

# Östanlid detaljplan

## Bilaga 8. trafikgranskning

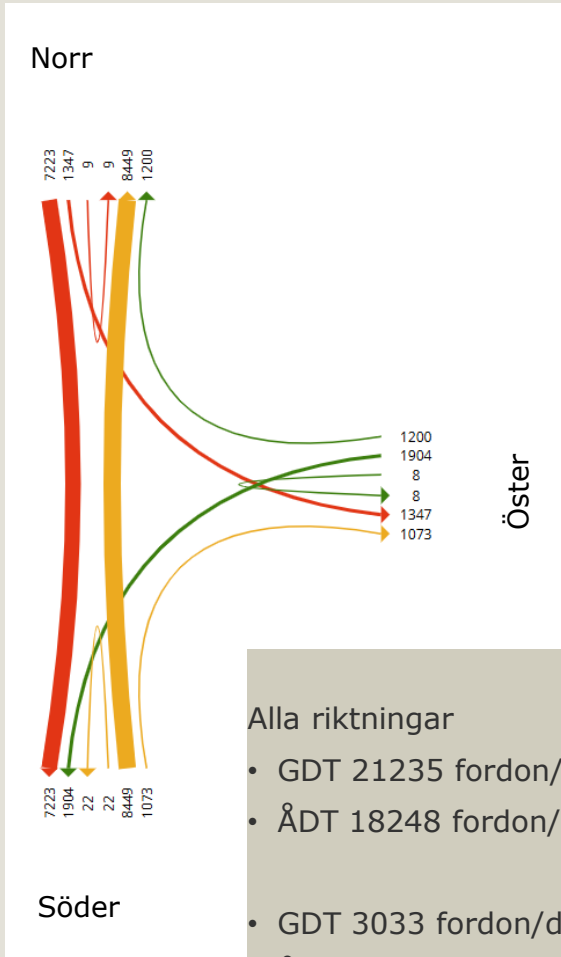
Hannakaisu Turunen

2.3.2026

**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change.

# Sv68/Östandalsvägen behov av avtagsfil till höger i vardagliga situationer



## Alla riktningar

- GDT 21235 fordon/dygn (7 dagar)
- ÅDT 18248 fordon/dygn (5 dagar)
- GDT 3033 fordon/dygn (1 dag)
- ÅDT 3650 fordon/dygn (1 vardag)

=> **Koefficient för vardagstrafik 1,2**

Liikennelaskenta 1/2026

## Nuläget

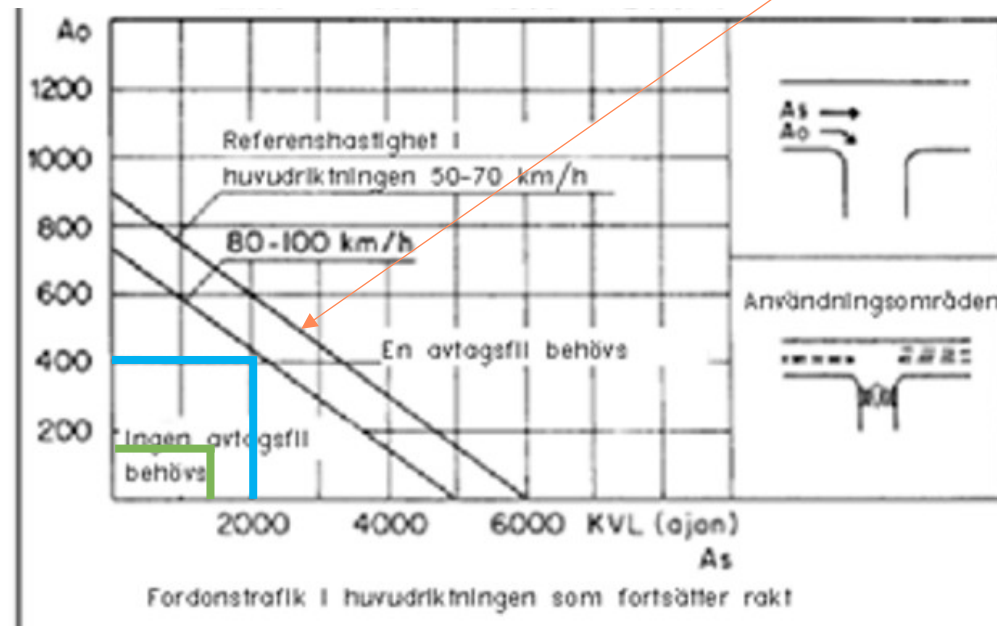
Högersvängande trafik från huvudriktningen (Ao)

