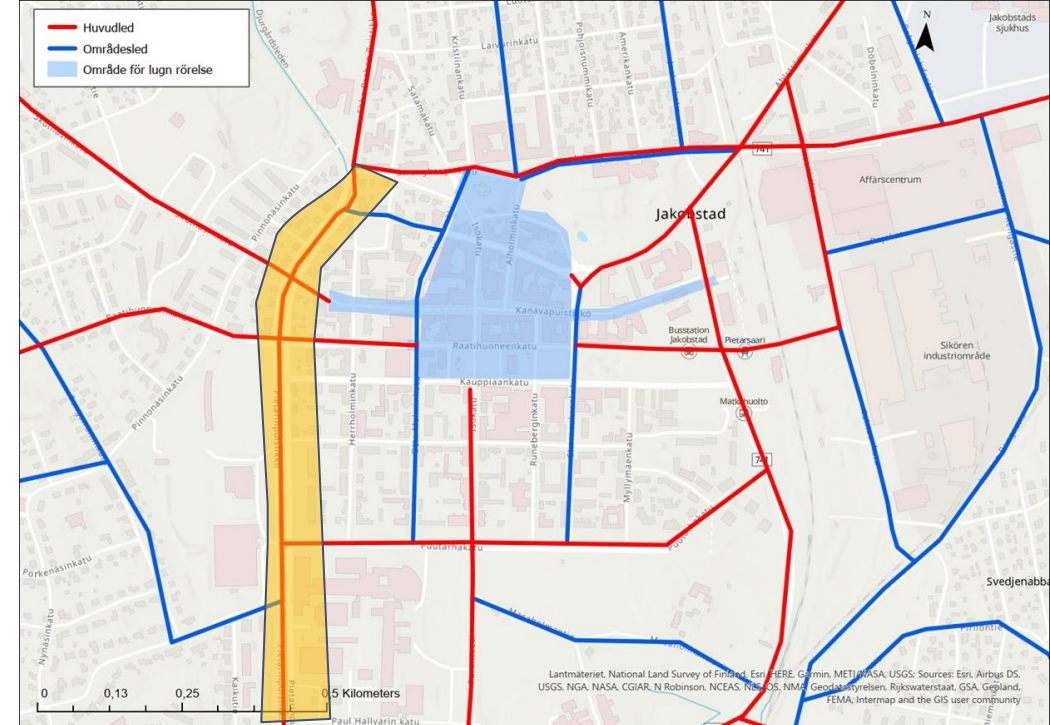
Utvecklingsåtgärderna har beskrivits gatuspecifikt på följande sidor.



NULÄGE

Pedersesplanaden

- Tvärsektionen:
 - Västra sidan: körbana ca. 8 m, gb/gb+c 2,5 m
 - Östra sidan: körbana ca. 7,5 m, gb/gb+c 2,5 m
- Parkeringsområden
 - Parkering tillåten på båda sidor
 - Under idrottsevenemang mycket parkering på västra sidan, annars lite.
- Hastighetsbegränsning: 40 km/h
- Kollektivtrafik: Kollektivtrafik finns, inga hållplatser
- I invånarenkäten lyftes Pedersesplanaden upp som en problematisk förbindelse. Särskilt korsningarna med Rådhusgatan, Skutnäsgratan och Trädgårdsgatan ansågs vara problematiska.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har gatan märkts ut för att utvecklas i sin helhet.

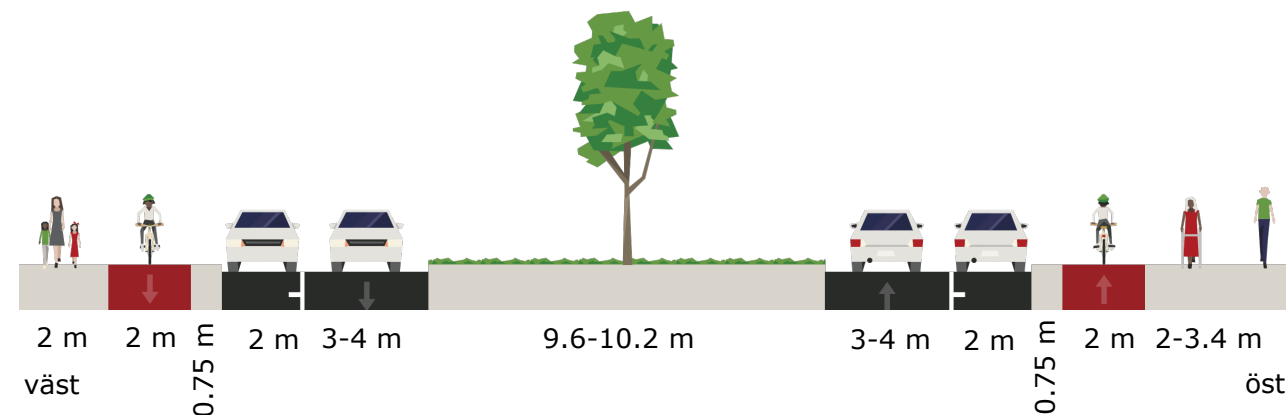


Pedersesplanaden

Målet är en snabb och smidig förbindelse på samma nivå som en huvudrutt. Den rekommenderade lösningen är **enkelriktade cykelbanor**.

Presenterad lösning

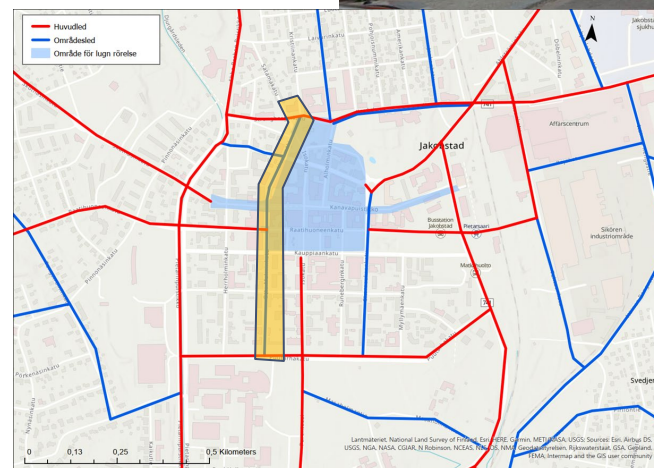
- Enkelriktad cykelbana som separeras från gångtrafiken med en stenrand och från körbanan med ett mellanbälte.
- Körbanan görs smalare än nuvarande för att göra det möjligt att bygga cykelbanor.
- Det är möjligt att tillåta gatuparkering enligt följande:
 - På västra sidan parkering som tidigare. Snedparkeringen på avsnittet Södermalmsgatan – Trädgårdsgatan flyttas närmare idrottsgården (separat plan finns).
 - På östra sidan är det möjligt att parkera vid yrkesskolan.
 - Det är möjligt att anvisa en del av parkeringsrutorna för planteringar.



NULÄGE

Otto Malmmsgatan/ Visasbacken

- Tvärsektionen:
 - Otto Malmmsgatan: 2,4 m gb, 9,8 m körbana, 2,5 m gb
 - Visasbacken: 1,6 m gb, 10 m körbana, 3 m gb
- Gatuparkering tillåten
- Hastighetsbegränsning 30 km/h
- Kollektivtrafik: Ingen kollektivtrafik
- Varutransporter till Halpa-Halli
- I invånarenkäten lyftes korsningarna med Rådhusgatan, Kanalesplanaden och Skolgatan fram som problematiska ställen.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har man märkt ut ett åtgärdsförslag i korsningen med Trädgårdsgatan.



Otto Malmmsgatan



Visasbacken

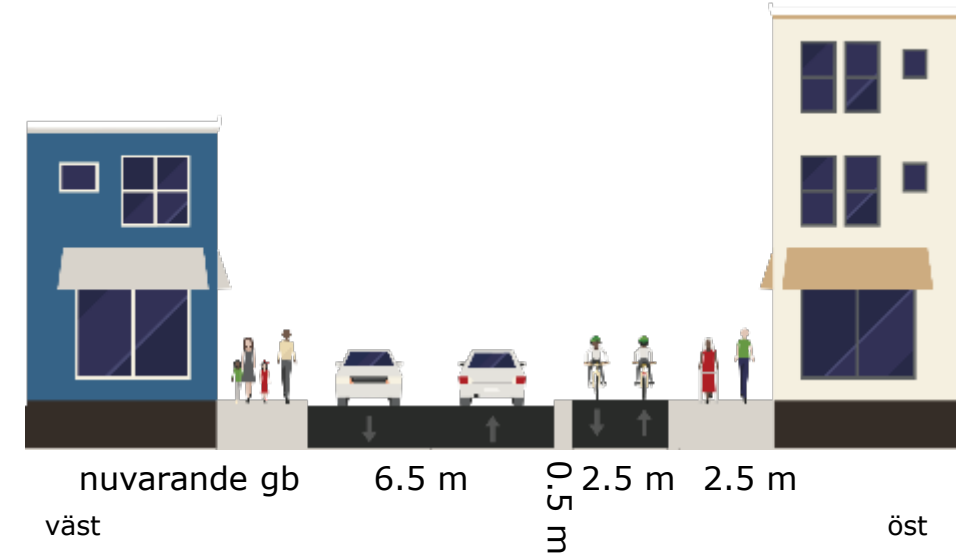
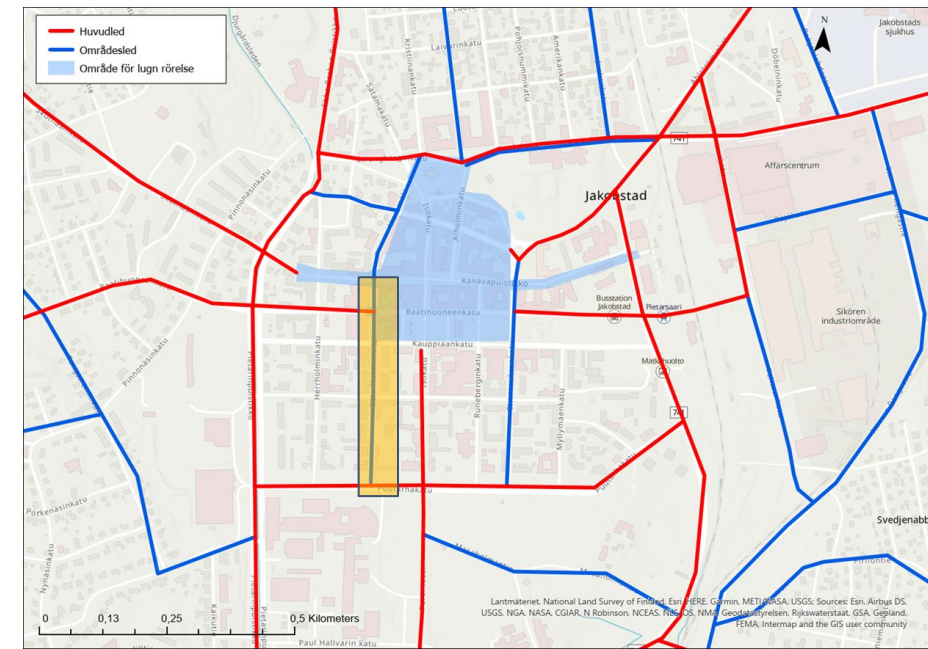
MÅLTILLSTÅND

Otto Malmmsgatan

I måltillståndet är förbindelsen på samma nivå som en regionrutt. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på gatans östra sida.

Presenterad lösning

- En dubbelriktad cykelbana på östra sidan av gatan. Cykelbanan separeras från gångtrafiken med en stenrand och från körbanan med ett mellanbälte
- Det är inte möjligt att tillåta gatuparkering.
- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas vid mer detaljerad planering, till exempel genom att ställvis avvika från de rekommenderade måtten.



