

5. Utredda alternativ för linjedragningar och det valda alternativet

5.1. Utgångspunkter för planeringen

Planeringen av en gång- och cykelväg längs Söderkullavägen och Brobölevägen styrs av planeringsanvisningarna för landsvägar. Planeringslösningarna påverkas också av den byggda miljön så som den befintliga bosättningen, gång- och cykelvägar, terrängens form samt natur- och specialobjekt. Man har också som mål att i mån av möjlighet försöka undvika oskäligen byggkostnader. De regionala anvisningarna som tillämpas vid byggandet av en gång- och cykelväg längs Söderkullavägen och Brobölevägen samt uppgifterna om befintliga gång- och cykelvägar på planeringsområdet beskrivs nedan.

En kombinerad led för gång- och cykeltrafik

- Utifrån planeringsanvisningen för leder för gång- och cykeltrafik (uppskattade antalet fotgängare och cyklister) finns det på planeringsområdet inget behov att bygga skilda filer för gång- respektive cykeltrafik.
- Samkommunen Helsingforsregionens trafik har utarbetat en rapport om Helsingforsregionens huvudsakliga cykelvägsnät och kvalitetsleder för cyklandet ("Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatuikäytävien määrittely PÄÄVE", tillgänglig enbart på finska). I rapporten föreslås att huvudsakliga cykelleder på glesbygden mellan markanvändningscentren byggs som kombinerade gång- och cykelleder.
- Befintliga gång- och cykelvägar både i Söderkulla och i Nickby är kombinerade gång- och cykelleder.

Skiljeremsans bredd

- I anvisningen för planeringen av gång- och cykelvägar är minimibredden för skiljeremсор utan kantstöd ≥ 3 meter när hastighetsbegränsningen är 50 km/h eller 60 km/h. En skiljeremsa med kantstöd ska enligt anvisningen ha en minimibredd på 0,75 m (50 km/h) respektive ≥ 1 m (60 km/h). När hastighetsbegränsningen är 70 km/h eller 80 km/h ska skiljeremsa utan kantstöd ha en minimibredd på ≥ 7 meter. Minimibredden för en skiljeremsa med kantstöd är enligt anvisningen ≥ 2 meter.

På planeringsområdet har man preliminärt identifierat ställen där det kan vara utmanande att följa anvisningarna om minimibredden och som därför ska undersökas närmare vid fortsatt planering. Utgångsvärden utgör grunden för planeringen och de efterföljs i mån av möjlighet.

Beläggningens bredd

- Enligt planeringsanvisningen för gång- och cykelleder är den rekommenderade tvärsnittet på en kombinerad cykelväg och gångbana på planeringsområdet och med det uppskattade antalet användare 3–3,5 meter.
- I PÄÄVE rekommenderas det att bredden på regionala rutter på glesbygden är 3–3,5 meter.
- I Sibbo kommun är bredden på kombinerade gång- och cykelvägar i regel cirka 3 meter.

5.2. Utdrag ur rapportutkastet – Utredda alternativ för linjedragningar och det valda alternativet

5.2.1. Sträckan Söderkulla gård–Oljevägen

Den planerade gång- och cykelvägen har till största delen placerats öster om Söderkullavägen och Brobölevägen. Förslag som avviker från denna lösning gäller övergången vid Broböle bro. Leden har placerats öster om bron när det väster om bron finns en naturgasledning. Jordmånen är också mjukare på västra sidan och det uppskattas att byggkostnaderna väster om bron således skulle bli högre. I Nickbyändan, mellan Lv 138 Oljevägen–Nickbyvägen, kan ledens placering på brons östra sida också motiveras med att boende och tjänsterna ligger på denna sida av vägen. På denna sträcka finns det även smala ställen på vägens båda sidor. Under planeringsskedet har det uppskattats att leden på vissa platser måste byggas fast vid körfältet oberoende av den sida leden byggs på.

