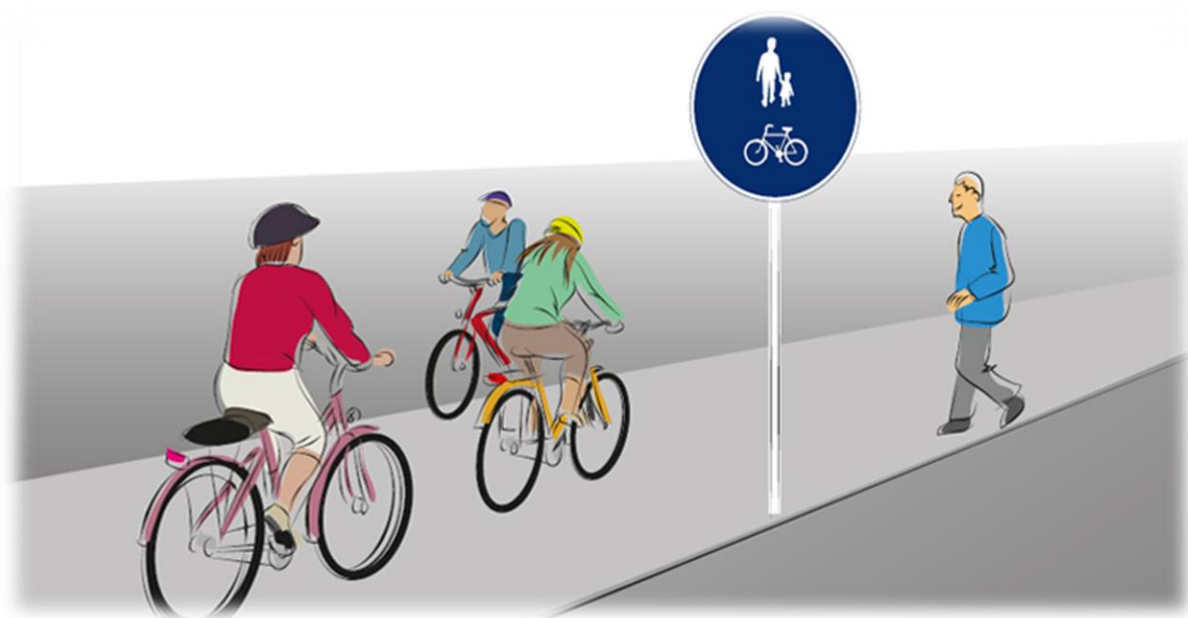


JOMALA
KOMMUN

GÅNG- OCH CYKELVÄGSPLAN

2024 - 2034



Innehållsförteckning

1. INLEDNING	2
2. MÅL OCH SYFTE.....	2
3. PLANENS RÄTTSLIGA KONSEKVENSER	2
4. STRUKTUR.....	2
5. KATEGORISERING.....	3
6. FÖRTYDLIGANDE AV ETAPPERNA.....	4
6.1 Kalmarnäs.....	5
6.2 Möckelö.....	7
6.3 Sviby och Dalkarby	10
6.4 Önningeby, Vester- och Österkalmare	12
6.5 Ingby, Andersböle, Björsby och Gölby	14
7. UPPFÖLJNING.....	16

1. INLEDNING

Jomala kommuns gång- och cykelvägsplan utgör ett strategiskt dokument som fastställer riktlinjer för utvecklingen av kommunens gång- och cykelvägnät. Målet med planen är att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt att uppmuntra till ökat användande av cykel som transportmedel.

Planen består av två huvuddelar: en textdel och en kartdel. Textdelen fungerar som en förklaring till kartan och inkluderar även en etapplista, vilken kan användas som ett verktyg för planering. Kartdelen, som hör till denna beskrivning, är i skala 1:20 000 med A0 som layout. Kartan har en mycket hög upplösning, vilket gör det möjligt att i PDF-format zooma in på en mycket detaljerad nivå.

2. MÅL OCH SYFTE

Denna plan är utarbetad med syftet att främja utvecklingen av ett integrerat nätverk av gång- och cykelvägar inom kommunen. Den illustrerar inte bara de befintliga gång- och cykelvägarna som finns i de aktuella detalj- och generalplanerna, utan även de vägar som redan har konstruerats enligt den tidigare GC-planen, samt de planerade gång- och cykelvägarna.

Visionen är att skapa ett säkert, tillgängligt och sammanhängande nätverk av lätt trafikvägar. Dessa vägar ska konstrueras separat från motorfordonstrafiken eller höjas i förhållande till körbanan. GC-vägarna kommer att anslutas till busshållplatser, och vid korsningar mellan gatuområden och GC-banor kommer övergångsställena att vara upphöjda. Skyltning kommer att användas för att tydligt markera GC-vägarna

3. PLANENS RÄTTSLIGA KONSEKVENSER

Även om denna plan utgör en vägledning för utvecklingen av gång- och cykelvägar, är den inte juridiskt bindande. När det är dags att bygga en ny gång- och cykelväg, måste en vägplan upprättas och offentliggöras i enlighet med gällande lagstiftning. Under den tid då planen är offentligt tillgänglig, har allmänheten möjlighet att framföra sina åsikter och invändningar mot vägplanen.

4. STRUKTUR

Gång- och cykelvägsplanen fokuserar på utbyggnaden av kommunens gång- och cykelvägnät i områdena närmast Jomala centralort och Mariehamn, där befolkningstätheten och trafikbelastningen är som störst. I planeringssammanhang används termen "utvecklingstriangeln", vilket hänvisar till ett triangulärt område som sträcker sig från Möckelö i väst, till delar av Önningeby i öst och Ingby i norr. Det förväntas att merparten av förtätningen

i Jomala kommun kommer att ske inom detta område i framtiden, vilket innebär att gång- och cykelbanor inom detta område kommer att gynna flest kommuninvånare.

