

Trafikutredning

Vörå, detaljplaneändring för kvarter 37

08/2026

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Trafikutredning

1. Inledning

2. Nuläge

3. Mål

4. Trafikmässiga lösningar

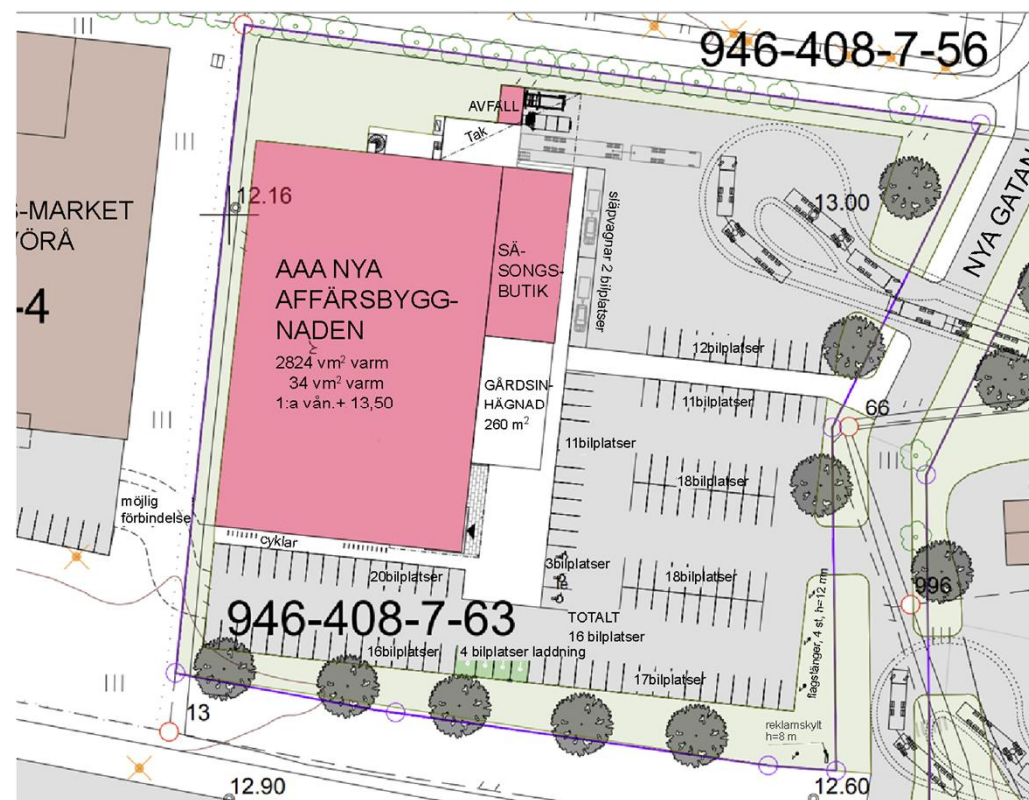
5. Effekter

6. Sammanfattning

1. Inledning

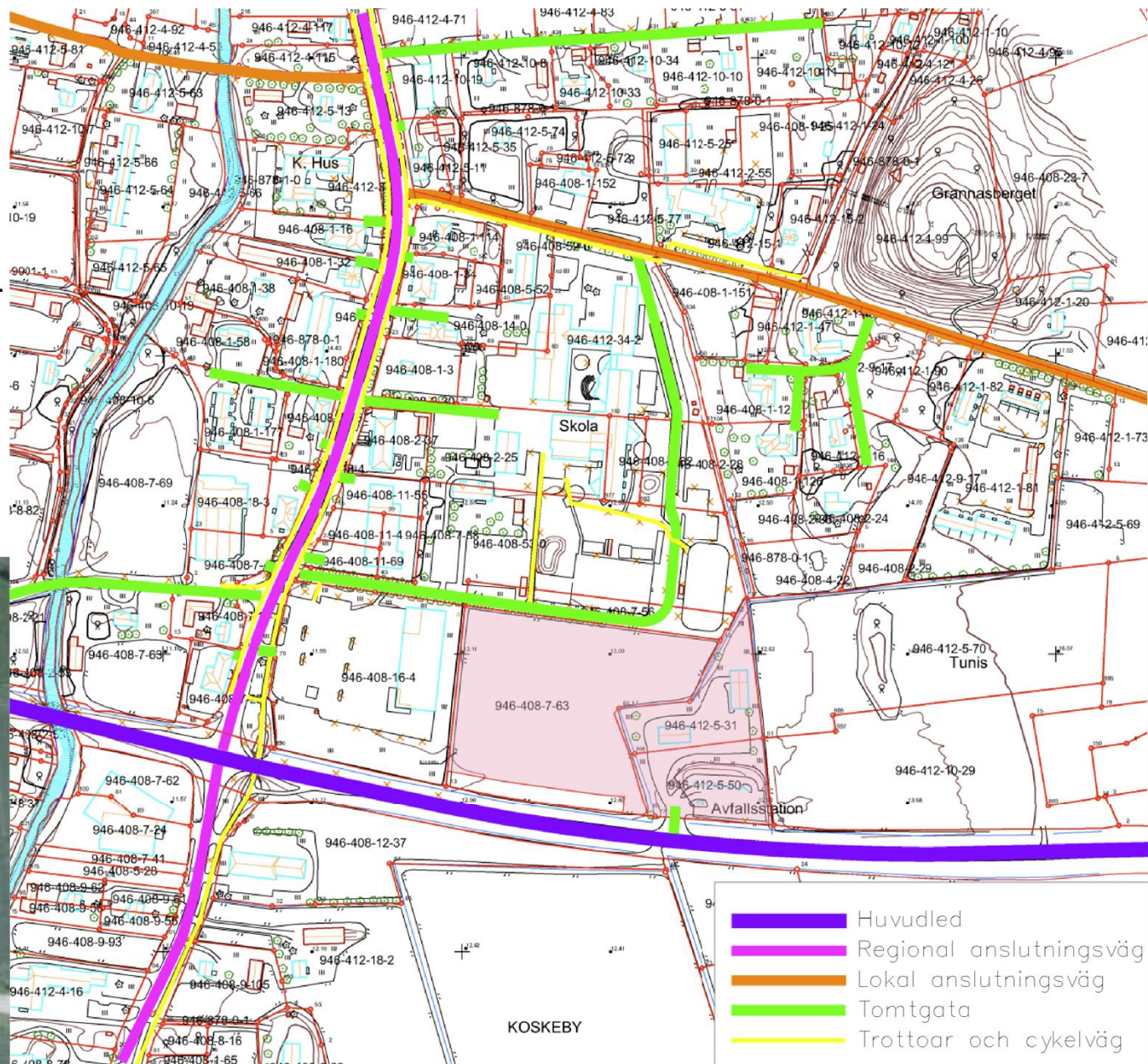
Den här trafikutredningen undersöker de trafikmässiga konsekvenserna av detaljplaneändringen för kvarter 37 i Vörå och presenterar åtgärder med vilka konsekvenserna kan lindras.

