



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 invånarens 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 problemställena, 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 Kortensniemi var ansvariga för arbetet.

Målnätverket i utvecklingsplanen har under våren 2025 reviderats av stadens tjänstemän.



Nuläget för gång- och cykeltrafiken i Jakobstad

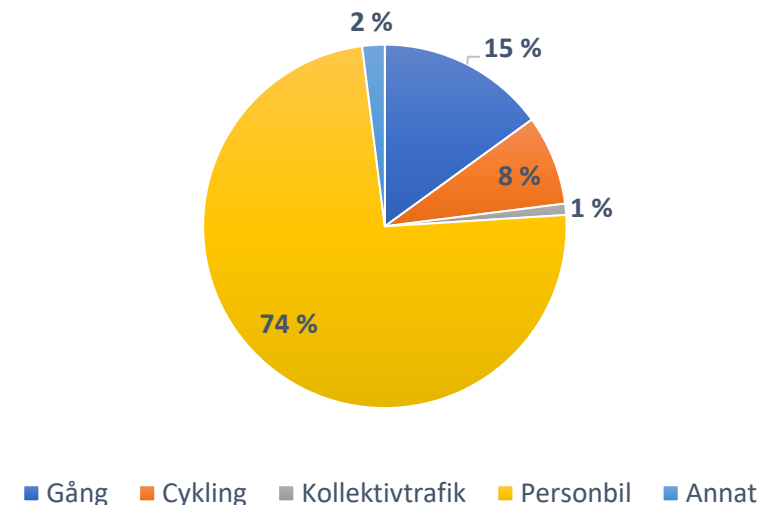
Rörelsen nu

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 %).

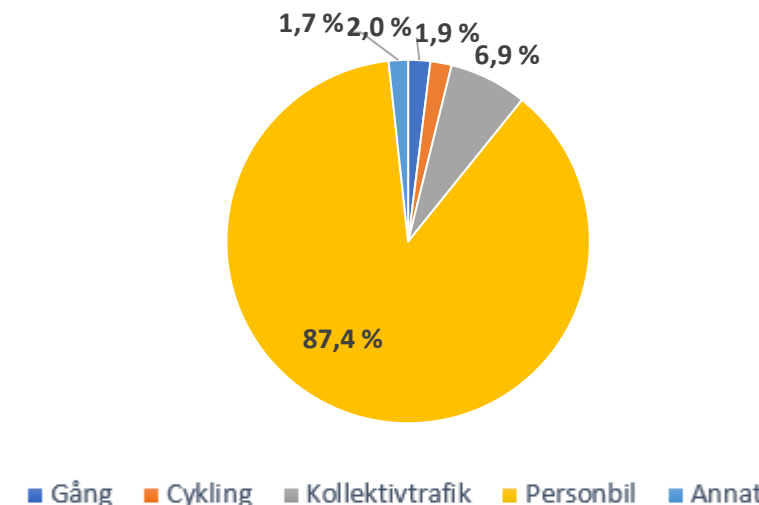
Resultaten av invånarenkäten som utfördes i samband med arbetet ger en lite mer positiv bild av andelarna för hållbara färdssätt. Enligt invånarenkäten gör mer än en tredjedel (sommar 39 %, vinter 36 %) av respondenterna vardagsresor dagligen eller nästan dagligen till fots på somrarna och på vintrarna. 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)

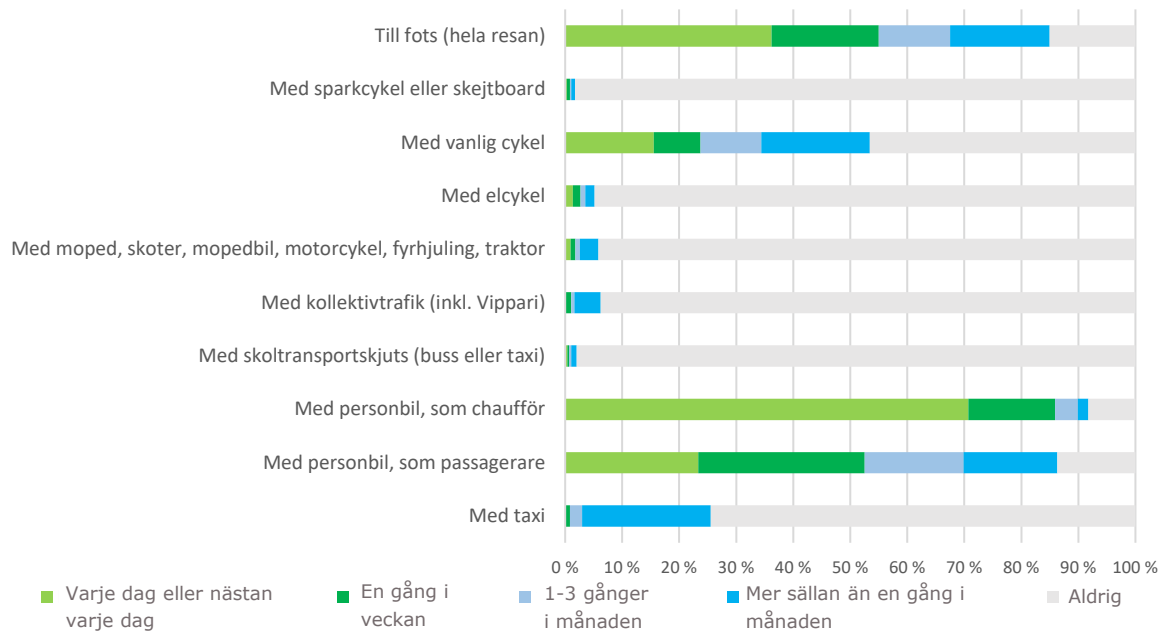


Färdssättets andel av reseprestation (km/person/dygn)

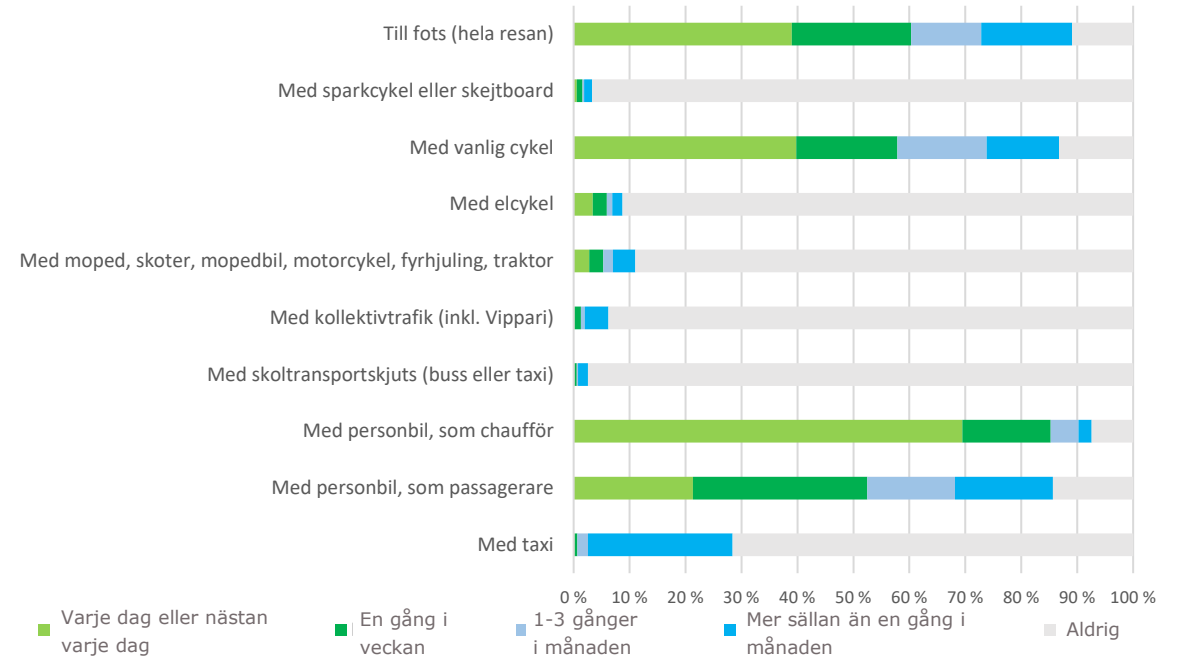


Färdsätt enligt invånarenkäten

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.

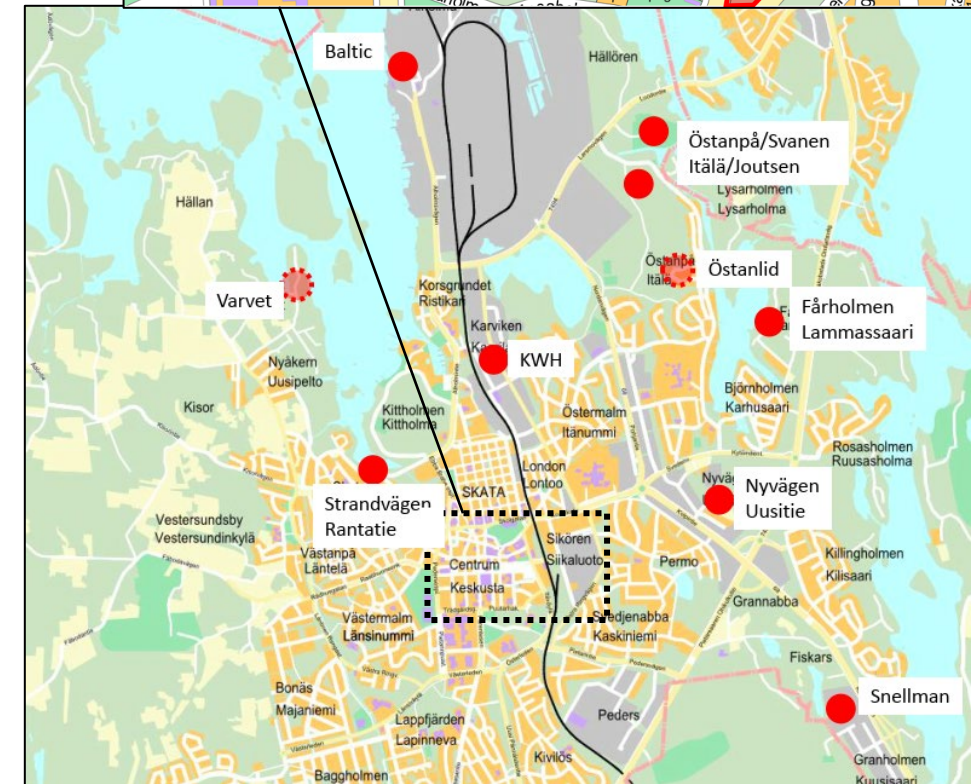
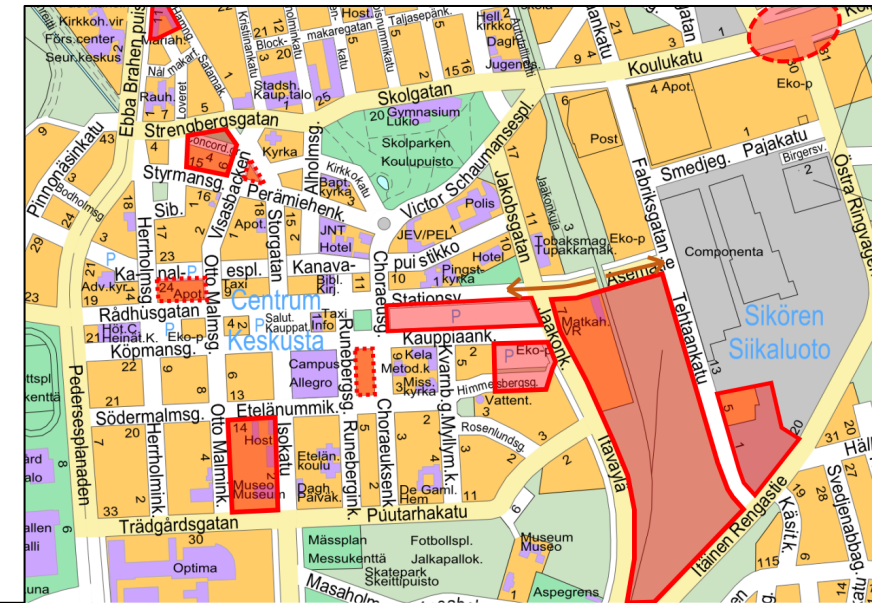


Markanvändning nu och planer

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.

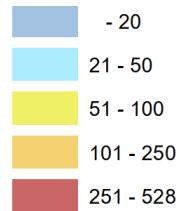
För tillfället uppdateras planen för stadsbygge i Jakobstad. En stor avsikt med planen är att utveckla Jakobstads centrum att bli trivsammare och mer fotgängarvänlig. Dessa syften har också beaktats i denna plan.

