



# Förbättring av stamväg 63 mellan Ena i Evijärvi och Kaustby

Lokaliseringsplan



# Förbättring av stamväg 63 mellan Ena i Evijärvi och Kaustby

Lokaliseringsplan

RAPPORTER 67 | 2021

Förbättring av stamväg 63 mellan Ena i Evijärvi och Kaustby  
Lokaliseringsplan

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

Ombrytning: Teemu Kuittinen (A-Insinööri)

Pärmens bild: Juha Vehmas (A-Insinööri)

ISBN 978-952-314-980-9 (PDF)

ISSN 2242-2854 (nätpublikation)

URN:ISBN:978-952-314-980-9

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

# Förord

Stamväg 63 mellan Kauhava och Ylivieska är en särskilt för näringslivet viktig huvudväg mellan landskap. Den utgör en förbindelse mellan olika kommuncentrum, regioner och landskap samt bl.a. för skogsindustrins råvarutransporter. Utom den multiproblematiske vägsträckan mellan Ena-Kaustby har stamväg 63 förbättrats under tidigare år genom att bredda vägen och förbättra dess geometri så att den motsvarar de krav på servicenivån som ställs på huvudvägsnätet.

I denna lokaliseringsplan har utarbetats och jämförts olika alternativ för att förbättra den ifrågavarande multiproblematiske vägsträckan. Lokaliseringsplanens planeringsområde omfattade en cirka 14 km lång sträcka av stamväg 63 på Evijärvi, Kronoby och Kaustby kommuners område, som sträcker sig från Ena i Evijärvi i söder till cirkulationsplatsen av riksväg 13 i Kaustby i norr.

I lokaliseringsplanen har definierats trafikledslösningar och deras behov av utrymme för att uppnå stamvägens målnivå enligt prognosen. Målnivån har definierats i planeringsgrunderna som har fastställts i det preliminära planeringsarbetet i samarbete mellan Trafikledsverket och NTM-centralen. För att nå de uppsatta målen behövs bl.a. förbättring av vägens geometri, minskning av enskilda vägars anslutningar samt breddning av vägens tvärsnitt.

Utarbetandet av lokaliseringsplanen inleddes i december 2020 och den blev färdig i december 2021. Planen har gjorts av A-Insinööri Civil Oy som konsultarbete på uppdrag av NTM-centralen i Södra Österbotten. Planeringsarbetet har styrts av en projektgrupp som utöver representanterna för NTM-centralen och planeringskonsulten bestod av representanterna för Evijärvi, Kronoby och Kaustby kommuner samt för Södra Österbottens, Österbottens och Mellersta Österbottens förbund.

Seinäjäki, december 2021

Timo Liljamo

Ledande trafiksystemsexpert  
Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

# Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| Förord.....   | 1         |
| <b>1 Utgångspunkter.....</b>  | <b>1</b>  |
| 1.1 Projektets bakgrund och mål.....                                  | 1         |
| 1.2 Planeringsområdet och stamvägens betydelse för trafiken.....      | 1         |
| 1.3 Tidigare planer och anknnytning till övrig planering.....         | 2         |
| 1.4 Beskrivning av planeringsprocessen .....                          | 2         |
| <b>2 Beskrivning av planeringsområdet.....</b>                        | <b>3</b>  |
| 2.1 Markanvändning och planläggning .....                             | 3         |
| 2.2 Den nuvarande vägen och dess egenskaper.....                      | 6         |
| 2.3 Trafik .....  | 6         |
| 2.4 Trafiksäkerhet .....  | 8         |
| 2.5 Jordmån och grundförhållanden .....                               | 8         |
| 2.6 Miljö.....  | 9         |
| 2.7 Problemanalys och projektets mål .....                            | 9         |
| <b>3 Granskning av alternativen.....</b>                              | <b>11</b> |
| 3.1 Utgångspunkter.....   | 11        |
| 3.2 ALT0++ Utveckling av den nuvarande vägen .....                    | 12        |
| 3.3 ALT1 En kort uträtning vid Högnabba by .....                      | 12        |
| 3.4 ALT2 En lång västlig uträtning .....                              | 12        |
| 3.5 ALT3A En längre östlig uträtning.....                             | 12        |
| 3.6 ALT3B En kortare östlig uträtning .....                           | 12        |
| 3.7 Sammandrag av projektbedömningen.....                             | 13        |
| 3.8 Jämförelse och val av alternativen .....                          | 14        |
| <b>4 Den valda huvudriktningslösningen ALT2 .....</b>                 | <b>15</b> |
| 4.1 Trafik- och vägteknisk lösning.....                               | 15        |
| 4.2 Grundförstärkningsåtgärder .....                                  | 15        |
| 4.3 Broar.....  | 16        |
| 4.4 Trafikarrangemang under arbetet och ett stegvis genomförande..... | 16        |
| <b>5 Konsekvenser .....</b>   | <b>17</b> |
| 5.1 Konsekvenser för trafiken.....                                    | 17        |
| 5.2 Markanvändning och planläggning .....                             | 17        |
| 5.3 Trafikbuller .....  | 18        |
| 5.4 Miljö och landskap .....  | 18        |
| 5.5 Preliminär kostnadskalkyl.....                                    | 18        |
| 5.6 Byggtida konsekvenser .....                                       | 18        |
| <b>6 Fortsatta åtgärder .....</b>                                     | <b>19</b> |
| 6.1 Planeringens fortskridande.....                                   | 19        |
| 6.2 Att beakta vid den fortsatta planeringen.....                     | 19        |
| <b>Bilagor .....</b>  | <b>19</b> |
| <b>Ritningsförteckning .....</b>                                      | <b>19</b> |



# 1 Utgångspunkter

## 1.1 Projektets bakgrund och mål

Stamväg 63 har de senaste åren förbättrats på många ställen genom att bredda vägen och förbättra dess geometri så att den bättre motsvarar de krav på servicenivån som ställs på huvudvägsnätet. Sträckan Evijärvi-Ena söder om det aktuella avsnittet Ena-Kaustby har förbättrats (åren 2017–2018), då vägen breddades, konstruktionen förbättrades, några av de tväraste kurvorna rätades ut och vägens utjämning förbättrades vid backarna på en sträcka av 11,5 km. På den multiproblematiske sträckan Ena-Kaustby (cirka 14 km) har emellertid inga förbättringsåtgärder vidtagits.

På grund av bristfällig geometri har utredningsavsnittet en låg och varierande hastighetsnivå som försämrar trafikens smidighet på stamvägen. En vägförbindelse som går genom flera byar, ett stort antal enskilda vägars anslutningar, en alltför smal tvärsektion och ökande trafikmängder förorsakar otrygghet i trafiken.

Målet med projektet är att förbättra smidighet, restid, förutsägbarhet och trafiksäkerhet på det problematiska avsnittet och därmed på hela stamvägsrutten. Övriga mål är att minska bullerolägenheter för dem som bor intill vägen samt att förbättra gång- och cykelförhållanden.

## 1.2 Planeringsområdet och stamvägens betydelse för trafiken

Planeringsobjektet fördelar sig över tre kommuners område från Evijärvi via Kronoby till Kaustby. Planeringsområdet begränsas i söder av anslutningen med lv 17907 (Rannantie) och i norr av anslutningen till riksväg 13. Vägavsnittet ligger i ett område som sträcker sig över tre landskap: Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten. Planeringsavsnittet är cirka 14 km långt, och går i Kronoby genom Lotas, Högnabba, Djupsjöbacka och Kortjärvi byar.



Bild 1. Läge av stamväg 63 och lokaliseringsplanens planeringsområde (bakgrundskarta © LMV).

Stamväg 63 från Kauhava till Ylivieska är en särskilt för näringslivet viktig led mellan olika landskap. Den utgör en förbindelse mellan olika kommuncentrum, regioner och landskap samt en förbindelse för skogsindustrins råvarutransporter. Stamväg 63 ingår inte i huvudlednätet som fastställs i förordningen om huvudlederna utan den hör i

enlighet med Trafikledsverkets utredning angående servicenivån på huvudvägar och framtida behov till kategorin annan huvudväg.

Trafikmängden på vägen har ökat kraftigt i takt med att andra sträckor på stamvägen har förbättrats. Därtill utgör stamvägen en alternativ långväga förbindelse, eftersom rutten förkortar resan från Västra Finland till norr i jämförelse med rutten riksväg 8. Därtill är den från Tammerforsnejd i riktning mot Uleåborg en alternativ rutt till riksvägar 4 och 9 via Jyväskylä. Ökningen av trafiken syns i synnerhet under skolornas höst- och vinterlov.

## 1.3 Tidigare planer och anknytning till övrig planering

I planeringsområdet och dess näromgivning pågår eller har avslutits flera planerings- och byggprojekt, bl.a.:

- Trafikutredning om gruvverksamhetens och handelns konsekvenser i Mellersta Österbotten (2019)
- Förbättring och breddning av sv 63 på avsnittet Evijärvi–Ena, Evijärvi (byggd 2017–2018)
- Kaustby centrums trafikutredning (2017)
- Österbottens trafiksystemplan 2040 (2014)
- Trafiksäkerhetsplan för NTM-centralen i Södra Österbotten. Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten (2012)
- Kauhava-Ylivieska stamväg 63 mellan Evijärvi-Kaustby, plan för områdesreservering (2000)
- Trafiksäkerhetsplan för Kaustby och Vetil (2021)

## 1.4 Beskrivning av planeringsprocessen

Lokaliseringsplanen har utarbetats av A-Insinööri Civil Oy på uppdrag av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten. Genomförandet av arbetet styrdes av en projektgrupp, vars medlemmar var Timo Liljamo (ordförande), Hanna Kauppila och Jarmo Salo från NTM-centralen i Södra Österbotten, Mikko Huhtala och Tuomo Saari från Evijärvi kommun, Dan Stenlund, Kimmo Bodbacka, Malin Brännkärr och Jukka Aarnio från Kronoby kommun, Arto Alpia och Ilkka Närhi från Kaustby kommun samt Jani Palomäki från Södra Österbottens förbund, Tero Voldi från Österbottens förbund och Tiina Rinta-Rahko (till sommaren 2021) och Teppo Rekilä (från sommaren 2021) från Mellersta Österbottens förbund.