Med den nya affärsbyggnaden som ska planläggas är det nödvändigt att undersöka möjligheten till en ny gatuanslutning till Kaurajärvivägen vid återvinningsstationens nuvarande anslutning undersökas. I planeringen och dimensioneringen av den nya gatan tas bland annat hänsyn till trafiken som den nya affärsbyggnaden orsakar, trafiken i anslutningen mellan Vöråvägen och Kaurajärvivägen, gång- och cykeltrafiken samt skolskjutsarna.



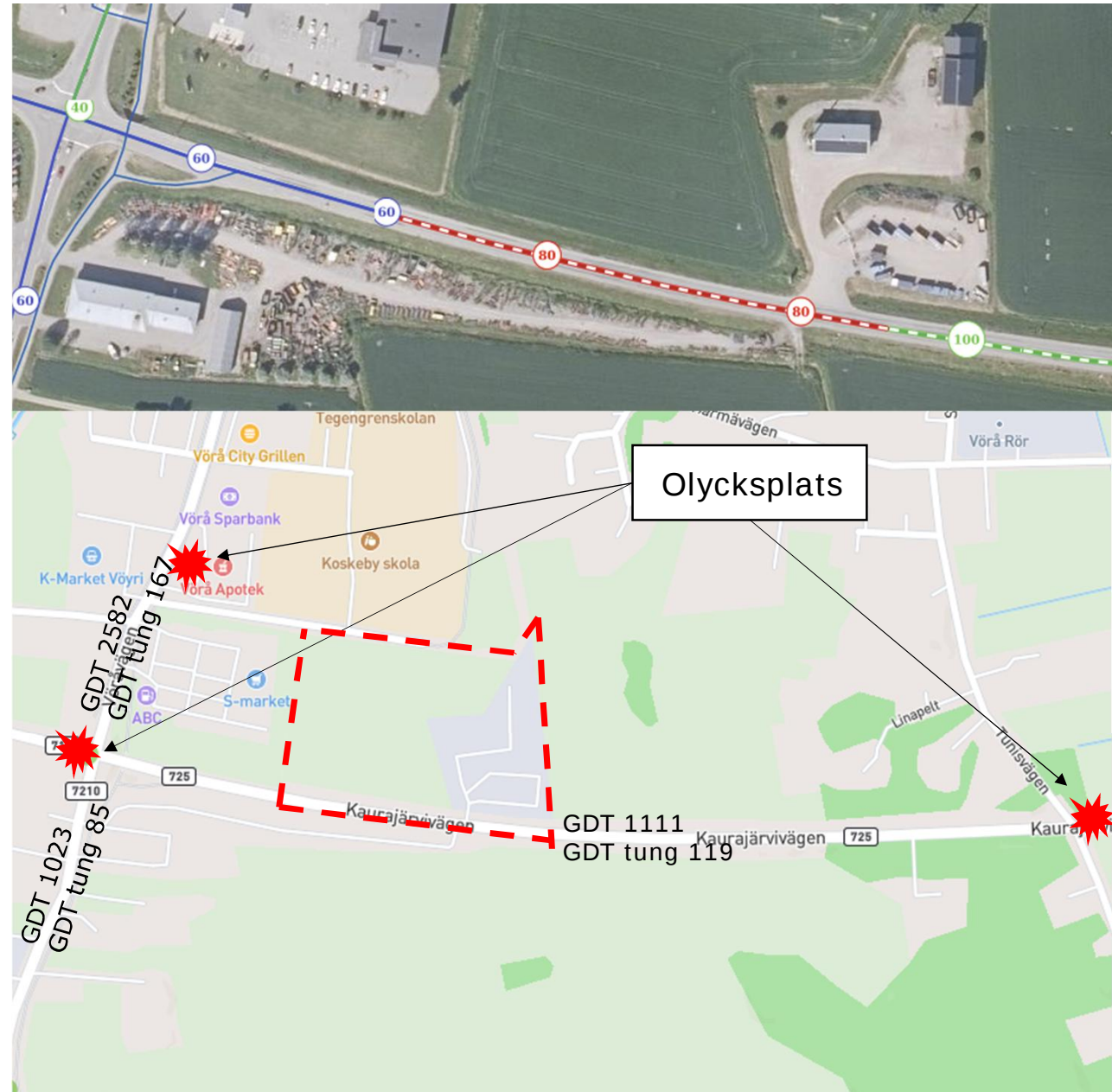
2. Nuläge (1)

