

7.9.2021

Kantatie 63 Ina-Kaustinen, pääsuuntaselvitys

Yleisötilaisuuden muistio

Aika	Keskiviikko 1.9.2021 klo 18.00-20.10	
Paikka	Teams-tilaisuus	
Läsnä	Timo Liljamo, pj	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
	Jarmo Salo	”
	Juha Vehmas	A-Insinöörit
	Raineri Virtanen	”
	Hamilkar Alava Bergroth	”
	Teemu Kuittinen	”
	Yleisöä 50-60 henkeä, ml. kuntien edustajia	

1 Tilaisuuden avaus

Timo Liljamo Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta avasi tilaisuuden ja kertoi hankkeen lähtökohdista. Juha Vehmas A-Insinööreiltä esitteli konsultin työryhmän ja kertoi tilaisuuden kulusta ja järjestelyistä. Tilaisuus pidettiin kaksikielisenä tulkin avustuksella. Teamsin kautta tilaisuuteen osallistui 50-60 henkeä (ja lisäksi osassa yhteyksistä läsnä oli oletettavasti enemmän kuin yksi osallistuja).

2 Suunnitelman esittely ja keskustelu

Tilaisuudessa katsottiin suunnitelman esittelyvideo, josta löytyy sekä suomeksi että ruotsiksi selostetut versiot Väylän hankesivuilta. Tämän jälkeen yleisöllä oli mahdollisuus esittää kysymyksiä ja kommentteja. Tämä kysymyksistä ja vastauksista koottu muistio viedään tiedoksi myös Väyläviraston hankesivuille. Keskustelussa nousi esiin mm. seuraavaa:

- Småböndersin ja Teerijärven välinen tieyhteys risteää uutta kantatelinjausta molemmissa vaihtoehdoissa Högnabban pohjoispuolella. Risteämiseen toivottiin turvallisia liittymäjärjestelyitä sekä alikulua paikalliselle liikenteelle.
 - o Liittymä Högnabban ja Teerijärven välillä esitetään parannettavaksi molemmissa linjausvaihtoehdoissa, ja ensisijaisesti liittymäjärjestelyiksi on ajateltu porrastettua liittymää. Alikulun järjestäminen Itäisen linjauksen risteämiskohtaan on haastavampi, mutta toive huomioidaan ja selvitetään mahdollisuuksia jatkossa. Läntisen linjausvaihtoehdon risteämiskohtaan alikulku lienee korko- ja tilälähtökohtien puolesta paremmin toteutettavissa.
- Miksi suunnittelujakson eteläosassa Inan ja Lotasen välillä linjaus on esitetty oikaistavaksi vain läntisessä vaihtoehdossa?
 - o Molemmissa vaihtoehdoissa on esitetty tiegeometrian parantamista Inan ja Lotasen välillä, mutta erot linjauksissa johtuvat käytetystä mitoitusnopeudesta. Läntinen vaihtoehto on muodostettu 100 km/h mitoitusnopeudella, jolloin eteläosan parannus on edellyttänyt suurempaa oikaisua. Itäisessä vaihtoehdossa mitoitusnopeus on ollut 80 km/h, jolloin tiegeometriaa voidaan parantaa enemmän nykyistä linjausta mukaillen.
- Läntinen linjausvaihtoehto risteää luontopolkua Byggningsbackan lähellä. Miten luontopolku huomioidaan suunnittelussa? Olisiko mahdollista rakentaa pysäköintialuetta luontopolun yhteyteen.