Som projektchef för planeringskonsultens del har fungerat Juha Vehmas. De övriga medlemmarna i planeringsgruppen har varit Raineri Virtanen (huvudplanerare), Teemu Kuittinen (trafikplanering och rapportering), Piritta Laitakari (projektbedömning), Lauri Sahramaa (projektbedömning och rapportering), Teuvo Kasari (geoteknik), Kari Niemi (broar) och Hamilkar Alava Bergroth (tolkning vid infomötet).

I lokaliseringsutredningen utarbetades flera olika sträckningsalternativ som under planeringen gallrades och modifierades på basis av projektgruppens kommentarer. I lokaliseringsplanen ingick en projektbedömning i enlighet med Trafikledsverkets anvisningar, där fyra utkast till sträckning granskades. I projektbedömningen fokuserades på projektets konsekvenser för trafiken, trafiksäkerhetskonsekvenser samt konsekvenser på trafikens koldioxidutsläpp med hjälp av Trafikledsverkets program IVAR3. Projektbedömningen har genomförts i enlighet med år 2020 uppdaterade anvisningar för bedömningen av vägprojekt och alla IVAR-kalkyler har genomförts med den i maj 2021 uppdaterade versionen IVAR3 (2.1.0).

På basis av projektbedömningen valde projektgruppen två alternativ som med avsikt på genomslagskraft var de bästa och mest realistiska. De presenterades vid ett tvåspråkigt möte för allmänheten 1.9.2021 som i enlighet med de gällande epidemirekommendationerna hölls via Teams. 50–60 personer deltog och planerna kommenterades livligt både under infomötet och skriftligen efteråt. Det rådde stor enighet om behovet av att förbättra vägen. Största delen av kommentarerna gällde anslutningsarrangemang, undergångsställen och Kortjärvi naturstig. Planeringsrapporten har kompletterats på basis av de samlade kommentarerna.



# 2 Beskrivning av planeringsområdet

## 2.1 Markanvändning och planläggning

I den södra delen av planeringsområdet i Evijärvi gäller stranddelgeneralplanen som har godkänts av Evijärvi kommunfullmäktige 18.3.2019. Stranddelgeneralplanen påverkar inte vägens förbättringslösning.

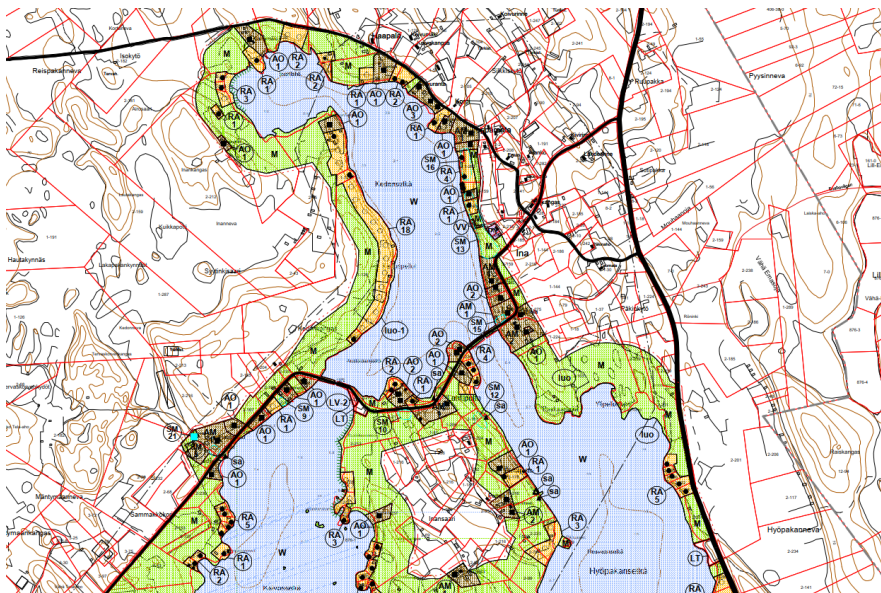


Bild 2. Utdrag ur Evijärvi stranddelgeneralplan vid Ena.

I Kronoby område gäller "Stranddelgeneralplan för sjöar i Terjärv" (bilder 3, 4 och 5). Planen har godkänts av Kronoby kommunfullmäktige 17.6.2010 och gäller sjöarna på planeringsavsnittet.

Stamvägen begränsas av planen för strandområdet av Emassjön, som har anvisats som jord- och skogsbruksdominerat område. Dessutom har i den norra delen av strandområdet, längs Kaitåsvägen planlagts ett byområde samt några nya byggplatser. De närmaste byggplatserna ligger cirka hundra meter från den befintliga stamvägen.

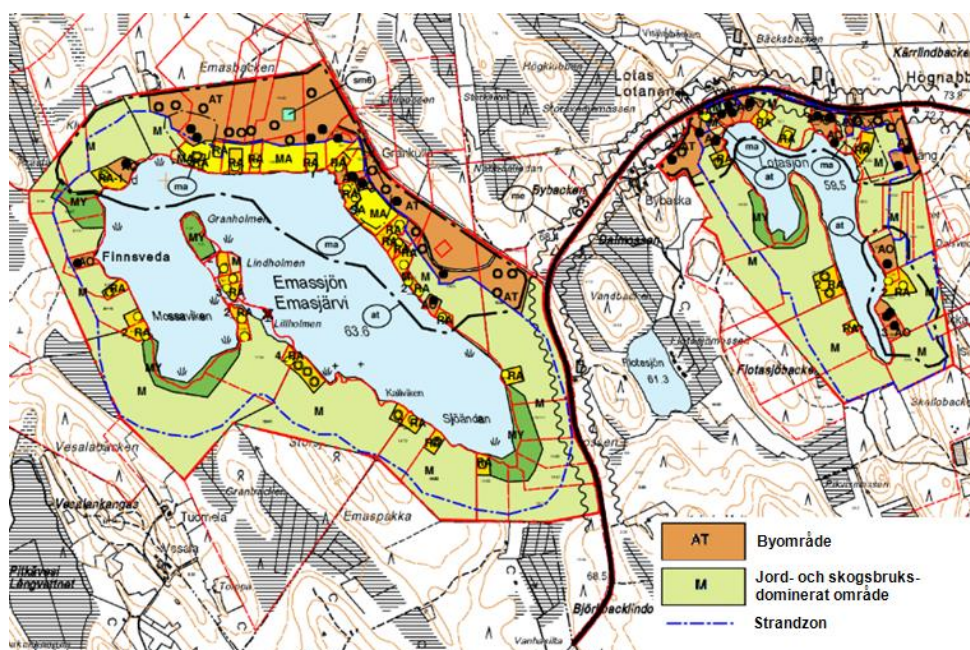


Bild 3. Utdrag ur "stranddelgeneralplan för sjöar i Terjärv", vid Emassjön.



Mellan Lotas och Djupsjöbacka byar öster om stamvägen sträcker sig stranddelgeneralplanens område på ett långt avsnitt ända till stamvägen vid Tvårasjön och längre norrut även väster om stamvägen vid Djupsjön. Områdena har planlagts huvudsakligen för jord- och skogsbruksdominerat område. I området har dessutom planlagts ett byområde samt strandbebyggelse.

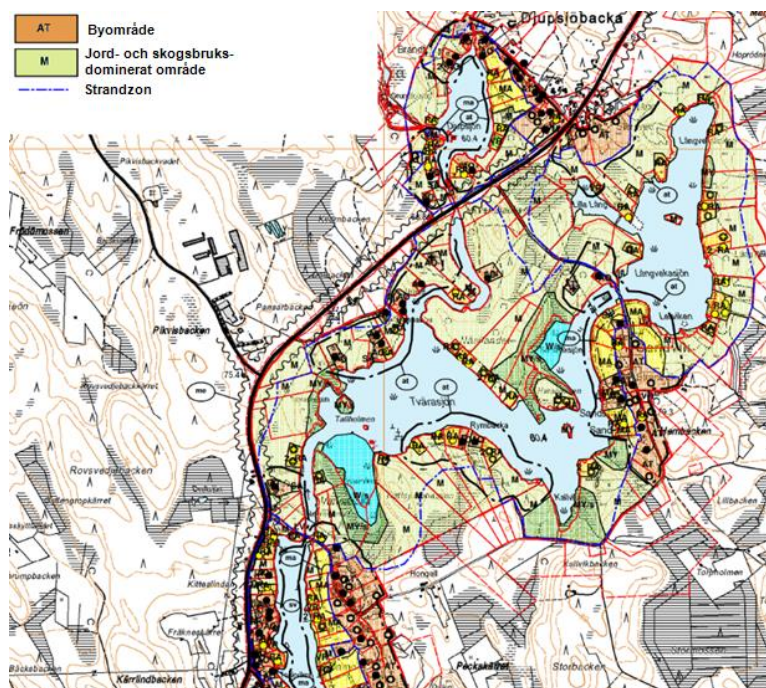


Bild 4. Utdrag ur "stranddelgeneralplan för sjöar i Terjärv", vid Tvårasjön.

De södra delarna av Kortjärvsjön har särskilda miljövärden, och de är skyddade genom planläggning. För området gäller följande planbestämmelse: "Sådant jordbyggnadsarbete och sådan trädfällning eller någon annan härmed jämförbar åtgärd som förändrar landskapet får inte vidtas utan tillstånd i enlighet med MBL:s 128 §."

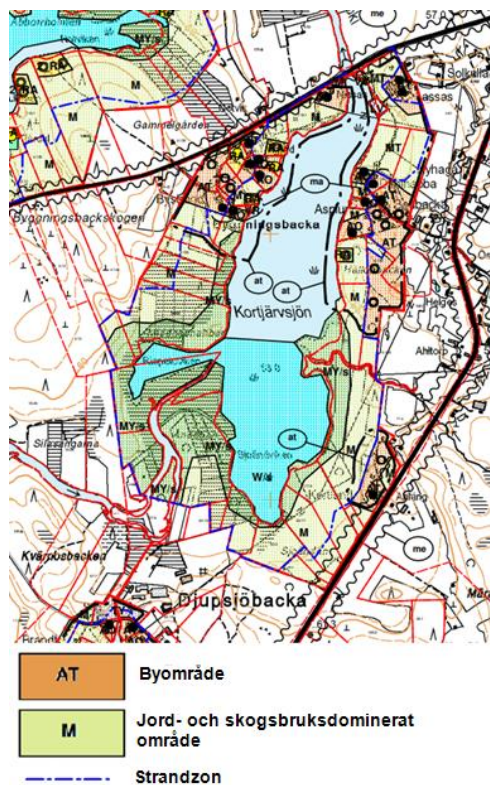


Bild 5. Utdrag ur "stranddelgeneralplan för sjöar i Terjärv", vid Kortjärvsjön.



