

7.9.2021

Stamväg 63, Ina-Kaustby, lokaliseringsplan

Promemoria från evenemanget för allmänheten

Tid	Onsdag 1.9.2021 kl. 18.00-20.10	
Plats:	Teams-möte	
Närvarande	Timo Liljamo, ordf.	NTM-centralen i Södra Österbotten
	Jarmo Salo	"
	Juha Vehmas	A-insinööri
	Raineri Virtanen	"
	Hamilkar Alava Bergroth	"
	Teemu Kuittinen	"
	Publik 50–60 personer, inklusive kommunernas representanter	

1 Mötet öppnas

Timo Liljamo från NTM-centralen i Södra Österbotten öppnade mötet och berättade om utgångspunkterna för projektet. Juha Vehmas från A-Insinööri presenterade konsultens arbetsgrupp och berättade om mötesagendan och arrangemangen. Evenemanget var tvåspråkigt med hjälp av en tolk. I evenemanget som hölls via Teams deltog 50–60 personer (bakom en del av förbindelserna var antagligen fler personer närvarande).

2 Presentation av planen och diskussion

Under mötet visades en video som presenterar planen. På Trafikledsverkets projektsida finns versioner av videon med referat både på finska och svenska. Efter detta hade allmänheten möjlighet att ställa frågor och kommentera planen. Promemorian som sammanställts av frågorna och svaren läggs också ut på Trafikledsverkets projektsida. Under diskussionen lyftes bland annat följande fram:

- Vägförbindelsen mellan Småbönders och Terjärv korsar den nya stamvägssträckningens båda alternativ på den norra sidan av Högnabba. I korsningen önskas trygga anslutningsarrangemang och underfart för lokaltrafiken. Enligt förslag förbättras anslutningen mellan Högnabba och Terjärv i båda vägsträckningsalternativen och i första hand har man tänkt sig en stafflerad korsning. Byggnad av underfart vid den östra vägsträckningens korsningspunkt är mera utmanande, men önskemålet beaktas och möjligheterna till detta utreds i fortsättningen. I den västra vägsträckningens korsningspunkt är det sannolikt mera genomförbart att bygga en underfart på grund av höjd- och gårdsgångspunkterna. Varför föreslås en uträtning av vägsträckningen mellan Ina och Lotanen i den södra delen av planeringsavsnittet enbart i det västra alternativet? I båda alternativen föreslås att väggeometrin förbättras mellan Ina och Lotanen, men skillnaderna i sträckningarna beror på den dimensionerade hastigheten som har tillämpats. Det västra alternativet har byggts upp med en dimensionerad hastighet på 100 km/h, varvid förbättringen i den södra delen fordrar större uträtning. I det östra alternativet är den dimensionerade hastigheten 80 km/h, varvid väggeometrin kan förbättras så att den bättre följer den nuvarande vägsträckningen. Det västra vägsträckningsalternativet korsar naturstigen nära Byggningsbacka. På vilket sätt beaktas naturstigen i planeringen? Skulle det vara möjligt att bygga en parkeringsplats i samband med naturstigen. Vid korsningen av naturstigen kan en underfart ordnas för dem som använder naturstigen, men stamvägen kan ändå störa dem som använder naturstigen bland annat på grund av trafikbullret. Å andra sidan kan naturstigen vara mer tillgänglig när stamvägen förbättras. Önskemålet om parkeringsplats antecknas för den fortsatta planeringen.