- Luontopolun risteämiskohtaan voidaan järjestää alikulku luontopolun käyttäjille, mutta kantatiestä voi silti aiheutua häiriötä luontopolun käyttäjille mm. liikennemelun myötä. Toisaalta kantatien parantamisen yhteydessä luontopolku voi olla paremmin saavutettavissa. Toive pysäköintialueesta kirjataan ylös jatkosuunnittelua varten.
- Kantatie olisi kuntien ja käyttäjien kannalta tärkeä hanke. Millaisella aikataululla hanke voisi edetä tiesuunnitteluun?
 - ELY tiedostaa hankkeen tärkeyden, mutta eteneminen tiesuunnitteluun edellyttää rahoituksen saamista hankkeelle.
- Onko hankkeessa tehty liikennelaskentoja tai selvitetty tarkemmin liikenteen suuntautumista tärkeimmissä liittymissä?
 - Pääsuuntaselvityksen yhteydessä ei ole tehty liikennelaskentoja. Liikennemäärätietoina on käytetty Väyläviraston tierekisteristä saatavia tietoja.
- Miten meluvaikutuksia on arvioitu pääsuuntaselvityksen yhteydessä?
 - Meluvaikutuksia on arvioitu hyvin karkealla tasolla liikennemelun ”putkimallilla”, joka huomioi lähinnä liikennemäärän, raskaan liikenteen osuuden ja etäisyyden tielinjasta, mutta ei tarkemmin maastonmuotojen vaikutusta. Meluvaikutuksia arvioidaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.
- Tien linjausmuutokset edellyttävät maa-alueiden lunastamista. Miten lunastusmenettely etenee? Miten kulkuyhteydet kiinteistöille ratkaistaan?
 - Lunastus tulee ajankohtaiseksi tiesuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Tiesuunnitelmassa määritellään haltuun otettava alue sekä kulkuyhteydet kaikille kiinteistöille. Tien parantamisen yhteydessä liittymiä voidaan yksityistiejärjestelyillä tarvittaessa siirtää ja yhdistää niin, että liittymät saadaan turvallisiin paikkoihin.
- Esitetty läntinen tielinjaus kulkee läheltä Långbackan kylää. Olisiko linjausta mahdollista siirtää kauemmas länteen kylän kohdalla?
 - Tielinjaus on määritetty käytettävissä olevien lähtötietojen pohjalta, hakien tien rakentamiselle kustannustehokasta ja tavoitteet täyttävää linjausta. Tielinjauksen siirtäminen lännemmäksi Långbackan kohdalla veisi tien enemmän suoalueelle, jonne rakentaminen olisi selvästi vaikeampaa ja kalliimpaa. Valittu tielinjaus kuitenkin vielä tarkentuu jatkosuunnittelussa.
- Läntiseen linjausvaihtoehtoon on esitetty kaksi liittymää melko lähekkäin Djupsjöbackantien (pl. 7500) ja Kaustisentien (pl. 8600) kohdilla, joista kummankin kautta on yhteys kantatieltä Teerijärvelle. Voisiko liittymiä harkita yhdistettäväksi?
 - Liittymien yhdistäminen voi olla mahdollista, mutta yhdistäminen edellyttää tarkempaa tarkastelua. Kantatien liittymäjärjestelyt vahvistetaan tiesuunnitelmassa.

Keskustelun lopuksi järjestettiin osallistujien kesken epävirallinen äänestys vaihtoehtojen välillä. Äänestyksessä Ve 2 Läntinen vaihtoehto sai selvästi enemmän kannatusta, äänestystulos Ve2 – Ve3: 16–5.

Lisäksi palautteita ja kommentteja on toimitettu sekä ELYn projektipäällikölle että konsultille puhelimitse ja sähköpostilla. Muistion liitteenä on kooste yleisötilaisuuden ulkopuolella tähän mennessä tulleista palautteista. Kooste palautteista viedään myös Väyläviraston hankesivuille.

3 Yleisötilaisuuden päättäminen

Timo Liljamo päätti yleisötilaisuuden klo 20.10.

Kooste yleisötilaisuuden ulkopuolella tulleesta palautteesta

Tähän on koottu tiivistelmä 6.9.2021 mennessä saadusta muusta kuin yleisötilaisuudessa jätetystä palautteesta. Kaikki määräaikaan 12.9.2021 mennessä jätetty, ja mahdollisuuksien mukaan myöhempikin, palaute otetaan huomioon hankeryhmän 22.9.2021 kokouksessa valintapäätöksiä tehtäessä.

- **Palaute 1:** Inan ja Lotasen välinen n. 2 km tiejakso on nykyisellään linjaukseltaan huono ja turvaton. Tiejakson geometriaa ja turvallisuutta tulisi parantaa molemmissa linjausvaihtoehdoissa.
 - o Linjausta ja geometriaa on esitetty parannettavaksi molemmissa linjausvaihtoehdoissa. Erot parannustoimenpiteiden laajuudessa johtuvat käytetyistä mitoitusnopeuksista (Ve2 läntinen 100 km/h ja Ve3 itäinen 80 km/h).
- **Palaute 2:** Kannatan Ve3 itäistä linjausta, koska läntinen linjaus kulkisi läheltä navettaa ja korkeampi nopeusrajoitus vaikeuttaisi päivittäistä liikkumista. Itäinen linjaus voisi tosin kulkea kauempaa Kortjärven kylästä.
 - o Palaute kirjataan ylös vaihtoehdon valintaa ja jatkosuunnittelua varten.
- **Palaute 3:** Ve2 Läntisessä vaihtoehdossa liittymäpaikka Långbackasta Teerijärven suuntaan pitää säilyttää, sillä Långbackasta tulee olla sujuva yhteys kantatielle. Liittymään voisi mahdollisesti yhdistää myös Kaustisentien liittymän, jos liittymäpaikkaa siirretään esitetystä hieman Kaustisen suuntaan.

Ve3 itäisessä linjauksessa tie kulkee läheltä Djupsjöbackan asutusta ja asukkaat ovat huolissaan melusta, jos tie kulkee jatkossa vielä nykyistä lähempänä asutusta. Olisiko linjausta mahdollista siirtää kauemmas asutuksesta, tai vaihtoehtoisesti säilyttää tällä kohdalla nykyinen linjaus? Grannabban kylälle riittäisi yksi liittymä kantatielle. Eteläinen liittymä olisi parempi, koska pohjoisemmasta liittymästä on huono näkyvyys lounaaseen (vasemmalle) kantatien notkon takia.