I planeringsområdet i Kaustby gäller delgeneralplanen för Kaustby centrum (bild 5) samt några detaljplaner. Centrumets delgeneralplan har godkänts av Kaustby kommunfullmäktige 16.4.2015.

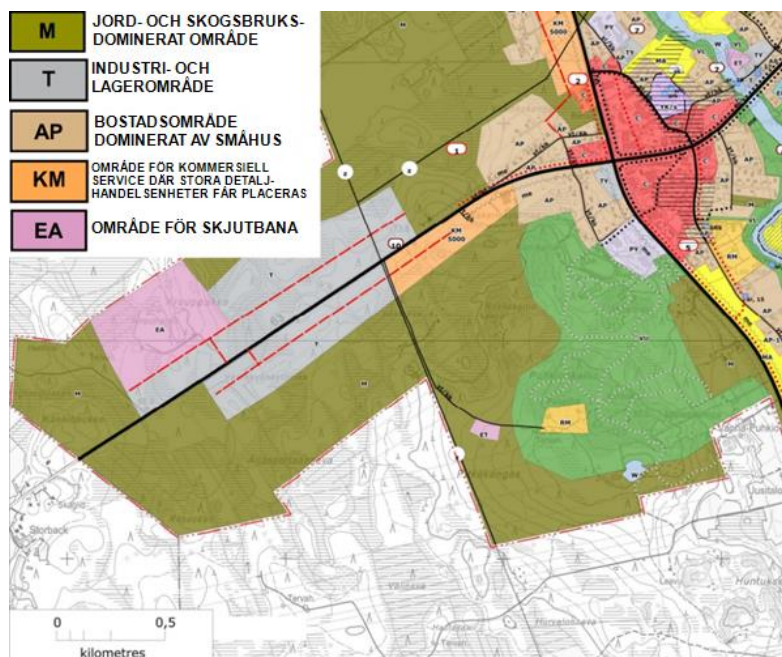


Bild 6. Utdrag ur delgeneralplanen för Kaustby centrum.

Tre landskapsplaner gäller i planeringsområdet därför att det ligger på området av tre landskap. I alla sammanställningar av landskapsplanerna har stamväg 63 anvisats som en stamväg som ska förbättras. I Österbottens landskapsplan har även betecknats en riktgivande/alternativ vägsträckning för stamväg 63, som går förbi Högnabba by.



Bild 7. Stamväg 63 från Kauhava till Ylivieska är en viktig huvudväg mellan landskap.



## 2.2 Den nuvarande vägen och dess egenskaper

Den nuvarande vägen är krokig och går genom Lotas, Högnabba, Djupsjöbacka och Kortjärvi byar. Hastighetsbegränsningen på vägen är huvudsakligen 70 km/h, men den har sänkts vid bycentrumen till 60 km/h. På Kaustby kommuns sida är hastighetsbegränsningen i huvudsak 80 km/h och nära cirkulationsplatsen av riksvägen 60 km/h. En varierande och låg hastighetsbegränsning medför ökade inbromsningar och accelerationer, och därmed försämrar trafikens smidighet. Vägens tvärsektion är till största delen endast 6,6 m bred, och vägrenar som är framkomliga till fots finns så gott som inte.

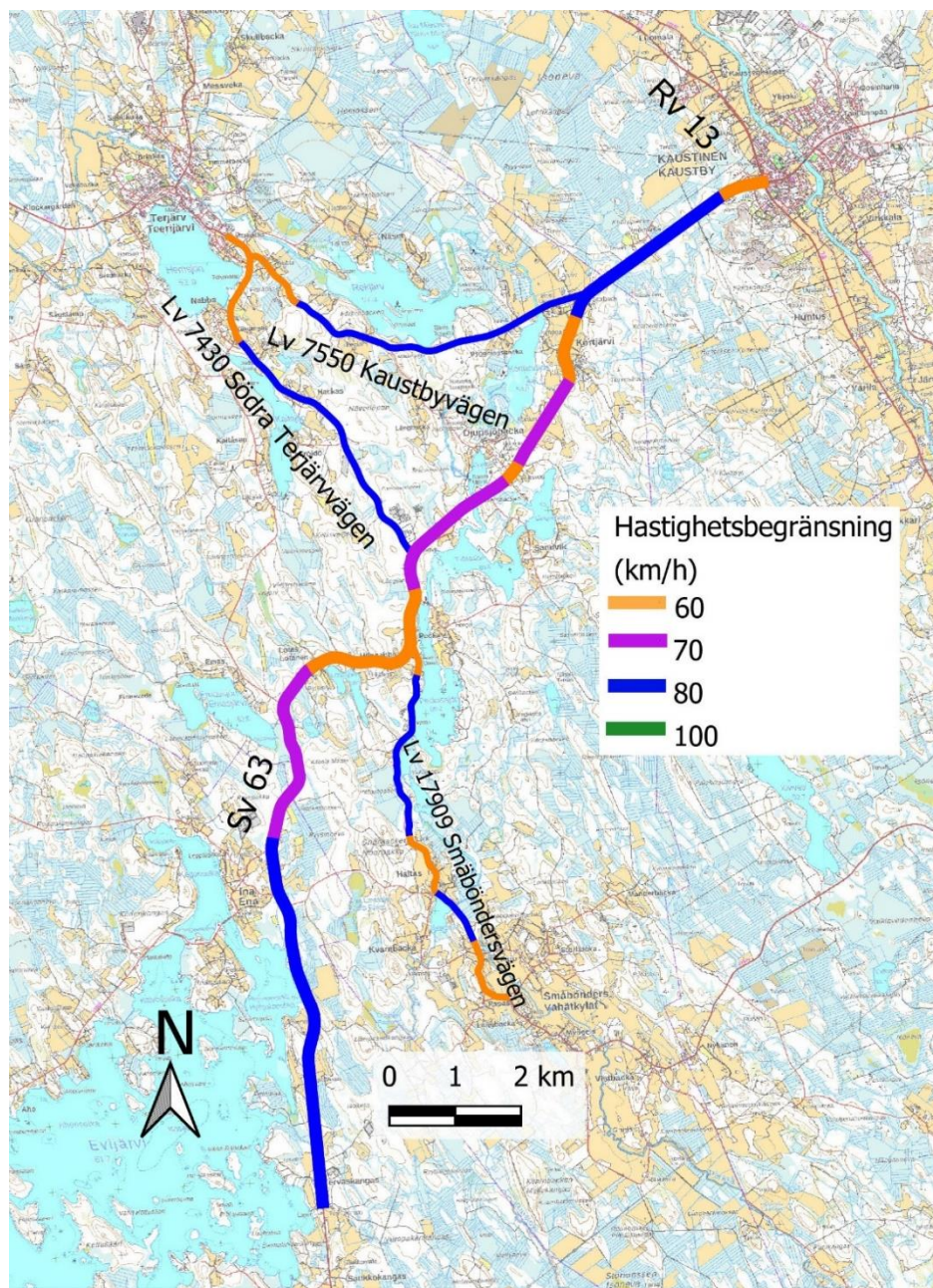


Bild 8. Hastighetsbegränsningar på landsvägarna i utredningsområdet (bakgrundskarta © LMV).

## 2.3 Trafik

Trafikmängderna i planeringsområdet varierar enligt uppgifter i vägregistret mellan 1 670–2 320 fordon per dygn (GDT 2019), varav antalet (250–280 fordon/dygn) och andelen (12–15 %) tunga fordon är betydande. Av den tunga trafiken är andelen fordonskombinationer ganska hög, cirka 50 %.



Bild 9. Trafikmängder i nuläget (2019) och enligt prognosen (2050) på landsvägarna i utredningsområdet (bakgrundskarta © LMV).

Trafikmängderna i planeringsområdet har ökat under 2000-talet. På sträckan Kortjärvi–rv13 har ökningen varit störst, medan ökningen på den södraste sträckan Ena–Granabba har blivit långsammare, och har börjat sjunka något i mitten av 2010-talet. På sträckan Granabba–Kortjärvi har ökningen varit jämnast. Uppgifterna om trafikmängder har hämtats från vägregistret, dit trafikmängderna beräknas med hjälp av en koefficient mellan mätningresultat. Detta kan förorsaka även stora ökningarna eller minskningarna i trafikmängder i grafen, när en trafikräkning efter många år åter utförs. Exempelvis år 2009 har utförts en trafikräkning som syns i trafikmängden genom en plötslig ökning av GDT med över 500.

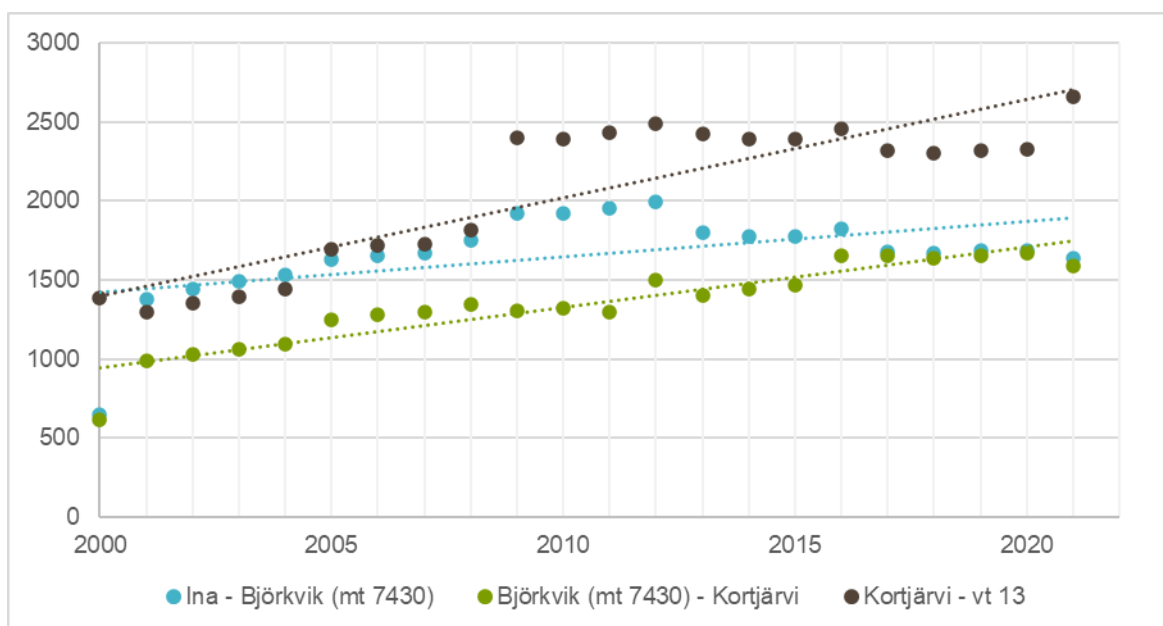


Bild 10. Utveckling av trafikvolymerna i planeringsområdet.