De gång- och cykelvägar som presenteras i detta dokument, tillsammans med den medföljande kartbilagan, är indelade i 21 etapper, uppdelade i tre prioritetsgrupper. Målet är att först bygga ut etapperna i byggnadsprioritetsgrupp A, följt av B och sedan C.

Nummerordningen inom varje byggnadsprioritetsgrupp är inte bindande, utan fungerar mer som en metod för att skilja etapperna åt. Det finns även ett behov av två nya planskilda korsningar, vilka kommer att realiseras i samband med att närliggande gång- och cykelvägar byggs ut.

5. KATEGORISERING

Gång- och cykelvägarna kategoriseras på följande sätt:

- **Skolvägar (S):** Dessa är gång- och cykelvägar som leder till skolområden.
- **Arbetspendlingsvägar (A):** Dessa vägar leder till större arbetsplatser eller industriområden.
- **Vägar mot centrum och service (C):** Dessa gång- och cykelvägar leder till centrum, serviceinstitutioner och busshållplatser.
- **Förbindelse- och motionsvägar (F):** Dessa vägar löper mellan två befolkningscentra och/eller är en del av en gång- och cykelled, vilket kan främja rekreation.

Kategoriseringen av gång- och cykelvägarna används som underlag för att bedöma etappernas prioritet. Prioriteringen sker enligt följande:

1. **Skolvägar (S):** Dessa vägar har högst prioritet.
2. **Vägar mot centrum och service (C):** Dessa vägar har näst högst prioritet.
3. **Arbetspendlingsvägar (A):** Dessa vägar har tredje högsta prioritet.
4. **Förbindelse- och motionsvägar (F):** Dessa vägar har lägst prioritet.

Vid avvägning mellan olika etapper beaktas flertalet faktorer: antalet oskyddade trafikanter grundat på befolkningsunderlaget i området, fordonstrafikens mängd (trafikmätningar 2021 – 2023), alternativa vägar för lätt trafik samt hur trafiksäkra skolvägar kan skapas.



6. FÖRTYDLIGANDE AV ETAPPERNA

Totalt finns 21 etapper uppdelat på byggnadsprioritetsgrupp A, B och C. Vissa sträckor är långa och komplicerade, vilket har lett till att dessa bör byggas i deletapper.