 - o Liittymäjärjestelyt tarkentuvat jatkosuunnittelussa ja vaihtoehdon valinnan myötä. Olemassa olevaa tiestöä pyritään hyödyntämään ja uudet linjaukset osoittamaan etäälle asutuksesta ja pehmeiköiltä. Liittymäjärjestelyissä huomioidaan riittävät näkemäpituudet, mm. Grannabban kohdalla. Palaute kirjataan ylös vaihtoehdon valintaa ja jatkosuunnittelua varten.
- **Palaute 4:** Toive kanavoinnista Rannantien liittymään.
 - o Palaute kirjataan ylös jatkosuunnittelua varten, kanavointi- ja väistötilatarpeet tarkistetaan.
- **Palaute 5:** Eri vaihtoehtoja ei tulisi arvioida samoilla liikenne-ennusteilla, koska parannettaessa kantatie 100 km/h nopeusrajoituksen tieksi liikenteen siirtymät muilta reiteiltä ovat huomattavasti suuremmat kuin 80 km/h tapauksessa. Etenkin kun liikenteen kasvu on ollut aiemminkin ennakoitua suurempaa, mm. hankekortin mukaan v. 2000 AVS:n liikenne-ennuste vuodelle 2020 saavutettiin jo 2005.
 - o Vaikka siirtymät ovat todennäköisesti suuremmat tilanteessa, jossa kantatie parannetaan 100 km/h nopeustasolle, on liikennemääräeron tarkka määrittäminen ja pitävä perustelu hyvin hankalaa. Huomio voidaan kuitenkin kirjata sanallisesti mukaan hankearvioinnin raportointiin.
- **Palaute 6:** Mitä vanhoille tieosuuksille tapahtuu? Siirtyvätkö kunnan hoidettaviksi vai muodostetaan niistä mahdollisesti yksityisteitä?
 - o Järjestelyt sekä vanhojen tieosuuksien hallinnollinen asema vahvistuvat tiesuunnitelmassa.

- **Palaute 7:** Vaihtoehtoon 3 liittyen: Skytteforsin sillan kohdalla on sillan pohjoispuolella loma-asutusta, joka kärsisi melusta, jos ve3:n mukainen linjaus valitaan. Sillan kohdalle pitäisi rakentaa meluesteet. Lisäksi samalla kohdalla on tarve myös paremmalle jkpp-yhteydelle vesistön yli.

Vaihtoehto 2: Molempiin luonnonpuiston risteyskohtiin täytyisi tehdä alikulut, jotta luontopolun käytettävyys ja nykyinen esteettömyyden taso säilyy.

- o Tarkempi melutarkastelu tehdään tiesuunnitelmavaiheessa ja myös jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt arvioidaan tarkemmin, koskien myös sillan leventämistä. Alikulutarpeita on enemmän kuin toteutusresursseja näköpiirissä, priorisointi on tärkeää. Palaute kirjataan ylös vaihtoehdon valintaa ja jatkosuunnittelua varten.
- **Palaute 8:** Palautteen antaja omistaa kiinteistön Långvekaändanin pohjoisrannalla ja on huolissaan sekä meluvaikutuksista että kiinteistönsä arvosta, jos vaihtoehto 3 valitaan. Tien parantaminen on kuitenkin tärkeää, koska liikenneturvallisuuksessa on suuria puutteita.
 - o Palaute kirjataan ylös vaihtoehdon valintaa ja jatkosuunnittelua varten. Tarkempi meluvaikutusten ja melun suojaustarpeiden arviointi tehdään jatkosuunnittelussa.
- **Palaute 9:** Palautteen antajan mielestä läntisestä vaihtoehdosta yhteyden Kaustisentien kautta Teerijärvelle voisi jättää pois ja panostaa enemmän Djupsjöbackantien kautta kulkevaan yhteyteen. Lisäksi palautteen antaja ehdotti muutoksia luontopolun linjaukseen niin, että luontopolun saisi toimimaan yhdellä alikululla.
 - o Sinänsä kohdalla voisi riittää yksi liittymä Teerijärven suuntaan. Djupsjöbackantien ongelmana on alempi laatutaso Kaustisentiehen nähden ja pitempi ajoreitti välillä Kortjärvi-Teerijärvi. Palaute kirjataan ylös vaihtoehdon tarkentamista ja jatkosuunnittelua varten.
- **Palaute 10:** Itäinen vaihtoehto olisi palautteen antajan mielestä parempi, koska läntisessä vaihtoehdossa viljelysmaita jäisi molemmiin puolin kantatietä. Maatalousliikenne on alueella vilkasta ja viljelysmaiden sijainti kantatien molemmilla puolilla lisäisi kantatietä käyttävää maatalousliikennettä ja edelleen mm. peräänajojen riskiä. Lisäksi palautteen antaja kysyi tontti- sekä maa- ja metsätalousliittymien periaatteista.
 - o Palaute viljelysmaiden jakautumisesta otetaan huomioon vaihtoehdon valinnassa. Tontti- ja maa- ja metsätalousliittymät ratkaistaan tiesuunnitelmassa huomioiden sekä saavutettavuus- että liikenneturvallisuuksinäkökohdat. Peltojen pirstoutumista voidaan ehkäistä myös tilusvaihoilla, jos maanomistajat ovat halukkaita tämän menettelyn käyttöön.