## 2.4 Trafiksäkerhet

På planeringsavsnittet av stamvägen har under åren 2015–2019 inträffat totalt 22 olyckor (7 olyckor som lett till personskador, en olycka som lett till dödsfall). Cirka hälften av olyckorna är singelolyckor, men annars finns det flera olika olyckstyper. En vägförbindelse som går genom byar, ett stort antal enskilda vägars anslutningar, en smal tvärsektion och ökande trafikmängder orsakar otrygghet och ökar olycksfallsrisk. Möjligheter till att gå och cykla i planeringsområdet är dåliga, eftersom det inte finns några gång- eller cykelleder och vägrenen på vägsträckan är smal.

## 2.5 Jordmån och grundförhållanden

I samband med lokaliseringsplanen har inte gjorts grundundersökningar. Områdets grundförhållanden har bedömts med hjälp av GTK:s jordmånskarta (bild 6). Marken på planeringsområdet består främst av blandade jordarter men den huvudsakliga fraktionen har inte utretts. På området finns flera torvförekomster. Exakt information om de olika jordlagrens tjocklek saknas. I samband med den fortsatta planeringen kommer att utföras grundundersökningar på den valda linjen för att precisera lösningar och kostnadskalkylen.

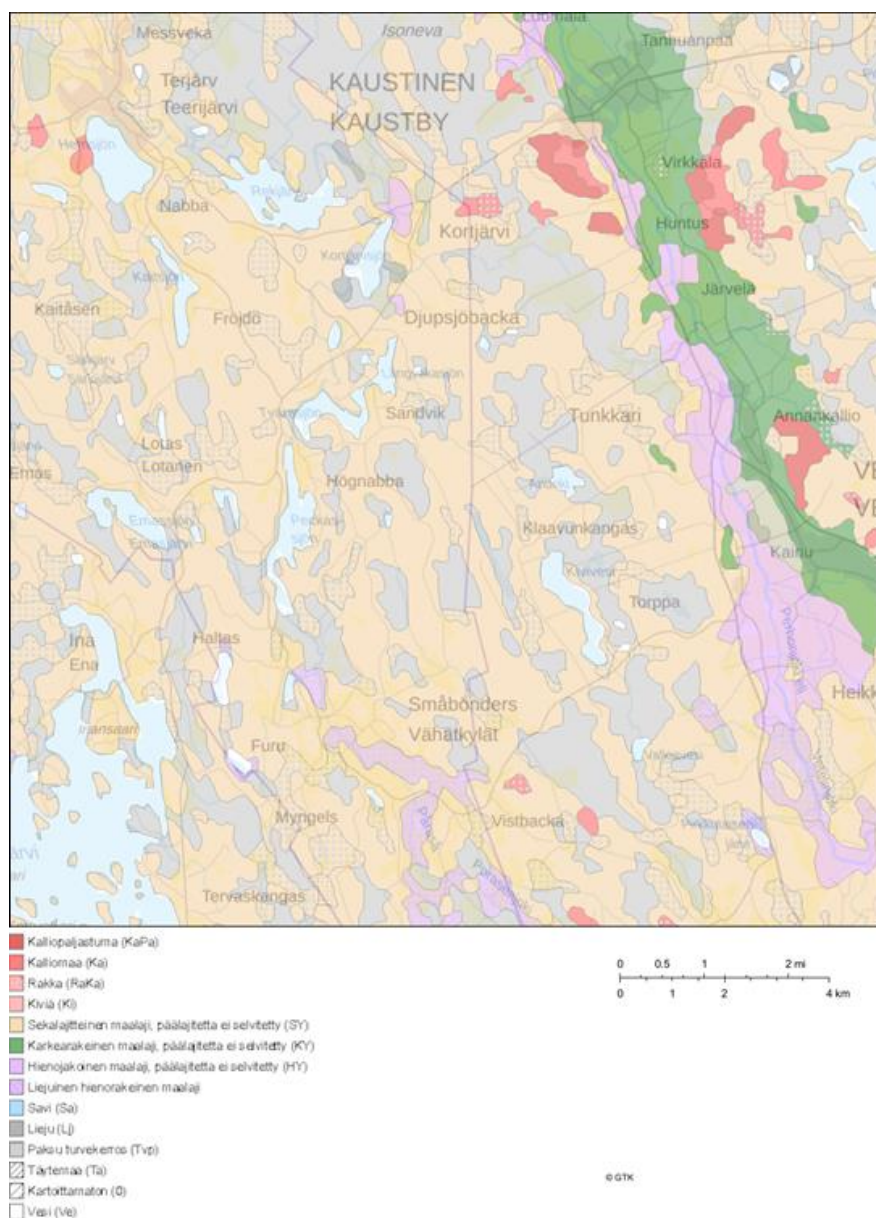


Bild 11. Jordmånskartan för planeringsområdet (© GTK Jordskorpa).

## 2.6 Miljö

Planeringsområdet består huvudsakligen av landsbygd med jord- och skogsbruksområden. I närheten av planeringsområdet finns sjöar och tjärnar. En miljöolägenhet i planeringsområdet är trafikbuller som upplevs störande vid byarna. Det finns inga grundvatten-, skydds- eller Natura-områden i planeringsområdet.

Kortjärvi naturstig ligger väster om stamväg 63 och sjön, vid Djupsjöbacka och Kortjärvi byar. Naturstigen korsar inte med den nuvarande stamvägen, men med Kaustbyvägen (lv 7550) korsar den i samma plan två gånger.



Bild 12. Kortjärvi naturstig ligger väster om stamväg 63.

## 2.7 Problemanalys och projektets mål

De för projektet uppsatta målen har definierats i planeringsgrunderna under preliminär planering. Projektets mål har delats in i temainriktade primära och kompletterande mål.

Problemen i planeringsområdet omfattar bristfällig geometri som beror på låg hastighetsnivå och som försämrar trafikens smidighet och säkerhet på stamvägen. En huvudväg som går genom byar, många enskilda vägars anslutningar, en alltför smal körbana och ökande trafikmängder förorsakar otrygghet.

De trafikmässiga målen. Ett riksomfattande mål är att förbättra den långresa gods- och persontrafikens smidighet, förutsägbarhet och restid. Detta är det enda riksomfattande målet och det har klassificerats som primärt mål.

De primära regionala och lokala målen är att förbättra gods- och persontrafikens smidighet, förutsägbarhet och restid. De kompletterande målen är att främja förutsättningar för den offentliga persontrafiken, främja förutsättningar för gång och cykling samt minska blandning av den långresa och lokaltrafiken vid byarna.

Trafiksäkerhetsmålen. Det primära målet ur trafiksäkerhetssynvinkel är att förbättra trafiksäkerheten i planeringsområdet genom att minska antalet trafikdödsfall med 50 % och antalet personskade- eller dödsolyckor med 50 %

jämfört med nuläget (kalkylerad nivå). Ett kompletterande mål är att förbättra trafiksäkerheten vid skolresor i området.

Miljökonsekvensmålen för trafiken. Huvudmålet för trafikens miljökonsekvenser är att minska trafikens koldioxidutsläpp. Ett kompletterande mål är att de i Statsrådets beslut 993/1992 om riktvärden för bullernivå fastställda värdena inte överskrids i bostads- och fritidsfastigheter samt i rekreations- och naturskyddsområden på projektets influensområde (55 dB /45 dB).



Bild 13. Hastighetsnivån på stamväg 63 är låg på grund av brister i geometrin, bybebyggelsens närhet och det stora antalet anslutningar.



# 3 Granskning av alternativen

## 3.1 Utgångspunkter

En utgångspunkt för planering av sträckningsalternativ har varit att förbättra trafikens smidighet och förkorta restiden samt att göra det möjligt att röra sig på ett tryggt sätt.

Under granskningen av sträckningsalternativ för de olika alternativen granskades olika dimensionerande hastigheter. De dimensionerande hastigheterna definierades för var och en sträckning inom de gränser som lösningens geometri och omgivningen tillåter. Med tanke på restidens förkortning skulle geometrin som möjliggör en högre dimensionerande hastighet vara en optimal lösning. Utgångspunkten för tvärsektionen var stamvägens breddning för hela sträckan till samma bredd som det tidigare förbättrade avsnittet Evijärvi–Ena, dvs. till 9/7 m, där 9 m innebär körbanans totala bredd och 7 m körfältens bredd mellan målade kantlinjer. Av körbanans totala bredd är 8,5 m belagd, dvs. av vägrenarna på båda sidor om vägen är 0,75 m belagd och 0,25 m icke-belagd.

Plankorsningarna är på basis av trafikmängderna på stamvägen en tillräcklig lösning. För att säkerställa trygg mobilitet är det ändå bra att minska mängden enskilda vägars anslutningar i planeringsområdet och koncentrera anslutningarna på säkrast möjliga ställen med tanke på bl.a. sikten.

Som en del av lokaliseringsplanen utarbetades en projektbedömning (bilaga 1), i vilken undersöktes fyra olika huvudalternativ, varav ett hade två underalternativ. Ett centralt mål i alla alternativ var att bringa stamvägens bredd och väggeometri till en sådan nivå som gäller huvudvägar. I alla andra alternativ i projektbedömningen utom ALT2 motsvarade södra ändan av vägen mellan Ena-Emasjön och norra ändan på Kaustby sida varandra: breddning och förbättring av geometrin enligt 80 km/h i södra ändan och sträckning i nuläget samt mindre trafiksäkerhetsåtgärder i Kaustby tätortsområde i norra ändan. I alternativ 2 möjliggjorde en längre västlig uträtning hastighetsbegränsningen på 100 km/h och därför förbättrades även avsnittet Ena-Emasjön i södra ändan enligt hastighetsbegränsningen på 100 km/h.