- GDT 1070 fordon/dygn (7 dagar)
- GDT 150 fordon/dygn (1 dag)
- **ÅDT 180 fordon/dygn (1 dag)**

Rakt framgående trafik i huvudriktningen (As)

- GDT 8450 fordon/dygn (7 dagar)
- GDT 1200 fordon/dygn (1 dag)
- **ÅDT 1450 fordon/dygn (1 dag)**

Hastighets-  
begränsning  
60 km/h



=> Inget behov av avtagsfil

## Prognossituation 2050

Resalstringen för det nya daghemmet är 400 fordon/dygn. (200 ankommande och 200 avgående)

Resorna för daghemmet bedöms riktas från Östandalsvägen mot stamvägen 30 % norrut och 70 % söderut. Högersvängande från stamvägen kommer att öka med 140 fordon/dygn i och med planändringen.

Trafikens allmänna tillväxt:

Stamvägar/Österbotten  
tillväxtkoefficient **1,354**

Högersvängande trafik från huvudriktningen (Ao)

- GDT 1450 fordon/dygn (7 dagar)
- GDT 210 fordon/dygn (1 dag)
- ÅDT 250+140=  
**390 fordon/dygn (1 dag)**

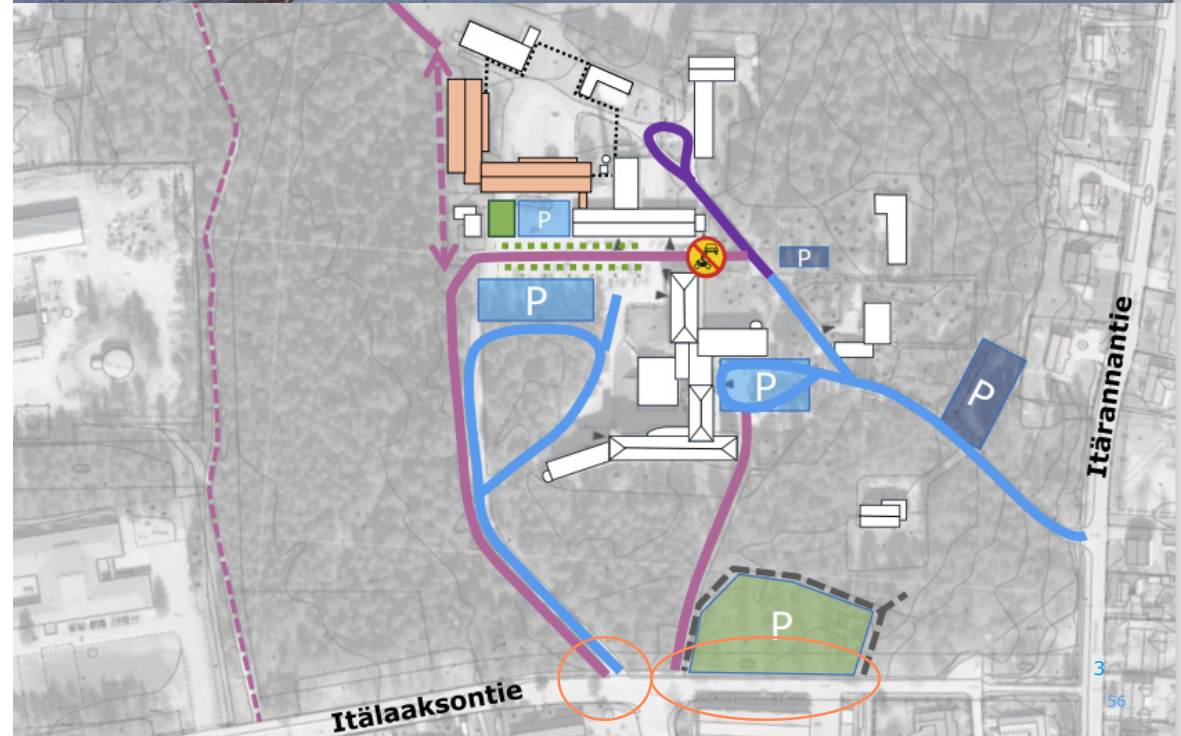
Rakt framgående trafik i huvudriktningen (As)