Teckenförklaring

L = Landskapet

S = Skolväg

C = Väg mot centrum

K = Kommunen

A = Arbetsplatsväg

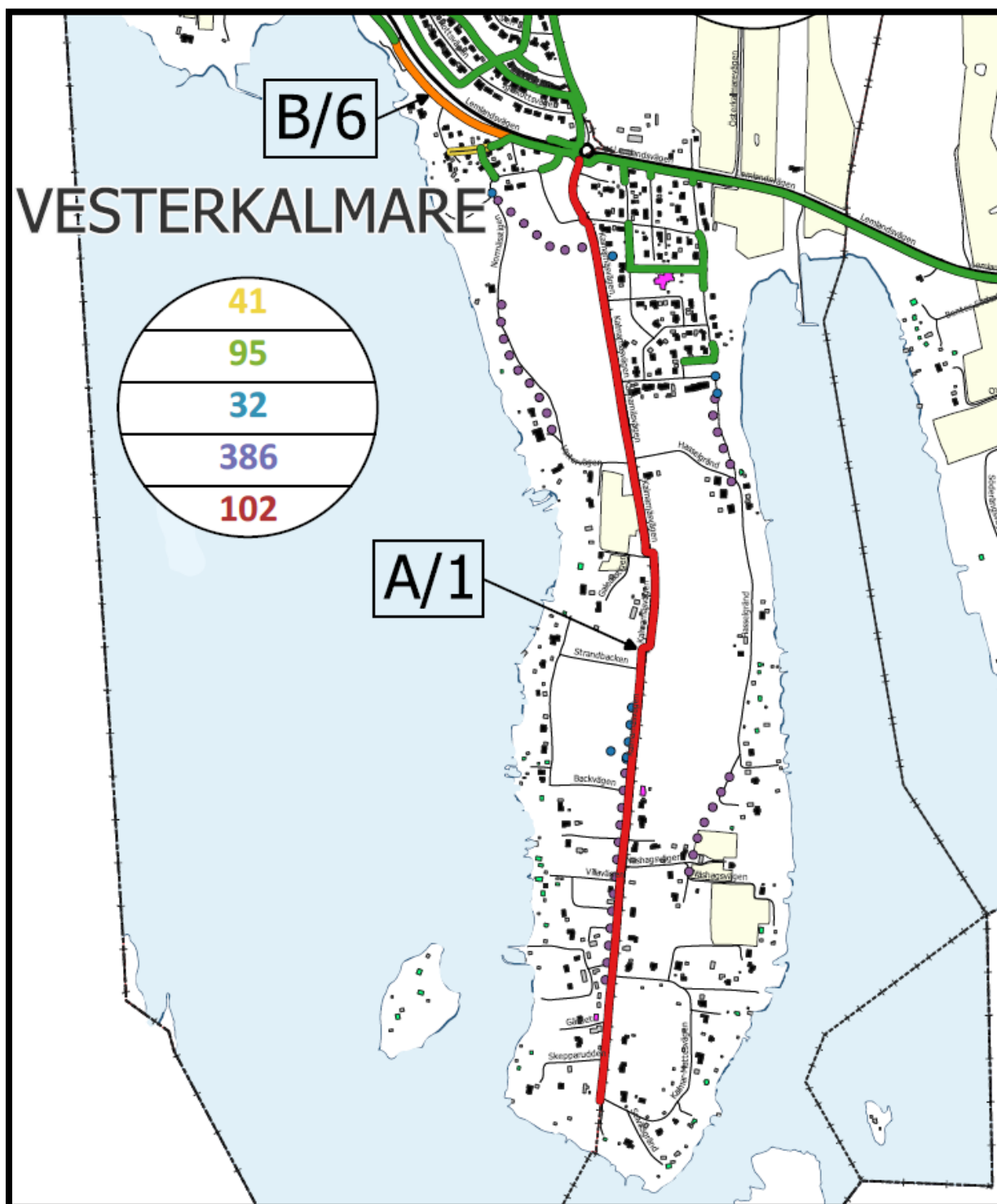
F = Förbindelseled/motionsväg

Etapp	Etappnamn	Väghållare	Kategori	Längd (km)
A/1	Lemlandsvägen - Kalmarnäsvägen	K	S, C, F	2,23
A/2	Norrgårdsvägen - Småholmavägen	K	S, F	0,56
A/3	Hammarlands - Norrgårdsvägen	L	C, F	0,23
A/4	Bäckvägen - Jomala affärsområde	K	C, A, F	1,19
A/5a	Norra Svibyvägen - Sviby daghem	L	S, C, A, F	1,09
A/5b	S-Market - Flygplatsen	L	S, C, A, F	1,45
A/6	Norrgårdsvägen – Almavägen	L	C, A, F	0,39
B/1	Norra Önningebyvägen etapp 1	L	S, C, F	3,00
B/2	Södra Önningebyvägen etapp 2	L	S, C, F	3,00
B/3	Möckelövägen - Mjölkdahlsvägen	K, L	A, F	1,48
B/4	Andersbölevägen/Godbyvägen	L	F	0
B/5	Fågelberget - Vattenverket	K, L	C, A, F	1,27
B/6	Lekstigen - Lemlandsvägen	L	C, F	0,36
B/7	Godbyvägen Gölby - Ämnäs	L	C, F	2,18
C/1a	Skrapängen – Vesterkalmarevägen	K, L	C, F	0,96
C/1b	Solberget – Vesterkalmarevägen	K, L	C, F	0,34
C/1c	Lemlandsvägen – Vesterkalmarevägen	K, L	C, F	0,83
C/2a	Vesterkalmarevägen - Önningebyvägen	L	C, F	1,80
C/2b	Vesterkalmarevägen - Vesterhagsvägen	L	C, F	0,62
C/3	Möckelövägen – Hammarlandsvägen	L	C, F	0,56
C/4	Mjölkdahlsvägen - Segelbergsvägen	K, L	F	1,07
C/5	Namovägen - Önningebyvägen	L	F	1,13
C/6	Emkarbyvägen - Godbyvägen	L	F	0,43
C/7	Karrbölevägen - Ingbyberget	K	F	2,15
C/8	Norrgårdsvägen – Hamnskärsvägen	K	F	0,58
C/9	Michaelsvägen - Godbyvägen	L	C, F	0,12
Planskilda korsningar				
*1	Nya Godbyvägen Sviby - Dalkarby	L		
*2	Nya Godbyvägen Gölby - Ämnäs	L		

6.1 Kalmarnäs

A/1 Lemlandsvägen – Kalmarnäsvägen

B/6 Lekstigen - Lemlandsvägen



Utdrag från Jomala GC-plan 2024 – 2034. Kartan visar Kalmarnäs och etapperna A/1 och B/6.

Befolkningsstatistik 2022		
Åldersgrupp	Vesterkalmare	Österkalmare
0-6 år	41	34
7-15 år	95	74
16-18 år	32	27
19-64 år	386	247
65+ år	102	37
Total	656	419

Kalmarnäsvägen är i stort behov av en separat gång- och cykelväg ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vägen korsas och följs av skolbarn på väg mellan bostadsområdena och busshållplatserna.

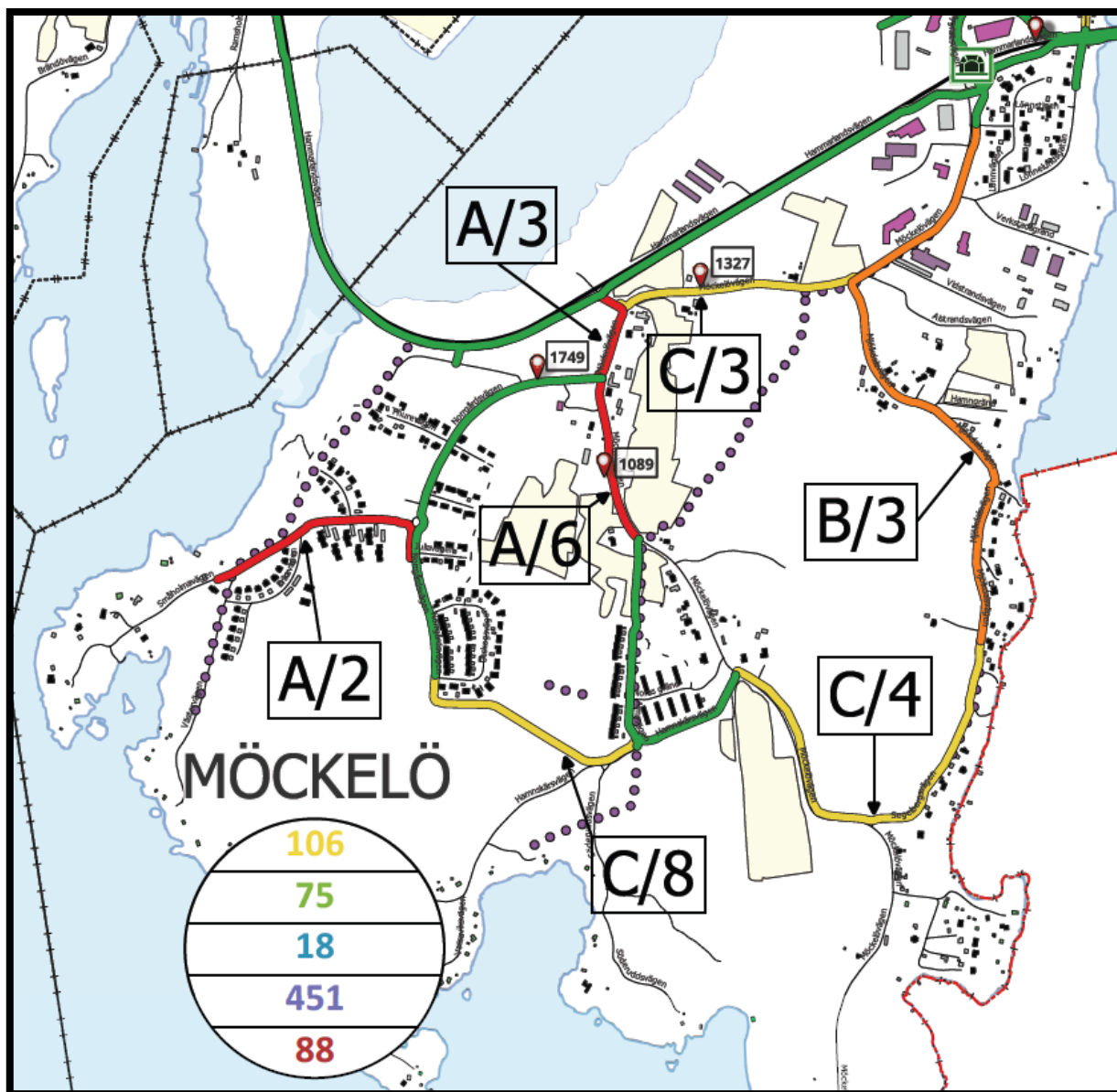
Enligt den tidigare gång- och cykelvägsplanen uppgår trafikbelastningen längs norra Kalmarnäsvägen till 1157 fordon per dygn, varav de flesta passerar under rusningstrafik när lätt trafik är mest aktiv. Eftersom dessa trafikräkningar är från 2010-2011 och inflyttningen i området ökat sedan dess, kan de aktuella siffrorna antas vara högre.