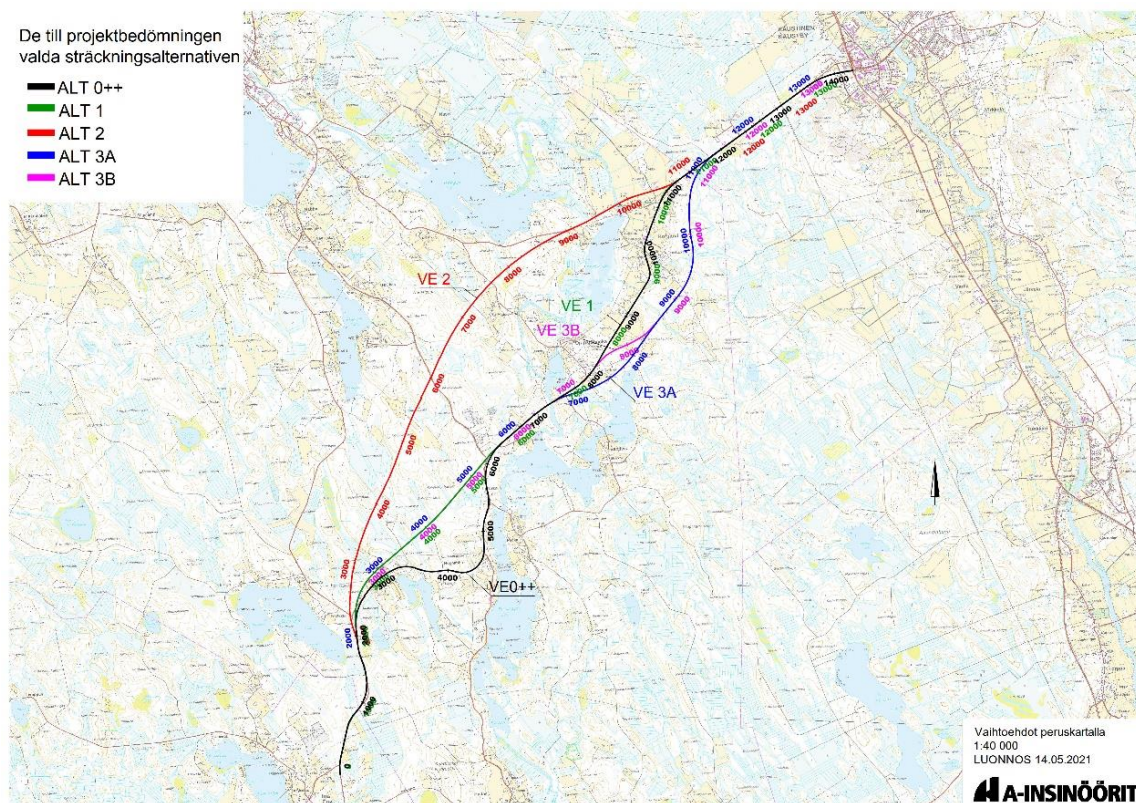


Bild 14. De till projektbedömningen valda sträckningsalternativen på kartan (bakgrundskarta © LMV).



## 3.2 ALT 0++ Utveckling av den nuvarande vägen

I alternativ 0++ förbättras vägen i den nuvarande terrängkorridoren genom att göra endast små uträtningar av krokar där det är möjligt. Vägen breddas emellertid så att den motsvarar den övriga stamvägens bredd. Denna lösning förbättrar knappast problem angående vägens geometri och till exempel hastighetsbegränsningen behålls huvudsakligen sänkt. ALT0++ ökar inte heller trafiksäkerheten väsentligt, eftersom huvudvägstrafiken går även fortsättningsvis genom byarna. Å andra sidan förbättrar de 1 meter breda vägrenarna ändå fotgängarnas och cyklisternas ställning i någon mån. Detta alternativ minskar inte heller mängden fastigheter som utsätts för trafikbuller, utan det kan till och med utvidga bullerområdet när hastighetsnivån lite ökar. Därtill orsakar ALT0++ under byggtiden de största olägenheterna för befintlig markanvändning och trafik på stamvägen.

## 3.3 ALT 1 En kort uträtning vid Högnabba by

I alternativ 1 framställs en ganska kort, men betydande väguträtning väster om Högnabba. Uträtningen börjar i söder före Lotas by och återgår till den befintliga vägsträckningen strax före anslutningen till Terjärv (lv 7430). Med uträtningen förbättras väglinjens geometri samt flyttas trafik bort från bysträckan Lotas-Högnabba, där trafiksäkerheten förbättras samt mängden fastigheter som utsätts för buller minskas. Vid Högnabba uträtning kan den dimensionerande hastigheten vara 80 km/h, men annars motsvarar ALT1 alternativ 0++, vilket innebär att problemen med körning genom Djupsjöbacka och Kortjärvi byar kvarstår och det krävs även i fortsättningen en hastighetsbegränsning på 60 km/h.

## 3.4 ALT 2 En lång västlig uträtning

Alternativ 2 omfattar en lång och enhetlig uträtning väster om byarna i planeringsområdet och med geometrin av hög kvalitet. På största delen av uträtningsavsnittet är en dimensionerande hastighet på 100 km/h möjlig. Sträckningen korsar naturstigen i Byggningsbacka vid Kortjärvi och utnyttjar på sin norra del den nuvarande sträckningen av landsväg 7550 Terjärv-Kaustby, som breddas till samma bredd som den övriga sträckningen. På detta avsnitt är hastighetsbegränsningen 80 km/h.

## 3.5 ALT 3A En längre östlig uträtning

Alternativ 3A innebär den i alternativ 1 framställda uträtningen förbi Högnabba by på norra sidan samt uträtningarna öster om Djupsjöbacka och Kortjärvi byar. I detta alternativ presenteras för nästan hela sträckan en dimensionerande hastighet på 80 km/h. Uträtningen genom skogiga områden minskar antalet enskilda vägars anslutningar på huvudvägen och flyttar trafikbuller bort från närheten av befintliga fastigheter. Sträckningen går förbi Djupsjöbacka och går mellan bybebyggelsen och Långvekasjön i en ganska trång terrängkorridor.

## 3.6 ALT 3B En kortare östlig uträtning

Alternativ 3B motsvarar annars alternativ 3A utom att sträckningen genom Djupsjöbacka behålls i nuläget och den dimensionerande hastigheten vid byn är således 60 km/h. På ett avsnitt av cirka 1,3 km mellan Djupsjöbacka och Grannabba blir stamvägen kvar i sitt nuvarande läge liksom i alternativ 3A.

## 3.7 Sammandrag av projektbedömningen

I projektbedömningen undersöktes det nuvarande trafiknätet på planeringsområdet i nuläget år 2019 (tiden före pandemin) samt i läget enligt prognosen för 2050, vilket jämfördes med de ovannämnda alternativen. Som öppningsår för projektet användes i projektbedömningen året 2025. I projektbedömningen användes sju mätare, med vilka projektets trafikmässiga konsekvenser, trafiksäkerhetskonsekvenser samt miljökonsekvenser undersöktes.

Av konsekvenserna för trafiken granskades den genomsnittliga restiden i huvudriktningen för lätta och tunga motorfordon. Av trafiksäkerhetskonsekvenserna granskades de kalkylerade mängderna olyckor med personskada samt dödsfall och allvarligt skadade i vägtrafiksolyckor i planeringsområdet. Av miljökonsekvenserna granskades mängden bostads- och fritidsfastigheter i det eventuella bullerområdet samt vägtrafikens koldioxidutsläpp.

Som första observation i projektbedömningen angående granskningen av effektivitet var att projektets genomförande uppfyller de för projektet uppsatta målen bättre än om det inte genomförs.

I projektbedömningen ingick en lönsamhetskalkyl som gjordes med Trafikledsverkets IVAR3-program. IVAR-kalkylerna gjordes med den i maj 2021 uppdaterade IVAR3-versionen (2.1.0). De i programvaran tillämpade enhetsvärdena för kostnader motsvarar de enhetsvärden som presenteras i Trafikledsverkets publikation om projektbedömningar för väg- och järnvägstrafiken 2018 (Trafikledsverkets anvisningar 40/2020). Vid utarbetandet av lönsamhetskalkylen har följts manualen till IVAR3-programvaran (Trafikledsverkets handböcker 1/2021) samt anvisningen för utvärdering av vägprojekt (Trafikledsverkets anvisningar 37/2020).

Tabell 1. Sammandrag av projektbedömningen.

|    | <b>Sammandrag av projektbedömningen</b>  | <b>ALT 0</b> | <b>ALT 0++</b> | <b>ALT 1</b> | <b>ALT 2</b> | <b>ALT 3A</b> | <b>ALT 3B</b> | <b>Det sämsta värdet</b> | <b>Det bästa värdet</b> |
|----|--|--------------|----------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------------------|-------------------------|
| 1. | Restid för personbilstrafiken i huvudriktningen  | 13,2         | 12,5           | 10,7         | 9,5          | 10,4          | 10,6          | 13,2                     | 9,5                     |
| 2. | Genomsnittlig restid för den tunga trafiken i huvudriktningen  | 13,3         | 12,8           | 11           | 10,5         | 10,6          | 10,8          | 13,3                     | 10,5                    |
| 3. | Olyckor med personskada / år i planeringsområdet (enligt prognosen för år 2050)  | 0,77         | 0,76           | 0,76         | 0,69         | 0,75          | 0,73          | 0,77                     | 0,69                    |
| 4. | Dödsfall och allvarligt skadade i vägtrafiksolyckor / år i planeringsområdet (enligt prognosen för år 2050)  | 0,16         | 0,16           | 0,16         | 0,15         | 0,15          | 0,15          | 0,16                     | 0,15                    |
| 5. | Bostads- och fritidsfastigheter i det eventuella bullerområdet   | 24           | 24             | 18           | 6            | 3             | 8             | 24                       | 3                       |
| 6. | Koldioxidutsläpp från vägtrafiken (enligt prognosen för år 2050)   | 2,7          | 2,65           | 2,56         | 2,35         | 2,54          | 2,56          | 2,7                      | 2,35                    |
| 7. | Gång- och cykelförhållanden på planeringsavsnittet: prestationsmängd i biltrafiken enligt prognosen för år 2050 på en livligt trafikerad gång- och cykelrutt | 6,6          | 6,6            | 4            | 0,2          | 1,2           | 1,8           | 6,6                      | 0,2                     |
|    | Projektets nyttokostnadsförhållande (N/K)  |              | 0,02           | 0,48         | 0,97         | 0,63          | 0,61          | 0,02                     | 0,97                    |

Den genomsnittliga restiden för personbilstrafiken är klart kortast i det västra alternativet 2, cirka 9,5 minuter, som är över 3,5 minuter kortare än i nuläget. I alternativ 1, 3A och 3B blir restiden cirka en minut längre, men är ändå märkbart bättre än i nuläget. I ALTO++ är den positiva verkningen tydligt svagare än i de övriga alternativen. I restiden för den tunga trafiken går resultaten klart i samma riktning, men skillnaderna mellan ALT2 och ALT3A/3B är små, eftersom den tunga trafiken inte kan dra nytta av sträckan på 100 km/h i ALT2 på samma sätt som personbilstrafiken.