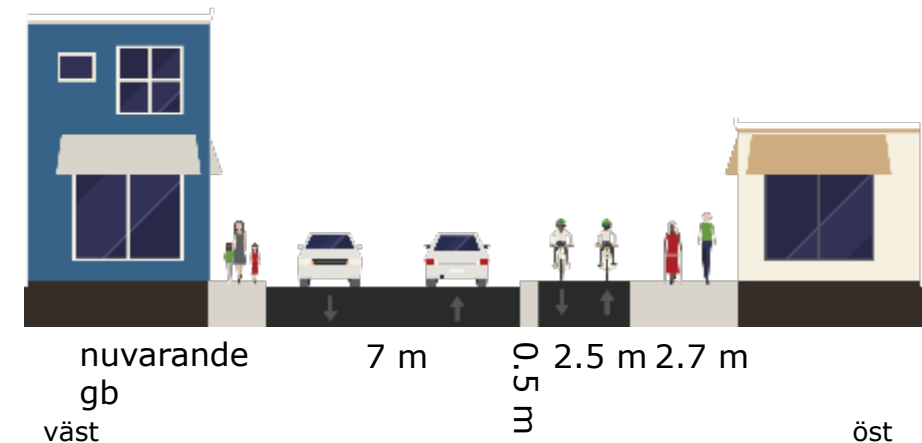
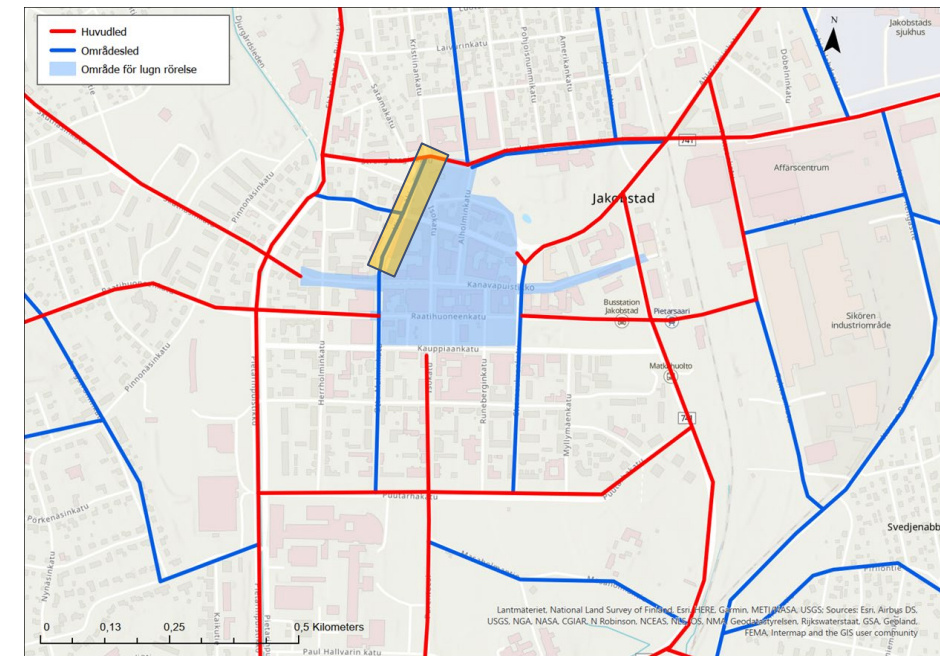
MÅLTILLSTÅND

Visasbacken

I måltillståndet är förbindelsen på samma nivå som en regionrutt. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på gatans östra sida.

Presenterad lösning

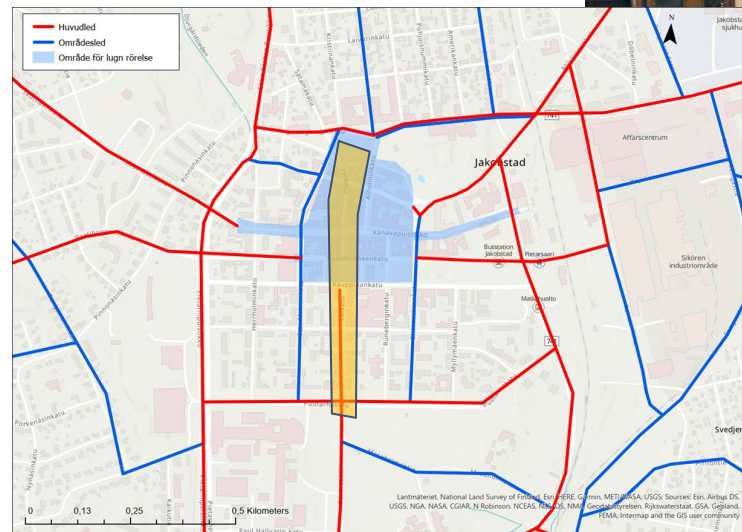
- En dubbelriktad cykelbana som separeras från gångtrafiken med en stenrand och från körbanan med ett mellanbälte.
- Det är inte möjligt att tillåta gatuparkering.
- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas vid mer detaljerad planering, till exempel genom att ställvis avvika från de rekommenderade måtten.



NULÄGE

Storgatan

- Tvärsektionen:
 - Trädgårdsgatan–Köpmansgatan: gb ca 2–2,5 m, körbanan ca 10–10,8 m, gb ca 2,7–3 m
 - Köpmansgatan–Kanalesplanaden: Dubbelriktad körbana 3,3 m
 - Kanalesplanaden–Kyrkogatan: gb ca 2,8 m, körbana ca 9,5 m, gb ca 3,2 m
- Hastighetsbegränsning: 30 km/h
- Kollektivtrafik: Det finns busstrafik längs gatan
- I invånarenkäten uppfattades Storgatan som problematisk särskilt i korsningarna med Trädgårdsgatan, Köpmansgatan och Rådhusgatan.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har gatan märkts ut för att utvecklas i sin helhet. Därtill åtgärdsförslag för korsningarna med Trädgårdsgatan och Rådhusgatan.
- I korsningen mellan Storgatan och Trädgårdsgatan har man planerat en upphöjd korsning
 - Vid byggandet ska korsningsarrangemangen för cykeltrafiken tryggas



Söder om Köpmansgatan



Köpmansgatan – Kanalesplanaden



Norr om Kanalesplanaden

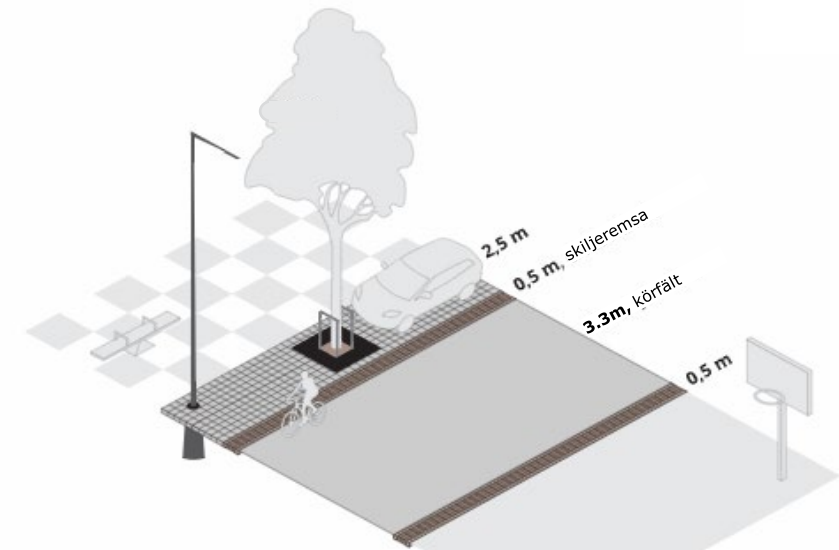
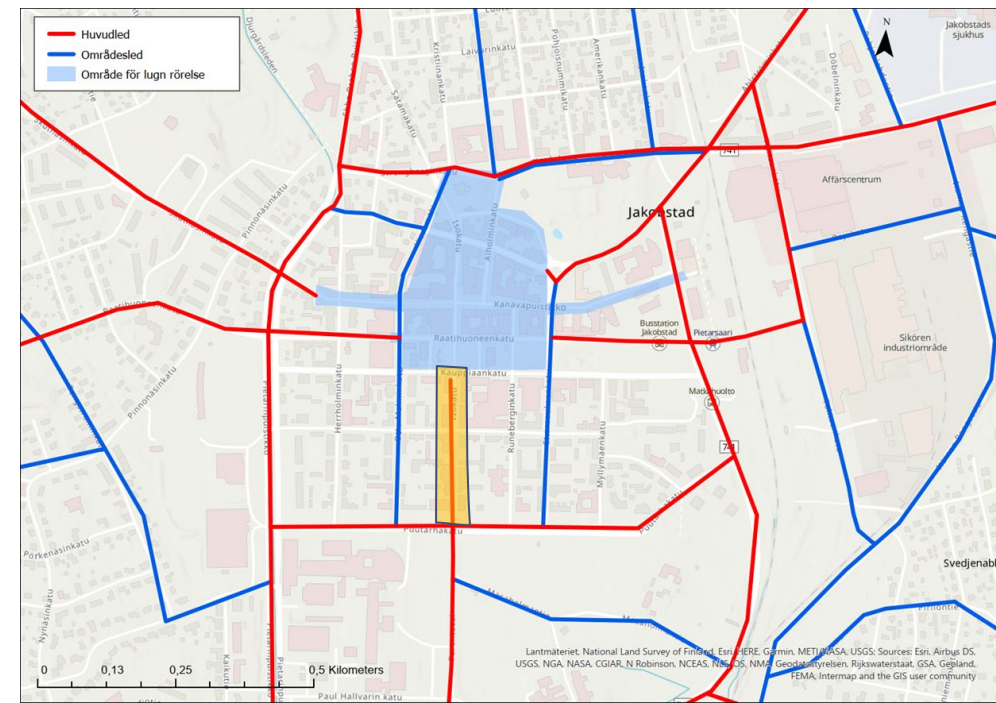
MÅLTILLSTÅND

Storgatan Trädgårdsgatan–Köpmansgatan

I måltillståndet är förbindelsen på samma nivå som en huvudrutt. Den rekommenderade lösningen är **shared space**.

Presenterad lösning:

- Gatan blir enkelriktad ända från Trädgårdsgatan, körriktning mot kyrkan. Cykling tillåts i båda riktningar på den enkelriktade gatan. Märks ut med trafikmärke.
- Hastighetsbegränsningen för fordonstrafiken sänks till 20 km/h.
- Parkering tillåts på båda sidor av gatan.
- På båda sidor av gatan lämnas ett brett rum för fotgängare.
- För tillfället finns det busstrafik i båda riktningar. I fortsättningen kan bussarna köra längs Storgatan mot centrum och bort från centrum längs Choraesusgatan.
- Körbanans bredd 3,3 m, vilket avviker från planeringsanvisningens bredd för dubbelriktad cykling på enkelriktad gata (min. 4,25 m).
 - Bland annat i Gamla Raumo har man framgångsrikt kompromissat med körbanans målbredd. På Kauppakatu och Kuninkaankatu i Raumo har man byggt en lösning av shared space-typ, där körbanorna är enkelriktade och cirka 3 m breda.



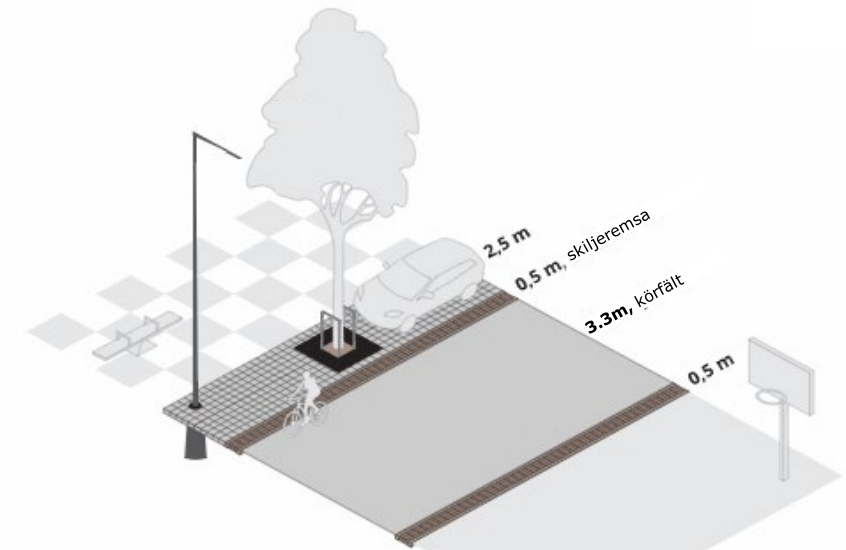
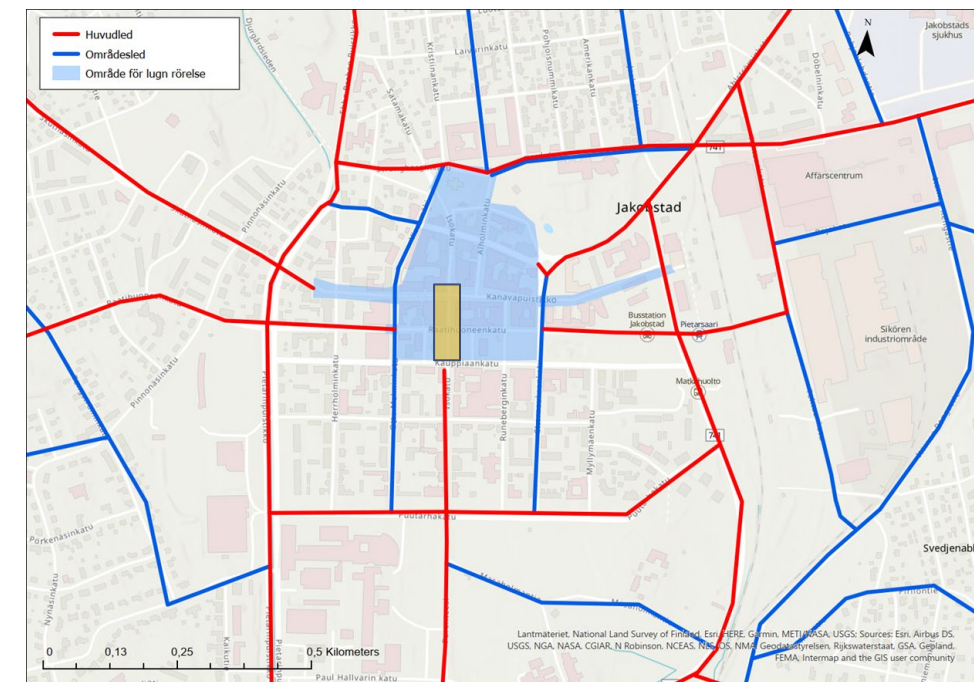
MÅLTILLSTÅND

Storgatan Köpmansgatan–Kanalesplanaden

Måltillståndet är ett område för lugn rörelse, genom vilken ingen snabb förbindelse för cykeltrafik leds. Den rekommenderade lösningen är **shared space**.