- Den västra sidan av planområdet består idag av åkrar och på den östra sidan ligger återvinningsstationen.
- Bilden intill visar hierarkin i det nuvarande trafiknätet.
- Planområdet ligger i omedelbar närhet av landsväg 725 och skolområdet.



2. Nuläge (2)

- Hastighetsbegränsningar
 - 60 km/h från den nuvarande fyrvägs korsningen cirka 120 m österut
 - 80 km/h på en cirka 200 m lång sträcka och därifrån 100 km/h mot Härmä
- Olyckor
 - Under de senaste 5 åren har det inträffat 3 vägtrafikolyckor i närheten av granskningsområdet. Olyckorna har inte orsakat personskador. Olyckstyperna har varit hjortolycka, korsningsolycka samt annan olycka.
- Trafikvolymmer
 - De senaste trafikvolymerna enligt Trafikledsverkets databas presenteras i bilden intill.



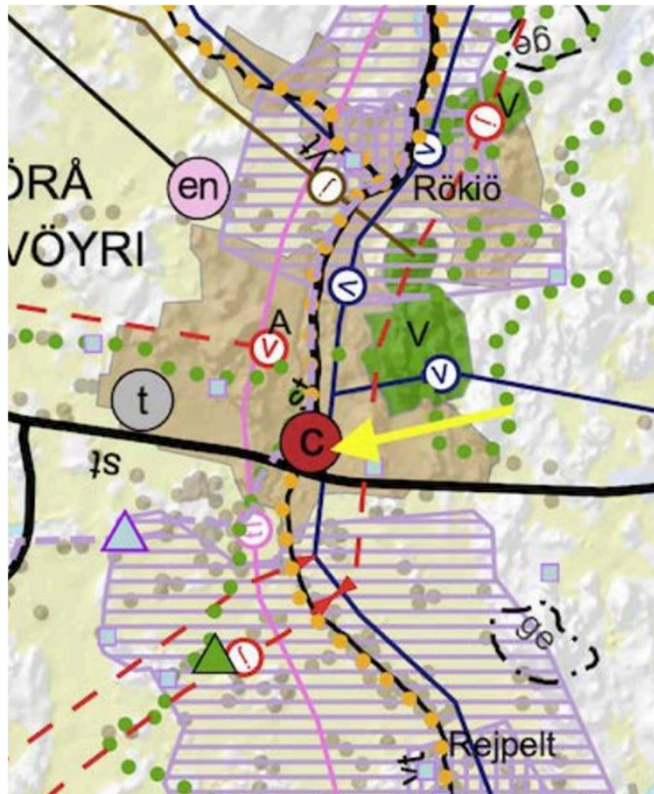
3. Mål

Markanvändningens mål

Österbottens landskapsplan 2050 definierar området som ett område för centrumfunktioner

Detaljplanens mål är att möjliggöra byggandet av affärshus på området. Byggandet av nya affärshus gör handelsmöjligheterna mångsidiga i området och förbättrar serviceutbudet i området.

I planläggningen beaktas höjden på de omkringliggande byggnaderna och tomteffektiviteten.