- GDT 11440 fordon/dygn (7 dagar)
- GDT 1630 fordon/dygn (1 dag)
- **ÅDT 1960 fordon/dygn (1 dag)**

# Säkerheten för Östandalsvägens gång- och cykelled

I utlåtandet framfördes oron kring **anslutningsvinkeln och fria sikten** vid körförbindelsens anslutning vid Östandalsvägens gång- och cykelled.

- Väjningsplikten är inte anvisad med märke i anslutningen
- Man kommer ut bakom kantstenen, tomtanslutning?  
=>Oklar väjningssituation
- Östandalsvägens anslutningar är likvärdiga
- 40 km/h på Östandalsvägen
- Anslutningsvinkeln ca. 52° (rekommendation min. 70°)

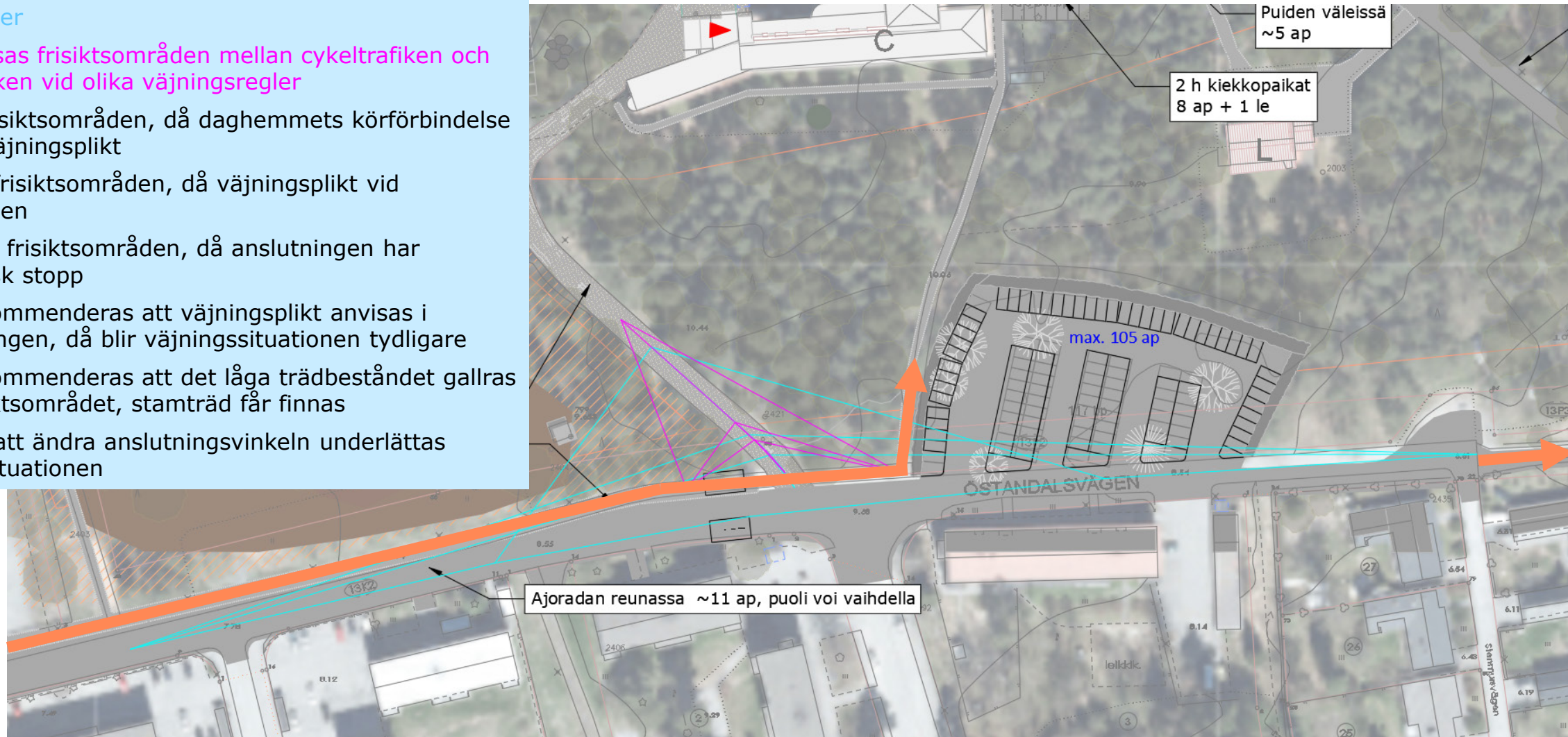


# Frisiktsområden med nuvarande linjedragning

Med blått visas inbördes frisiktsområden vid olika väjningsregler