Presenterad lösning

- Alla färdssätt går i samma rum, med materialval visas att området är gångbetonat och avsett för lugn rörelse. Gångtrafiken är fortfarande på torgsidan.
- Hastighetsbegränsningen för fordonstrafiken sänks till 20 km/h.
- Cykeltrafik tillåts i båda riktningar på enkelriktad gata.
- Körbanans bredd 3,3 m, vilket avviker från planeringsanvisningens bredd för dubbelriktad cykling på enkelriktad gata (min. 4,25 m).
 - Bland annat i Gamla Raumo har man framgångsrikt kompromissat med körbanans målbredd. På Kauppakatu och Kuninkaankatu i Raumo har man byggt en lösning av shared space-typ, där körbanorna är enkelriktade och cirka 3 m breda.



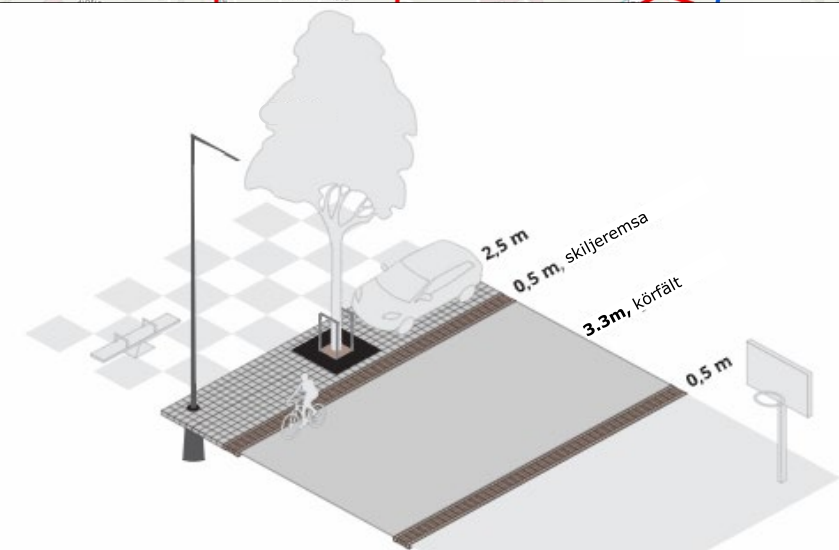
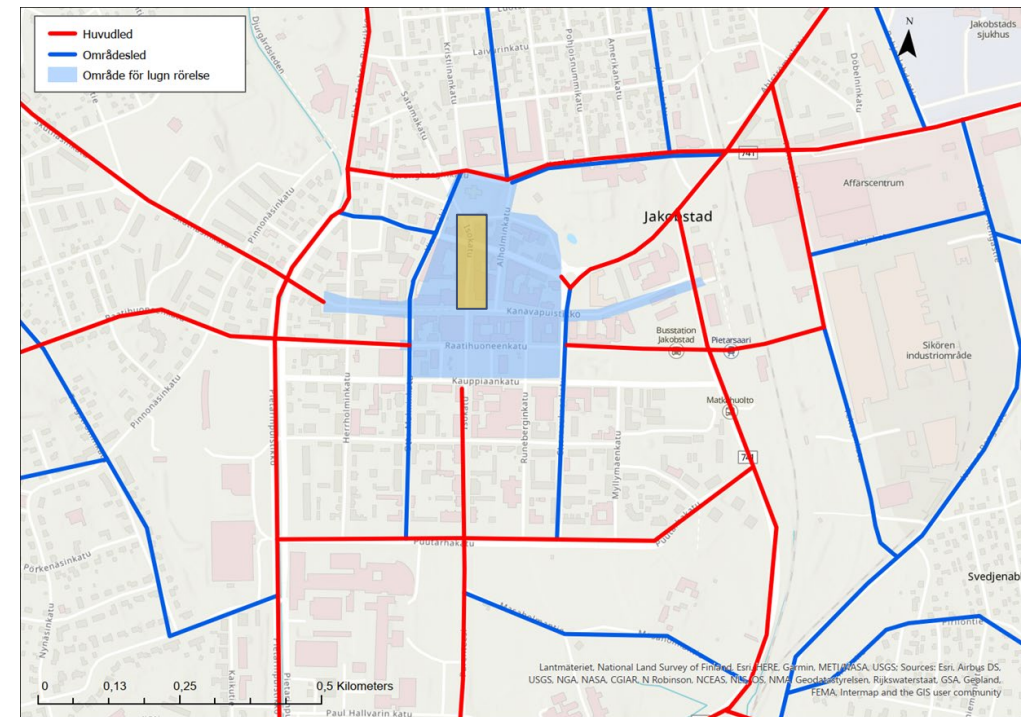
MÅLTILLSTÅND

Storgatan Kanalesplanaden–Kyrkogatan

Måltillståndet är ett område för lugn rörelse, genom vilken ingen snabb förbindelse för cykeltrafik leds. Den rekommenderade lösningen är **shared space**.

Presenterad lösning:

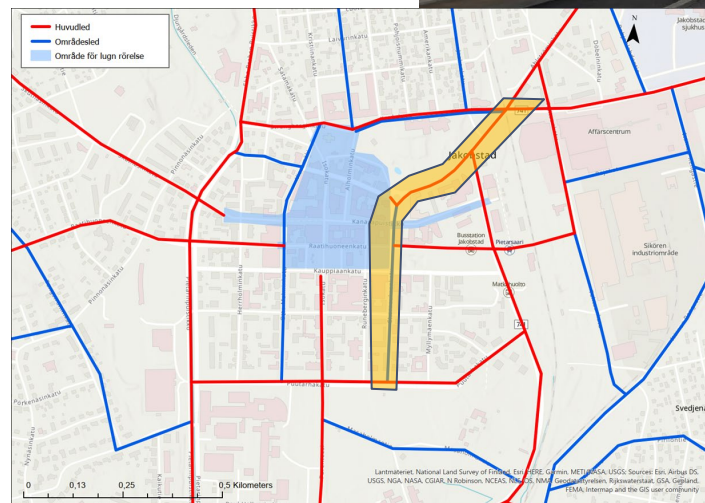
- Gatan blir enkelriktad, körriktning mot kyrkan. Cykling tillåts i båda riktningar på den enkelriktade gatan.
- Hastighetsbegränsningen för fordonstrafiken sänks till 20 km/h.
- Parkering tillåts på båda sidor av gatan.
- På båda sidor av gatan lämnas ett brett rum för gångtrafik.
- Körbanans bredd 3,3 m, vilket avviker från planeringsanvisningens bredd för dubbelriktad cykling på enkelriktad gata (min. 4,25 m).
 - Bland annat i Gamla Raumo har man framgångsrikt kompromissat med körbanans målbredd. På Kauppakatu och Kuninkaankatu i Raumo har man byggt en lösning av shared space-typ, där körbanorna är enkelriktade och cirka 3 m breda.



NULÄGE

Choraeusgatan/ Victor Schaumansesplanaden

- Tvärsektionen:
 - Choraeusgatan: 2,5 gb, 9,7 m körbana, 2,4 m gb
 - Victor Schaumansesplanaden: 2,8 m gb, 1,35 m mellanbälte, 9,9 m körbana, 1,65 m mellanbälte, 3,1 m gb
- Hastighetsbegränsning 30–40 km/h
- Kollektivtrafik: Busstrafik på Victor Schaumansesplanaden
- I invånarenkäten lyftes korsningarna med Trädgårdsgatan, Styrmansgatan och Skolgatan fram som problematiska
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har avsnittet Rådhusgatan–Kanalesplanaden märkts ut för att utvecklas.



Choraeusgatan



Victor
Schaumansesplanaden

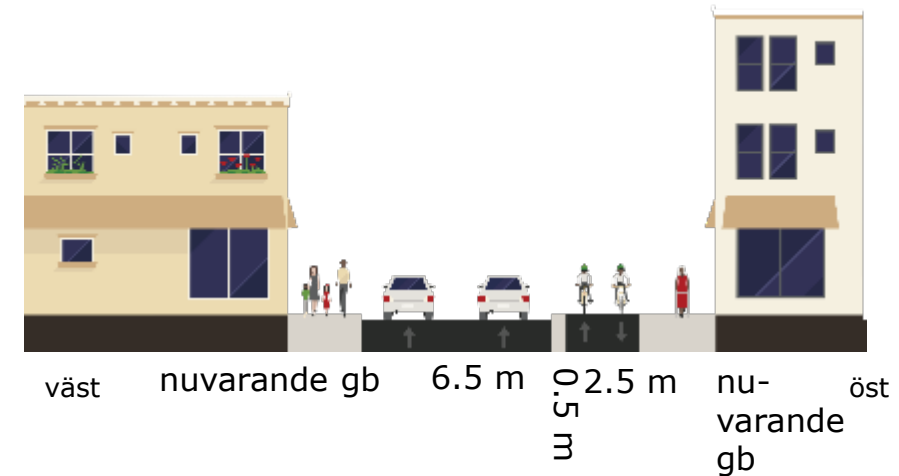
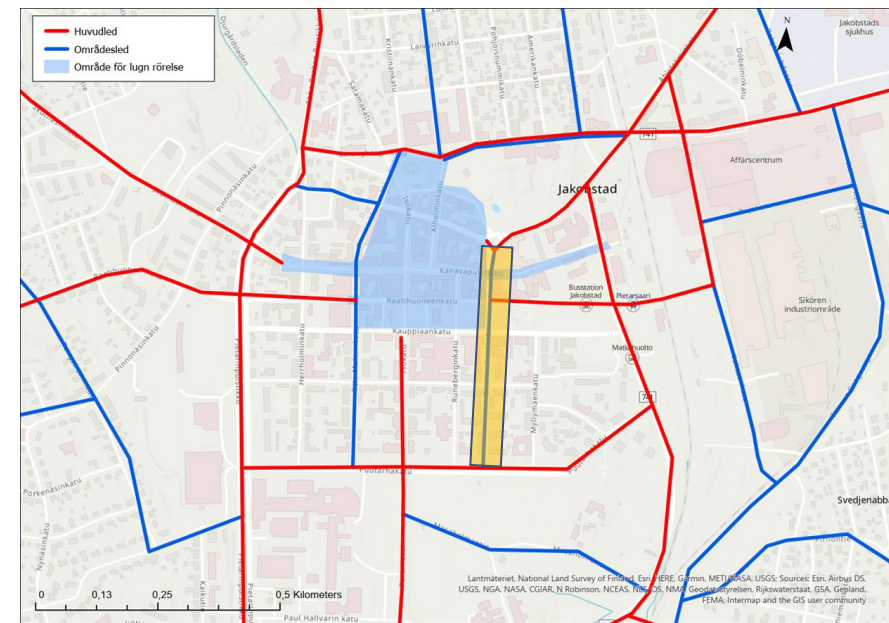
MÅLTILLSTÅND

Choraeusgatan

I måltillståndet är förbindelsen på samma nivå som en regionrutt. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på östra sidan av gatan.