Etapp A/1 (2,23 km): Har *högsta prioritet*. Detta på grund av den höga trafikbelastningen, den stora andelen skolbarn och ungdomar i området, hög arbetspendling samt en väntande befolkningsökning i och med att byggnationen på Kalmarnäs förtätas. Detta innebär att etappen är av stor vikt för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i området.

Etapp B/6 (0,36 km): Har *medelhög prioritet*. Etappen sträcker sig från utfarten på Lekstigen fram till väganslutningen på Lemlandsvägen i höjd med Solbergets badstrand. På vägsträckan är det i dagsläget tillåtet att framföra fordon till fastigheterna. Eftersom vägen på denna sträcka är tillräckligt bred, finns det inget hinder för att ytterligare skydda den lätta trafiken genom att med en trottoarkant höja den mot bilvägen.

6.2 Möckelö

- A/2 Norrgårdsvägen - Småholmavägen
- A/3 Hammarlandsvägen – Norrgårdsvägen
- A/6 Norrgårdsvägen - Almvägen
- B/3 Möckelövägen - Mjölkdahlsvägen
- C/3 Möckelövägen - Hammarlandsvägen
- C/4 Mjölkdahlsvägen - Segelbergsvägen – Hamnskärsvägen
- C/8 Norrgårdsvägen - Hamnskärsvägen



Utdrag från Jomala GC-plan 2024 – 2034. Kartan visar Möckelö och etapperna A/2, A/3, A/6, B/3, C/3, C/4 och C/8.

Befolkningsstatistik 2022	
Åldersgrupp	Möckelö
0-6 år	106
7-15 år	75
16-18 år	18
19-64 år	451
65+ år	88
Totalt	738

Möckelö har en god grundstruktur med utbyggda gång- och cykelvägar. Det finns dock luckor i helhetsbilden som behöver tätas till för att en enhetlig trafiksäkerhetssituation ska uppnås.

Trafikbelastningen på Möckelö uppgick år 2022 till 1749 resor per dygn längs Norrgårdsvägen, 1327 och 1089 resor per dygn längs Möckelövägen norra respektive södra delar. Största mängden fordon passerar under rusningstrafik när även den lätta trafiken är mest aktiv. Generellt sett kan en befolkningsökning väntas på Möckelö då området förtätas. Många av de inflyttande väntas vara barnfamiljer med tanke på närheten till service och det nya daghemmet längs Småholmavägen.

Etapp A/2 (0,56 km): Har *högsta prioritet*. Den stora andelen boende längs Småholmavägen och etableringen av ett nytt daghem i området gör att denna sträcka väger tungt. Gång- och cykelvägen blir dels att gynna de närboende, dels besökare till det kommande daghemmet samt att det bildas en länk till badstranden i närheten.

Etapp A/3 (0,23 km): Har *högsta prioritet*. Etappen binder samman de befintliga gång- och cykelvägarna längs Norrgårdsvägen och Hammarlandsvägen vilket bidrar till en ökad trafiksäkerhet i området.

Etapp A/6 (0,39 km): Har *högsta prioritet*. Etappen binder samman den befintliga gång- och cykelvägen längs Almavägen med Norrgårdsvägen och i förlängningen med etapp A/3 Hammarlandsvägen. Etappens prioritet härrör till befolkningsunderlaget samt den höga årsdygnstrafiken i längs Möckelövägen.

Etapp B/3 (1,48 km): Har *medelhög prioritet*. Etappen sträcker sig från den befintliga gång- och cykelvägen vid Möckelörondellen längs Möckelövägen och ner längs Mjölkdahlsvägen, här väntas enligt ett pågående detaljplaneärende ett större tillskott av bostäder.