Detaljplaner på gång våren 2022:



Var finns befolkningen

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

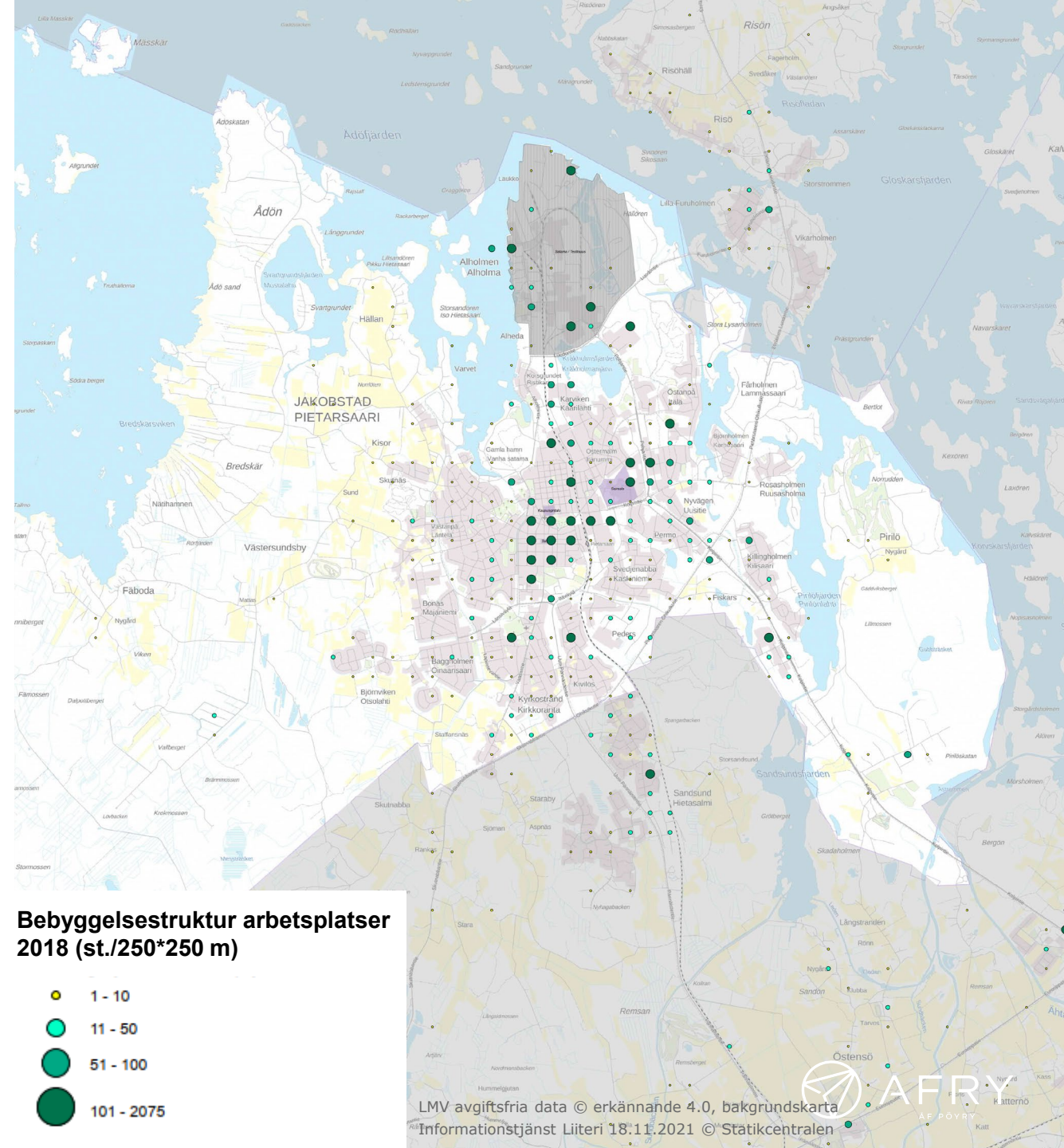


Arbetsplatser

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 %.

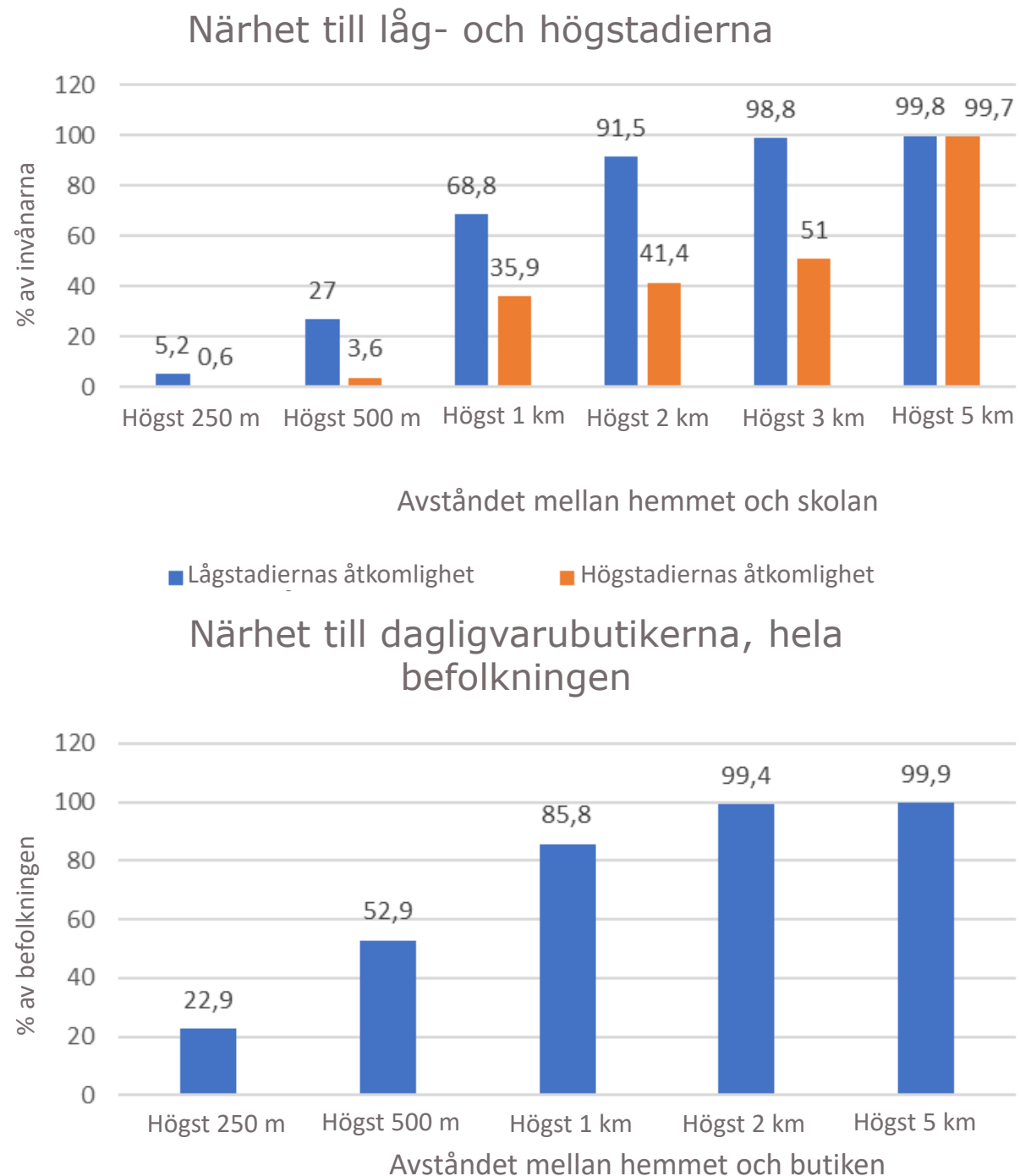


Närhet till service

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.



Fotgänger- och cykelolyckornas allvarlighetsgrad (st.; %)

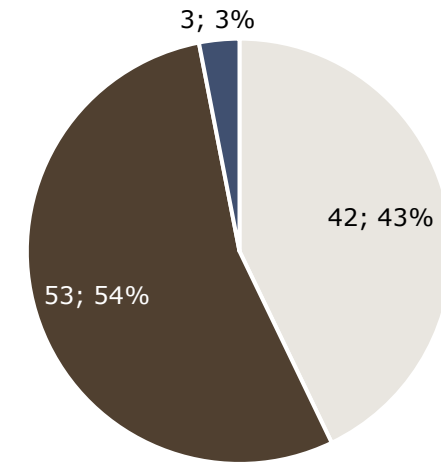
Fotgänger- och cykelolyckor

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.

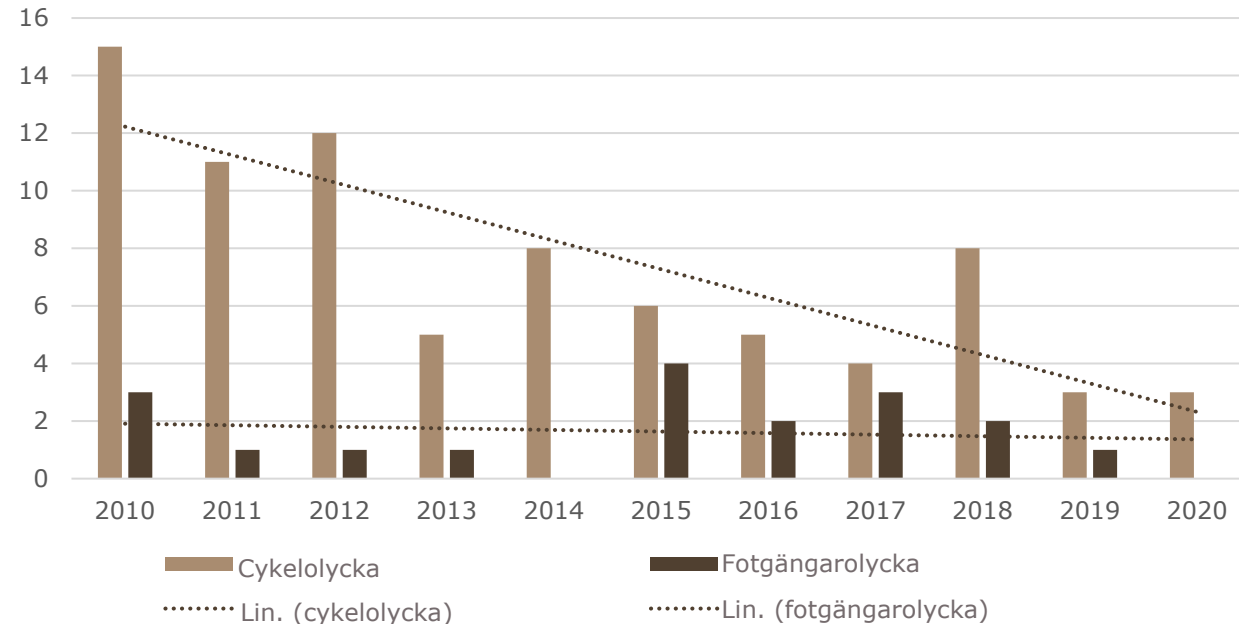
Olyckorna koncentreras till stadens centrum. Skolgatan, Kållbyvägen, Väster- och Österleden samt Kanalesplanaden framhävs som olycksplatser.

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



■ 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.

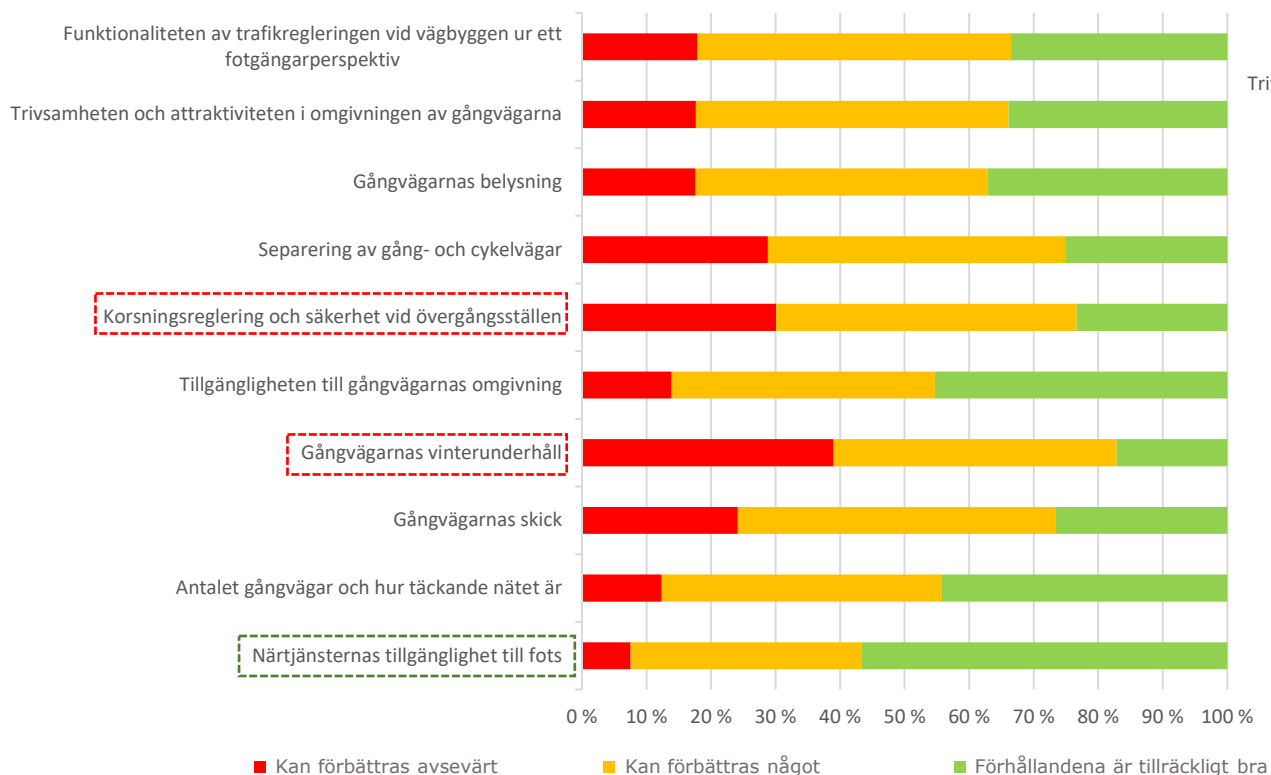
Också smidigheten i fråga om cykling i tätortsområden och i centrum kan förbättras. För tillfället finns det inte en smidig rutt för cykeltrafiken genom centrum, vilket utmanar också fotgängares trivsamhet och säkerhet. Utanför centrum är nätet av gång- och cykelbanor omfattande.

Jakobstads styrkor är att närservicen är lättillgänglig till fots och med cykel.