Presenterad lösning

- En dubbelriktad cykelbana som separeras från gångtrafiken med en stenrand och från körbanan med ett mellanbälte.
- Det är inte möjligt att tillåta gatuparkering.
- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas vid mer detaljerad planering, till exempel genom att ställvis avvika från de rekommenderade måtten.



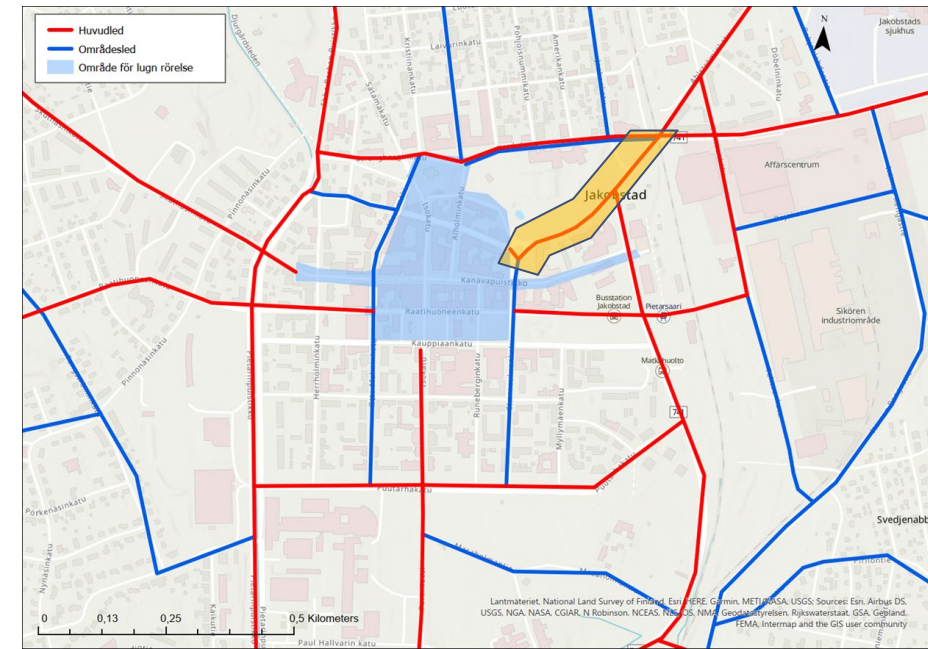
MÅLTILLSTÅND

Victor Schaumansesplanaden

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som en huvudrutt. Den rekommenderade lösningen är en **kombinerad gång- och cykelbana** på båda sidor av gatan.

Presenterad lösning

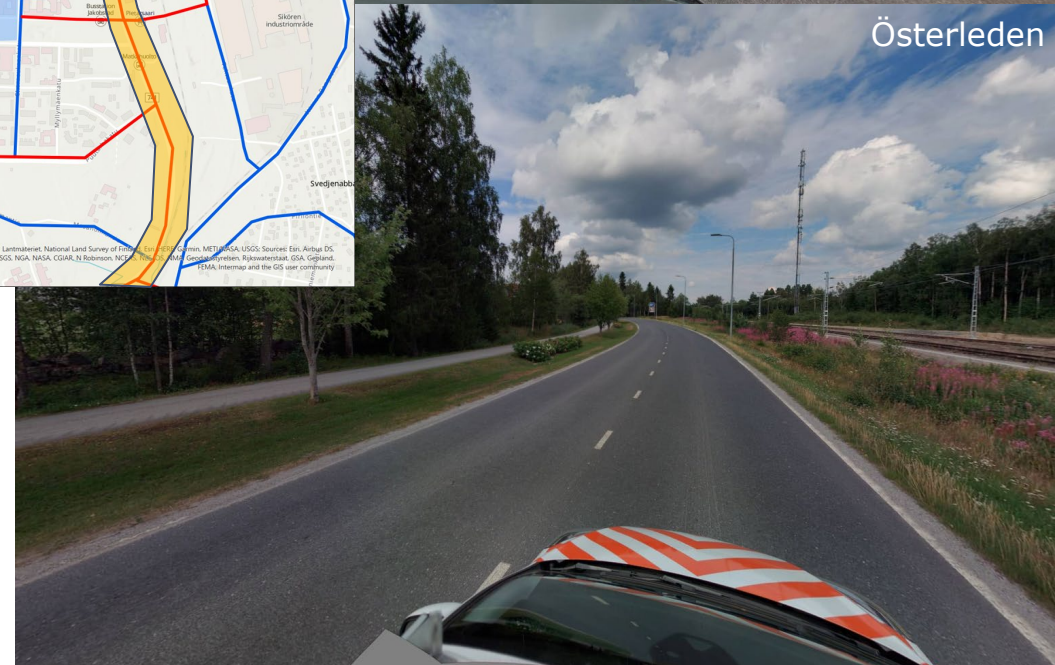
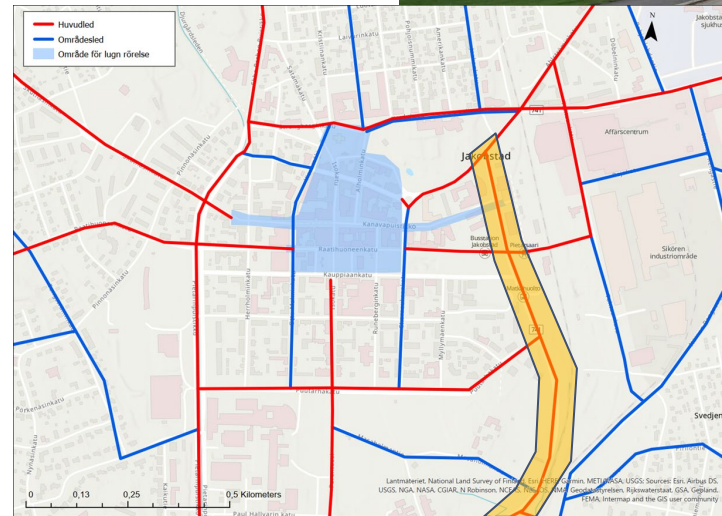
- Den nuvarande lösningen fungerar väl, så den kombinerade gång- och cykelbanan på båda sidor av vägen bevaras även i framtiden.
- Den kombinerade gång- och cykelbanan fyller inte kvalitetskraven på huvudruttsnivå. Ändå är mängden fotgängare förhållandevis låg och en del fotgängare kan gå igenom parken i stället för längs gångbanan.
- Det rekommenderas att man placerar en cykelparkering i närheten av korsningen mellan Victor Schaumansesplanaden och Choraesusgatan, eftersom det inte rekommenderas att man leder snabb cykeltrafik genom ett område som är avsett för lugn rörelse.



NULÄGE

Jakobsgatan/Österleden

- Tvärsektionen:
 - Jakobsgatan 3 m gb, 13,7 m körbana, 2,9 m gb
 - Gatuparkering tillåten
 - Österleden: 4,5 m vägren/slänt, 3,3 m gb+c, 4,6 m mellanbälte
- Hastighetsbegränsning 40–50 km/h
- Kollektivtrafik: Busstrafik längs leden.
- I invånarenkäten uppfattades särskilt korsningen med Pedersvägen som problematisk.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har man inte märkt ut åtgärder för gatan.



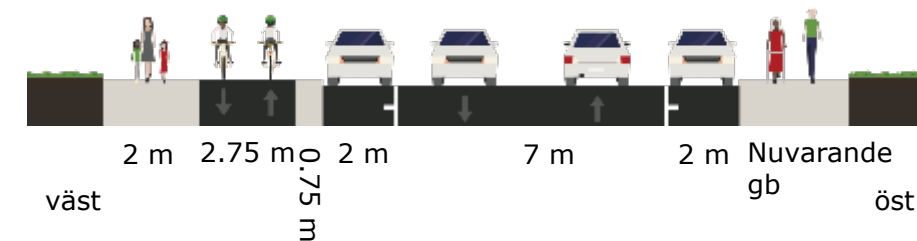
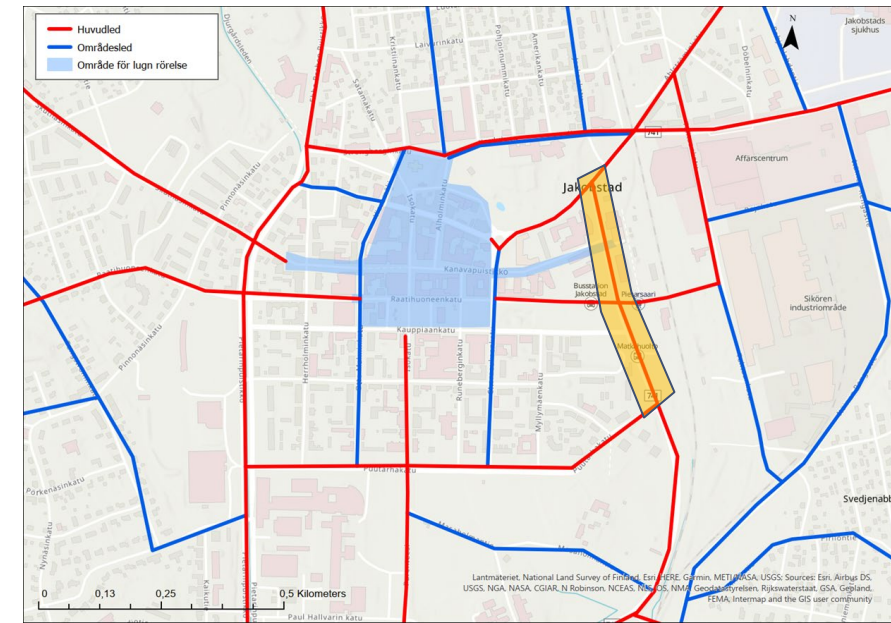
MÅLTILLSTÅND

Jakobsgatan

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som en huvudrutt. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på gatans västra sida.

Presenterad lösning

- En dubbelriktad cykelbana som separeras från gångtrafiken med en stenrand och från körbanan med ett mellanbälte.
- Det är möjligt att tillåta gatuparkering på båda sidor av gatan, men det kräver att man kompromissar med andra mått, till exempel med cykelbanans bredd. Den presenterade bredden för cykelvägen är 2,75 m, medan den rekommenderade bredden på cykelbanor vid huvudrutterna är 3 meter.
- I korsningen med Stationsvägen finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas i samband med mer detaljerad planering, till exempel genom att ställvis avvika från de rekommenderade måtten.



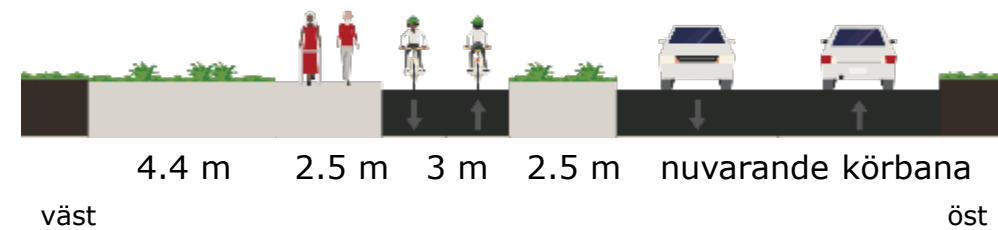
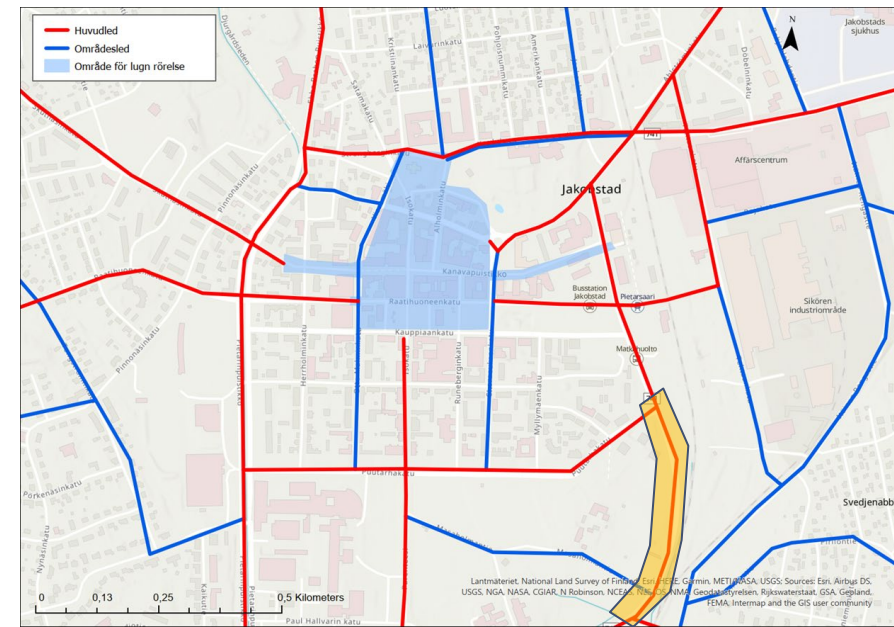
MÅLTILLSTÅND

Österleden

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som en huvudrutt. Den rekommenderade lösningen är **en kombinerad gång- och cykelbana**.