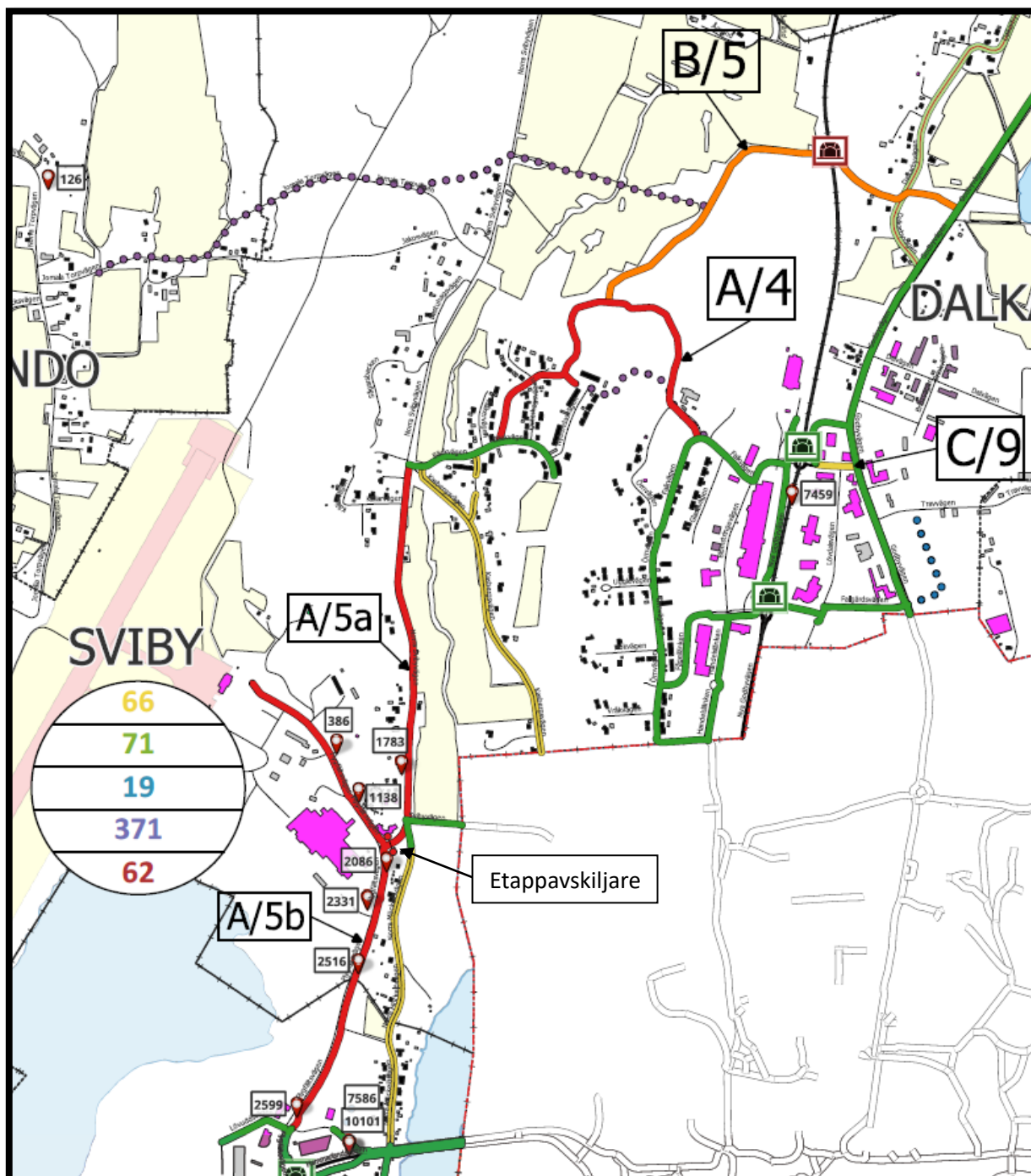
Etapp C/3 (0,56 km): Har *lägre prioritet*. Etappen är en fortsättning längs Möckelövägen från Mjölkdahlsvägen fram till Norrgårdsvägen. Den lägre prioriteten härrör till att alternativa gång- och cykelvägar finns i närområdet. Etappen får högre prioritet och bör byggas då närområdet förtätas genom detaljplanering.

Etapp C/4 (1,10 km): Har *lägre prioritet*. Etappen sträcker sig från Mjölkdahlsvägens södra delar, via segelbergsvägen och ansluter till Möckelövägen i söder. Den lägre prioriteten härrör till att sträckan gynnar främst rekreationssyften. I det längre tidsperspektivet bildas ett sammanhängande cirkulationsstråk för rekreationssyfte på Möckelö.

Ettapp C/8 (0,58 km): Har *lägre prioritet*. Ettappen sträcker sig från Norrgårdsvägen södra ände och fortsätter i sydostlig riktning där den ansluter till Hamnskärsvägen och slutligen binds samman med Almavägen. Ettappen får högre prioritet och bör byggas då närområdet förtätas genom detaljplanering.

6.3 Sviby och Dalkarby

- A/4 Bäckvägen – Jomala affärsområde
- A/5a Norra Svibyvägen – Sviby daghem
- A/5b S-Market - Flygplatsen
- B/5 Fågelberget – Vattenverket
- C/9 Michaelsvägen - Godbyvägen



Utdrag från Jomala GC-plan 2024 – 2034. Kartan visar Sviby, delar av norra Möckelö och delar av Dalkarby samt etapperna A/4, A/5a, A/5b, B/5 och C/9.

Befolkningsstatistik 2022		
Åldersgrupp	Sviby	Dalkarby, Hindersböle
0-6 år	66	10
7-15 år	71	12
16-18 år	19	3
19-64 år	371	51
65+ år	62	17
Totalt	589	93

Det finns ingen direktförbindelse mellan västra Sviby och de centrala delarna av Jomala, vilket innebär att en trafiksäker resa med lätt trafik kräver en omväg via Mariehamn.

Trafikmätningar längs flygfältsvägen visar höga trafikvolym, där den högsta årsdygnstrafiken uppgick till 2516. Längs de södra delarna av norra Svibyvägen uppmättes 1783 fordon per dygn, medan de norra delarna av samma väg visade en årsdygnstrafik på 1531. Det stora flödet av fordonstrafik innebär att lätt trafik är oskyddad längs vägarna. Befolkningen i Sviby förväntas öka då området förtätas, vilket kommer att öka arbetspendlingen.

Etapp A/4 (1,19 km): Har *högsta prioritet*. Etappen binder samman den befintliga gång- och cykelvägen längs Bäckvägen med Örnvägen och antas medföra en ny sträckning som både sparar tid och färdväg, detta antas öka arbetspendlingen med lätt trafik.