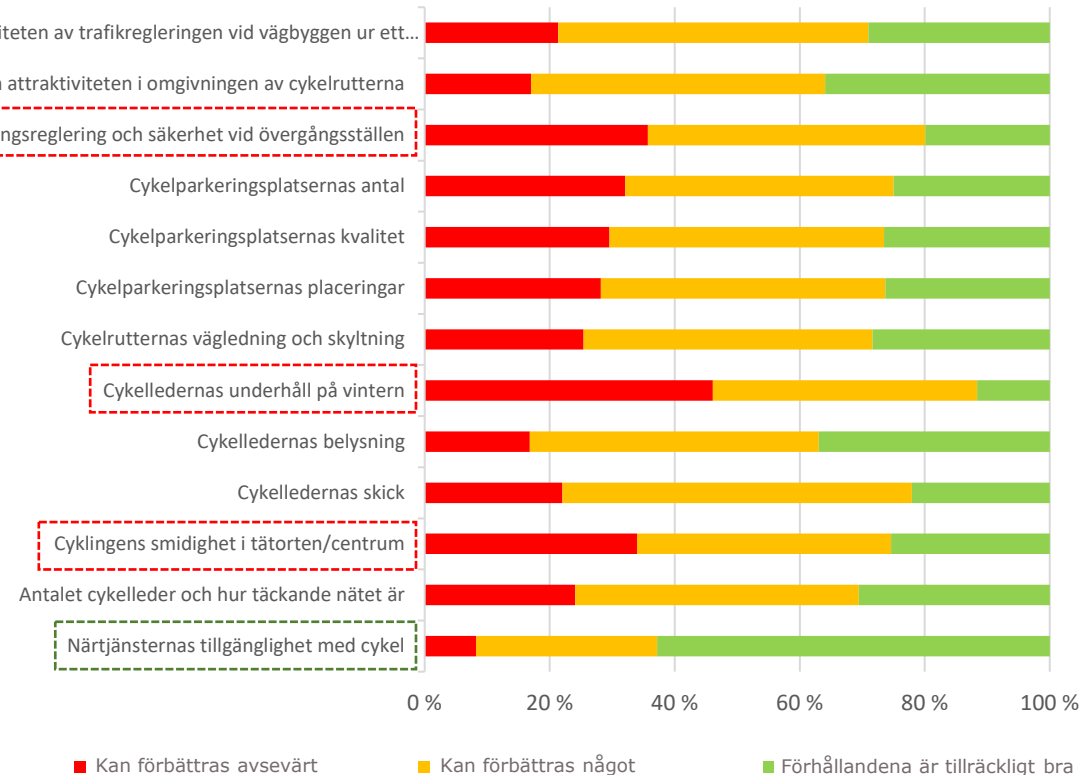



Tillfredsställelse med förhållandena för gång och cykling baserat på invånarenkäten

Tillfredsställelse med förhållandena för gång (n=665)



Tillfredsställelse med förhållandena för cykling (n=621)



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 buildings. The background is slightly blurred, suggesting a shallow depth of field. The overall tone is warm and positive.

Målnät och principer för planering

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.

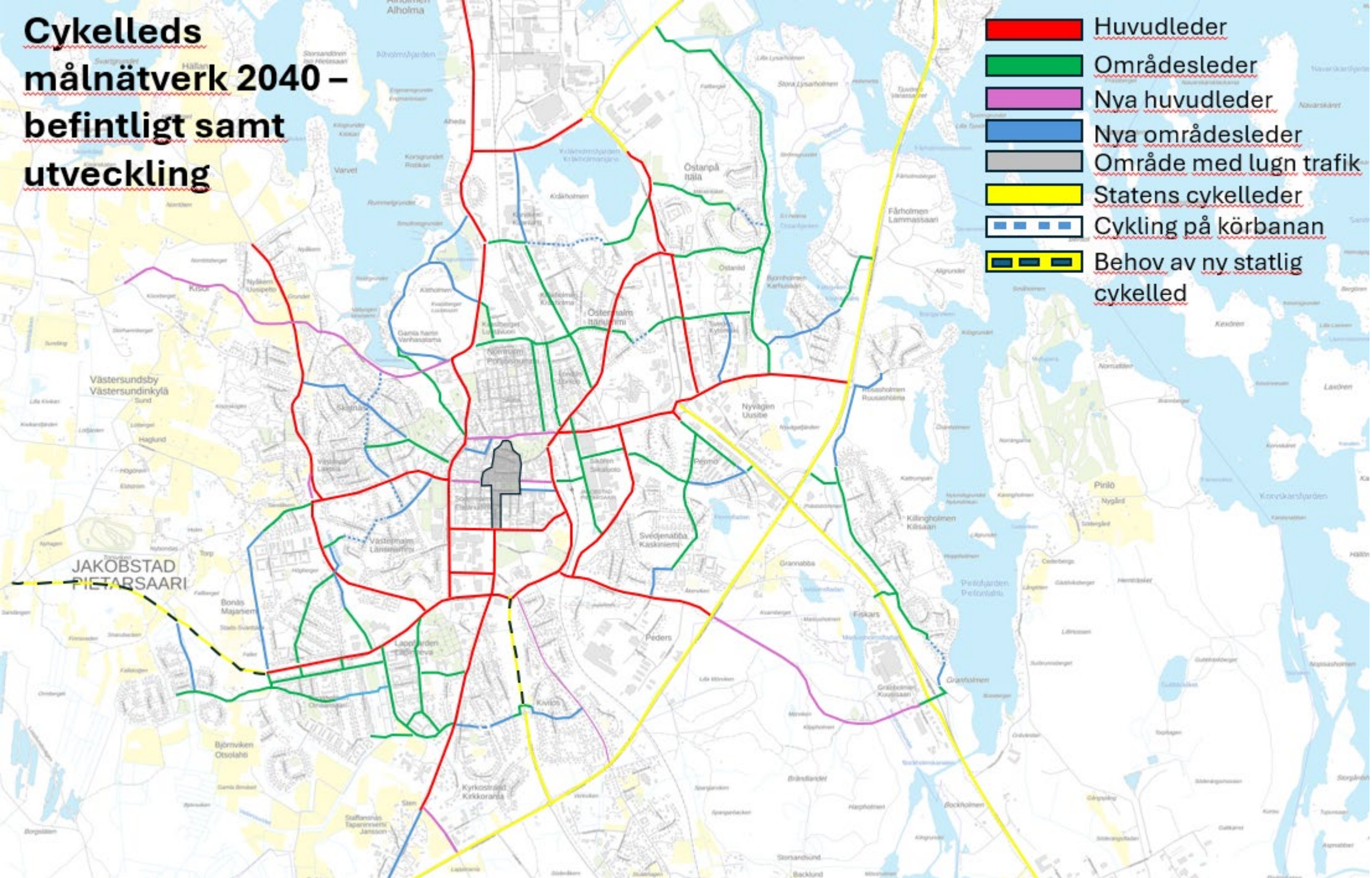


Principer för planering av cykeltrafiken i Jakobstad

| | 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>Utanför byggda miljöer beror behovet av separering på fotgängarflödet och det är inte nödvändigt i alla situationer.</i></i> |
| Beläggningsbredd | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cykelfält 1,75–2,25 m</i> • <i>Enkelriktad cykelbana 2–2,25 m</i> • <i>Dubbelriktad cykelbana 3,0 m</i> • <i>Kombinerad gång- och cykelbana utanför bebyggd miljö 3,5–4 m.</i> • <i>Gångbana 2–2,5 m</i> | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Dubbelriktad cykelbana 2,25–2,5 m</i> • <i>Kombinerad gång- och cykelbana 3,5–4 m</i> • <i>Gångbana 2–2,5 m</i> |
| 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> |

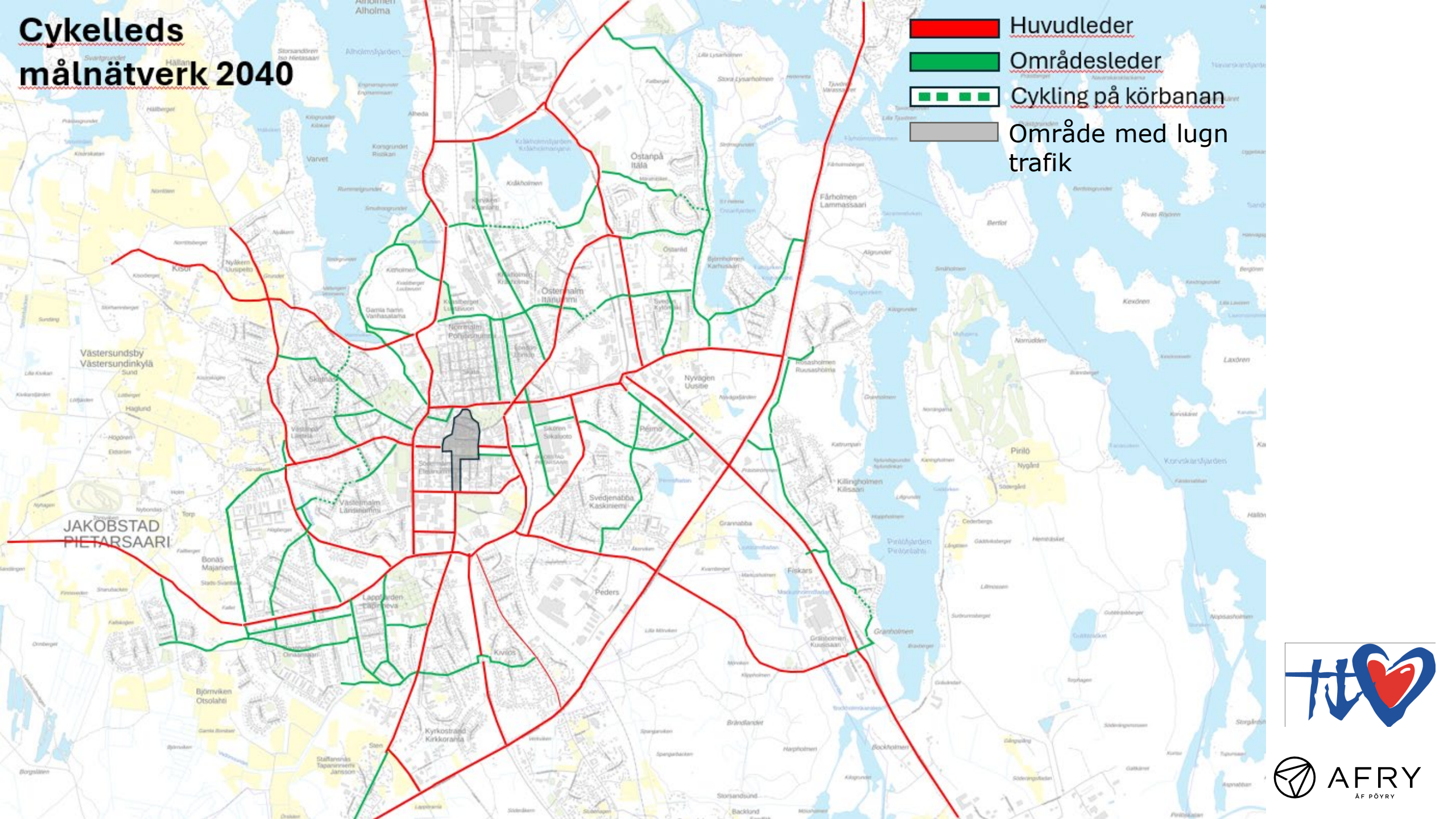
Cykelleds målnätverk 2040 – befintligt samt utveckling

-  Huvudleder
-  Områdesleder
-  Nya huvudleder
-  Nya områdesleder
-  Område med lugn trafik
-  Statens cykelleder
-  Cykling på körbanan
-  Behov av ny statlig cykelled



Cykelleds målnätverk 2040

-  Huvudleder
-  Områdesleder
-  Cykling på körbanan
-  Område med lugn trafik



A person is riding a bicycle on a paved path in an urban environment. The person is wearing a light-colored patterned top, dark trousers, and a black bag slung over their shoulder. They are wearing light-colored flat shoes. The bicycle is black with yellow accents on the frame and handlebars. The background shows a modern building with large windows and green trees. The overall scene is bright and clear.

Preciserad cykelnätverksplan och utvecklingsåtgärder

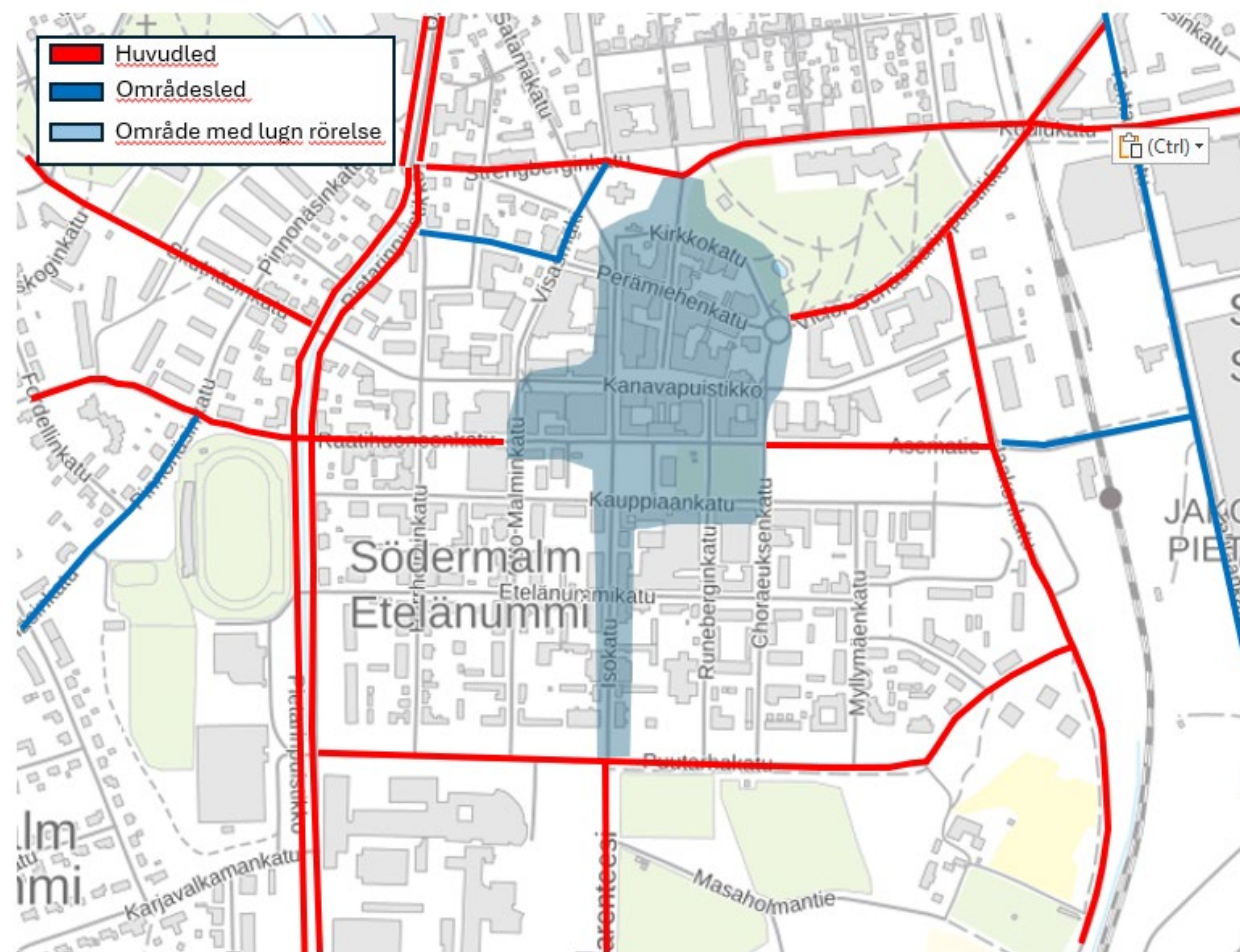
Preciserat målnätverk

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 rutter 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 gångbetoad centrummiljö, där man trivs även längre tider. Målet är att det gångbetonade området expanderas 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 färdstätt i bästa sämja. Hastighetsbegränsningen är låg, 20 km/h.