Presenterad lösning

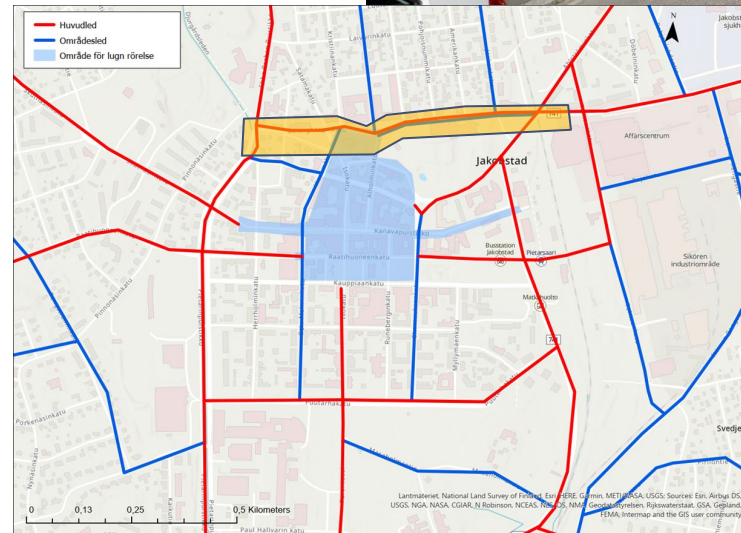
- Den nuvarande lösningen fungerar väl, så nuläget förändras inte. Den kombinerade gång- och cykelbanan bevaras på västra sidan om gatan. Lösningen passar för obebyggt område.
- Vid Aspegrens trädgård tillåts till en början 15 minuters bussparkering på den kombinerade gång- och cykelbanan. I fortsättningen ska det utredas om det är möjligt att tillåta att bussarna svänger in på den separata gångbanan och cykelbanan bredvid trädgården, där man också skulle bygga en vändplats.



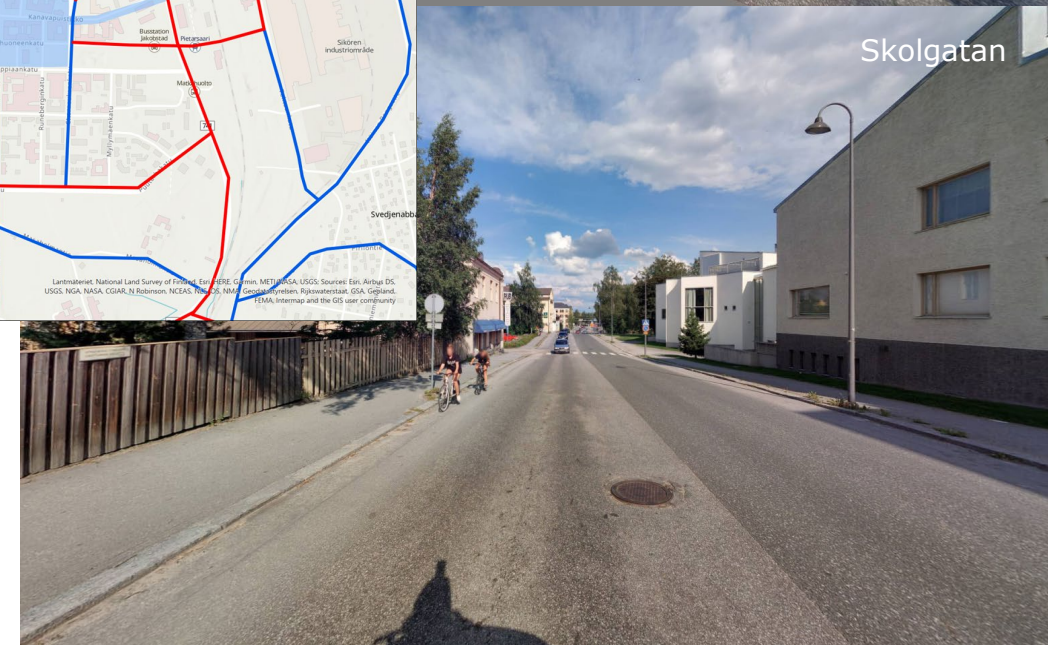
NULÄGE

Strengbergsgatan/ Skolgatan

- Tvärsektionen:
 - Strengbergsgatan: 1,9 m gb, 8,8 m körbana, 1,4 m gb
 - Enkelriktad körbana till Christinegatan
 - Gatuparkering tillåten
 - Skolgatan: 2,8 m gb, 11,3 m körbana, 3 m gb
- Hastighetsbegränsning 30–40 km/h
- Kollektivtrafik: Inte i betydande mån, varutransporter till Halpa-Halli
- I invånarenkäten lyftes förbindelserna vid Strengbergsgatan och Skolgatan fram som problematiska. Särskilt korsningarna ansågs vara problematiska.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har avsnittet Pedersesplanaden–Jakobsgatan märkts ut för att utvecklas.



Strengbergsgatan



Skolgatan

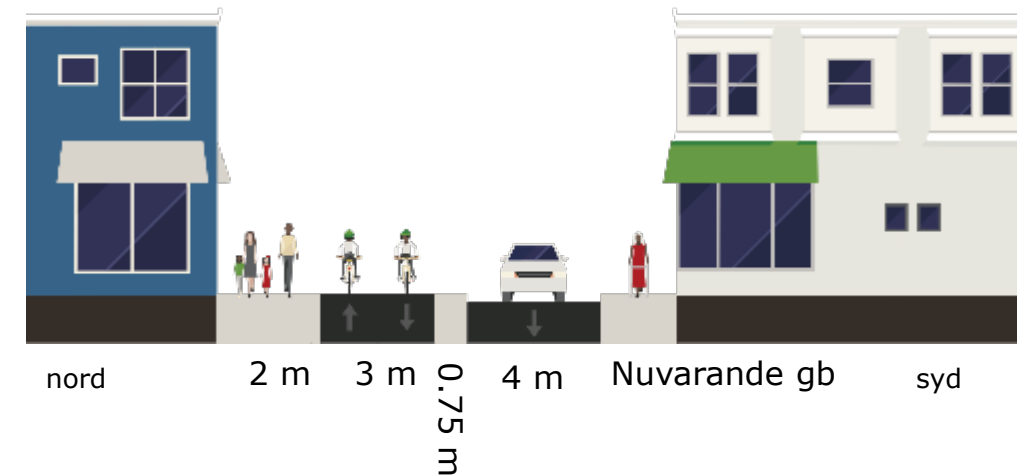
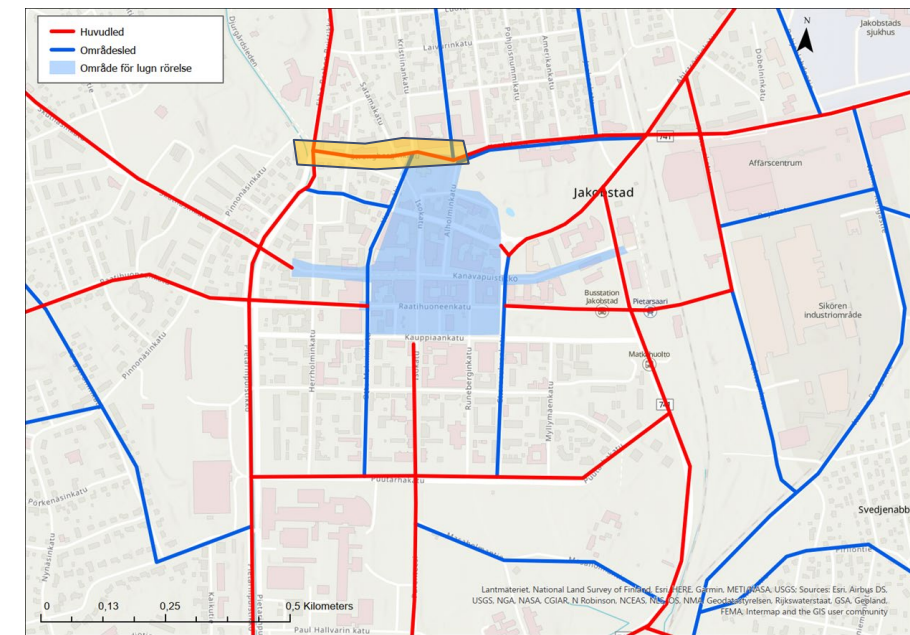
MÅLTILLSTÅND

Strengbergsgatan

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som en huvudrutt. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på gatans norra sida.

Presenterad lösning

- En dubbelriktad cykelbana som har separerats från gångbanan med en stenrand och från körbanan med ett mellanbälte på gatans norra sida.
- På östra sidan bevaras gångbanan till nuvarande del. Vid parken mellan Loveret och Storgatan byggs inte en trottoar på östra sidan.
- Gatuparkering kan inte tillåtas. Också parkeringsplatserna mellan Hamngatan och Christinegatan ska avskaffas.
 - Om det inte är möjligt att ta bort parkeringsplatserna är alternativet att tillåta dubbelriktad cykeltrafik på den enkelriktade gatan. Detta arrangemang skapar diskontinuitet och rutten skulle därmed inte vara oavbruten och smidig i enlighet med målen för huvudrutt.
- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Dessutom är det ont om utrymme på avsnittet Christinegatan–Alholmsgatan. Detta ska beaktas i samband med mer detaljerad planering, till exempel genom att ställvis avvika från de rekommenderade måtten.



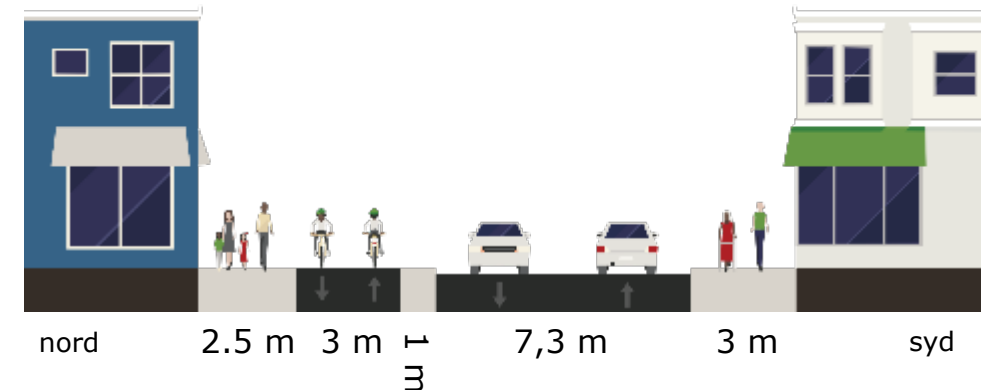
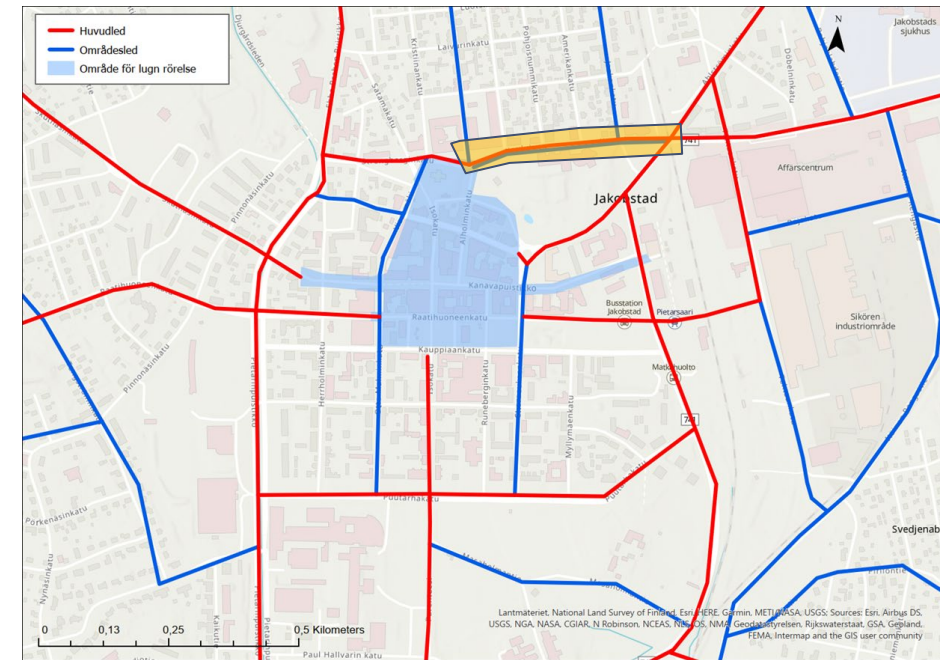
MÅLTILLSTÅND

Skolgatan

I måltillståndet är norra sidan en snabb och smidig förbindelse som är på samma nivå som en huvudrutt. På södra sidan finns en förbindelse på huvudruttsnivå som tjänar gymnasiet behov. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på norra sidan och **en kombinerad gång- och cykelbana** på södra sidan av gatan.