Med rosa visas frisiktsområden mellan cykeltrafiken och fordonstrafiken vid olika väjningsregler

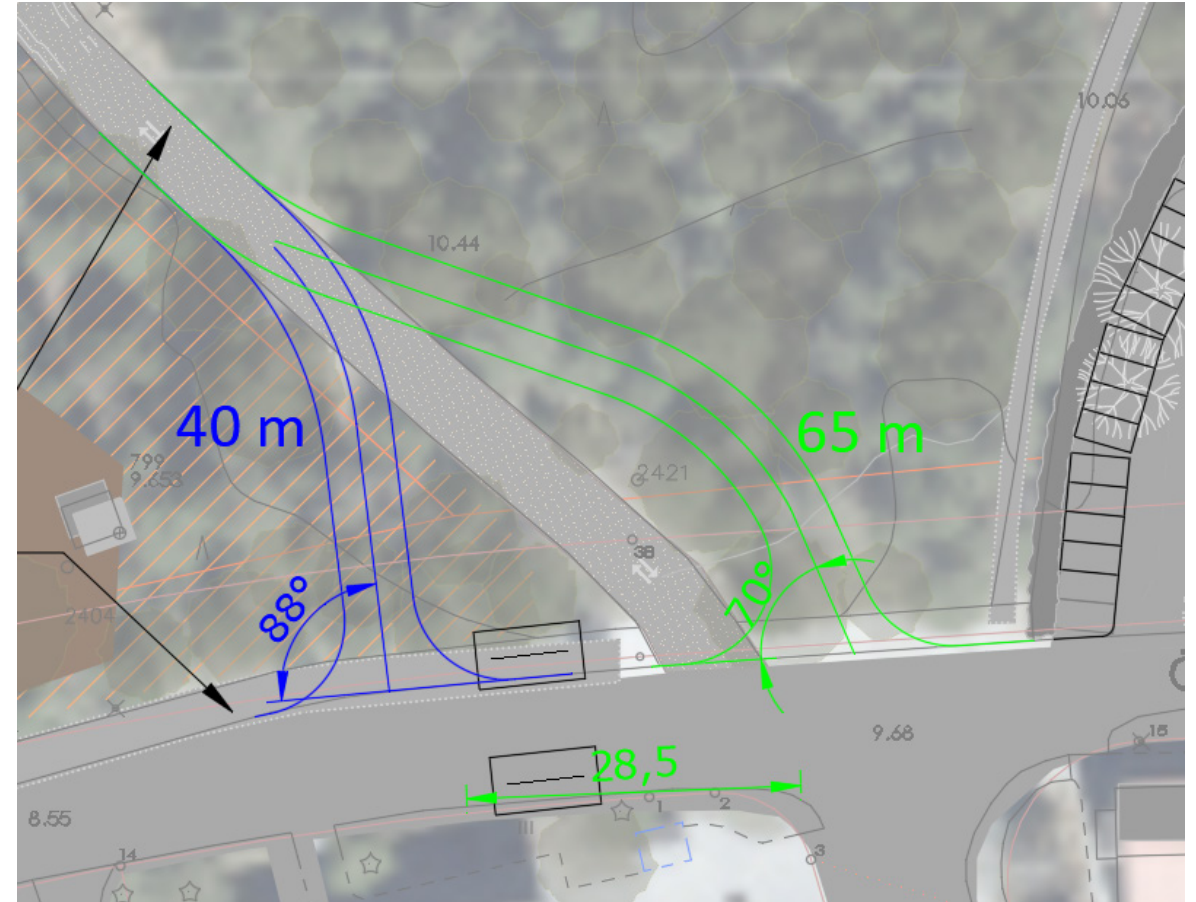
- Största frisiktsområden, då daghemmets körförbindelse inte har väjningsplikt
- Mittersta frisiktsområden, då väjningsplikt vid anslutningen
- De minsta frisiktsområden, då anslutningen har obligatorisk stopp
  - Det rekommenderas att väjningsplikt anvisas i anslutningen, då blir väjningssituationen tydligare
  - Det rekommenderas att det låga trädbeståndet gallras vid frisiktsområdet, stamträd får finnas
  - Genom att ändra anslutningsvinkeln underlättas frisiktssituationen