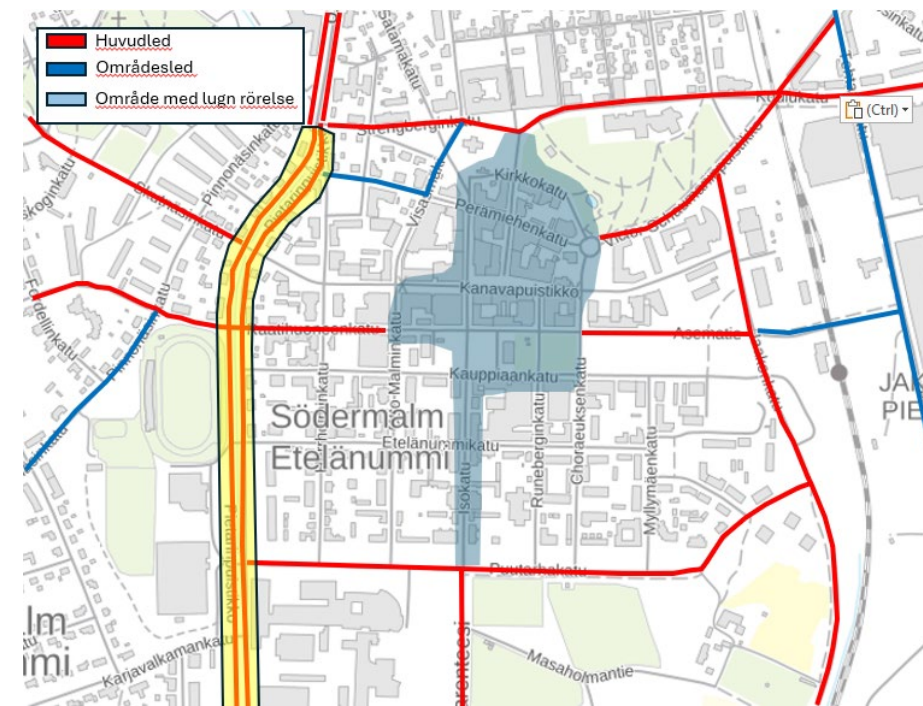
Utvecklingsåtgärderna har beskrivits gatuspecifikt på följande sidor.



NULÄGE

Pedersesplanaden

- Genomsärning:
 - Västra delen: körbana ca. 8 km, gb/gb+c 2,5 m
 - Östra delen: körbana ca. 7,5 km, gb/gb+c 2,5 m
- Parkeringsområden
 - Parkering tillåten på båda sidor
 - Under idrottsevenemang rikligt parkering i västradelen, annars lite.
- Fartbegränsning: 40 km/h
- Kollektivtrafik: Kollektivtrafik finns, inga hållplatser
- I invånarenkäten uppkom Pedersesplanaden som en problematisk förbindelse. Särskilt korsningar i Rådhusgatan, Skutnäsgratan och Trädgårdsgatan uppfattades vara problematiska.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har gatan märkts för att utvecklas alltigenom.

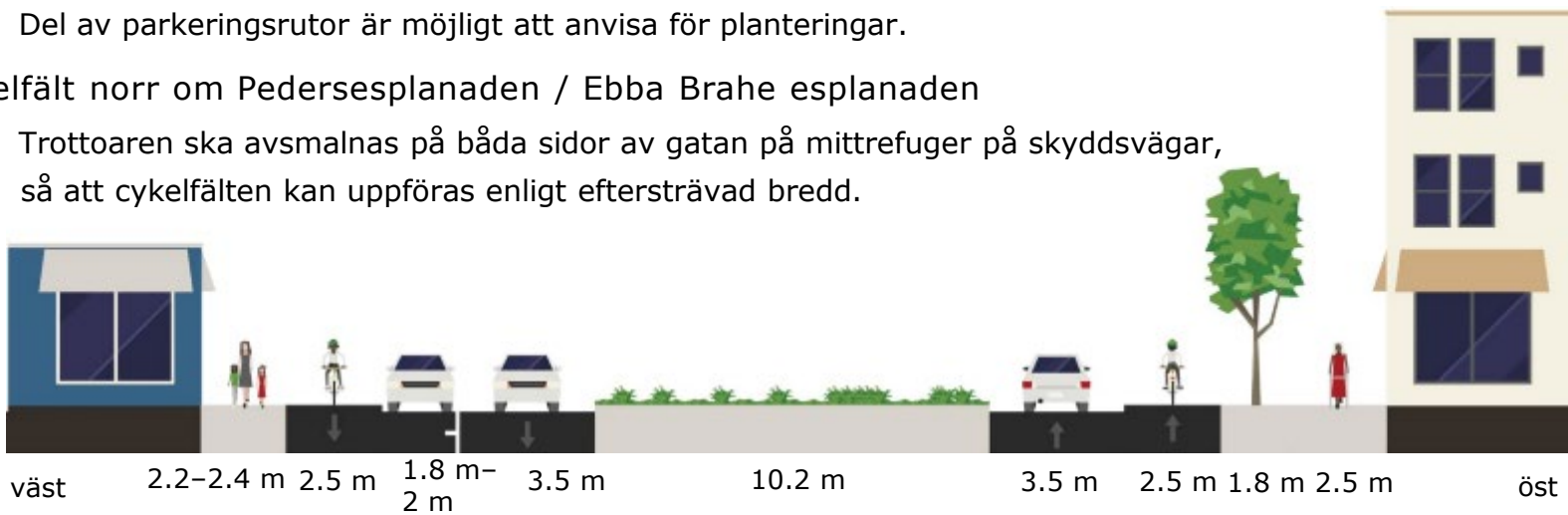


Pedersesplanaden

Målet är en snabb och smidig förbindelse i huvudledens klass. Rekommenderad lösning är **enkelriktade cykelvägar med planskiljning**.

Presenterad lösning

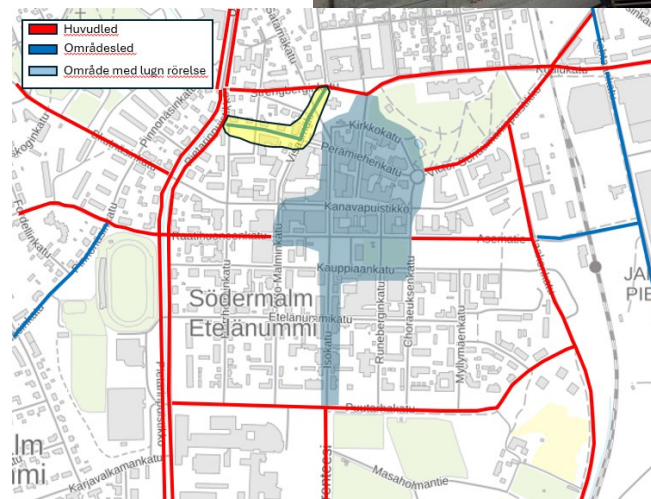
- Enkelriktad cykelväg, som har planskiljning till gångbanan och körbanan.
- Körbanan avsmalnas från nuvarande för att möjliggöra byggande av cykelvägar.
- Gatuparkering är möjligt att tillåta på följande sätt:
 - I västra delen parkering som tidigare. Snedparkering mellan Södermalmsgatan och Trädgårdsgatan flyttas till Idrottshusets sida (separat plan finns)
 - I östra delen är parkering möjligt i stället för grönfältet, om gångbanans bredd avsmalnas från 2,5 meter som nu föreslagits till 2,3 meter eller parkering genomförs i 1,8 meters bredd. För underhållet är eftersträvansvärd bredd för gångbanan 2,5 meter på grund av planskiljningar i cykelvägarna.
 - Del av parkeringsrutor är möjligt att anvisa för planteringar.
- Cykelfält norr om Pedersesplanaden / Ebba Brahe esplanaden
 - Trottoaren ska avsmalnas på båda sidor av gatan på mittrefuger på skyddsvägar, så att cykelfälten kan uppföras enligt eftersträvad bredd.



NULÄGE

Visasbacken/ del av Styrmanngatan

- Tvärsektionen:
 - Visasbacken: 1,6 m gb, 10 m körbana, 3 m gb
 - Styrmanngatan: 2,2 m gb, 9 m körbana, 2,6 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 Malmngatan

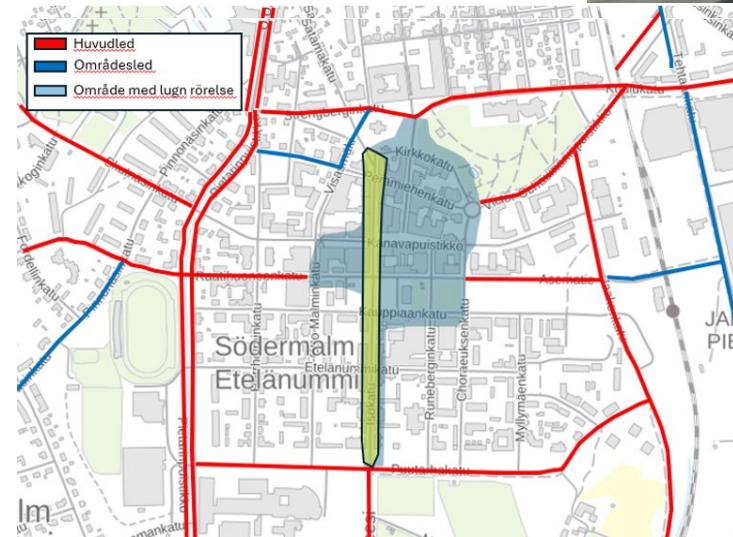


Visasbacken

NULÄGE

Storgatan

- Genomsärning:
 - 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
- Fartbegränsning: 30 km/h
- Kollektivtrafik: Det finns busstrafik på gatan
- I invånarenkäten uppfattades Storgatan som problematisk särskilt i Trädgårdsgatans, Köpmansgatans och Rådhusgatans korsningar.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har gatan märkts för att utvecklas i sin helhet. Därtill åtgärdsförslag för Trädgårdsgatans och Rådhusgatans korsningar.
- I Storgatans och Trädgårdsgatans korsning har planerats en upphöjd korsning
 - Vid genomförandet ska cykeltrafikens korsningarrangemang tryggas



Söder om Köpmansgatan



Köpmansgatan – Kanalesplanaden



Norr om Kanalesplanaden

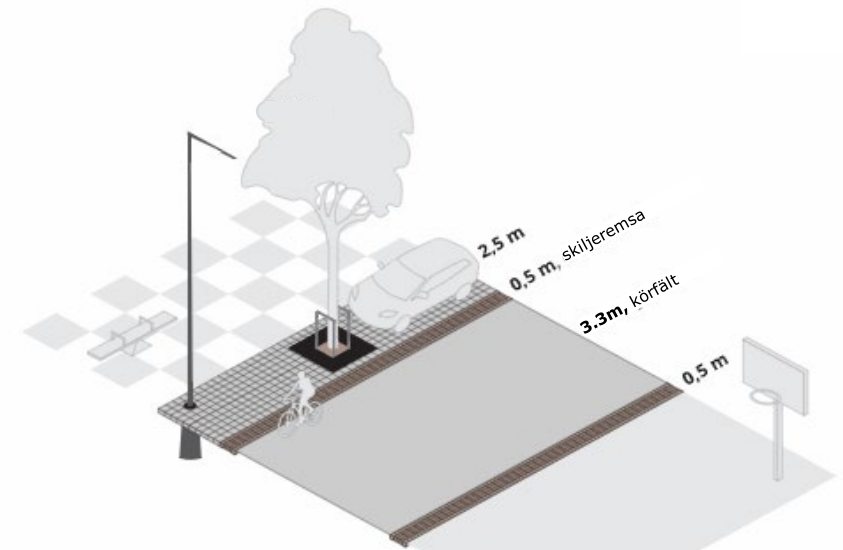
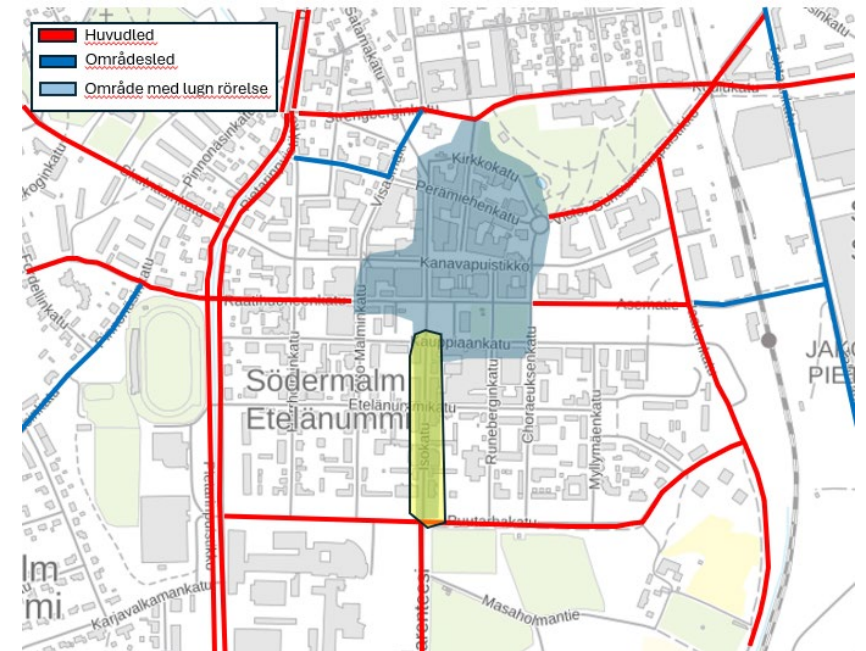
MÅLTILLSTÅND

Storgatan Trädgårdsgatan – Köpmansgatan

I måltillståndet är förbindelsen på samma nivå som för en huvudled. Rekommenderad lösning är **shared space**.