Presenterad lösning

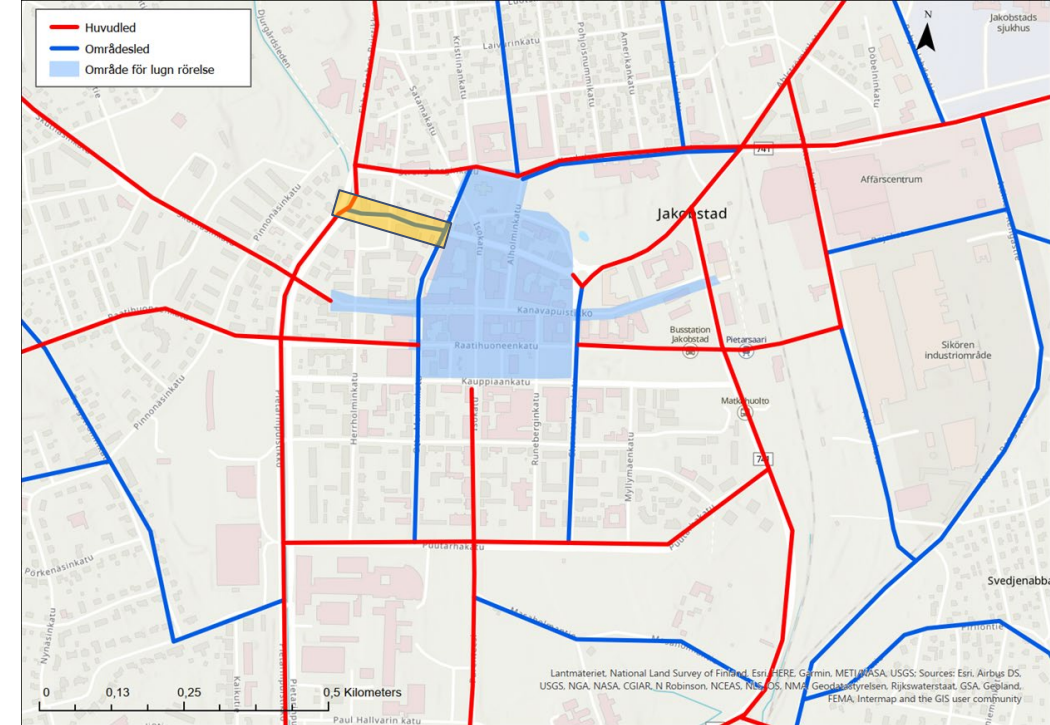
- En dubbelriktad cykelbana som har separerats från gångtrafiken med en stenrand och från körbanan med ett mellanbälte på norra sidan av gatan.
- På södra sidan av gatan finns en kombinerad gång- och cykelbana, som garanterar smidig gångtrafik till gymnasiet.
- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas i samband med mer detaljerad planering, till exempel genom att ställvis avvika från de rekommenderade måtten.
- I korsningen mellan Skolgatan och Victor Schaumansplanaden ska man ordna en säker järnvägsövergång för cyklister och fotgängare, till exempel genom att uppföra separata trafikljus för fotgängare och cyklister. Kräver närmare utredning.



NULÄGE

Styrmansgatan

- Tvärsektionen: 2,2 m gb, 9 m körbana, 2,6 m gb
- Gatuparkering tillåten
- Hastighetsbegränsning 30 km/h
- Kollektivtrafik: Ingen kollektivtrafik
- I invånarenkäten lyftes korsningen med Pedersesplanaden fram som ett problematiskt ställe.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har man inte märkt ut åtgärder.



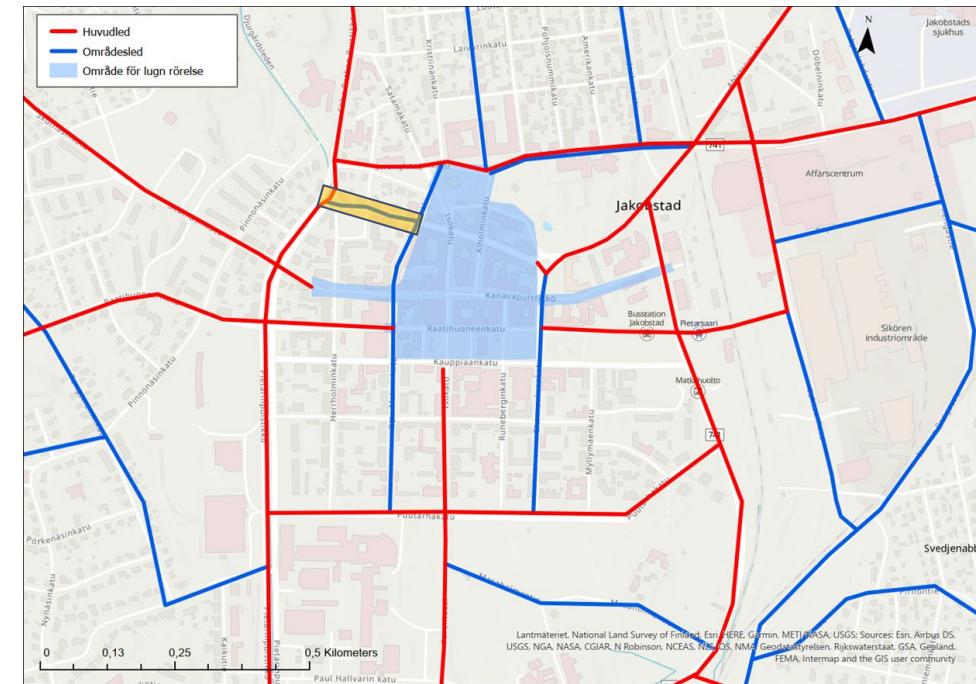
MÅLTILLSTÅND

Styrmansgatan Pedersesplanaden–Visasbacken

I måltillståndet är förbindelsen på samma nivå som en regionrutt. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på södra sidan av gatan.

Presenterad lösning

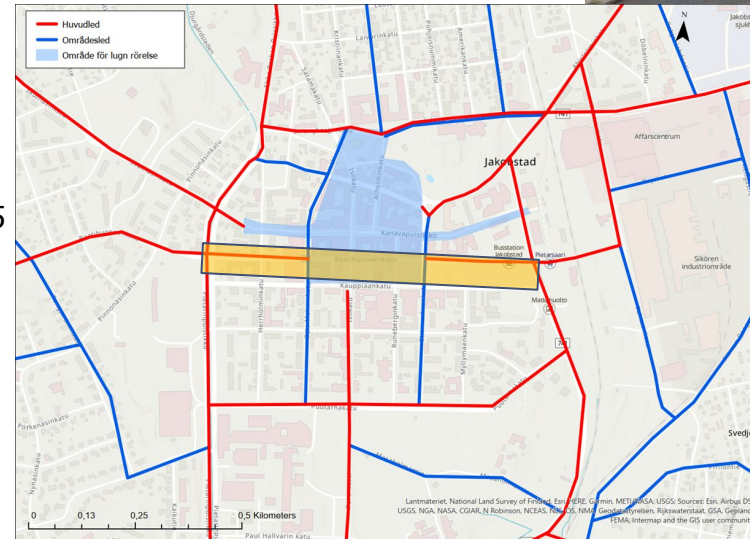
- En dubbelriktad cykelbana som har separerats från gångtrafiken med en målad vägmarkering och från körbanan med mellanbälte.
- Gatuparkering kan inte tillåtas.
- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas i samband med mer detaljerad planering, till exempel genom att ställvis avvika från de rekommenderade måtten.



NULÄGE

Rådhusgatan/Stationsvägen

- Tvärsektionen:
 - Pedersesplanaden–Otto Malmmsgatan: Gb ca 2,2 m, körbana ca 10,5 m, gb ca 2,3 m
 - Otto Malmmsgatan–Storgatan: Enkelriktad körbana 3,5 m
 - Storgatan–Jakobsgatan: Gb ca 2,7 m, körbana ca 10,5 m, gb ca 2,5 m
- Hastighetsbegränsning: 30 km/h
- Kollektivtrafik: Ingen kollektivtrafik
- I invånarenkäten har man märkt ut flera problemställen längs gatan, särskilt vid korsningarna
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor. I trafiksäkerhetsplanen har hela gatan markerats för att utvecklas. Dessutom har ett åtgärdsförslag märkts ut i korsningen med Storgatan.



Pedersesplanaden – Otto Malmmsgatan



Otto Malmmsgatan – Storgatan



Storgatan – Jakobsgatan

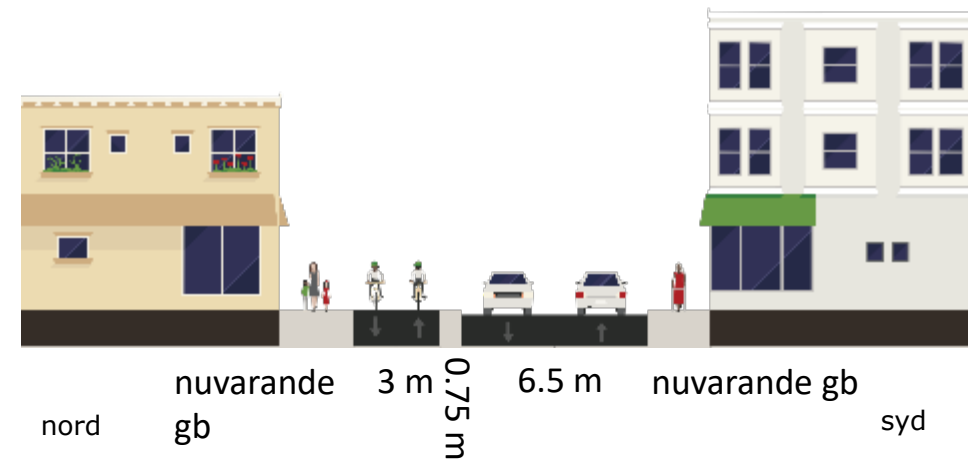
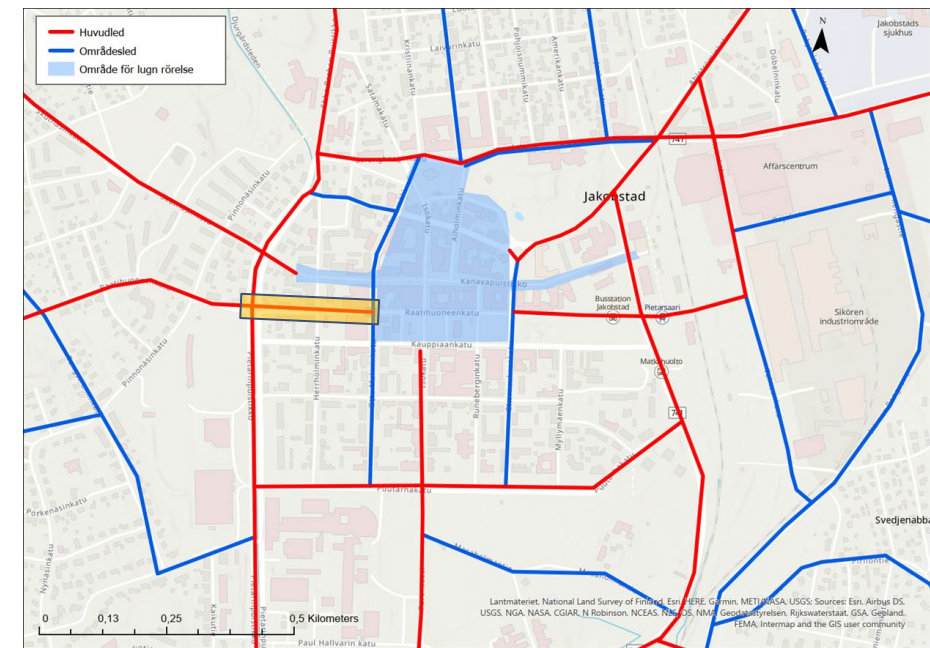
MÅLTILLSTÅND

Rådhusgatan Pedersesplanaden–Otto Malmmsgatan

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som en huvudrutt. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på gatans norra sida.