Etapp A/5a (1,09 km): Har *högsta prioritet*. Etappen sträcker sig från Bäckvägen i norr, söderut via norra Svibyvägen fram till korsningen vid Sviby daghem. Den höga trafiktätheten i närområdet, nuvarande befolkningsunderlag och den kommande befolkningsökningen i samband med att nya detaljplaner realiseras medför etappens prioritet.

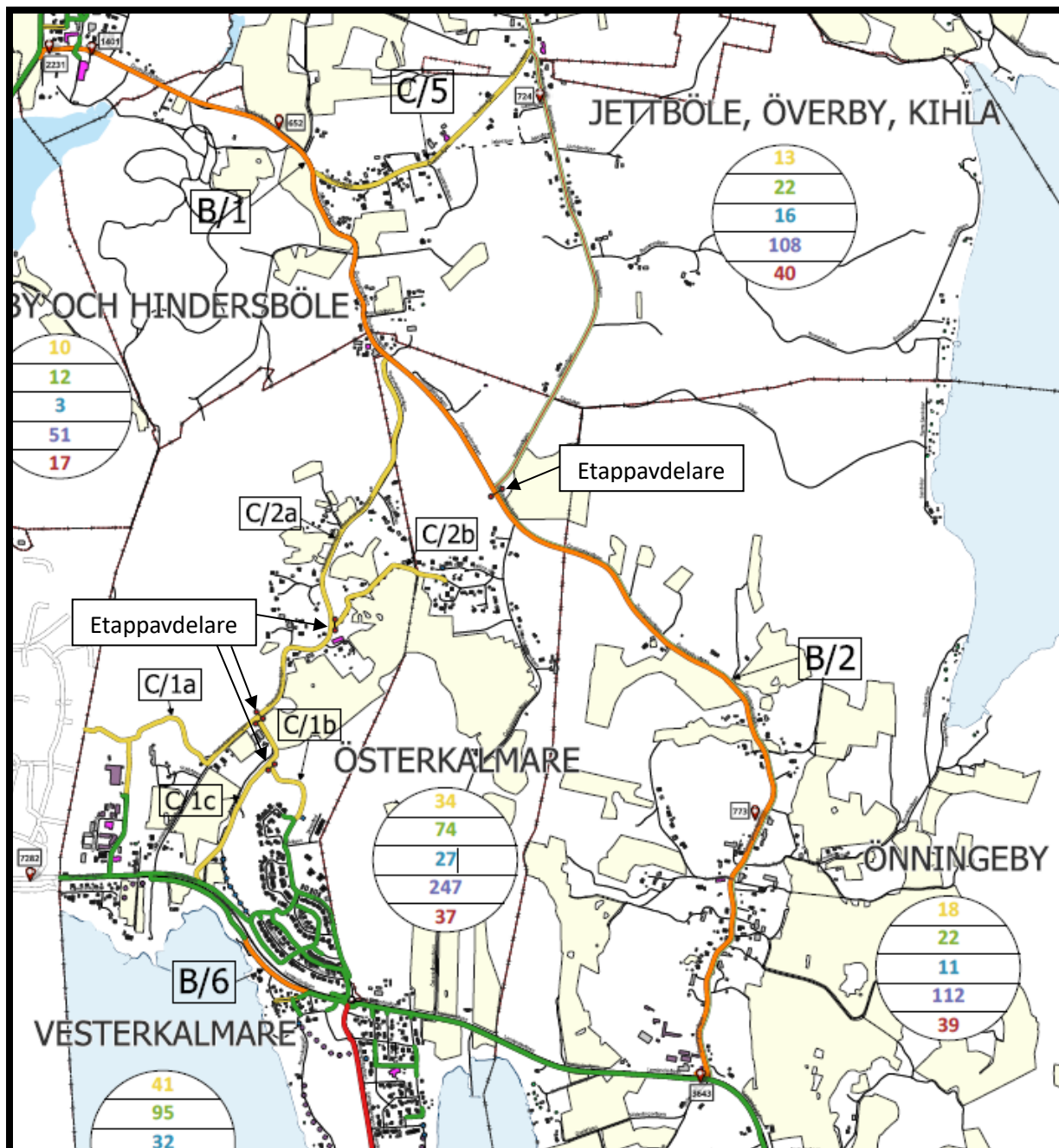
Etapp A/5b (1,45 km): Har *högsta prioritet*. Etappen sträcker sig från S-Market i söder och fortsätter norrut via Flygfältsvägen fram till flygplatsen. Längs de omkringliggande vägarna är det hög trafiktäthet och befolkningen i närområdet väntas öka i takt med att området förtätas.

Etapp B/5 (1,31 km): Har *medelhög prioritet*. Etappen sträcker sig från halva etapp A/4 på Fågelberget och fortsätter i nordöstlig riktning mot nya Godbyvägen, här behöver den planskilda korsningen *1 realiseras i samband med att etappen byggs ut mot Dalkarby. Etappen mynnar slutligen ut vid den befintliga gång- och cykelvägen längs Godbyvägen i höjd med vattenverket vid Dalkarbyträsk. Etappens prioritet härrör till den tidssparande länk som skapas mellan Jomalas centrala områden samt den skolväg som skapas i väst- nordöstlig riktning. Vid byggande av denna etapp bör man samordna arbetet med Ålands vatten inför byggnationen av vattenledningen som följer samma sträckning.

Etapp C/9 (0,12 km): Har *lägre prioritet*. Etappen sträcker sig från den planskilda övergången vid Prima bil och fortsätter i östlig riktning mot korsningen vid Godbyvägen i höjd med Ålands Elandelslag. Etappen blir att gynna besökare som får en genväg när de vill ta sig fots eller med cykel till Jomala affärsområde. Då det finns alternativa vägar i närområdet så får sträckan en lägre prioritet.