Presenterad lösning:

- Gatan **kan eventuellt** ändras till enkelriktad gata från Trädgårdsgatan, körriktning mot kyrkan. Cykling tillåts på enkelriktad gata i båda riktningar. Ska märkas med ett trafikmärke.
- Fartbegränsning i fordonstrafiken sänks till 20 km/h.
- Parkering tillåts på båda sidor av gatan.
- På båda sidor av gatan lämnas ett brett rum för gångtrafik.
- För tillfället finns det busstrafik till båda riktningar. I fortsättningen kan bussarna köra längs Storgatan mot centrumet och längs Choraeusgatan bort från centrumet.
- Körbanans bredd 3,3 m, vilket avviker från planerinsanvisningens bredd för dubbelriktad cykling på enkelriktad gata (min. 4,25m).
 - På körbanans eftersträvad bredd har prutats framgångsrikt bl.a. i Gamla Raumo. För Kauppakatu och Kuninkaankatu i Raumo har uppförts en lösning av shared space-typ, där körbanorna är enriktade och i cirka 3 cm bredd.



MÅLTILLSTÅND

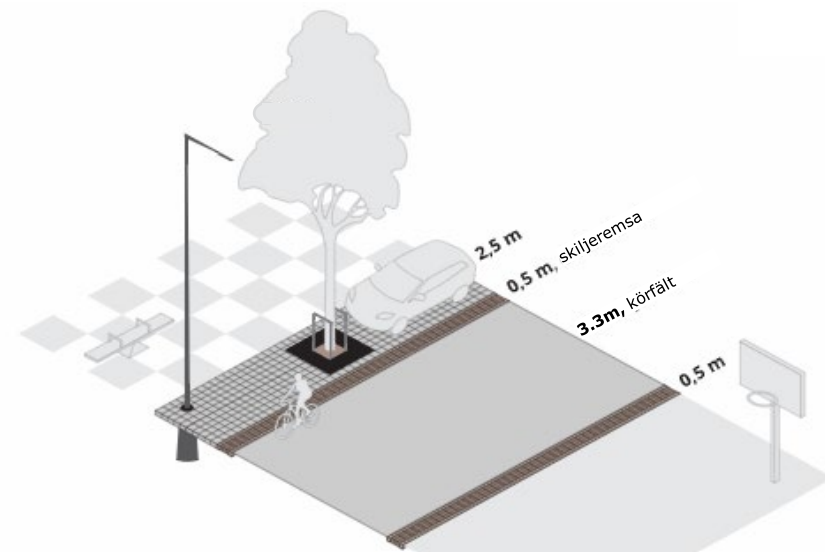
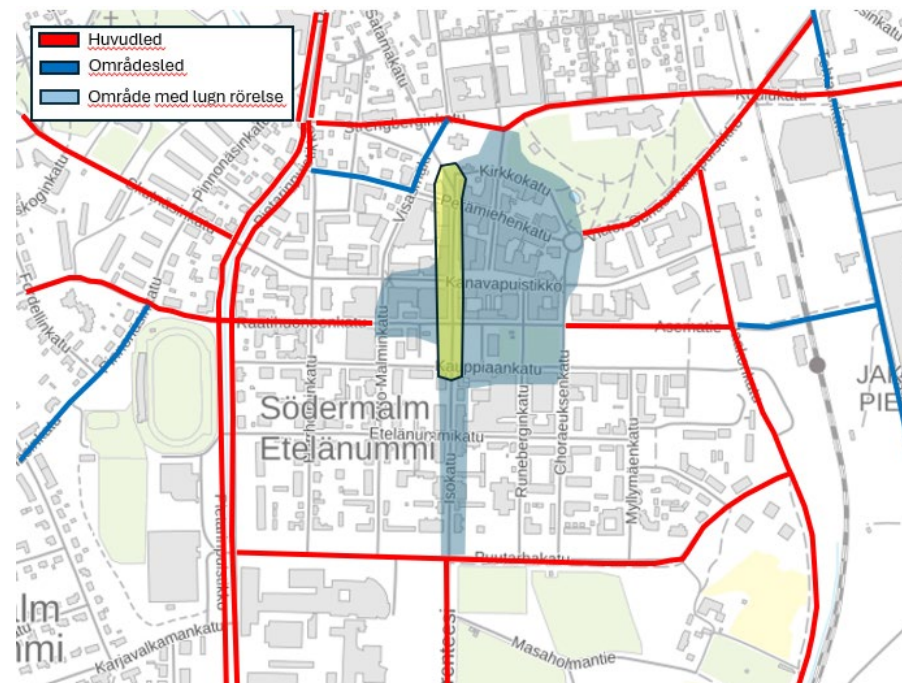
Storgatan

Köpmansgatan – Kyrkogatan

Måltillstånd är ett område för lugn rörelse, genom vilken inte leds en cykeltrafikens snabb förbindelse. Rekommenderad lösning är **shared space**.

Presenterad lösning

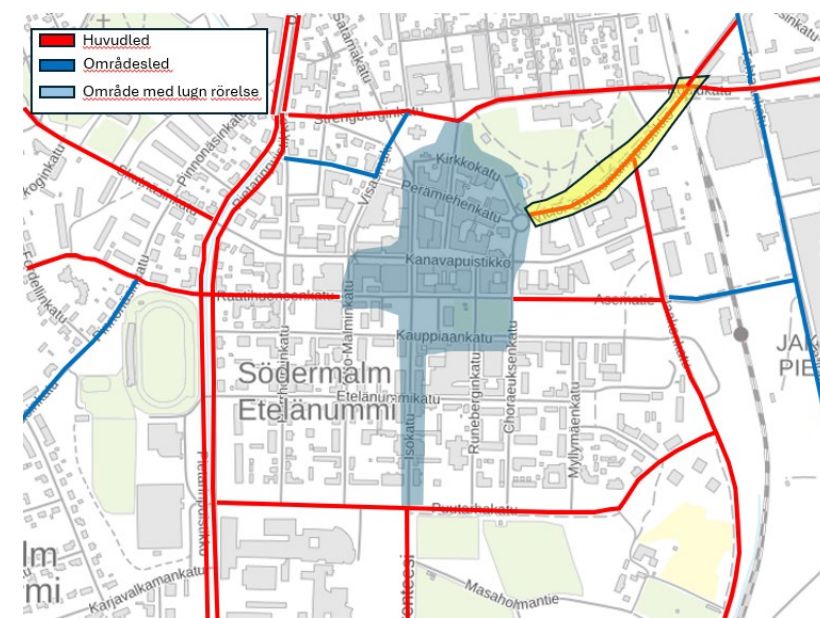
- Alla färdsätt går i samma rum, med materiallösningar visas att området är gångbetonat och avsedd för lugn rörelse. Gång fortfarande på togets sida.
- Fartbegränsning i fordonstrafiken sänks till 20 km/h.
- Cykeltrafik tillåts på enkelriktad gata i båda riktningar.
- Möjlighet till bil parkering undersöks i planeringsskedet.
- Körbanans bredd 3,3 m, vilket avviker från planeringsanvisningens bredd för dubbelriktad cykling på enkelriktad gata (min. 4,25m).
 - På körbanans eftersträvad bredd har prutats framgångsrikt bl.a. i Gamla Raumo. För Kauppakatu och Kuninkaankatu i Raumo har uppförts en lösning av shared space-typ, där körbanorna är enriktade och i cirka 3 m bredd.



NULÄGE

Victor Schaumansesplanaden

- Genomsärning:
2,8 m gb, 1,35 m mellanbälte, 9,9 m körbana, 1,65 m mellanbälte, 3,1 m gb
- Fartbegränsning 30-40 km/h
- Kollektivtrafik: Busstrafik på Victor Schaumansesplanaden
- I invånarenkäten framträdde Trädgårdsgatans korsning som problematisk
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor



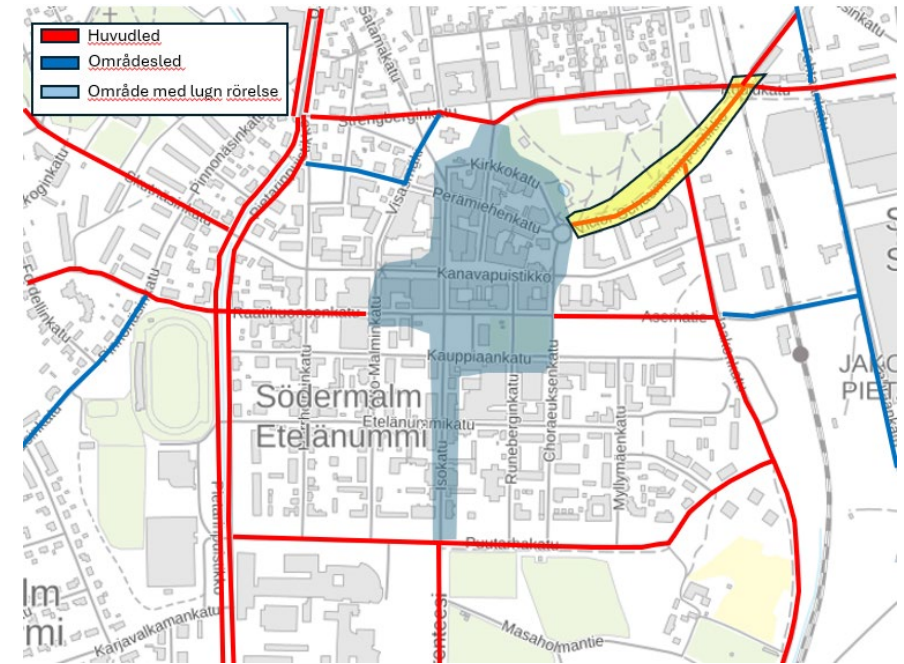
MÅLTILLSTÅND

Victor Schaumansesplanaden

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som för en huvudled. Rekommenderad lösning är en **kombinerad gångbana och cykelväg** på båda sidor av gatan.

Presenterad lösning

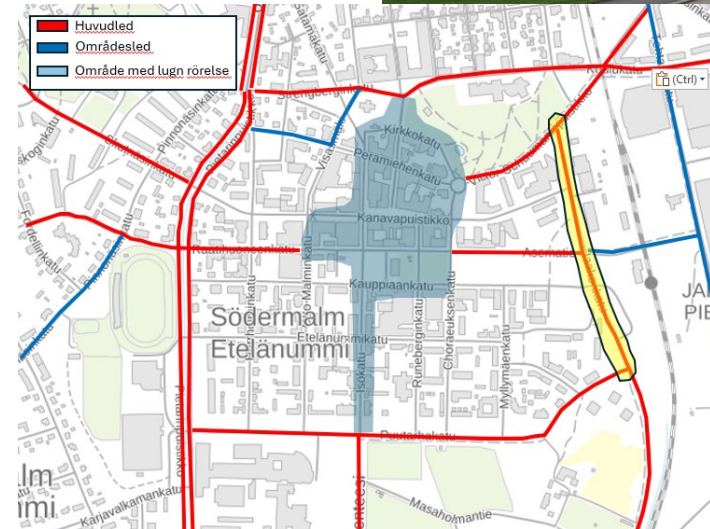
- Den nuvarande lösningen fungerar väl, så den kombinerade gångbanan och cykelvägen på båda sidor av vägen bevaras även i framtiden.
- Den kombinerade gångbanan och cykelvägen fyller inte kvalitetskraven på huvudleds nivå. Ändå är mängden av fotgängarna smärre i proportion, vartill en del av fotgängarna kan i stället för gångbanan eventuellt gå genom parken.
- Rekommendabelt att placera cykelparkering i närheten av Victor Schaumansesplanadens och Choraesusgatans korsning, för det inte är rekommendabelt att leda snabb cykeltrafik genom ett område som är avsedd för lugn rörelse.



NULÄGE

Jakobsgatan

- Genomsärning:
 - Jakobsgatan 3 m gb, 13,7 m körbana, 2,9 m gb
 - Gatuparkering tillåten
- Fartbegränsning 40-50 km/h
- Kollektivtrafik: Busstrafik finns på leden.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har inte märkts åtgärder för gatan.