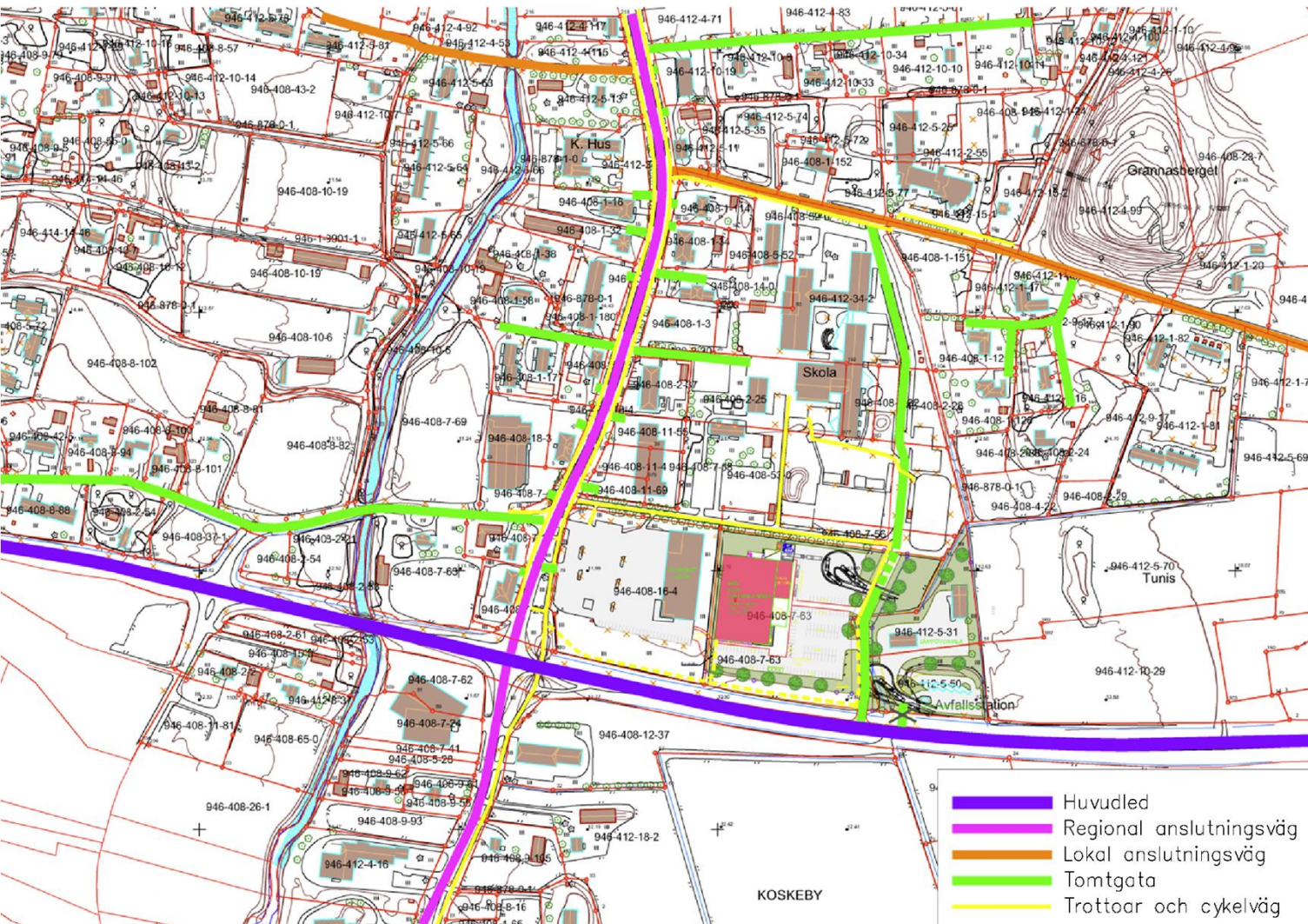
Trafikmässiga mål

Detaljplaneändringens trafikmässiga mål är att säkerställa trafikflödet och säkerheten i trafiken när planen har verkställts.

Trafikflödet säkerställs genom en bedömning av trafiken som affärsbyggnaden genererar och dess riktning. Anslutningarnas trafikfunktionsanalyser görs på basis av trafikprognosen och enligt detta planeras tillräckliga filarrangemang.

Trafiksäkerheten säkerställs genom att kontrollera hastighetsbegränsningarna och beakta säkra förbindelser för gång- och cykeltrafiken i området och dess omedelbara närhet.