Alt. 1: Leden planeras i sin helhet på östra sidan av vägen och en ny bro för gång- och cykeltrafik byggs över ån i Broböle

I alternativet nummer 1 byggs en ny bro för gång- och cykeltrafik över Sibbo å. Fördelen med detta alternativ är att leden löper i sin helhet på samma sida av vägen. Planeringslösningen för leden är tydlig och landsvägen behöver inte korsas i onödan. Leden har goda planeringslösningar med tanke på trafiksäkerheten. En skild bro för fotgängare och cyklister är en trygg lösning. Byggkostnaderna för detta alternativ blir dock högre än för de andra alternativen. Att bygga en ny bro för gång- och cykeltrafik kommer att orsaka betydliga kostnader.

Alt. 2: Leden planeras på västra sidan av vägen på Broböle bro, den existerande leden för gång- och cykeltrafik utnyttjas i byggandet

I alternativet nummer 2 byter leden sida före Broböle bro. En skyddsväg med mittrefug byggs på stället där leden byter sida. På västra sidan av vägen utnyttjas den existerande leden för gång- och cykeltrafik. Efter bron löper leden på landsvägens östra sida efter den befintliga skyddsvägen med mittrefug. Fördelen med detta alternativ är att den befintliga gång- och cykelleden kan utnyttjas och att det inte uppstår kostnader för byggandet av en ny bro för gång- och cykeltrafik. Nackdelen är att leden korsar bilvägen på två olika skyddsvägar. Den nya skyddsvägen har också inte en optimal placering med tanke på säkerheten. Övergångsstället ligger i en backe med dålig syn till båda hållen. Därtill löper leden inte lika smidigt som i alternativet nummer 1, vilket till exempel förlänger körtiden när man cyklar längre vägar och är tvungen att byta sida flera gånger.

Alt. 3: Leden planeras i sin helhet på östra sidan av vägen, gång- och cykelvägen flyttas till brons östra kant vid Broböle bro

I alternativet nummer tre ingår ändringar i Broböle bro. Den existerande gång- och cykelvägen flyttas från brons västra kant till dess östra kant. Fördelen med denna lösning är en enhetlig led, för leden löper då i sin helhet på vägens östra sida. Säkerheten för fotgängare och cyklister är dock inte lika bra som i alternativet nummer 1, när leden på bron skiljs från körfältet enbart med en kantsten. Fördelen för denna lösning är att kostnaderna blir lägre än i alternativet nummer 1. Byggkostnader uppstår dock när bron repareras, landsvägen får en ny linjedragning och busshållplatsen flyttas.

5.2.2. Korsningen vid Brobölevägen/Oljevägen

Alt. 1: Gångtunnel

I alternativet nummer 1 byggs en gångtunnel under Lv 148 Oljevägen för fotgängare och cyklister. Fördelen med en gångtunnel är att den är en mycket trygg lösning med tanke på både fotgängarnas och cyklisternas säkerhet. En planskild korsning är alltid en säkrare lösning än en korsning i samma plan med en väg med fordonstrafik. Nackdelen med detta alternativ är att korsningen ligger på grundvattenområde och jordmånen är av lera. Byggekostnaderna kan därför bli betydande.

Alt. 2: Signalreglerad skyddsväg

I alternativet nummer 2 är korsningen mellan Oljevägen och Brobölevägen en ljusstyrd plankorsning och i övergångsstället byggs en skyddsväg med trafikljus. Fördelen med denna lösning är att kostnaderna blir betydligt lägre än i alternativet nummer 1 och alternativet orsakar ingen risk för grundvattenområdet. Nackdelen med denna lösning är att säkerheten för fotgängare och cyklister inte är lika bra som i alternativet nummer 1. Trafikljus förknippas alltid med risken för att en förare kör mot rött och krockar med en fotgängare eller cyklist. Det är dock nuförtiden möjligt att införa kameraövervakning för att övervaka bilister som kör mot rött i korsningen.

5.3. Det valda alternativet jämte motiveringar

Denna punkt kompletteras när styrgruppen har fattat sina beslut om saken.