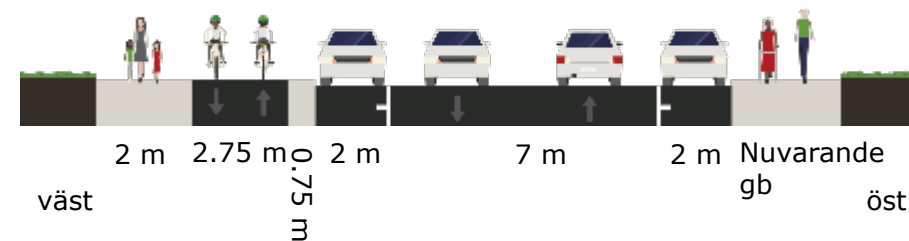
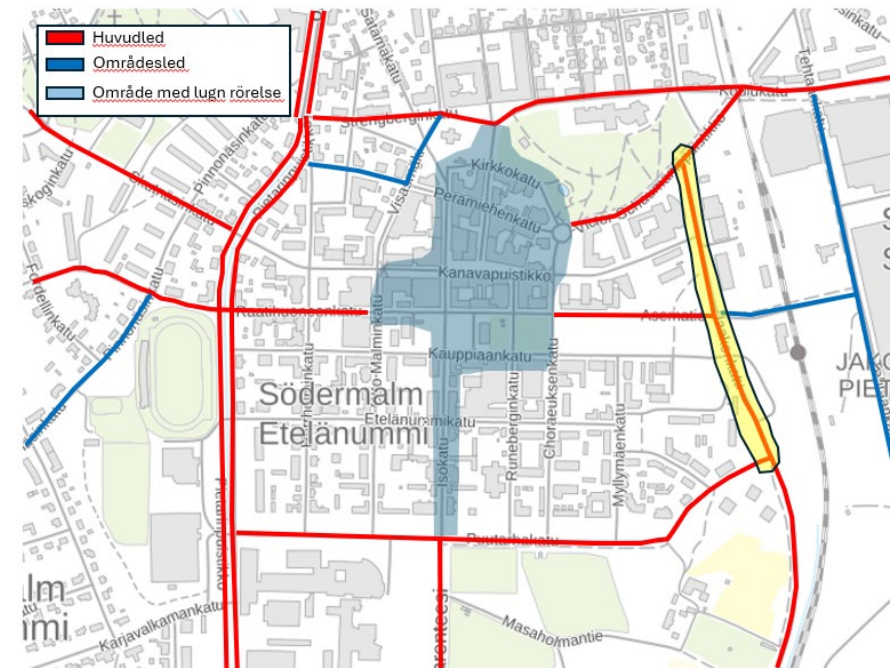
MÅLTILLSTÅND

Jakobsgatan

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som för en huvudled. Rekommenderad lösning är **en dubbelriktad cykelväg** väster om gatan.

Presenterad lösning

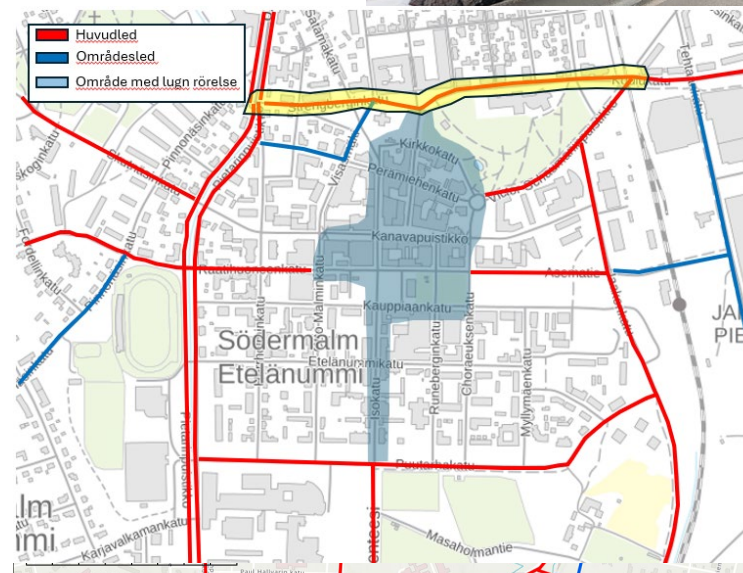
- En dubbelriktad cykelväg som separeras med en stenmur från gångtrafiken och med ett mellanbälte från körbanan.
- Gatuparkering är möjligt att tillåtas på båda sidor av gatan, men det kräver lite prutande på andra mått, exempelvis cykelvägens bredd. Presenterad bredd för cykelvägen är 2,75 m, när gällande huvudlederna är cykelvägens rekommenderad bredd 3 meter.
- I Stationsvägens korsning finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas i samband med närmare planering exempelvis ställvis genom att avvika från måtten enligt normalmått.



NULÄGE

Strengbergsgatan / Skolgatan

- Genomsärning:
 - Strengbergsgatan: 1,9 m gb, 8,8 m körbana, 1,4 m gb
 - Enriktad körbana till Christinegatan
 - Gatuparkering tillåten
 - Skolgatan: 2,8 m gb, 11,3 m körbana, 3 m gb
- Fartbegränsning 30-40 km/h
- Kollektivtrafik: Inte i betydande mån, godstrafik till Halpahalli
- I invånarenkäten framträdde Strengbergsgatan och Skolgatan som problematiska förbindelser. Särskilt korsningarna uppfattades som problematiska.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen området mellan Pedersesplanaden – Jakobsgratan märkts för att utvecklas.



MÅLTILLSTÅND

Strengbergsgatan

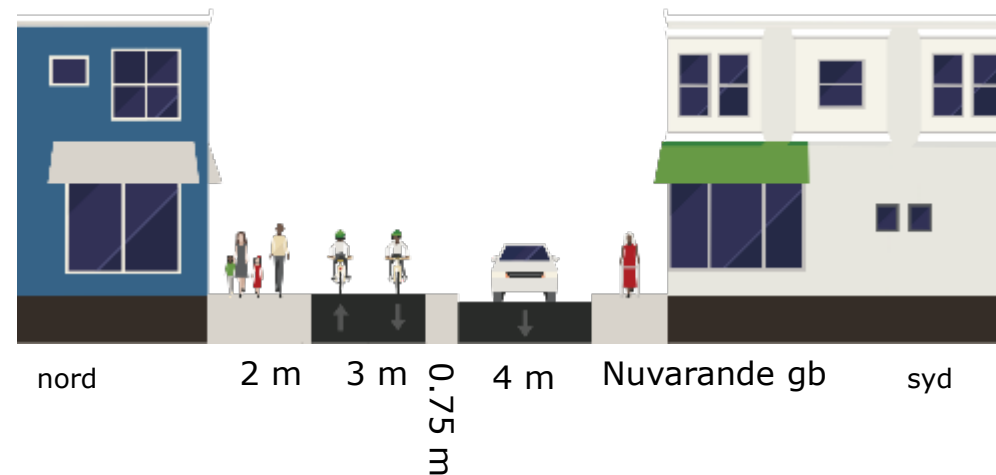
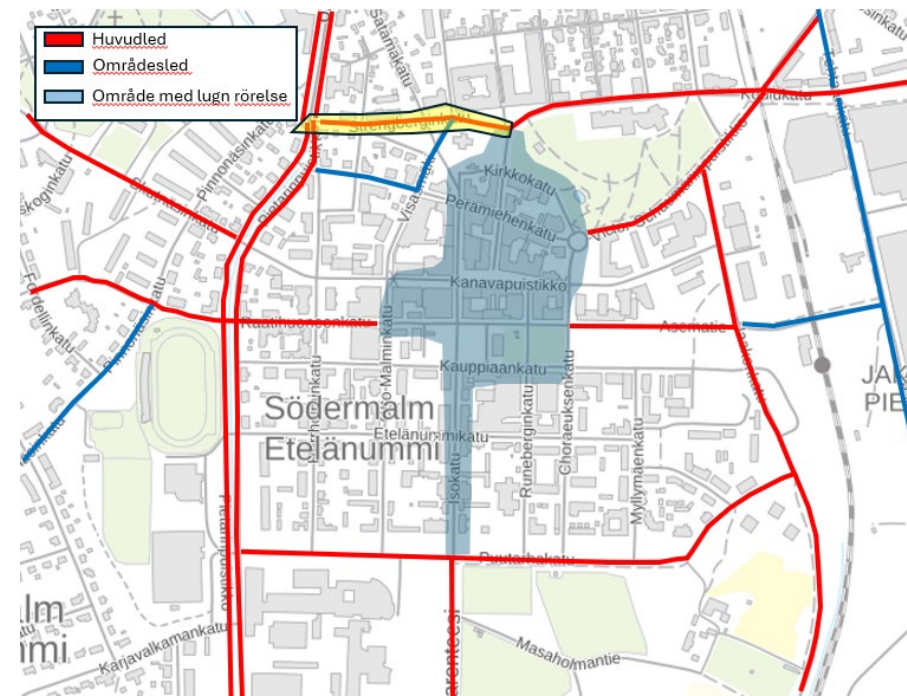
I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som för en huvudled. Rekommenderad lösning är **en dubbelriktad cykelväg** norr om gatan.

Presenterad lösning

- En dubbelriktad cykelväg som har separerats från gången med en stenmur och med ett mellanbälte från körbanan, norr om gatan.
- På östra sidan bevaras gångbanan till den del som den för tillfället är. På parken mellan Loveret och Storgatan uppförs inte en gångbana på östra sidan.
- Möjlighet till gatuparkering kontrolleras ännu i planeringsskedet.

Om det inte är möjligt att avskaffas parkeringsplatserna, är alternativet att tillåta dubbelriktad cykeltrafik på den enkelriktade gatan. Detta arrangemang skulle ändå skapa ett diskontinuerligt ställe, och rutten skulle inte således vara oavbruten och smidig enligt målen.

- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Dessutom finns det ont om utrymme i avsnittet mellan Kristinagatan och Alholmsgatan. Detta ska beaktas i samband med närmare planering exempelvis ställvis genom att avvika från måtten enligt normalmått.



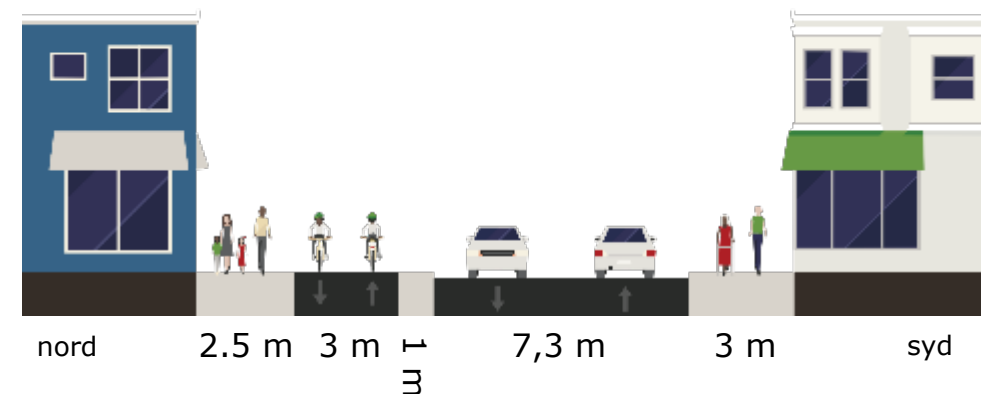
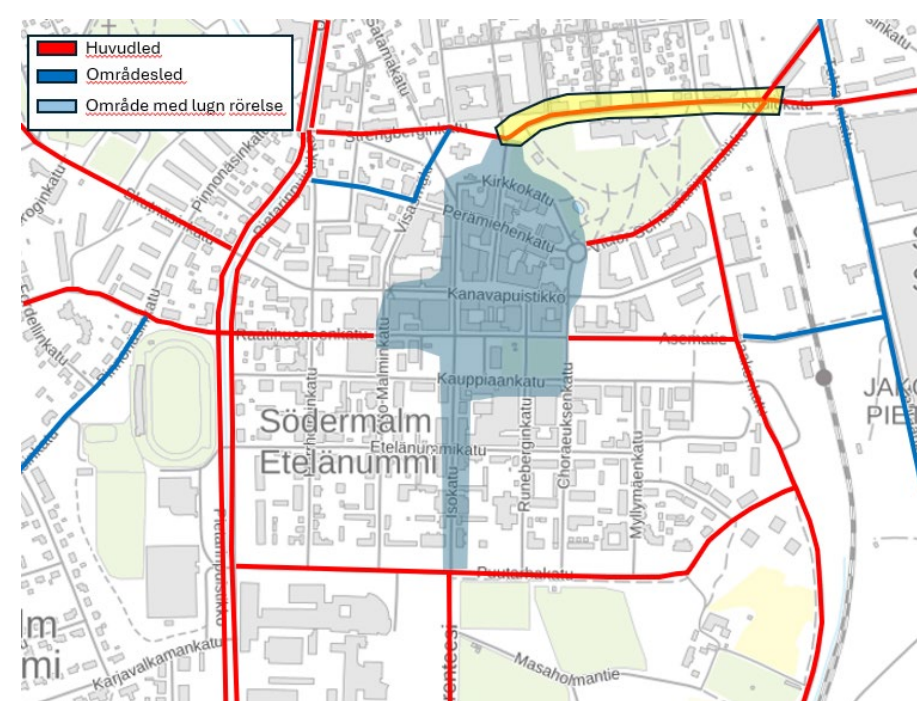
MÅLTILLSTÅND

Skolgatan

I måltillstånd finns det i norra delen en snabb och smidig förbindelse som är på samma nivå som för en huvudled. I södra delen finns en förbindelse på huvudledens nivå som tjänar gymnasiet behov. Rekommenderad lösning är **en dubbelriktad cykelväg** norr om gatan och **en kombinerad gångbana och cykelväg** söder om gatan.