Antalet olyckor med personskada förutses vara ungefär detsamma i alla alternativ, eftersom säkerhetsförmåner från geometrin av högre kvalitet i de nya alternativen delvis upphävs genom påverkan av högre körhastigheter. Emellertid bedöms ALT2 med 100 km/h som går förbi byarna vara något tryggare än de övriga alternativen. Med hänsyn till de allvarligaste olycksfallen är skillnaderna ännu mindre, och några betydande skillnader mellan alternativen kan inte observeras. Det beräknade värdet av olyckor som används i IVAR-programvaran är tydligt mindre än det genomsnittliga antalet olyckor under de senaste fem åren. Om det beräknade värdet motsvarade värdena under de senaste fem åren, skulle de uppnådda säkerhetskraven vara sannolikt större i alla alternativ.

Mängden bebyggelse i bullerområdet har uppskattats mycket grovt genom den s.k. röromodellen, men även denna preliminära bedömning visar, att alternativ 2, 3A och 3B är klart effektivare än de övriga alternativen, där mycket av bybebyggelsen står kvar längs stamvägen. I koldioxidutsläpp är skillnaderna mellan alternativen ganska små, men i samma riktning som värdena i restiden: i ALT2 är utsläppen lägst, i de övriga på samma nivå med varandra utom i de alternativ som stöder sig på den nuvarande sträckningen (ALTO och 0++) där de är något högre.

Gång- och cykelförhållandena bedömdes på grund av biltrafikens prestationsmängder på stamvägens mest använda gång- och cykelsträckor: ALT2 var klart förmånligast eftersom där, till skillnad från de övriga alternativen, stamvägstrafiken inte behålls delvis eller helt på bysträckorna i Kronoby. Klart andra bäst är ALT3A, som går förbi alla fyra byar men mellan dem stannar på ett avsnitt av cirka 1,3 km på samma rutt med fotgängare och cyklister.

## 3.8 Jämförelse och val av alternativen

På basis av resultaten av projektbedömningen beslöt projektgruppen att granska noggrannare två alternativ som hade mest framgång i projektbedömningen, det västra alternativet 2 och det östra alternativet 3A, samt att närmare presentera dem vid ett möte för allmänheten 1.9.2021. I det tvåspråkiga mötet för allmänheten deltog via Teams-applikationen cirka 50–60 personer. Under mötets livliga fråge- och diskussionsavsnitt samt även i responsen efter mötet framgick tydligt hur viktigt invånarna och företagarna i området anser att förbättringen av det multi-problematiske vägavsnittet är. För många var det viktigast att förbättringen görs så snabbt som möjligt och det är sekundärt om det västra eller östra vägsträckningsalternativet vid Kortjärvi väljs.

Under mötet ställdes flest frågor och gavs mest kommentarer om det västra alternativet 2, vilket å ena sidan ansågs vara det bästa alternativet och å andra sidan problematiskt närmast på grund av korsandet med naturstigen i Kortjärvi. I den inofficiella omröstningen i slutet av infomötet fick det västra alternativet uppenbart större understöd. I responsen som gavs efter infomötet jämnades understödet ut.

På basis av projektbedömningen samt av den samlade responsen beslöt projektgruppen enhälligt att föreslå det västra alternativet 2 för den fortsatta planeringen, eftersom det är bättre med avsikt på nyttokostnadsförhållande, genomslagskraft och sannolikhet för förverkligande. Korsande med naturstigen, som är den mest betydande olägenheten av det västra alternativet (ALT2), ansågs kunna ordnas med underfartsarrangemang och genom att precisera sträckningen i den fortsatta planeringen så att bullerolägenheterna och olägenheterna för rekreationsanvändningen minimeras. De viktigaste grunderna för att det östra alternativet 3A förkastades ansågs vara uppenbart sämre nyttokostnadsförhållande och trafikservicenivå samt att vägsträckningen dras genom ett smalt område mellan Djupsjöbacka och Långvekasjön.

Det av projektgruppen framförda sträckningsvalet togs till intern behandling vid NTM-centralen, där beslutet av det västra alternativet 2 godkändes som NTM-centralens officiella ståndpunkt.

# 4 Den valda huvudriktningslösningen ALT2

## 4.1 Trafik- och vägteknisk lösning

Stamväg 63 förbättras i en ny terrängkorridor, väster om den nuvarande stamvägen, på en sträcka av cirka 9 km. I södra ändan skiljs den nya sträckningen från den befintliga stamvägen vid Kaitåsvägen och i norra ändan förenas den nya sträckningen med den nuvarande Kaustbyvägen (lv 7550) norr om Byggningsbacka. På avsnittet av den nya sträckningen blir stamvägens nuvarande sträckning kvar för att betjäna den lokala markanvändningen som parallellväg, vars administrativa ställning ska bestämmas vid den fortsatta planeringen.

Den nya sträckningen av stamväg 63 har planerats för att motsvara en hastighetsbegränsning på 100 km/h. Förutom den nya sträckningen förbättras stamvägens geometri mellan Ena och anslutningen till Kaitåsvägen genom att rätta ut stamvägens befintliga kroker till en sådan nivå som en högre hastighetsbegränsning kräver. Stamvägens tvärsektion breddas på hela planeringsavsnittet till 9,0/7,0 meter. Stamvägen ingår inte i rutter för stora specialtransporter, men i åtgärderna av lokaliseringsplanen finns förberedelser för behov av minst 6 x 6 x 40 m specialtransporter. En teknisk lösning har beskrivits noggrannare på översikts- och plankartorna samt i stamvägens längdprofil, vilka finns i ritningarna (Ritningsförteckning, s. 20).

Anslutningarna till stamvägen byggs som plankorsningar. Två par av stafflerade korsningar har planerats på den nya sträckningens avsnitt: i södra ändan i anslutningarna till Kaitåsvägen och Högnabbavägen samt vid Terjärvcentrum i anslutningarna till lv 7430 Södra Terjärvvägen. Lv 17907 Rannantie i Ena, Djupsjöbackavägen, lv 7550 Kaustbyvägen och Kortjärvivägen (nuvarande sv 63) ansluter sig till stamvägen som enskilda plankorsningar.

Vid infarten till Kaustby tätortsområde behålls anslutningen till Vahinkokankaantie och Kalliontie i nuläget men det görs några smärre åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på vägen, bl.a. ändringar i hastighetsbegränsning och vägvisning. Anslutningen till järnhandeln struktureras tydligare.

Vid anslutningen till Djupsjöbackavägen har framställts en korsningsbro under stamvägen. Eventuella kanaliseringar av anslutningar och andra detaljer i anslutningsarrangemangen ska preciseras i den fortsatta planeringen. Samtidigt granskas möjligheter att förena anslutningarna med Kaustbyvägen och Djupsjöbackavägen till en stafflerad anslutning.

Jord- och skogsbruksanslutningarna och andra enskilda vägars arrangemang samt förbindelserna till fastigheter ska preciseras och bekräftas i samband med vägplanen.

Stamvägens gamla sträckning behålls som huvudrutt för gång och cykling i stamvägens riktning och mellan byarna längs vägen. Någon skild gång- och cykelled är inte under planering på stamvägen i nuläget. Byggandet av en gång- och cykelled framställs inte heller för den gamla sträckningen. I den fortsatta planeringen framställs en granskning av behovet av och möjligheter till en GC-led mellan Kaustby – Kortjärvi – Byggningsbacka (lv 7550).

För korsandet av stamvägen och naturstigen i Kortjärvi framställs en underfart, vars precisa läge ännu inte har lösts i samband med lokaliseringsplanen, och det beror bl.a. på en eventuell flyttning av anslutningen med lv 7550 till Terjärvi, exempelvis cirka 500 m vidare söderut. På den nya sträckningen byggs busshållplatser vid de viktigaste anslutningarna, men antalet hållplatser och deras slutliga läge kommer att bekräftas i den fortsatta planeringen.

## 4.2 Grundförstärkningsåtgärder

I samband med lokaliseringsplanen har inte gjorts grundundersökningar, och byggbarheten har således bedömts med grov noggrannhet med hjälp av GTK:s jordmånskarta. I terrängkorridoren för den nya sträckningen finns



många torvområden som vid sträckningens anpassning strävades efter att undvika så långt som möjligt. Den nya sträckningen passerar ändå genom flera svaga marker, där torvlagrens tjocklek varierar. Där torvlagren och de finkorniga lagren nedanför är tunna, är massabyte sannolikt en tillräcklig åtgärd för grundförstärkning. Några högsta bankar är 8...10 m höga. De kan grundläggas på massabyte. Sträckan har två nya broplatser som kan grundläggas på mark.

Behov för grundförstärkningsåtgärder kommer att granskas noggrannare med hjälp av grundundersökningar i samband med den fortsatta planeringen. Vägsträckningen löper inte genom grundvattensområden och vägen påverkar inte nivån av vattenytan i grundvattensområden.