4. Trafikmässiga lösningar

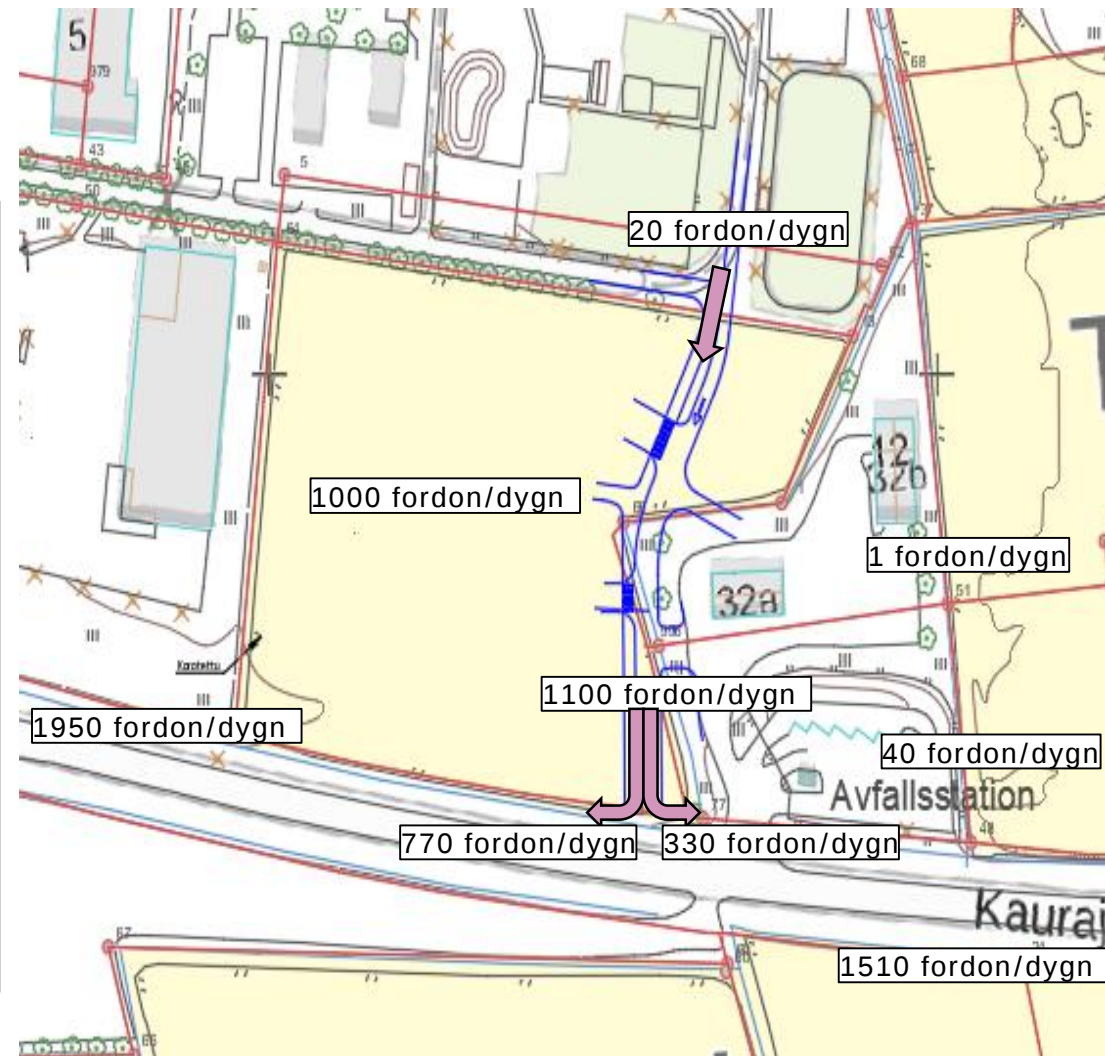


Ändringar i trafiknätet:

- En ny gatuförbindelse föreslås från Kaurajärvivägen mellan affärsbyggnaden och återvinningsstationen.
- Gatan har begränsad genomfart mot skolområdet.
- Återvinningsstationens gamla anslutning stängs.
- Förbindelsen i öst-västlig riktning mellan skolområdet och affärsbyggnaden ändras till en förbindelse för gång- och cykeltrafiken där service- och räddningskörning är tillåten (pp/h).
- Längs Kaurajärvivägen reserveras utrymme för byggandet av en trottoar och cykelväg (pp).
- I anslutning till den nya gatan reserveras utrymme för en trottoar och cykelväg som också har en förbindelse till återvinningsstationen.

Trafikprognos 2050

- I bedömningen av trafikallstringen som den nya dagligvarubutiken genererar utgick man från Finlands Miljöcentrals publikation Bedömning av trafikallstring vid planering av markanvändning (H. Kalenoja et. 2008)
- Trafikökningen på de allmänna vägarna i området bedömdes med trafikens tillväxtfaktorer enligt Trafikledsverkets (2025) trafikvolymdatabas och den riksomfattande trafikprognosen (Traficom 2024). (lätta 1,316 och tunga 1,053)
- Trafikallstringen från butiken uppskattades till cirka 1000 fordon/dygn (GDT), varav cirka 2,5 % är tung trafik. (Bilaga 1. Trafikallstringskalkyl)
- All trafik från butiken riktar sig till landsvägskorsningen (endast enkelriktad trafik från skolområdet för skolskjutsarna)
- Antalet skolskjutsar uppskattades som en sakkunnigbedömning och värmeverkets och återvinningsstationens trafikallstringar erhöles från verksamhetsutövarna.
- Enligt rikttningsbedömningen som gjorts som sakkunnigbedömning riktar sig 70 % av trafiken från butiken västerut och 30 % österut.
- Ungefär hälften av trafiken från butiken beräknas vara så kallad ny trafik och hälften är trafik som passerar regionalvägen eller trafik relaterad till den allmänna ökningen av markanvändning som ingår i trafikprognosens tillväxtprocent.