Presenterad lösning

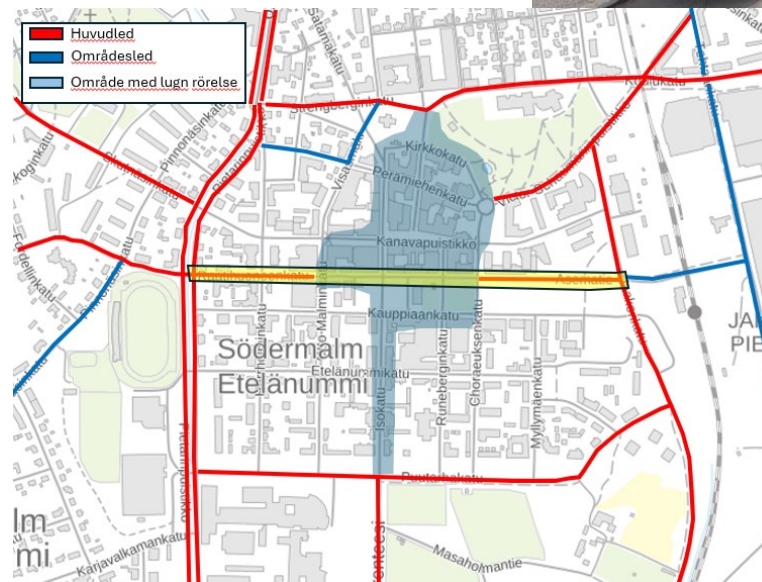
- En dubbelriktad cykelväg som har separerats från gången med en stenmur och med ett mellanbälte från körbanan, norr om gatan.
- Söder om gatan finns en kombinerad gångbana och cykelväg, med vilken garanteras smidig gång till gymnasiet.
- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas i samband med närmare planering exempelvis ställvis genom att avvika från måtten enligt normalmått.
- I Skolgatans och Victor Schaumansesplanadens korsning ska arrangeras en säker banövergång för cykling och gång exempelvis genom att uppföra separata trafikljus för gång och cykling. Kräver närmare granskning.
- Möjlighet till gatuparkering kontrolleras ännu i planeringskedet.



NULÄGE

Rådhusgatan / Stationsvägen

- Genomsärning:
 - Pedersesplanaden – Otto Malmsgatan: Gb ca. 2,2 m, körbana ca. 10,5 m, gb ca. 2,3 m
 - Otto Malmsgatan – Storgatan: Enkelriktad körbana 3,5 m
 - Storgatan – Jakobsgatan: Gb ca. 2,7 m, körbana ca. 10,5 m, gb ca. 2,5 m
- Fartbegränsning: 30 km/h
- Kollektivtrafik: Ingen kollektivtrafik
- I invånarenkäten har flera problemställen märkts på gatan, särskilt på korsningar
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har hela gatan märkts för att utvecklas. Dessutom har ett åtgärdsförslag märkts i Storgatans korsning.



Pedersesplanaden – Otto Malmsgatan



Otto Malmsgatan – Storgatan



Storgatan – Jakobsgatan

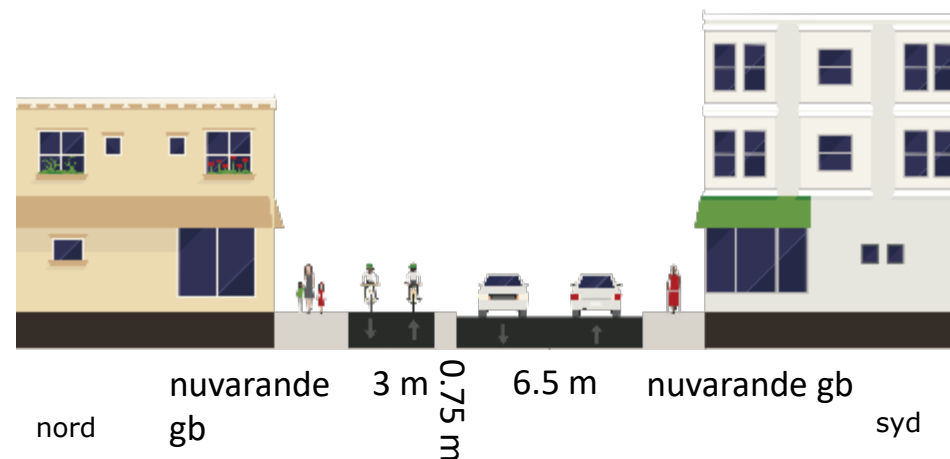
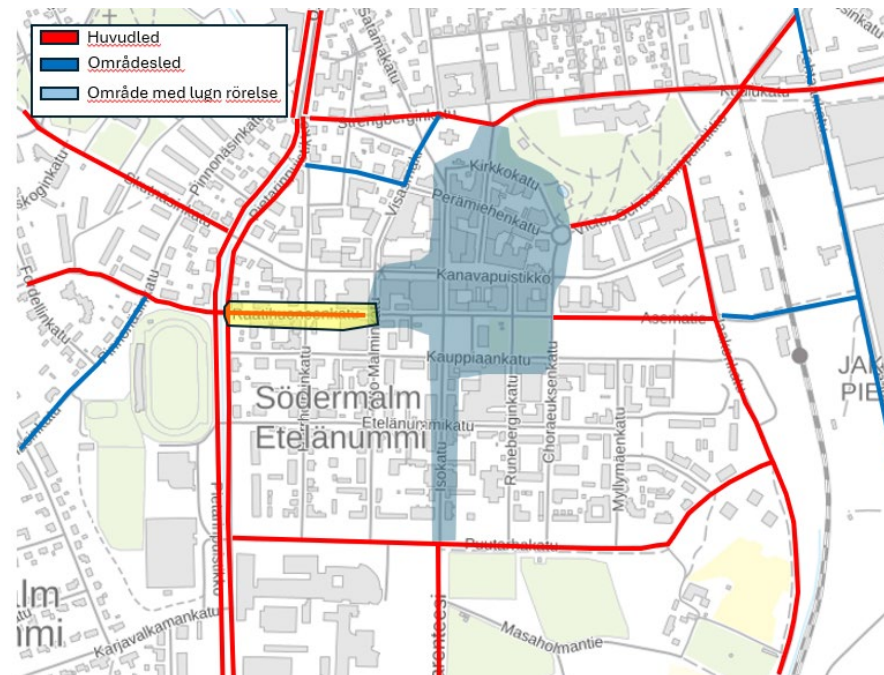
MÅLTILLSTÅND

Rådhusgatan Pedersesplanaden – Otto Malmmsgatan

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som för en huvudled. Rekommenderad lösning är **en dubbelriktad cykelväg** norr om gatan.

Presenterad lösning

- En dubbelriktad cykelväg som separeras med en stenmur från gångtrafiken och med ett mellanbälte från körbanan.
- Gatuparkering kan inte tillåtas.
- Rekommendabelt att uppföra cykelparkering i närheten av Rådhusgatans och Otto Malmmsgatans korsning, för snabb cykling inte är rekommendabelt i området som är avsedd för lugn rörelse.
- I korsningarna finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas i samband med närmare planering exempelvis ställvis genom att avvika från måtten enligt normalmått.



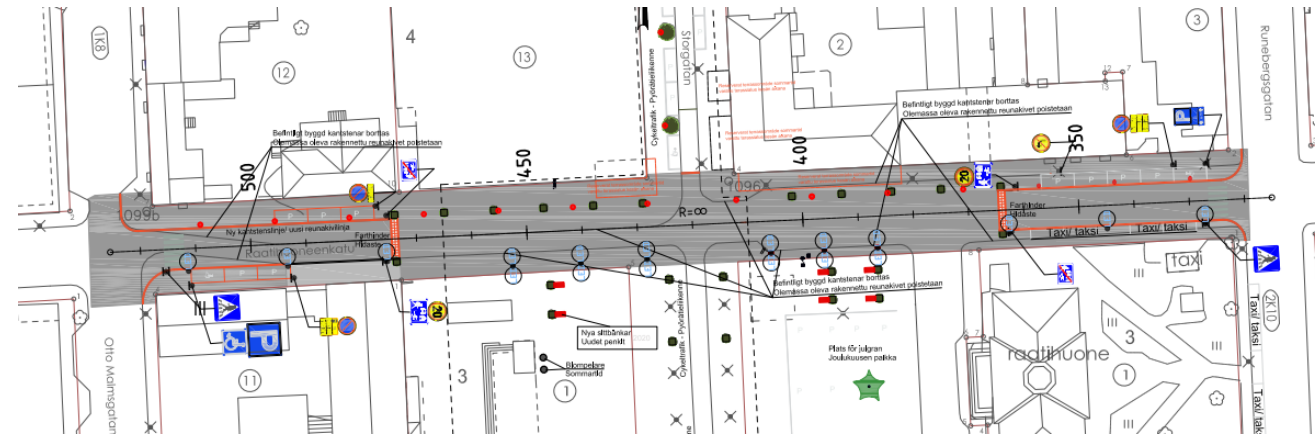
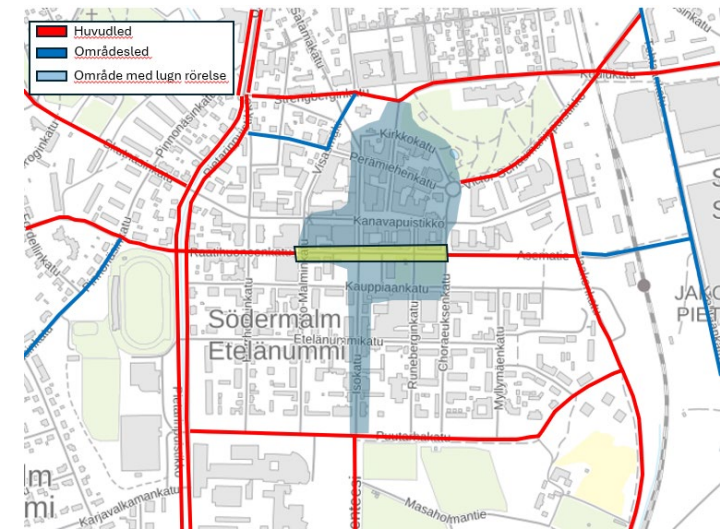
MÅLTILLSTÅND

Rådhusgatan Otto Malmmsgatan – Choraesusgatan

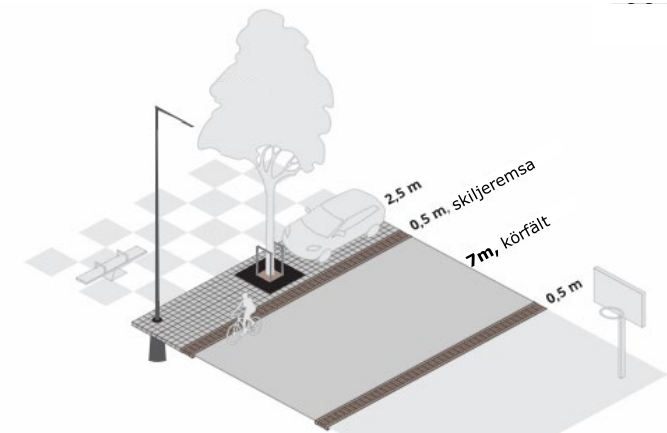
I måltillstånd används området för lugn rörelse.
Rekommenderad lösning är **blandtrafik / shared space**.

Presenterad lösning

- Den nuvarande enkelriktade körbanan ändras till dubbelriktad.
- I området mellan Otto Malmmsgatan – Runebergsgatan uppförs ett upphöjt område.
 - I det upphöjda området går alla färdssätter i samma rum, med materiallösningar visas att området är gångbetonat och avsedd för lugn rörelse.
 - Fartbegränsning i fordonstrafiken sänks till 20 km/h.
- Även utanför den upphöjda körbanan går cykeltrafiken på körbanan.



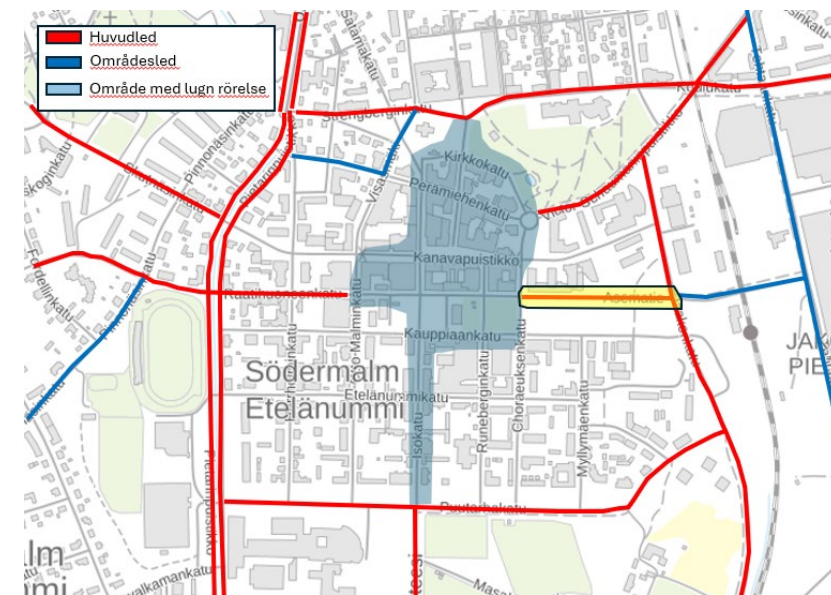
Rådhusgatans saneringplan / Jakobstads stad 2021



MÅLTILLSTÅND

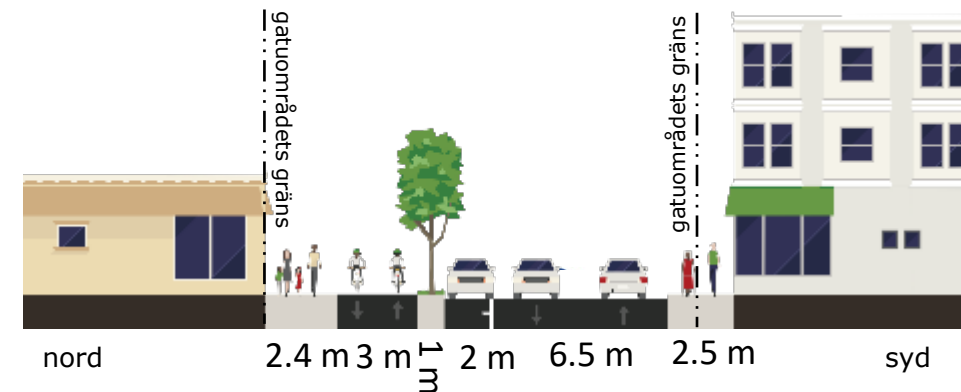
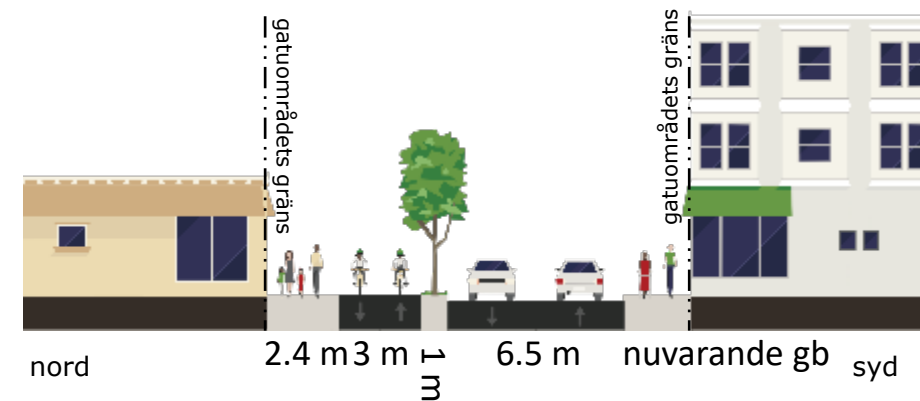
Stationsvägen Choraeusgatan – Jakobsgatan

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som för en huvudled. Rekommenderad lösning är **en dubbelriktad cykelväg** norr om gatan.