# Alternativ för att förbättra anslutningsvinkeln (1/2)

- Blåa alternativet
  - Anslutningsvinkeln 88 grader (mycket bra)
  - Väglängd som bör byggas 40 m
  - Det bildas en stafflerad anslutning, där anslutningsavståndet är ca. 30 m
  - Förutsätter att busshållplatsen flyttas (märket flyttas till följande belysningsstolpe)
- Gröna alternativet
  - Anslutningsvinkeln 70 grader (minimum)
  - Väglängd som bör byggas 65 m
  - Det bildas en fyrvägsanslutning, där smidigheten och säkerheten är sämre än i en stafflerad anslutning och väjningssituationerna är otydliga

=> Vid mötet 6.3.2026 mellan staden och beställaren beslöt man att gå vidare med det blåa alternativet, träden som växer på området beaktas vid noggrannare linjedragning



# Alternativ för att förbättra anslutningsvinkeln(2/2)

Tre alternativ undersöktes:

Orangea alternativet

- Inga träd behöver borttas
- Anslutningsavståndet kort
- Kort rak sträcka innan anslutningen

Rosa alternativet

- Tre träd behöver borttas
- Tillräcklig anslutningsavstånd
- Tydlig linjedragning

Röda alternativet

- Ett träd behöver borttas
- Tillräcklig anslutningsavstånd
- Invecklad linjedragning, kort rak sträcka innan anslutning

=> Det rosa alternativet rekommenderas att väljas till planen



# Träd som bör borttas (rosa alternativet)

Sett från Östandalsvägen



Sett från Östanlids område



# Parkeringsområdets anslutningar

I utlåtandet påpekades det att det fattades ett område för anslutningsförbud vid parkeringsområdet

- Gång- och cykelvägen tar slut precis innan parkeringsområdet
- Genom området går någon slags gång- och cykelled till Östarpåvägen

- Vid parkeringsområdet är gång- och cykelleden på körbanan, väjningsplikten tydlig; den som kommer från parkeringsområdet väjer
- Det är möjligt att anvisa ett anslutningsförbud på mitten av parkeringsområdet
- Ifall parkeringsområdets anslutningar minskas, minskar parkeringsplatserna med 3-5 stycken