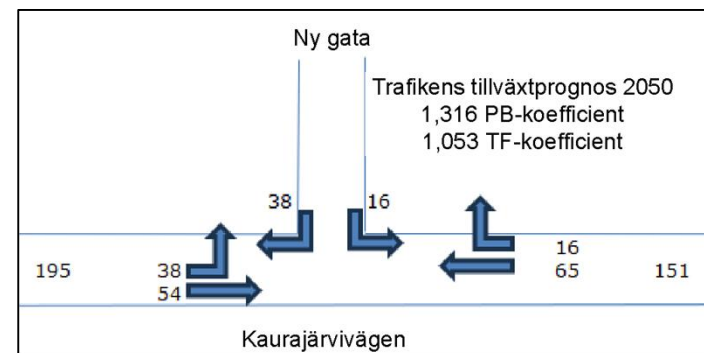


Trafikfunktionsanalys 1/2

- På basis av den uppskattade trafikalstringen i anslutningen mellan den nya gatan och Kaurajärvivägen gjordes trafikfunktionsanalyserna med Dankapp-programmet. Den nya anslutningen fungerar ännu bra med trafikvolymen enligt prognosen för 2050 och servicenivån i korsningen är A – Mycket bra.
- Under butikernas vanliga rusningstider kan trafiken tillfälligt öka med 1,3 gånger och enligt den genomförda känslighetsanalysen sjunker inte servicenivån i anslutningen ens under vanlig rusningstid och inga köer bildas.
- Anslutningen klarar ännu bra av en fördubbling av trafiken.
- I detaljplanen kan utrymme reserveras för avtagnsfiler.

Servicenivå	Beskrivning	Väntetid i genomsnitt (s) vid rondell eller en korsning utan trafikljus
A	Mycket bra	< 10
B	Bra	10–15
C	Nöjaktig	15–25
D	Försvarlig	25–35
E	Dålig	35–50
F	Mycket dålig	>50

Trafikprognos för den livligaste timmen 2050 fordon/dygn



Trafikfunktionsanalys (prognos 2050)

	Tilfartssporets kapacitet ved en eller flere strømme i tilfartssporet			Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	N _{Max} Pe/T	of	N _{Max,kt} Kt/T	B	t sek/Kt	n _{5%} Kt
Kaurajärviv. LH	1597	0,93	1483	0,06	3	1
Kaurajärviv. VL	1472	0,93	1369	0,08	3	1
Nya gatan VH	878	0,97	853	0,09	5	1

Trafikfunktionsanalys (1,3 gånger større trafik)

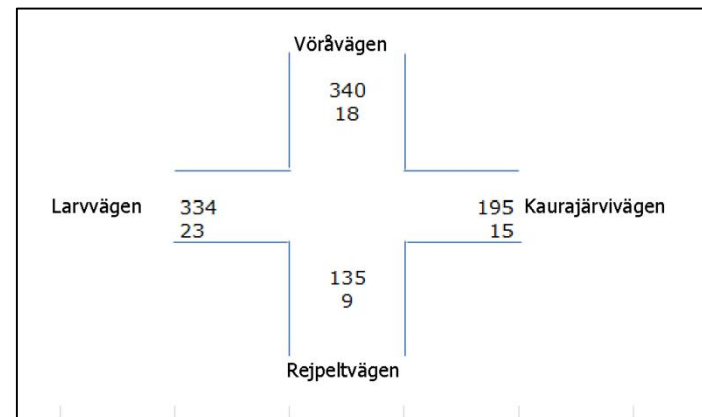
	Tilfartssporets kapacitet ved en eller flere strømme i tilfartssporet			Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	N _{Max} Pe/T	of	N _{Max,kt} Kt/T	B	t sek/Kt	n _{5%} Kt
Kaurajärviv. LH	1597	0,93	1483	0,08	3	1
Kaurajärviv. VL	1446	0,93	1341	0,10	3	1
Nya gatan VH	834	0,97	810	0,12	5	1

Trafikfunktionsanalys 2/2

- Det gjordes en trafikfunktionsanalys för anslutningen vid Vöråvägen och Kaurajärvivägen med de förutspådda trafikvolymerna för 2050 där trafiken från den nya butiken inkluderades.
- I trafikfunktionsanalysen konstaterades att med nuvarande arrangemang, ökningen i trafiken i takt med den nya butiken och de förutspådda trafikvolymerna för 2050 är servicenivån fortfarande A – Mycket bra. Under dygnets livligaste timme kan trafiken från sidoriktningarna tillfälligt fördröjas med 8 sekunder, varvid kön består av två fordon.
- Utöver trafikalstringen från butiken och trafikens allmänna tillväxtprognos klarar anslutningen ännu bra av att trafiken ökar och när trafiken ökar 1,5 gånger från det förutspådda (känslighetsanalys), är servicenivån i anslutningen fortfarande B – Bra och cirka hälften av trafikkapaciteten i anslutningen är i användning.