## 4.3 Broar

I planen ingår två nya broar och en befintlig vattendragsbro som ska förbättras:

S1 KB för Djupsjöbackavägen (sektion 7580): ny korsningsbro för biltrafiken,

S2 UF för naturstigen (sektion 8660): ny underfart för korsning av Kortjärvi naturstig i Byggningsbacka (läget kan ändras i den fortsatta planeringen, t.ex. s. 8480, om anslutningsplatsen till lv 7550 ändras).

S3 VB i Kortjärvi (sektion 9760): den nuvarande vattendragsbron breddas och brodäcket förnyas så att den motsvarar stamvägens tvärsnitt som ska breddas (nyttobredd minst 9,5 m).



Bild 15. Kortjärvi bro breddas och brodäcket förnyas.

## 4.4 Trafikarrangemang under arbetet och ett stegvis genomförande

Möjligheterna att genomföra det valda sträckningsalternativet stegvis är dåliga, eftersom det gäller en lång enhetlig uträtning. Olägenheter för trafiken under arbetet är ändå ringa därför att trafiken går på stamvägens nuvarande sträckning under byggandet av den nya sträckningen.

# 5 Konsekvenser

## 5.1 Konsekvenser för trafiken

I och med den nya sträckningen och högre hastighetsbegränsningen förbättras den långresa gods- och persontrafikens smidighet på stamvägen avsevärt. Restiden förkortas enligt projektbedömningen för personbilar över 3 minuter och för tunga fordon över 2 minuter. Förutom den inbesparade restiden för trafiken i stamvägens riktning förkortas förbindelsen från stamvägen till Terjärvs centrala tätort betydligt med den nya sträckningen. Förbättringen av stamvägen kan ha även mer omfattande konsekvenser för trafiknätet, som kan realiseras till exempel så att trafiken flyttar över från andra rutter till stamväg 63. Då kan trafikmängderna öka betydligt kraftigare än den i prognosen tillämpade allmänna tillväxtkoefficienten visar. Det är svårt att prognostisera dessa överflyttningar och därför har de inte beaktats i denna utredning.

Trafiksäkerhet på stamvägen förbättras tack vare förbättring av trafikledsgeometrin och anslutningarna samt lägre anslutningstäthet. Trafiksäkerheten i Lotas, Högnabba, Djupsjöbacka och Kortjärvi byar förbättras avsevärt, eftersom den långresa trafiken flyttas över till stamvägens nya sträckning. Stamvägens gamla sträckning betjänar lokaltrafiken som parallellväg och å andra sidan gör det möjligt att dirigera trafiken till en omväg vid störningsfall.

Projektets konsekvenser för trafiksäkerhet bedömdes vid projektbedömningen med IVAR3-programvaran som bedömer trafiksäkerhetskonskvenser med hjälp av en beräknad modell för trafikolyckor. På granskningsavsnittet av stamväg 63 har under de senaste fem åren inträffat en ungefär dubbel mängd trafikolyckor jämfört med IVAR3-programvarans beräknade värde. Om den vid kalkylering använda mängden trafikolyckor hade motsvarat de avlästa värdena för de senaste 5 åren, skulle projektets verkning på minskningen av trafikolyckor ha varit större, vilket skulle också ha förbättrat projektets nyttokostnadsförhållande. Olycksmängderna i planeringsområdet är ändå små, vilket innebär att skillnaden mellan beräknade och absoluta olycksmängder kan bara bero på en statistisk slump.

Gång- och cykelförhållandena förbättras på bysträckorna av den gamla stamvägen, eftersom mängden motorfordonstrafik som använder samma led minskar avsevärt när den långresa trafiken flyttas över till den nya sträckningen. För att minska olägenheter som orsakas av stamvägen för naturstigen i Kortjärvi, byggs vid korsandet med naturstigen en underfart i stället för den nuvarande planövergången på landsväg 7550.

Övergångsställena för skoterleden vid kraftlinjen i Kaustby behålls i nuläget och vid anslutningen till Kaitåsvägen förbättras sikten vid övergångsstället i jämförelse med nuläget.

## 5.2 Markanvändning och planläggning

En Den valda sträckningen för stamvägen är förenlig med gällande landskapsplaner för de tre landskapen och dess genomförande kommer att förverkliga de i landskapsplanerna anvisade beteckningar som gäller förbättring av stamvägen. En förbättring av stamvägen främjar även förutsättningar för förverkligandet av de i landskapsplanen för Mellersta Österbotten anvisade områdena för mineraltillgångar.

I och med byggande av den nya sträckningen, breddning av vägen och arrangemang för enskilda vägar orsakas både nytta och olägenheter för jordbruken samt för trafiken i byarna och glesbebyggelsen. På den gamla stamvägsrutten minskar barriäreffekten väsentligt och på den nya sträckningen kan barriäreffekten minskas med orsningsbroar och underfarter. I några fall kan splittring av ägor hindras genom ägobyten.

## 5.3 Trafikbuller

I samband med projektbedömningen bedömdes antalet utsatta för trafikbuller med grov noggrannhet genom trafikbullrets rörmmodell. På basis av granskningen vid projektbedömningen minskar antalet utsatta för vägtrafikens buller tydligt med den nya sträckningen. Med den nya sträckningen kan stamvägens bullerkonsekvenser öka i synnerhet i Byggningsbacka område, där vid planeringen av vägens utjämning i den fortsatta planeringen fästs speciellt avseende för att minimera spridning av buller. Den mest betydande konsekvensen berör bybebyggelsen längs stamvägens nuvarande sträckning i och med att bullerolägenheten huvudsakligen minskar när trafik flyttas över till den nya sträckningen. En noggrannare bullerutredning som grundar sig på terrängmodellen samt planering av de bullerbekämpningsåtgärder som behövs kommer att göras i samband med den fortsatta planeringen.

## 5.4 Miljö och landskap

I samband med projektbedömningen bedömdes projektets verkning på trafikens koldioxidutsläpp. När trafiken blir smidigare tack vare förbättring av stamvägen, minskar de utsläpp som orsakas av accelerationer och inbromsningar, men de utsläpp som är beroende på hastigheten ökar. Som helhet minskar trafikens koldioxidutsläpp emellertid avsevärt enligt den beräknade prognosen för året 2050 i takt med att trafiken blir smidigare och resan kortare.

Stamväg 63 korsar med naturstigen på den sträcka som utnyttjar Kaustbyvägens nuvarande sträckning. Arrangemang vid korsanden med naturstigen, inklusive eventuella underfarter och ändringar i naturstigens sträckning, kommer att preciseras i den fortsatta planeringen. Målet är att minimera negativa effekter på naturstigen och göra korsandet med biltrafiken tryggare än i nuläget.

Stamvägens nya sträckning löper till största delen på ett skogs- och mossdominerat område. Området kan ha naturvärden, om vilka det saknats närmare uppgifter i samband med denna plan. Byggandet av en ny stamvägssträckning på ett skogs- och mossdominerat område minskar kolsänkor. I den fortsatta planeringen uppgörs en naturutredning om konsekvenser för naturvärden och strävas efter att minimera negativa effekter.

## 5.5 Preliminär kostnadskalkyl

En preliminär kostnadskalkyl för åtgärderna som presenteras i lokaliseringsplanen uppgår till totalt cirka 19,5 miljoner euro, vilket enligt projektbedömningen omfattar kostnaderna för breddning av bron i Kortjärvi. I den slutliga lokaliseringsplanen har också införts underfartsbron i Djupsjöbacka och underfarten för Naturstigen, för vilka den preliminära tilläggskostnadseffekten är cirka en miljon euro. De preliminära byggkostnaderna för dessa tre broar är sammanlagt cirka 1,3 miljoner euro, vilket betyder att projektets preliminära kostnadskalkyl stiger till 20,5 miljoner euro (moms 0 %). Kostnadskalkylens MAKU-index (jordbyggnadskostnadsindex) är 101,83 (2015=100). De allmänna kostnaderna (inkl. endast beställar- och planeringsuppgifter) i den preliminära kostnadskalkylen för vägkonstruktionerna som fastställts med hjälp av Fore-kalkyl är cirka 13 % av kostnaderna. De preliminära kostnadskalkylerna för broarna grundar sig på kostnadsnivån för verkställda objekt och de allmänna och gemensamma kostnaderna uppskattas vara 25 %.

I kostnadskalkylen ingår en preliminär bedömning av kostnaderna för vägkonstruktioner, grundförstärkning och broar. I kostnadskalkylen har inte beaktats inlösningskostnader, och i kostnadskalkylen har inte inkluderats eventuella bullerbekämpningsåtgärder, för vilka behovet ska definieras i den fortsatta planeringen.

## 5.6 Byggtida konsekvenser

Olägenheter som byggandet av den nya sträckningen förorsakar för trafiken är ringa, eftersom byggandet sker främst åt sidan från den nuvarande stamvägen. Vid förbättringen av de nuvarande vägsträckorna i södra och norra ändan av planeringsavsnittet orsakas olägenheter för trafiken, men konsekvenserna är tillfälliga. Byggtida trafikarrangemang, omvägar och ändringar i vägförbindelser fördröjer trafiken. Med tanke på trafiksäkerheten har arrangemangen som förändras under byggandet negativa effekter, men olägenheter kan avsevärt minskas med god planering av trafikarrangemang under arbetet och med noggrant genomförande. I lokaliseringsplanen har inte utretts eventuella behov för flyttningen av ledningar och anordningar, men i landsbygds miljön är betydliga behov och konsekvenser av flyttning sannolikt inte stora.

# 6 Fortsatta åtgärder

## 6.1 Planeringens fortskridande

En lokaliseringsplan är inte en plan som föreskrivs om i lagen om trafiksystem och landsvägar, och den läggs inte särskilt fram. Det följande planeringsskedet är sannolikt en vägplan, i vilken ingår en miljöutredning. Om ett MKB-förfarande krävs, är en översiktsplan det följande skedet. Både skedet för översiktsplan och vägplan innebär ett lagstadgat hörande med framläggning av planen.

## 6.2 Att beakta vid den fortsatta planeringen

De i lokaliseringsplanen framställda principiösningarna kommer att preciseras i samband med de följande planeringsskedena. I den fortsatta planeringen görs upp en noggrannare planering för bl.a. stamvägens linjeföring, anslutningsarrangemang och undergångsställen. I de följande planeringsskedena uppgörs även ytterligare utredningar som behövs, bl.a. natur- och bullerutredningar, samt grundundersökningar.