- Stamvägen är ett viktigt projekt för kommunerna och väganvändarna. Med vilken tidtabell kan projektet framskrida till vägplanering? NTM-centralen är medveten om att projektet är viktigt, men för att det ska avancera till vägplanering fordras att projektet får finansiering. Har det gjorts trafikräkningar i projektet eller noggrannare utretts hur trafiken riktas i de viktigaste anslutningarna?
 - o I samband med lokaliseringsplanen har inga trafikräkningar gjorts. Uppgifterna från Trafikledsverkets vägregister har använts som uppgifter om trafikmängder. På vilket sätt har bullerkonsekvenserna bedömts i samband med lokaliseringsplanen? Bullerkonsekvenserna har bedömts grovt med "rörmodellen" för trafikbuller, som främst beaktar trafikmängden, andelen tung trafik och avstånd från väglinjen, men inte noggrannare effekterna av terrängform. Bullerkonsekvenserna bedöms noggrannare i den fortsatta planeringen. Ändringen av vägsträckningen fordrar inlösning av markområden. Hur framskrider inlösningsförfarandet? Hur avgörs vägförbindelserna till fastigheterna? Inlösning blir aktuell efter att vägplanen har godkänts. I vägplanen fastställs området som ska inlösas och vägförbindelserna till alla fastigheter. I samband med vägförbättringen kan vid behov anslutningarna flyttas och förenas med enskilda vägarangemang så att anslutningarna anläggs på trygga platser. Den föreslagna västra vägsträckningen går nära Långbacka by. Skulle det vara möjligt att flytta sträckningen längre västerut vid byn? Vägsträckningen har dragits utgående från tillgängliga källuppgifter i syfte att hitta en kostnadseffektiv lösning för vägbygget som uppfyller målen. Flyttning av vägsträckningen längre västerut vid Långbacka skulle föra vägen närmare in på ett myrmarksområde, där det är uppenbart svårare och dyrare att bygga. Den valda vägsträckningen preciseras dock ännu i den fortsatta planeringen. I det västra vägsträckningsalternativet framförs två anslutningar ganska nära Djupsjöbackavägen (påle 7500) och Kaustbyvägen (påle 8600), från båda finns en förbindelse från stamvägen till Terjärv. Kan man överväga att förena anslutningarna? Det kan vara möjligt att förena anslutningarna, men det förutsätter noggrannare granskning. Stamvägens anslutningsrangemang fastställs i vägplanen. Till slut ordnades en inofficiell omröstning bland deltagarna om de olika alternativen. I omröstningen fick Alt 2 Västra alternativet klart större stöd, omröstningsresultaten Alt 2-Alt 3: 16-5.

Dessutom har kommentarer och respons skickats in både till NTM-centralens projektchef och till konsulten per telefon och e-post. Bifogat till promemorian ett sammandrag av responsen som hittills har lämnats in utanför evenemanget för allmänheten. Sammandraget av responsen läggs också upp på Trafikledsverkets projektsida.

3 Evenemanget avslutas

Timo Liljamo avslutade infon kl. 20.10.

Sammandrag av responsen som har lämnats in utanför evenemanget för allmänheten

Nedan ett sammandrag av annan respons som har lämnats in fram till 6.9.2021 utöver den respons som gavs vid evenemanget för allmänheten. All respons som lämnas in fram till tidsfristen 12.9.2021, och i mån av möjlighet även senare, beaktas vid projektgruppens möte 22.9.2021, när beslut om val fattas.

- **Respons 1:** Det cirka 2 km långa vägavsnittet mellan Ina och Lotanen är i nuvarande sträckning dåligt och otryggt. Vägavsnittets geometri och säkerhet borde förbättras i båda vägsträckningsalternativen.