Servicenivå	Beskrivning	Väntetid i genomsnitt (s) vid rondell eller en korsning utan trafikljus
A	Mycket bra	< 10
B	Bra	10–15
C	Nöjaktig	15–25
D	Försvarlig	25–35
E	Dålig	35–50
F	Mycket dålig	>50

Trafikprognos för den livligaste timmen 2050 fordon/dygn



Trafikfunktionsanalys (prognos 2050)

	Tilfartssporets kapacitet ved en eller flere strømme i tilfartssporet			Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	N _{Max} Pe/T	of	N _{Max,kt} Kt/T	B	t sek/Kt	n5% Kt
Larvåvägen VLH	1374	0,92	1271	0,15	3	1
Kaurajärviv. VLH	1501	0,94	1413	0,10	3	1
Rejpelevägen VLH	549	0,92	503	0,15	8	1
Vöråvägen VLH	692	0,94	650	0,29	8	2

Filbehoven i huvudriktningen i anslutningen mellan den nya gatan och Kaurajärvivägen

- I en situation där detaljplanen har förverkligats och trafikvolymen på regionalvägen motsvarar dagens situation, är behovet av väjningsutrymme på gränsen när hastighetsbegränsningen är över 80 km/h och i prognossituationen för 2050 behövs ett väjningsutrymme.
- När hastighetsbegränsningen är 70 km/h eller mindre, behövs inga filarrangemang.
⇒ Det föreslås att hastighetsbegränsningen vid anslutningen sänks till 60 km/h, men det finns ändå ett behov av väjningsutrymme.
- Motiveringen till behovet av ett väjningsutrymme är att de faktiska hastigheterna i området kan vara högre än hastighetsbegränsningen. När behovet av väjningsutrymme ligger nära behovsgränsen, ska det uppfyllas
Genomförandet av väjningsutrymme förbättrar säkerheten för långväga trafik på regionalvägen.
- I nuläget eller i prognosen finns inget behov av en avtagsfil som svänger till vänster.
- I nuläget eller i prognosen finns inget behov av en avtagsfil som svänger till höger.

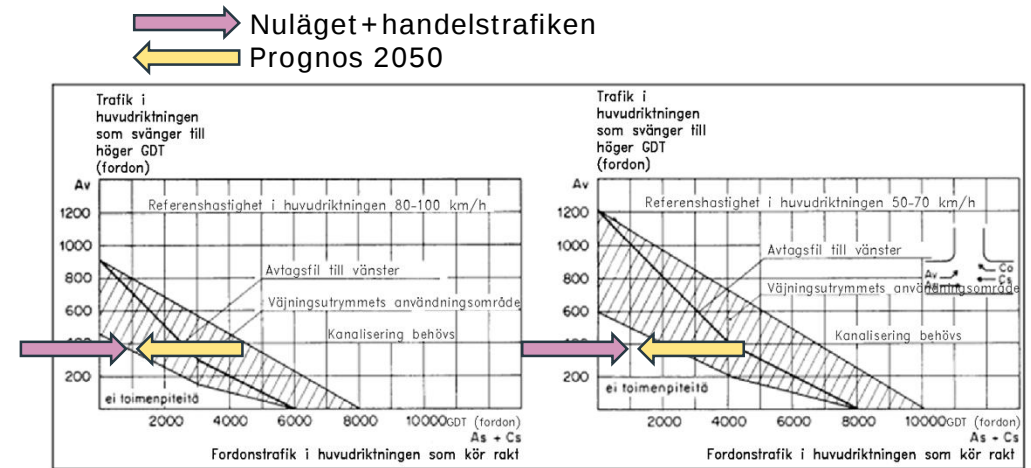


Bild 4.2: Behov av kanalisering och väjningsutrymmets användningsområde enligt trafikvolym i trevägskorsningen.

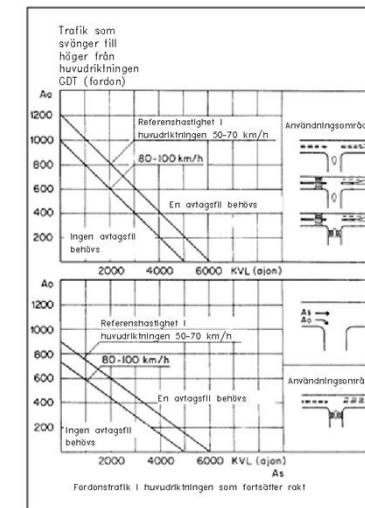


Bild 4.4: Behov av avtagsfil till höger i huvudriktningen enligt trafikvolym.