Presenterad lösning

- En dubbelriktad cykelbana som separeras från gångtrafiken med en stenrand och från körbanan med ett mellanbälte.
- Gatuparkering kan inte tillåtas.
- Det rekommenderas att man bygger en cykelparkering i närheten av korsningen mellan Rådhusgatan och Otto Malmmsgatan, eftersom snabb cykling inte rekommenderas i ett område som är avsett för lugn rörelse.
- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas i samband med mer detaljerad planering, till exempel genom att ställvis avvika från de rekommenderade måtten.



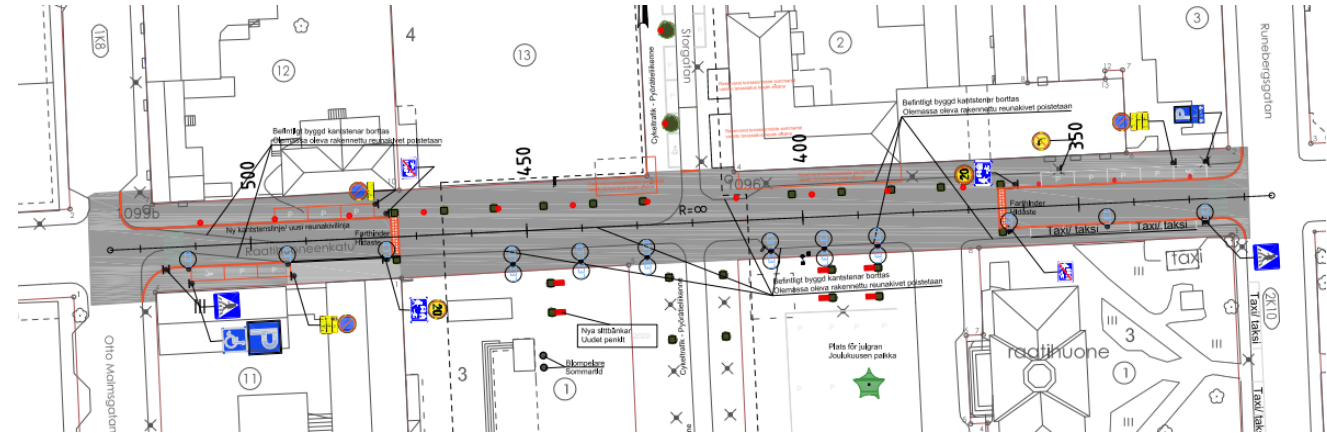
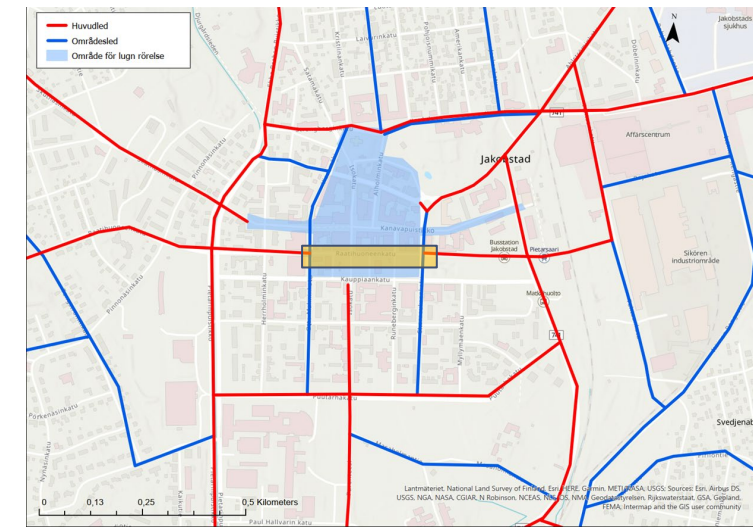
MÅLTILLSTÅND

Rådhusgatan Otto Malmmsgatan–Choraeusgatan

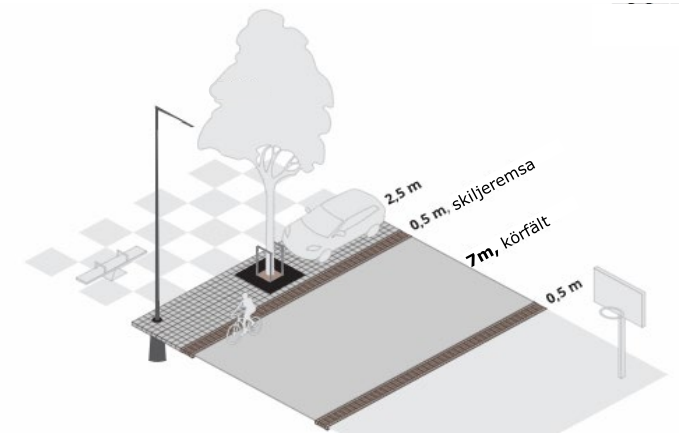
I måltillståndet används området för lugn rörelse. Den rekommenderade lösningen är **blandtrafik/shared space**.

Presenterad lösning

- Den nuvarande enkelriktade körbanan blir dubbelriktad.
- I avsnittet Otto Malmmsgatan–Runebergsgatan uppförs ett upphöjt område.
 - I det upphöjda området går alla färdssätt i samma rum, med materialval visas att området är gångbetonat och avsett för lugn rörelse.
 - Hastighetsbegränsningen för fordonstrafiken sänks till 20 km/h.
- Även utanför den upphöjda körbanan går cykeltrafiken längs körbanan.



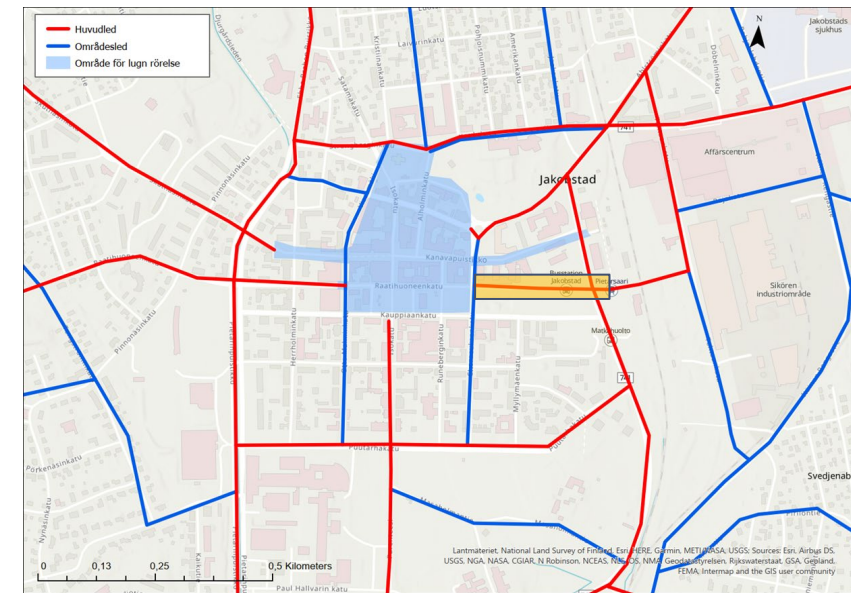
Rådhusgatans saneringplan / Jakobstads stad 2021



MÅLTILLSTÅND

Stationsvägen Choraeusgatan–Jakobsgatan

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som en huvudrutt. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på norra sidan av gatan.



Presenterad lösning

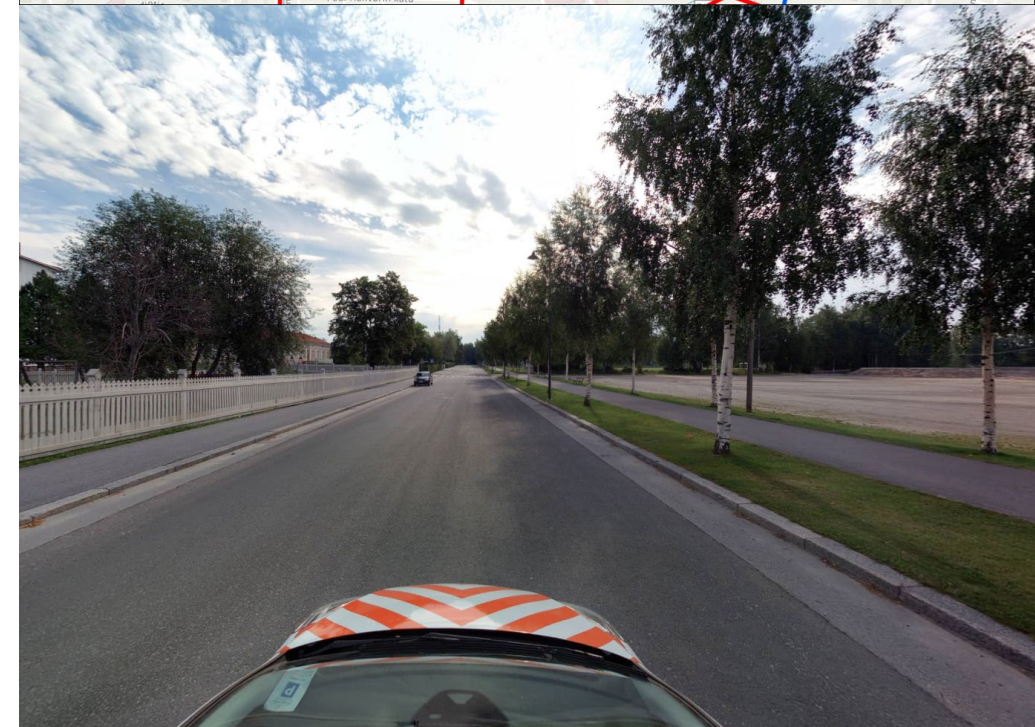
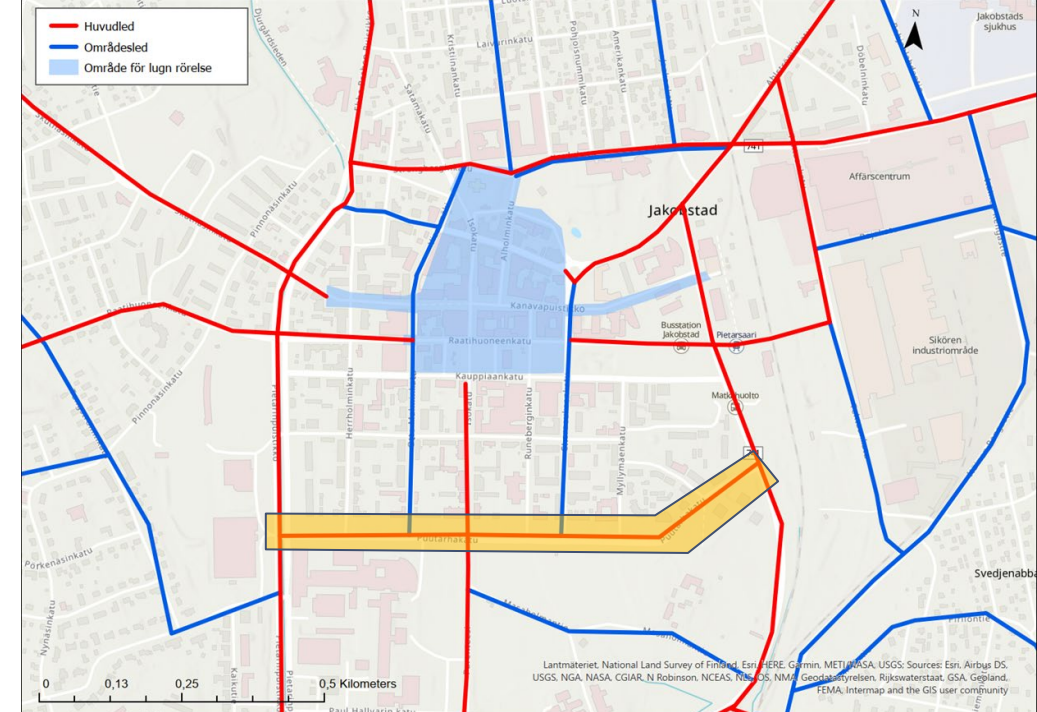
- En dubbelriktad cykelbana som separeras från gångtrafiken med en stenrand och från körbanan med ett mellanbälte.
- Det är möjligt att placera planteringslådor i mellanbältet mellan cykelbanan och körbanan eller växelvis parkeringsfickor och växtlighet.
- Lösningen får i sin helhet plats på gatuområdet om gatuparkering inte tillåts. Om man vill tillåta gatuparkering även i fortsättningen måste gatuområdet breddas med ungefär en parkeringsruta in på den intilliggande detaljplanen, som är under uppgörande.
- I korsningarna med Runebergsgatan, Choraeusgatan och Jakobsgatan finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas i samband med mer detaljerad planering, till exempel genom att ställvis avvika från de rekommenderade måtten.