- Vägsträckningen och geometrin föreslås förbättras i båda vägsträckningsalternativen. Skillnaderna i fråga om förbättringsåtgärdernas omfattning beror på de dimensionerade hastigheterna som har använts (Alt2 västra 100 km/h och Alt3 östra 80 km/h).
- **Respons 2:** Jag understöder Alt3 östra sträckningen, eftersom den västra vägsträckningen går nära ladugården och högre hastighetsbegränsning skulle försvåra den dagliga trafiken. Den östra sträckningen skulle dock kunna dras längre bort från Kortjärvi by. Responsen antecknas för framtida val och för den fortsatta planeringen. **Respons 3:** I Alt2 västra alternativet bör anslutningsplatsen från Långbacka i riktning mot Terjärv bevaras, eftersom det bör finnas en smidig förbindelse från Långbacka till stamvägen. Till anslutningen kunde eventuellt också förenas anslutningen till Kaustbyvägen om anslutningsplatsen flyttas en aning från föreslagna i riktning mot Kaustby. I Alt 3 östra vägsträckningen går vägen nära bosättningen i Djupsjöbacka och invånarna är oroliga över bullret om vägen kommer att gå ännu närmare bosättningen i fortsättningen. Skulle det vara möjligt att flytta sträckningen längre bort från bosättningen eller alternativt bevara den nuvarande sträckningen på samma ställe?
För Grannabba by räcker en anslutning till stamvägen. Den södra anslutningen skulle vara bättre, eftersom det är dålig sikt mot sydväst (vänster) från den nordligare anslutningen på grund av en svacka i stamvägen. Anslutningsarrangemangen preciseras i den fortsatta planeringen och i och med valet av alternativ. Man försöker utnyttja befintliga vägar och nya vägsträckningar anvisas längre bort från bosättning och mjukmark. I anslutningsarrangemangen beaktas tillräckliga siktavstånd, bland annat vid Grannabba. Responsen antecknas för framtida val och för den fortsatta planeringen. **Respons 4:** Önskemål om kanalisering till anslutningen Rannantie. Responsen antecknas för den fortsatta planeringen, behovet av kanaliserings- och väjningsutrymmen ses över. **Respons 5:** De olika alternativen borde inte bedömas med samma trafikprognoser, eftersom förbättringen leder till att stamvägen får hastighetsbegränsningen 100 km/h och trafikförskjutningen från andra rutter blir avsevärt större än i fallet med 80 km/h. Framförallt när trafikökningen även tidigare har varit större än förutspått, uppnåddes trafikprognosen för år 2020 bland annat enligt projektkortet AVS år 2000 redan år 2005.
 - Trots att trafikförskjutningen sannolikt är större i en situation där stamvägen förbättras till hastighetsnivån 100 km/h, är det mycket svårt att noggrant fastställa och hållbart motivera skillnaden i trafikmängder. Anmärkningen kan dock skrivas in i rapporteringen i anslutning till projektbedömningen. **Respons 6:** Vad händer med de gamla vägavsnitten? Överförs de till kommunen som sköter dem eller blir de eventuellt enskilda vägar?
 - Arrangemangen och de gamla vägavsnittens administrativa ställning fastställs i vägplanen. **Respons 7:** I anslutning till alternativ 3: Vid bron i Skyttefors finns fritidsbosättning på den norra sidan av bron, som lider av bullret om alt3 väljs som vägsträckningsalternativ. Bullerhinder bör byggas vid bron. På samma ställe finns också behov av bättre gång- och cykelvägar över vattendraget. Alternativ 2: I båda korsningarna till naturparken måste det byggas underfarter för att naturstigens tillgänglighet och den nuvarande hinderfrihetens nivå ska bibehållas.
 - Noggrannare bullergranskning görs i vägplaneringsskedet och även gång- och cykelvägsarrangemangen bedöms noggrannare även när det gäller breddningen av bron. Behovet av underfarter är större än resurserna för genomföring, vilket betyder att prioritering är viktigt. Responsen antecknas för framtida val och för den fortsatta planeringen. **Respons 8:** Responsgivaren äger en fastighet på den norra stranden av Långvekaändan och är bekymrad över bullerkonsekvenserna och fastighetsvärdet om alternativ 3 väljs. Det är ändå viktigt att förbättra vägen, eftersom det finns stora brister i trafiksäkerheten.
 - Responsen antecknas för framtida val och för den fortsatta planeringen. Noggrannare bedömning av bullerkonsekvenserna och behoven av bullerhinder görs i den fortsatta planeringen. **Respons 9:** Responsgivaren anser att förbindelsen via Kaustbyvägen till Terjärv kan lämnas bort i det västra alternativet och att det hellre bör satsas mer på förbindelsen

via Djupsjöbackavägen. Dessutom föreslog responsgivaren förändringar i sträckningen av naturstigen så att naturstigen ska kunna fungera med en underfart. Här skulle också räcka en anslutning i riktning mot Terjärv. Problemet med Djupsjöbackavägen är lägre kvalitetsnivå i förhållande till Kaustbyvägen och längre körsträcka mellan Kortjärvi-Terjärv. Responsen antecknas för precisering av alternativet och för den fortsatta planeringen. **Respons 10:** Enligt responsgivaren skulle det östra alternativet vara bättre, eftersom odlingsmark lämnar kvar på båda sidorna av stamvägen i det västra alternativet. Jordbrukstrafiken är livlig i området och odlingsmarkerna på båda sidorna av stamvägen ökar jordbrukstrafiken på stamvägen och ytterligare risken för bland annat påkörningar bakifrån. Responsgivaren frågade också om principerna som gäller för tomt-, jordbruks- och skogsbruksanslutningar. Responsen om uppdelningen av odlingsmarkerna beaktas i valet av alternativ. Tomt-, jordbruks- och skogsbruksanslutningarna avgörs i vägplanen med beaktande av såväl tillgänglighets- som trafiksäkerhetssynpunkterna. Splittringen av åkrarna kan förebyggas även med ägobyten om markägarna är villiga till att detta förfarande tas i bruk.