5. Effekter

Smidighet

- Trafikökningen som den nya butiken orsakar försämrar trafikflödet.
- Väjningsutrymmet som ska byggas i anslutningen vid den nya gatan och Kaurajärvivägen förbättrar trafikflödet.
- I dagens läge fungerar fyrvägs korsningen vid Vöråvägen mycket bra och trafiken från och till butiken torde inte försämras.
- I anslutningen till den nya gatan gör filreserveringen i sidriktning det möjligt att förbättra trafikkapaciteten i framtiden eftersom man kan reservera en egen fil för trafik som både svänger till vänster och till höger.
- Lantbruksanslutningen vid väjningsutrymmet torde inte påverka smidigheten i anslutningen.
- En ny egen anslutning till värmeverket skulle förbättra trafikflödet för transporter till och från kraftverket.
- En körförbindelse mellan affärstomterna skulle förbättra trafikflödet om trafiken mellan butikerna inte belastar anslutningarna vid landsvägen.

Säkerhet

- Den nya gatuanslutningen och trafikökningen från markanvändningen försämrar trafiksäkerheten på Kaurajärvivägen.
- Byggandet av ett väjningsutrymme förbättrar säkerheten för långväga trafik på Kaurajärvivägen.
- Den cirka 120 meter långa förlängningen av den nuvarande hastighetsbegränsningen på 60 km/h från den nya gatans anslutning mot Härmä förbättrar säkerheten på vägsträckan.
- Längden på området med en hastighetsbegränsning på 80 km/h som ska flyttas
 - ALT1 500 m (kommunens önskemål, skulle också förbättra säkerheten vid Tunisvägens anslutning)
 - ALT2 200 m
- Den cirka 120 m långa förlängningen av vägbelysningen från anslutningen vid den nya gatan mot Härmä förbättrar säkerheten på vägsträckan
- Den nya gatan möjliggör en ny rutt för skolskjutsarna, vilket förbättrar trafiksäkerheten på skolområdet
- De nya arrangemangen för gång- och cykeltrafiken i planområdet och dess omedelbara närhet förbättrar säkerheten för gång- och cykeltrafiken

Hållbar utveckling

- De nya arrangemangen för gång- och cykeltrafiken förbättrar förutsättningarna för färd i enlighet med hållbar utveckling och minskar därmed fordonstrafiken i området.

6. Sammanfattning

- Den här trafikutredningen undersöker konsekvenserna som detaljplaneändringen för kvarter 37 i Vörå medför och presenterar åtgärder som kan lindra dessa konsekvenser. De centrala elementen i utredningen är planeringen och dimensioneringen av en ny gata samt definitionen av de åtgärder som behövs på vägområdet.
- Rapporten presenterar nuläget där den västra delen av planområdet består av åkrar och den östra delen av en återvinningsstation. I söder gränsar planområdet till landsväg 725 och i norr till skolområdet. Vid anslutningen till den nya gatan består trafiken på landsvägen av cirka 1100 fordon/dygn och hastighetsbegränsningen är 80 km/h. Enligt olycksdata är trafiksäkerheten bra.
- I trafikprognoserna beaktas trafiken som dagligvarubutiken orsakar och trafikökningen på de allmänna vägarna. Handelstrafiken förväntas huvudsakligen rikta sig västerut. I trafikfunktionsanalyserna användes Finlands miljöcentrals och Trafikledsverkets databaser.
- Trafikfunktionsanalyserna visar att anslutningarna och filarrangemangen fungerar bra med de trafikvolymerna som förutspås för 2050 och servicenivån är fortsättningsvis mycket bra trots att trafiken tillfälligt skulle öka. I känslighetsanalyserna konstaterades att anslutningarna även klarar av en större trafikökning.
- I planen föreslås en ny gatuförbindelse från Kaurajärvivägen mellan affärsbyggnaden och återvinningsstationen, en stängning av den nuvarande anslutningen vid återvinningsstationen, samt ändringar i gång- och cykeltrafiken. Underhålls- och räddningsfordonens behov beaktas.
- I utredningen föreslås filarrangemang, en sänkning av hastighetsbegränsningen, förlängning av vägbelysningen samt nya gång- och cykelarrangemang i planområdet och dess omedelbara närhet. Väjningsutrymmet i anslutningen mellan landsvägen och den nya gatan ska genomföras innan verksamheten i affärsbyggnaden inleds.
- Som sammanfattning kan man konstatera att trafikflödet och trafiksäkerheten i planområdet kan säkerställas med de konkreta trafikmässiga lösningar som föreslås i utredningen.

Bilaga 1. Trafikalstringskalkyl

Trafikalstringskalkyl 15.12.2025											Bilaga 1
Vörå, hypermarket trafikalstring											
Kvarter	Funktion	INFO	vånings- yta	försäljnings- ytans koefficient	försälj- ningsyta	besökare / 100 vm2	antal besökare	GDT(pb)	godstrafik- besök	GDT tung	GDT
		Nya affärsbyggnaden	3433	0,6	2060	60	1236	1015,999509	12	25	1041
	Försäljnings- utrymme inomhus	2824									
	Kylutrymme	349									
	Gårdsbutik	260									
TOTALT			3433		2060			1016		25	1041