6.4 Önningeby, Vester- och Österkalmare

- B/1 Norra Önningebyvägen etapp 1
- B/2 Södra Önningebyvägen etapp 2
- C/1a Skrapängen - Vesterkalmarevägen
- C/1b Solberget - Vesterkalmarevägen
- C/1c Lemlandsvägen - Vesterkalmarevägen
- C/2a Vesterkalmarevägen - Önningebyvägen
- C/2b Vesterkalmarevägen - Vesterhagsvägen
- C/5 Namovägen – Önningebyvägen



Utdrag från Jomala GC-plan 2024-2034. Kartan visar delar av Vester- och Österkalmare, Önningeby, Jettböle och delar av Överby, Kihla och Prestgårdensby, samt etapperna B/1, B/2, C/1a, C/1b, C/1c, C/2a, C/2b och C/5.

Befolkningsstatistik 2022		
Åldersgrupp	Önningeby	Jettböle, Överby, Kihla
0-6 år	18	13
7-15 år	22	22
16-18 år	11	16
19-64 år	112	108
65+ år	39	40
Totalt	202	199

I Önningeby finns en gång- och cykelbana längs Lemlandsvägen, men det saknas en förbindelse i nordvästlig riktning. Området förväntas utvecklas i framtiden, vilket kan leda till ökat befolkningsunderlag och trafikflöde längs Önningebyvägen. Samma situation gäller för Vester- och Österkalmare. Trafikmätningar 2022 visade en årsdygnstrafik på 773 i södra delen av Önningebyvägen och 652 i den norra delen. Nära Vikingavallen var årsdygnstrafiken 2231 före och 1401 efter Vikingavallen. Längs Namovägen i Överby var årsdygnstrafiken 724. Dessa siffror indikerar behovet av att förbättra infrastrukturen för att hantera det ökande trafikflödet.

Etapp B/1 (3 km): Har *medelhög prioritet*. Etappen sträcker sig från Vikingavallen och fortsätter längs Önningebyvägen fram till etappavdelaren vid avfarten mot Namovägen. Det som gör denna etapp prioriterad är att den fungerar som skolväg dels för barnen i Önningeby, dels barnen i Jettböle, Överby och Kihla.

Etapp B/2 (3 km): Har *medelhög prioritet*. Etappen sträcker sig från etappavdelaren vid från avfarten vid Namovägen längs Önningebyvägen fram till Lemlandsvägen. Denna etapp fungerar som skolväg samt bidrar till att cykelturistleden som går längs Önningebyvägen och fortsätter upp på Namovägen blir trafiksäkrare.

Etapp C/1a (0,96 km): Har *lägre prioritet*. Etappen sträcker sig från Mariehamn och Skrapängens industriområde och knyts ihop med Vesterkalmarevägen. Tillsammans binder etapp C/1 och C/2 samman Vester- och Österkalmare med Jomala centralort samt att den lätta trafiken får det trafiksäkrare i området.

Etapp C/1b (0,34 km): Har *lägre prioritet*. Etappen går mellan Solberget och Vesterkalmarevägen.

Etapp C/1c (0,83 km): Har *lägre prioritet*. Etappen går mellan Lemlandsvägen och Vesterkalmarevägen.

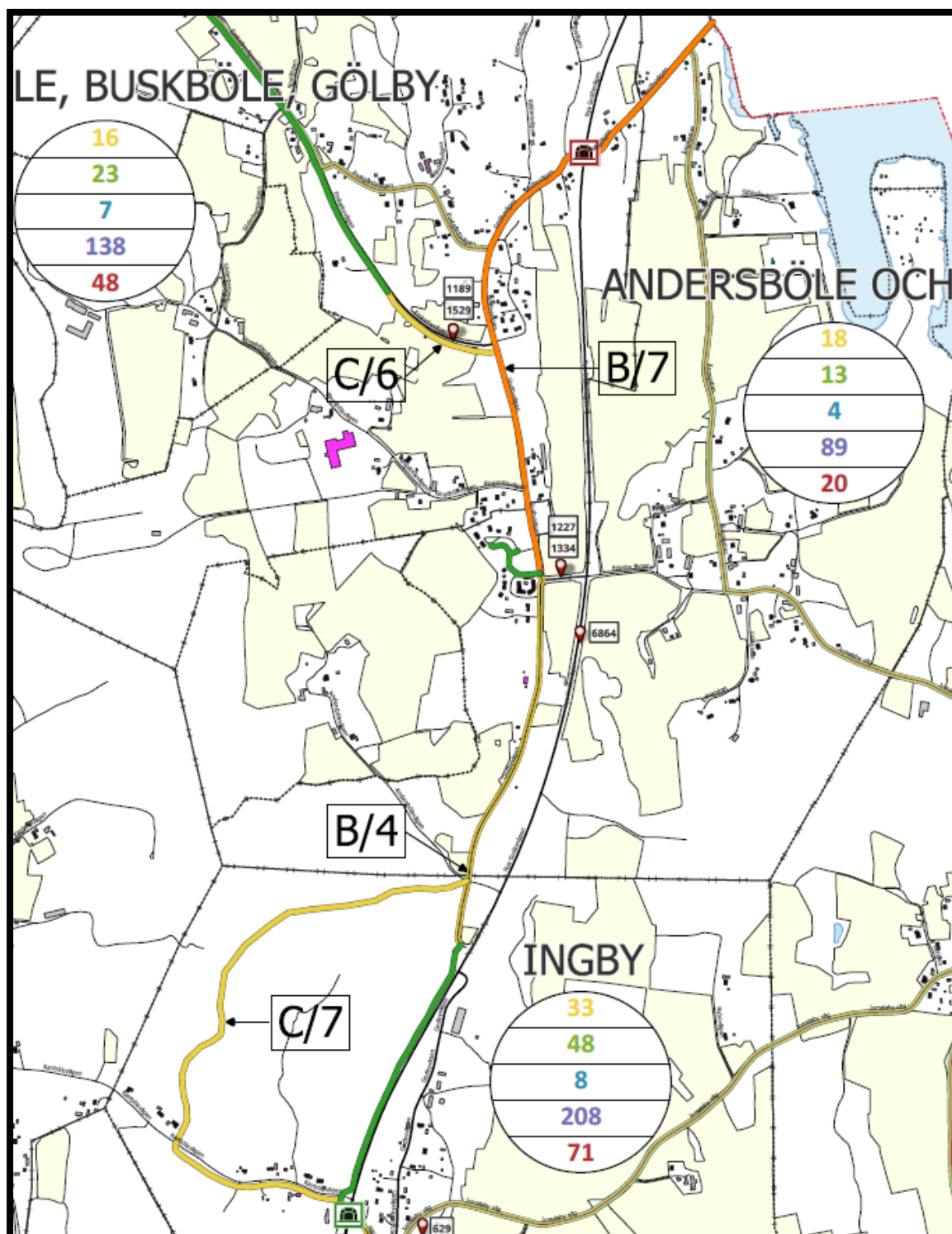
Etapp C/2a (1,80 km): Har *lägre prioritet*. Etappen sträcker sig längs Vesterkalmarevägen fram till Önningebyvägen.