Presenterad lösning

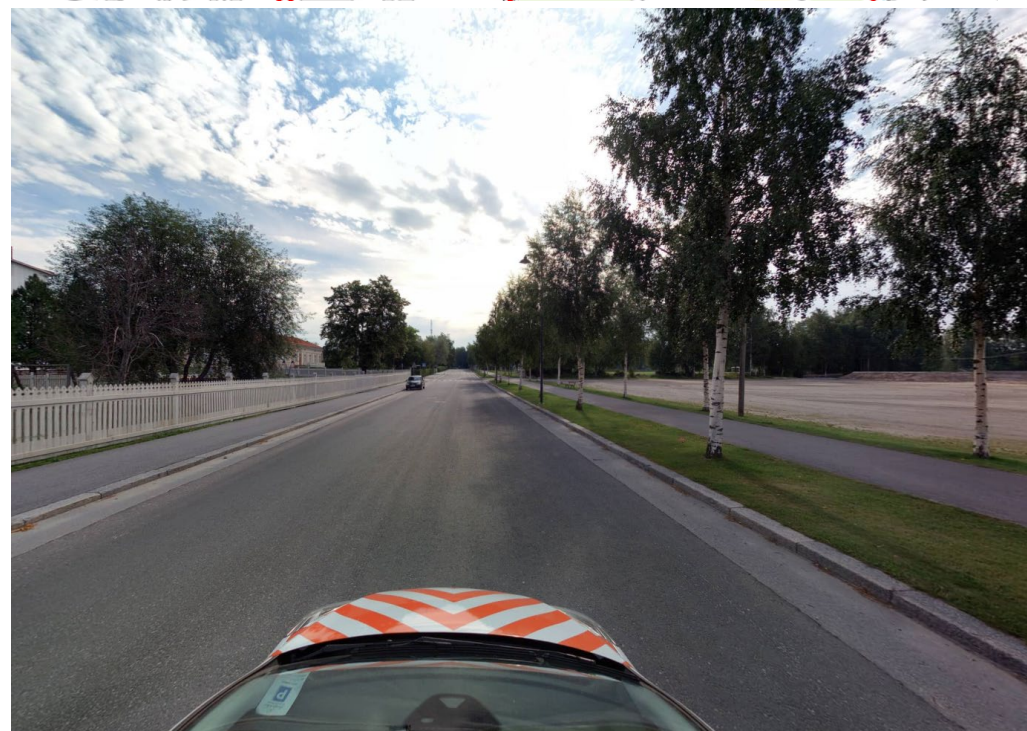
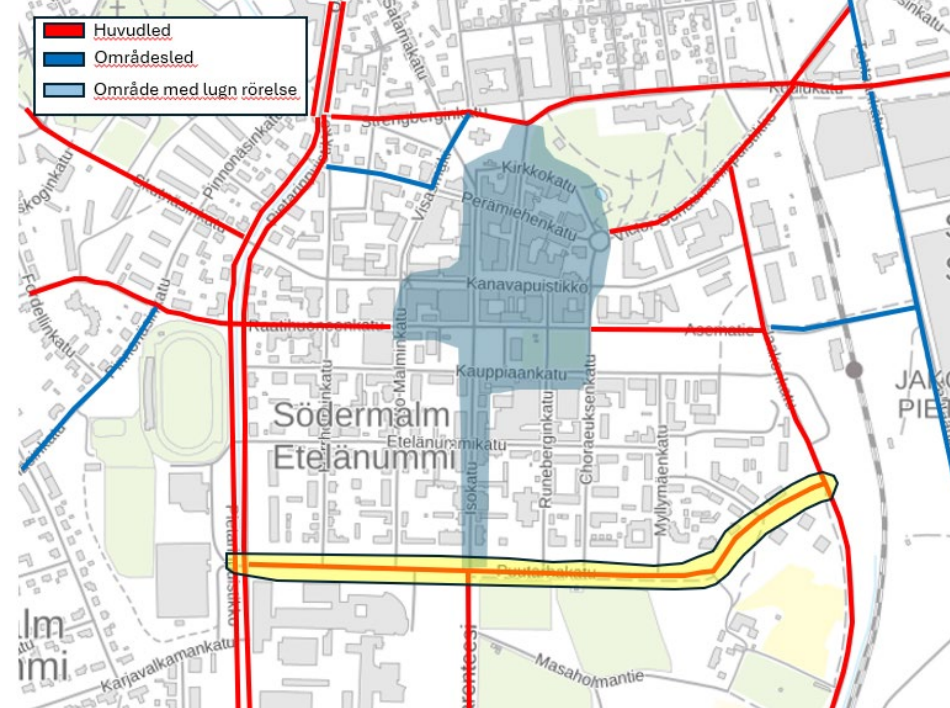
- En dubbelriktad cykelväg som separeras med en stenmur från gångtrafiken och med ett mellanbälte från körbanan.
- Möjligt att placera planteringslådor i mellanbältet mellan cykelvägen och körbanan eller växelvist parkeringsfickor och växtlighet.
- Lösningen ryms i gatuområdet i sin helhet, om gatuparkering inte tillåts. Om man vill tillåta gatuparkering även i fortsättningen, ska gatuområdet breddas med parkeringsrutans bredd i den pågående detaljplanens sida.
- I Runebergsgatans, Choraeusgatans och Jakobsgatans korsningar finns det inte mycket rum på gatuområdet. Detta ska beaktas i samband med närmare planering exempelvis ställvis genom att avvika från måtten enligt normalmått.



NULÄGE

Trädgårdsgatan

- Genomsärning:
 - Pedersesplanaden – Storgatan & 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
- Parkeringsområden Tillåtet på båda sidor av gatan. Används för parkering när barnen körs till skolan. Även under evenemang i sportplanen finns det rikligt med parkering.
- Fartbegränsning 30 km/h
- Kollektivtrafik: På gatan finns busstrafik och på Etelännummis skolan planeras att uppföras hållplatser för skolskjutstrafiken.
- I invånarenkäten uppfattades Trädgårdsgatan som problematisk särskilt i Pedersesplanadens och Parentesesens korsningar.
- Trafiksäkerhet: Inga anhopningar av olyckor, i trafiksäkerhetsplanen har gatan märkts mellan Pedersesplanaden – Parentesen för att utvecklas. Dessutom åtgärdsförslag i Otto Malmsgatans och Parentesesens korsningar.



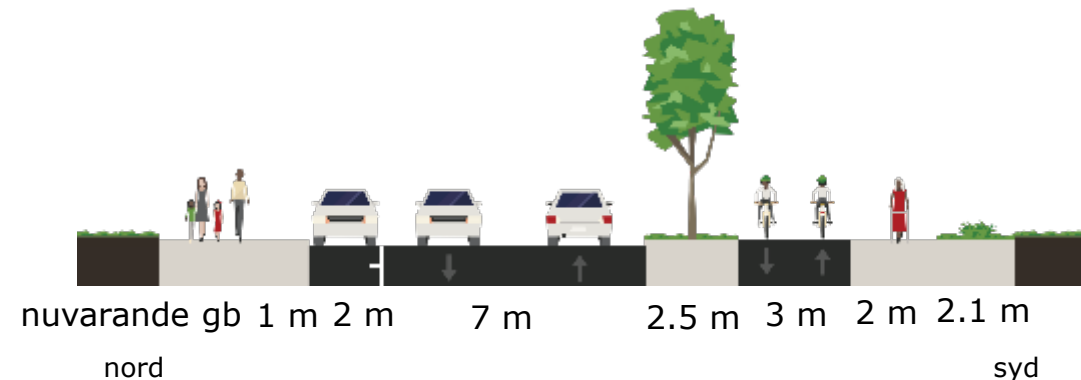
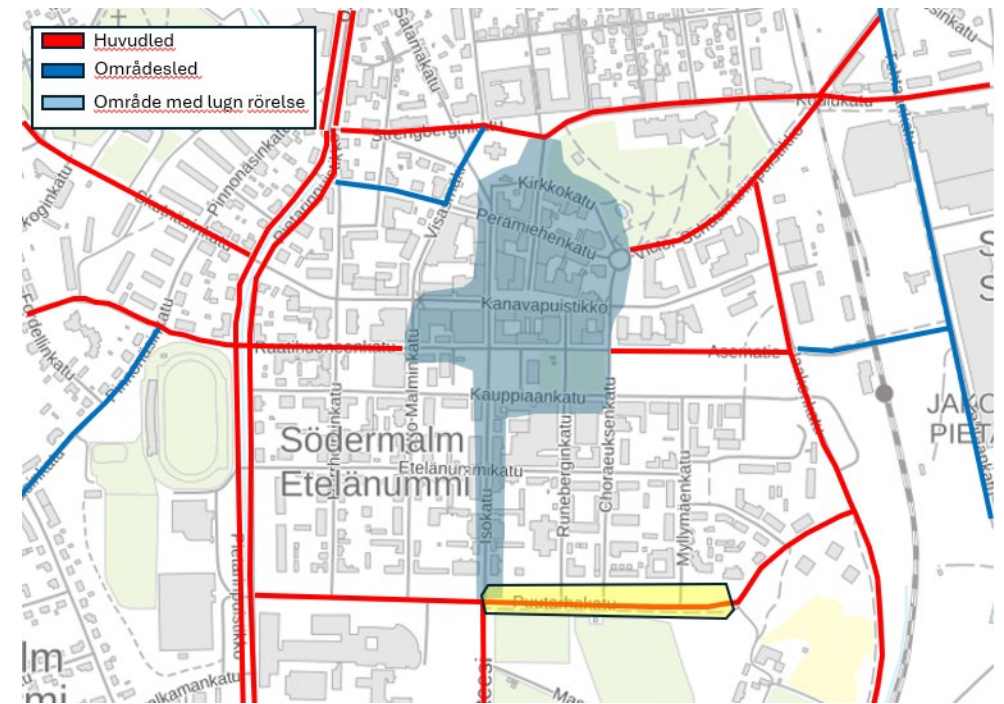
MÅLTILLSTÅND

Trädgårdsgatan Storgatan – Kvarnbacksgatan

I måltillståndet är förbindelsen snabb och på samma nivå som för en huvudled. Rekommenderad lösning är **en dubbelriktad cykelväg** söder om gatan.

Presenterad lösning

- Cykelvägen separeras från körbanan med ett minst 2,5 meters grönfält. Cykelvägen separeras från gångbanan med en 0,3 meters stenmur.
- I norra delen bibehålls den nuvarande gångbanan. Södra delens gångbana ska avsmalnas från nuvarande 3 meter till 2 meter.
- Parkering är möjligt att tillåtas i norra delen av gatan. Det är rekommendabelt att tillägga ett rum i 0,75-1 meters bredd för dörröppning / skiljeremsa mellan gångbanan och gatuparkeringen.
- För att cykelvägen får rum i södra sidan, ska den nuvarande leden breddas med minst 1,8 meter på sportplanens sida. Således rymms leden inte på gatuområdet (men ligger inte på gatuområdet i nuläget heller).



De viktigaste utvecklingsmålen

Åtgärdsplanen grundar sig på cykeltrafikens målnätverket som presenterats i denna utvecklingsplan, samt samhörande utvecklingsprinciper. Måltillståndet har jämförts med infrastrukturens nuläget beträffande huvud- och områdeslederna. De gatuspecifika åtgärderna har presenterats närmare på föregående sidor. De gatuspecifika åtgärderna avspeglar måltillståndet, och alla åtgärder är inte ändamålsenligt att genomföra samtidigt. Utvecklingsåtgärder genomförs steg för steg exempelvis i samband med andra reparationsprojekt.

I samband med arbetet identifierades som viktigaste utvecklingsmål **utveckling av gångens och cykeltrafikens arrangemang i Pedersesplanaden, Storgatan** samt **Strengbergsgatan – Skolgatan**. Av ovannämnda uppkom särskilt otryggheten i korsningsområden samt ställen med diskontinuerliga förbindelser.

I måltillståndet måste man avstå från gatuparkering på många gator i centrumet, för att man får rum i gatuområdet för ordentliga cykeltrafikens arrangemang. Parkeringspolitik i centrumet och – helhetslösningar ska utredas närmare i fortsatt planering. Det är viktigt att beräkna parkeringsplatsernas användningsgrader i nuläget samt tillräcklighet i framtiden. Parkeringsarrangemangen spelar en stor roll även i centrumets trivsamt samt möjligheter att sköta ärenden med handelstjänster.

Ett viktigt utvecklingsmål i Jakobstad är också **förbättring av vinterunderhåll**. Ordentligt och rättidigt vinterunderhåll av gång- och cykelleder skulle öka attraktivitet av cyklandet året om samt förbättra gångens tillgänglighet.

Påverkande i attityder och vanor spelar dessutom en stor roll när man strävar efter att öka hållbar rörelse. Dessa åtgärder för styrning av motion planeras i den regionala planen för hållbar rörelse som utarbetas under året 2022. I samband med planen funderas även organisering av främjandet av hållbar rörelse.



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 framhövs 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.



Bilagor

1. Sammanställning av invånarenkät
2. Sammanställning av gång- och cykeltrafikens problemföremål