I samband med lokaliseringsplanen hölls ett möte för allmänheten 1.9.2021 via Teams och responsen från allmänheten gav värdefull information för den fortsatta planeringen. Ett sammandrag av de frågor och kommentarer som presenterades i samband med infomötet finns bifogat i portfolio så att den samlade responsen kan beaktas även i den fortsatta planeringen. I den samlade responsen kom som teman fram precisering av arrangemang för korsandet med naturstigen, anslutningsarrangemang och enskilda vägars arrangemang samt mindre sträckningsändringar för den valda sträckningen.

### **Bilagor**

Bilaga 1. Projektbedömningsrapport

### **Ritningsförteckning**

Y1 Översiktskarta 1:40 000

Y2 Plankartor 1:4000 och längdprofiler 1:4000/1:400



|  |                                 |  |               |                                     |
|--|---------------------------------|--|---------------|-------------------------------------|
| Publikationens serie och nummer<br>Rapporter 67/2021   |                                 |  |               |                                     |
| Ansvarsområde<br>Trafik och infrastruktur  |                                 |  |               |                                     |
| Författare<br>A-Insinööri Civil Oy   |                                 | Publiceringsdatum<br>December 2021   |               |                                     |
| Juha Vehmas, Raineri Virtanen, Teemu Kuittinen, Lauri Sahramaa, Piritta Laitakari, Teuvo Kasari, Kari Niemi, Hamilkar Alava Bergroth   |                                 | Utgivare   Förläggare<br>Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten                |               |                                     |
|  |                                 | Projektets finansör   uppdragsgivare<br>Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten |               |                                     |
| Publikationens titel<br><b>Förbättring av stamväg 63 mellan Ena i Evijärvi och Kaustby, Lokaliseringsplan</b>  |                                 |  |               |                                     |
| <p>Sammandrag</p> <p>Stamväg 63 Kauhava–Ylivieska (169 km) är en viktig huvudväg mellan landskap som fungerar som förbindelse mellan kommuncentrum, regioner och landskap samt utgör en viktig rutt för bl.a. näringslivets transporter. I enlighet med Trafikledsverkets utredning angående servicenivån på huvudvägar och framtida behov hör stamväg 63 till kategorin annan huvudväg. Utom det multiproblematiske avsnittet mellan Ena–Kaustby har stamväg 63 förbättrats så att den motsvarar de krav på servicenivån som ställs på huvudvägsnätet.</p> <p>Stamväg 63 mellan Ena och Kaustby (14 km) är en smal, krokig och backig huvudväg som går genom flera byar. Den genomsnittliga dygnstrafiken varierar mellan 1 700–2 300 fordon per dygn (KVL 2019), varav andelen tung trafik är betydande, 12–15 %. Hastighetsbegränsningen på vägen är huvudsakligen 70 km/h, men vid bycentrumen 60 km/h.</p> <p>Målet med lokaliseringstuderingen var att definiera trafikledslösningar genom vilka den för stamvägen ställda målnivån enligt prognosen uppnås. Det primära och riksomfattande trafikmässiga målet är att förbättra den långresa gods- och persontrafikens smidighet, förutsägbarhet och restid. Det har ställts ytterligare mål för att förbättra gång- och cykelförhållanden och trafiksäkerhet samt för att minska trafikens miljökonsekvenser.</p> <p>Under arbetets gång granskades flera olika sträckningsalternativ, varav på basis av projektgruppens diskussion valdes fyra utkast till sträckning för en projektbedömning som utfördes enligt Trafikledsverkets riktlinjer. På basis av projektbedömningen valdes sedan för närmare granskning två alternativ som med avsikt på genomslagskraft var de bästa och mest realistiska. De presenterades vid ett möte för allmänheten i september 2021. Projektgruppen beslöt enhälligt att föreslå det västra alternativet för den fortsatta planeringen, eftersom det på basis av projektbedömningen är bättre med avsikt på nyttokostnadsförhållande, genomslagskraft och sannolikhet för förverkligande. I detta alternativ förbättras stamväg 63 i en ny terrängkorridor på en sträcka av cirka 9 km och breddas för de övriga sträckorna. I måltillståndet av det valda alternativet är stamvägens tvärsektion 9,0/7,0 m och hastighetsbegränsningen huvudsakligen 100 km/h.</p> |                                 |  |               |                                     |
| Nyckelord (enligt Allärs)<br>stamväg 63, vägtrafik, biltrafik, tung trafik, trafiksäkerhet, anslutningar, cykling, gångtrafik  |                                 |  |               |                                     |
| ISBN (tryckt)  | ISBN (PDF)<br>978-952-314-980-9 | ISSN-L   | ISSN (tryckt) | ISSN (webbpublikation)<br>2242-2854 |
| WWW<br>www.doria.fi/ely-keskus   |                                 | URN<br>URN:ISBN:978-952-314-980-9  |               | Språk<br>svenska                    |
| Sidantal<br>19 + bilagor   |                                 |  |               |                                     |
| Beställningar<br>Publikationen finns på Doria.fi/ely-keskus  |                                 |  |               |                                     |
| Förläggningsort och datum<br>Seinäjoki 2021  |                                 |  | Tryckeri      |                                     |

|   |                                 |   |                 |                                   |
|---|---------------------------------|---|-----------------|-----------------------------------|
| Julkaisusarjan nimi ja numero<br>Raportteja 67/2021   |                                 |   |                 |                                   |
| Vastuualue<br>Liikenne ja infrastruktuuri   |                                 |   |                 |                                   |
| Tekijät<br>A-Insinöörit Civil Oy  |                                 | Julkaisu-aika<br>Joulukuu 2021  |                 |                                   |
| Juha Vehmas, Raineri Virtanen, Teemu Kuittinen, Lauri Sahramaa, Piriitta Laitakari, Teuvo Kasari, Kari Niemi, Hamilkar Alava Bergroth   |                                 | Kustantaja   Julkaisija<br>Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus              |                 |                                   |
|   |                                 | Hankkeen rahoittaja   toimeksiantaja<br>Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus |                 |                                   |
| Julkaisun nimi<br><b>Förbättring av stamväg 63 mellan Ena i Evijärvi och Kaustby, Lokaliseringsplan (Kantatie 63 parantaminen välillä Ina–Kaustinen, Pääsuuntaselvitys)</b>   |                                 |   |                 |                                   |
| Tiivistelmä<br>Kantatie 63 Kauhava–Ylivieska (169 km) on tärkeä maakuntien välinen päätie, joka toimii yhteytenä kuntakeskusten, seutujen ja maakuntien välillä, mm. tärkeänä elinkeinoelämän kuljetusten reittinä. Kantatie 63 on Väyläviraston Pääteiden palvelutaso ja tulevaisuuden tarpeet -selvityksen mukainen muu päätie. Kantatie 63 on parannettu vastaamaan päätieverkon palvelusvaatimuksia lukuun ottamatta moniongelmaista tieosuutta välillä Ina–Kaustinen.<br><br>Kantatie 63 Inan ja Kaustisen välillä (14 km) on kapea, mutkainen ja mäkinen päätie, joka kulkee useiden kylien läpi. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vaihtelee välillä 1 700–2 300 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2019), josta raskaan liikenteen osuus on huomattava 12–15 %. Tien nopeusrajoitus on pääosin 70 km/h, mutta kyläkeskusten kohdilla nopeusrajoitus on 60 km/h.<br><br>Pääsuuntaselvityksen tavoitteena oli määrittää väyläratkaisut, joilla kantatielle määritetty ennustetilanteen tavoitetaso saavutetaan. Ensijaisena ja valtakunnallisena liikenteellisenä tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, ennustettavuutta ja matka-aikaa. Lisäksi tavoitteita on asetettu jalankulun ja pyöräilyn olojen ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä liikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseksi.<br><br>Työn aikana tutkittiin useita eri linjausvaihtoehtoja, joista hankeryhmän keskustelun pohjalta Väyläviraston ohjeistuksen mukaiseen hankearviointiin valittiin neljä linjausluonnosta. Hankearvioinnin perusteella lähempään tarkasteluun valittiin kaksi vaikuttavuudeltaan parasta ja realistisinta vaihtoehtoa, jotka esiteltiin yleisötilaisuudessa syyskuussa 2021. Hankeryhmä päätti yksimielisesti esittää jatko-suunnitteluun hyötykustannussuhteeltaan, vaikuttavuudeltaan ja toteutustodennäköisyydeltään parempaa läntistä vaihtoehtoa, jossa kantatie 63 parannetaan uuteen maastokäytävään noin 9 km matkalta ja muulta jaksolta levennetään. Valitun vaihtoehdon mukaisessa tavoitetilanteessa kantatien poikkileikkaus 9,0/7,0 m ja nopeusrajoitus pääosin 100 km/h. |                                 |   |                 |                                   |
| Asiasanat (YSA:n mukaan)<br>kantatie 63, tieliikenne, autoliikenne, raskas liikenne, liikenneturvallisuus, liittymät, pyöräily, jalankulku  |                                 |   |                 |                                   |
| ISBN (painettu)   | ISBN (PDF)<br>978-952-314-980-9 | ISSN-L  | ISSN (painettu) | ISSN (verkojulkaisu)<br>2242-2854 |
| www<br>www.doria.fi/ely-keskus  |                                 | URN<br>URN:ISBN:978-952-314-980-9   | Kieli<br>ruotsi | Sivumäärä<br>19 + liitteet        |
| Julkaisun myynti/jakaja<br>Julkaisu on Kansalliskirjaston ylläpitämässä julkaisuarkistossa Doria: doria.fi/ely-keskus   |                                 |   |                 |                                   |
| Kustannuspaikka ja aika<br>Seinäjoki 2021   |                                 |   | Painotalo       |                                   |

**RAPPORTER 67 | 2021**

**FÖRBÄTTRING AV STAMVÄG 63 MELLAN ENA I EVIJÄRVI OCH KAUSTBY  
LOKALISERINGSPLAN**

**Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten**

**ISBN 978-952-314-980-9 (PDF)**

**ISSN 2242-2854 (nätpublikation)**

**URN:ISBN:978-952-314-980-9**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus) | [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)**