Etapp C/2b (0,62 km): Har *lägre prioritet*. Etappen sträcker sig från Vesterkalmarevägen fram till Vesterhagsvägen.

Etapp C/5 (1,13 km): Har *lägre prioritet*. Etappen sträcker sig från korsningen vid Namovägen norra del längs Överbyvägen fram till Önningebyvägen. Etappen fungerar som skolväg för barnen boende längs Överbyvägen och väntas bidra till att höja trafiksäkerheten.

6.5 Ingby, Andersböle, Björsby och Gölby

- B/4 Andersbölevägen/Godbyvägen
B/7 Godbyvägen Gölby – Ämnäs
C/6 Emkarbyvägen – Godbyvägen
C/7 Karrbölevägen – Ingbyberget



Utdrag från Jomala GC-plan 2024-2034. Kartan visar delar av Ingby, Andersböle, Björsby, Buskböle och Gölby samt etapperna B/4, B/7, C/6 och C/7.

Befolkningsstatistik 2022			
Åldersgrupp	Ringsböle, Buskböle, Gölby	Andersböle, Björsby	Ingby
0-6 år	16	18	33
7-15 år	23	13	48
16-18 år	7	4	8
19-64 år	138	89	208
65+ år	48	20	71
Totalt	232	144	368

För att förbättra gång- och cykeltrafikens tillgänglighet och säkerhet i norra Jomala behövs i det längre tidsperspektivet en sammanhängande gång- och cykelbana som förbinder centralorten med kommunens norra delar och kommunerna norrut. I dagsläget finns en gång- och cykelbana längs Emkarbyvägen, men den är ofullständig och saknar anslutning till Godbyvägen. Etapp C/7 är utformad med hänsyn till den potentiella bostadsutvecklingen i västra Ingbybergen, som kommer att behandlas i den kommande revideringen av delgeneralplanen för Jomala centralort.

I den norra delen av Jomala kommun har det nyligen genomförts fem trafikmätningar. Två av dessa utfördes längs södra delarna av Emkarbyvägen, där årsdygnstrafiken uppmättes till 1189 respektive 1529. Ytterligare två mätningar gjordes längs Godbyvägen, strax väster om Björsbykorsningen, med en årsdygnstrafik på 1227 och 1334. Den sista mätningen utfördes längs nya Godbyvägen, en bit söder om Björsbykorsningen, där årsdygnstrafiken var 6864.

Etapp B/4 (0 km): Har *medelhög prioritet*. Istället för att konstruera en ny gång- och cykelväg, är syftet med denna etapp att begränsa tillgängligheten för motorfordon längs vissa delar av Godbyvägen. Det föreslås att vägen från Andersbölekorsningen fram till Waldorf ska vara stängd för motorfordon. Detta kommer att minska genomfartstrafiken i området, vilket skyddar fotgängare och cyklister längs denna sträcka. Åtgärden uppnås genom att placera betongfundament i nordlig riktning vid korsningen Andersbölevägen /Godbyvägen.

Etapp B/7 (2,18 km): Har *medelhög prioritet*. Etappen sträcker sig från Godbyvägen strax väster om ”pumpakorsningen” och följer Godbyvägen till kommungränsen i närheten av Ämnäs. Sträckan skapar över lag en högre tillgänglighet och trafiksäkerhet längs det som idag är oskyddade vägar för den lätta trafiken. I samband med att sträckan bebyggs så borde den planskilda korsningen *3 under nya Godbyvägen realiseras. Etappen klassas som väg mot centrum samt förbindelseväg.

Etapp C/6 (0,43 km): Har *lägre prioritet*. Etappen bildar den sista sträckan av det som knyter samman Emkarbyvägen och Godbyvägen. Sträckan räknas som förbindelseväg och bidrar i det längre tidsperspektivet till en kommunöverskridande tillgänglighet för den lätta trafiken.

Etapp C/7, som är 2,15 km lång, har *lägre prioritet*. Etappen går från Karrbölevägen genom skogsmark i västra Ingbybergen och ansluter till Godbyvägen vid Andersbölevägen. Förbindelse- och rekreationsvägens utformning och placering kommer att anpassas efter den eventuella bostadsplaneringen i västra Ingbybergen, som för närvarande är inne på idéstadiet.

7. UPPFÖLJNING

Gång- och cykelvägsplanen fungerar som ett verktyg för att visualisera hur kommunens gång- och cykelvägar kan utvecklas under perioden 2024-2034. Detta är ett riktmärke och inte ett bindande tidsspann. En ny plan tas fram då när det bedöms nödvändigt av politiker och förvaltning.

~~Jomala den 02 oktober 2023~~

~~Reviderad enligt kommunstyrelsens beslut den 30.10.2023, § 201~~

Reviderad enligt kommunfullmäktiges beslut den 14.11.2023, §67

Markus Ögren

Planerare

Jomala kommun