NULÄGE

Trädgårdsgatan

- Tvärsektionen:
 - Pedersesplanaden–Storgatan och Kvarnbacksgatan–Österleden: Gb ca 2,8 m, ca 10 m, gb ca 3 m
 - Storgatan–Kvarnbacksgatan: gb 3 m, 10 m körbana, 3 m mellanbälte, 3 m gb, 3,9 grönfält
- Parkering tillåts på båda sidor av gatan. Används för parkering när barnen körs till skolan. Även vid evenemang på sportplanen står många bilar parkerade.
- Hastighetsbegränsning 30 km/h
- Kollektivtrafik: Längs gatan finns busstrafik och vid Etelänummi skola planerar man bygga hållplatser för skolskjutsar.
- I invånarenkäten uppfattades Trädgårdsgatan som problematisk särskilt i korsningarna med Pedersesplanaden och Parentesen.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor. I trafiksäkerhetsplanen har avsnittet Pedersesplanaden–Parentesen markerats för att utvecklas. Dessutom finns åtgärdsförslag för korsningarna med Otto Malmmsgatan och Parentesen.



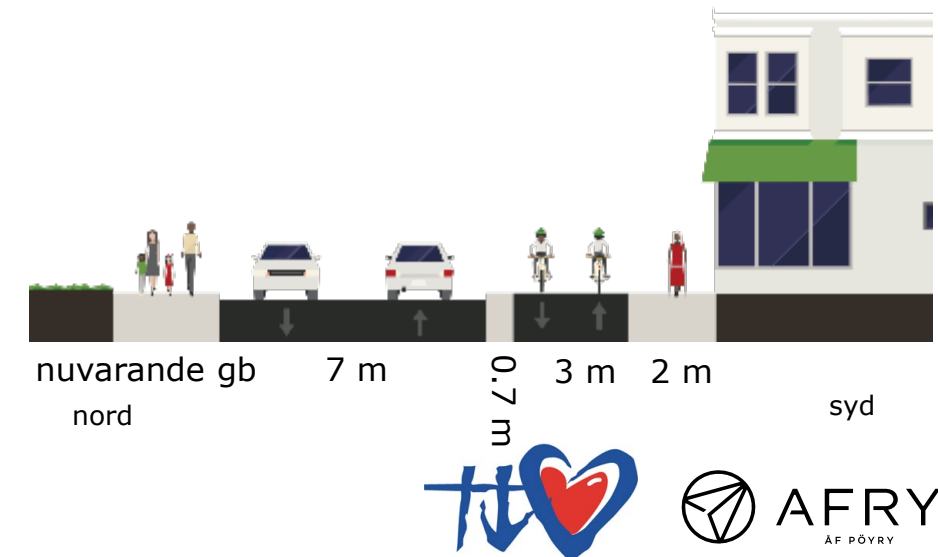
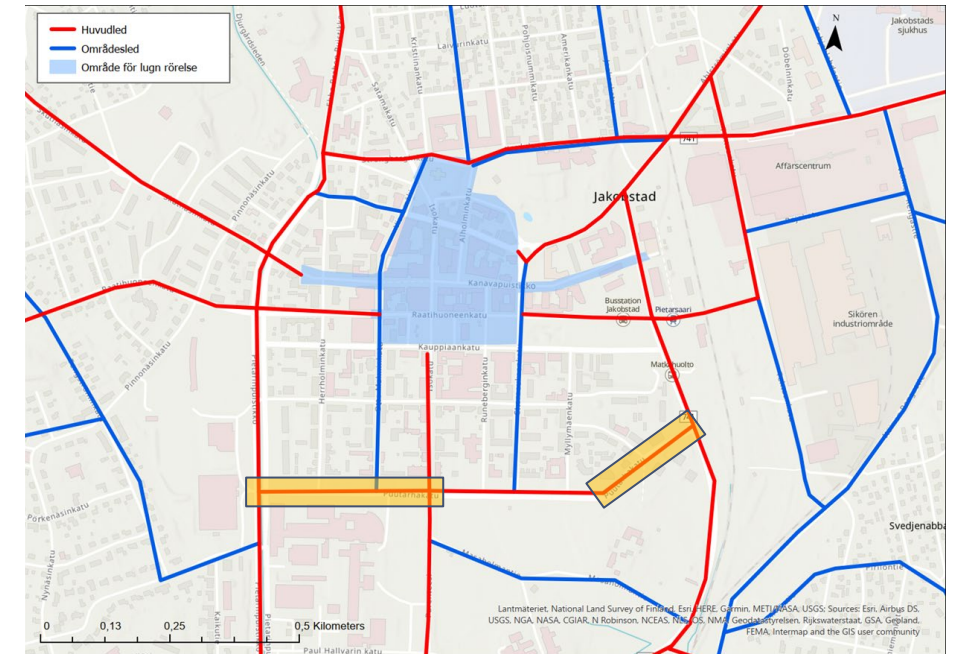
MÅLTILLSTÅND

Trädgårdsgatan Pedersesplanaden–Storgatan Kvarnbacksgatan–Österleden

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som en huvudrutt. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på gatans södra sida.

Presenterad lösning

- Cykelvägen separeras från körbanan med en 0,7 meters skiljeremsa. Cykelvägen separeras från gångbanan med en 0,3 meters stenrand.
- På norra sidan bibehålls den nuvarande gångbanan. Gångbanan på södra sidan ska göras smalare, 2 meter istället för nuvarande 3 meter.
- Körbanan görs smalare och därför tas gatuparkeringen bort.
- I korsningarna med Pedersesplanaden och Parentesen är det utmanande att bygga kvalitativa övergångar för cykeltrafiken, eftersom utrymmet i gatuområdet är knappt.



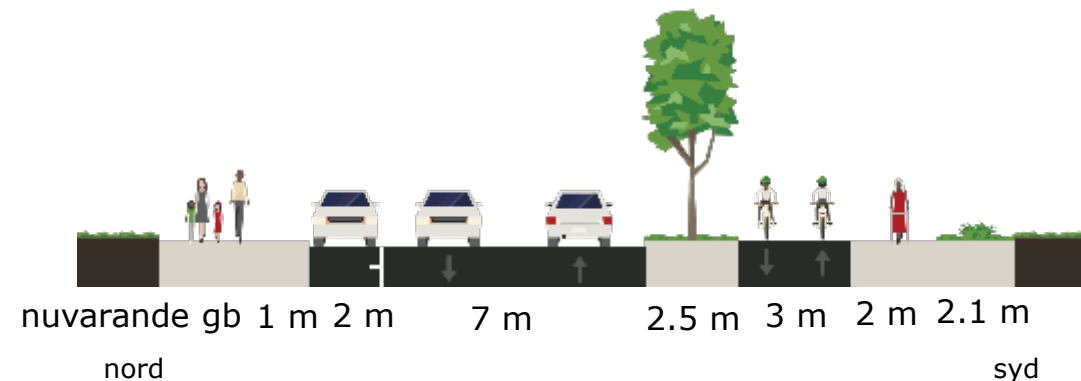
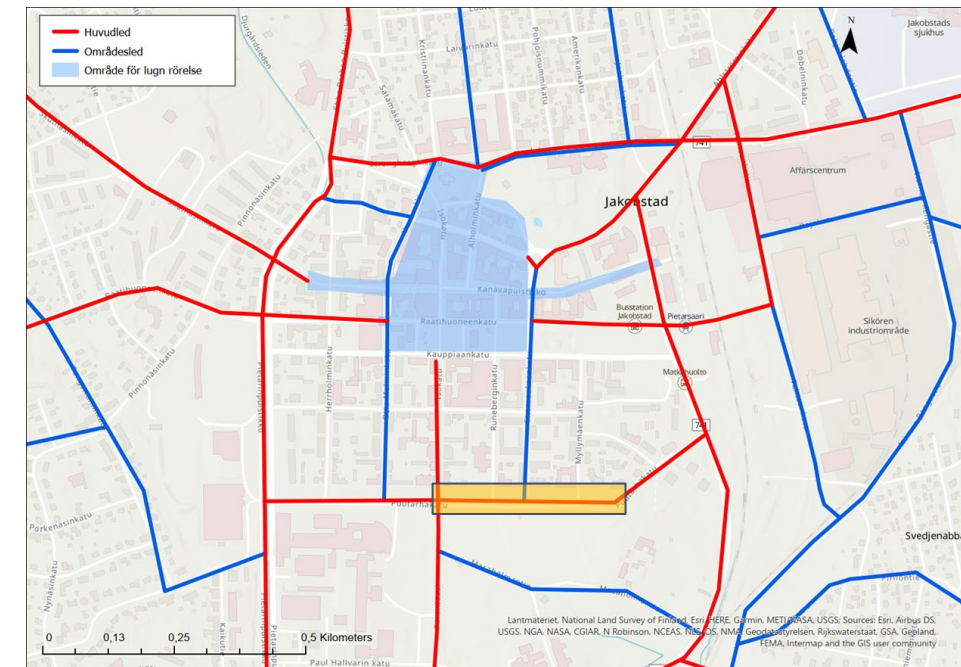
MÅLTILLSTÅND

Trädgårdsgatan Storgatan–Kvarnbacksgatan

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som huvudrutten. Den rekommenderade lösningen är **en dubbelriktad cykelbana** på gatans södra sida.

Presenterad lösning

- Cykelvägen separeras från körbanan med ett grönområde på minst 2,5 meter. Cykelvägen separeras från gångbanan med en 0,3 meter bred stenrand.
- På norra sidan bibehålls den nuvarande gångbanan. Gångbanan på södra sidan görs smalare, från nuvarande 3 meter till 2 meter.
- Det är möjligt att tillåta parkering på norra sidan av gatan. Det rekommenderas att man mellan gångbanan och gatuparkeringen bygger en 0,75–1 meter bred skiljeremsa/utrymme där man har plats att tryggt öppna bildörren.
- För att cykelvägen ska få plats på södra sidan ska den nuvarande leden breddas med minst 1,8 meter på sportplanens sida. Därmed får leden inte plats på gatuområdet (den ligger inte på gatuområdet i nuläget heller).



De viktigaste utvecklingsmålen

Åtgärdsplanen grundar sig på målnätet för cykeltrafiken som presenterats i denna utvecklingsplan och på utvecklingsprinciper som anknyter till den. Måltillståndet har jämförts med infrastrukturens nuläge i fråga om huvud- och regionrutter. De gatuspecifika åtgärderna har presenterats närmare på föregående sidor. De gatuspecifika åtgärderna avspeglar måltillståndet och det är inte ändamålsenligt att göra alla åtgärder samtidigt. Utvecklingsåtgärderna genomförs steg för steg till exempel i samband med andra reparationsprojekt.

I samband med arbetet identifierades **gång- och cykeltrafikarrangemangen längs Pedersesplanaden, Storgatan och Strengbergsgatan–Skolgatan** som de viktigaste utvecklingsmålen. Här framhövdes särskilt otryggheten i korsningsområden samt ställen med diskontinuerliga förbindelser.

I måltillståndet måste man avstå från gatuparkeringen på många gator i centrum för att i gatuområdet få plats för ordentliga cykeltrafikarrangemang. Parkeringspolitiken i centrum och helhetslösningarna ska utredas närmare i den fortsatta planeringen. Det är viktigt att bedöma användningsgraden av parkeringsplatserna i nuläget och om de räcker till i framtiden. Parkeringsarrangemangen spelar en stor roll också för trivsamheten i centrum och för handeln.

Ett viktigt utvecklingsmål i Jakobstad är också att **förbättra vinterunderhållet**. Ordentligt vinterunderhåll av gång- och cykelleder i rätt tid skulle göra det mer attraktivt att cykla året om samt förbättra hinderfriheten för fotgängare.

Att påverka attityder och vanor spelar dessutom en stor roll när man strävar efter att öka hållbar rörlighet. Dessa åtgärder för att styra rörligheten planeras i den regionala planen för hållbar rörelse som utarbetas under år 2022. I samband med planen funderar man också på hur man ska främja hållbar rörlighet.