

## **Maantien 17553 parantaminen rakentamalla jalkakäytävä ja pyörätie välille Haravatie - Kankaanpääntie, tiesuunnitelma, Laihia**

Palautteet koskevat valtion liikenneväylän suunnitelmaa Maantien 17553 parantaminen rakentamalla jalkakäytävä ja pyörätie välille Haravatie - Kankaanpääntie, tiesuunnitelma, Laihia. Laihian kunnan vastineet muistutuksiin.

### **Muistutus 1.**

1) Tekninen johtaja Jari Mansikka-aho toi esille yleisötilaisuudessa 7.5.2024, että maanäyitteitä/kairauksia on tehty vain tälle puolen Santaloukontietä, jolle kevyenliikenteenväylä on nyt suunniteltu. Yhtäkään maanäytettä ei ole otettu/kairaista ei ole tehty toiselta puolen tietä. Joten lähtötietoa siitä, kummalla puolella tietä olisi paremmat perustamisolosuhteet ei ole kartoitettu. Tämä tulisi selvittää ja laatia kustannusvertailu.

*Vastine:*

*Pyörätien rakentamisesta on tehty kuntalaisaloite LAID 2020-401. Kunta on kaavoittanut ja rakentanut uuden asuntoalueen Santaloukontien (mt 17553) eteläpuolelle, eli samalle puolelle kuin nyt suunniteltu jalakäytävä ja pyörätie. Kunta pyrkii ohjaamaan asutuksen laajenemista kaavoituksella. Maankäyttöä pyritään suuntaamaan maantien etelä/kaakkoispuolelle*

*Vuonna 2019 laaditussa Långåminentien jatkeen katusuunnitelmassa esitetty jalkakäytävä ja pyörätie jatkuisi samalla puolella Kirkonkylän alakoulun ohi. Tämä vähentää tulevaisuudessa Santaloukon asuntoalueelta koululle sekä keskustaan suuntautuvan kevyen liikenteen osalta tien ylityksiä.*

*Geoteknisesti ei ole nähtävissä kustannusten eroa väylän sijoittumisessa maantien eri puolille.*

2) Lisäksi tekninen johtaja Jari Mansikka-aho toi esille yleisötilaisuudessa 7.5.2024, että lähtötietona suunnittelulle on ollut, että tien tällä puolen, jolle kevyenliikenteenväylä on nyt suunniteltu, olisi kiinteistöjä enemmän ja siksi kevyen liikenteenväylä on suunniteltu tälle puolelle. Mutta tämä tieto ei pidä paikkaansa.

*Vastine:*

*Tällä hetkellä maantien luoteis/pohjoispuolella on enemmän asutusta kuin suunnitellun väylän puolella. Kunta on kuitenkin kaavoittanut uuden asuntoalueen Santaloukontien (mt 17553) eteläpuolelle, eli samalle*

*puolelle kuin nyt suunniteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Kunta pyrkii ohjaamaan asutuksen laajenemista kaavoituksella. Maankäyttöä pyritään suuntaamaan maantien etelä/kaakkoispuolelle ja siten tiivistämään keskustan aluetta.*

*Maantien toisella puolella on rakentaminen haja-asutus tyyppistä eikä näkyvissä ole, että sinne laadittaisiin asemakaavaa.*

3) Paalulukeman 120 kohdalla on suunnitellun kevyenliikenteenväylän vieressä vesistö (lampi).

Suunnitelmassa ei esitetty, miten tämä kohta saadaan turvalliseksi. Miten estetään ettei kukaan pääse tippumaan lampeen?

*Vastine:*

*Tiesuunnitelmassa on esitetty kevyenliikenteen kaide lammen kohdalle. Kaide on väyläviraston ohjeiden mukainen.*

4) Kevyenliikenteenväylä olisi järkevämpi sijoittaa esitetystä suunnitelmasta poiketen Santaloukontien toiselle puolelle, myös siksi, ettei suojatietä tarvitsisi sijoittaa keskelle kurvia. Jos kevyenliikenteenväylällä halutaan kerran parantaa mm. lapsien turvallisuutta koululiikenteessä, suojatien sijoittaminen kurviin ole mitenkään turvallisuutta edesauttava tekijä.

Ja vaikka suojatie sijoitettaisiin ennen/jälkeen kurvin, lapset tulevat ylittämään Santaloukontien kuitenkin kurvissa, jos kevyenliikenteenväylä kulkee esitetyllä ns. ”väärällä” puolella, eikä Nikkarintien puolella, sillä lapset tapaavat kulkea siitä, mistä on lyhin matka (valitettavasti turvallisuudesta välittämättä).

*Vastine:*

*Tiesuunnitelmassa esitetyn jalkakäytävä ja pyörätie avartaa näkemiä Nikkarintien kohdalla olevassa kaarteessa ja yhdessä uuden tievalaistuksen kanssa saadaan tien ylitys huomattavasti nykyistä turvallisemmaksi. Lisäksi osa kevyestä liikenteestä suuntautuu keskustaan sekä yläkoulun/lukion ja urheilukeskuksen suuntaan.*

5) Nyt 7.5.2024 esitetyn suunnitelman mukaan kevyenliikenteenväylä joudutaan lisäksi toteuttamaan paalulukeman 875-940 välillä paljon kapeampana kuin muualla (kiinteistön asuinrakennus sijaitsee niin lähellä maantietä), mikä entisestään lisää kevyenliikenteenväylän ja suojatien epäturvallisuutta kurvissa (jos esim. suojatien ylittäjiä on pysähdyksissä kevyenliikenteenväylällä ja samaan aikaan osa jatkaa eteenpäin kevyenliikenteenväylää). Eli kevyenliikenteenväylä olisi järkevämpi sijoittaa tien toiselle puolelle, jolloin näiltä ongelmilta vältytään. Kiinteistön omistajia kohdellaan myös eriarvoisesti, mikäli toisilta lunastetaan maata enemmän kuin toisilta. Korotetun kevyenliikenteenväylän leveys tulisi olla sama joka paikassa!

*Vastine:*

*Jalkakäytävä ja pyörätie toteutetaan paaluvälillä 875 – 940 normaalin levyisenä, eli 3m leveä päällyste ja 0,25 m sorapiennar.*

*Nikkarintien liittymän kohdalla kaarteessa (paaluväli n. 330 – 400) jalkakäytävän- ja pyörätien päällysteleveys on 2,5 -2,7 m ja 0,25 m sorapiennar. Kevyt väylän poikkileikkaus on kevyenliikenteen määrä huomioiden riittävä.*

6) Mikäli kevyenliikenteenväylän halutaan sijoittaa Haravatiestä alkaen esitetyle puolelle Santaloukontietä, olisi se kuitenkin järkevämpää siirtää Santaloukontien toiselle puolelle Moskulantien kohdalla (paalulukema ~240) seuraavista syistä:

– tien ylitys (suojatie) saataisiin suoralle tieosuudelle

– kevyenliikenteenväylää käyttäviä kiinteistöjä Santaloukontien tällä puolen olisi 16 kpl, kun tien toisella puolella kevyenliikenteenväylää käyttäviä kiinteistöjä on vain 6 kpl.

Tällöin se olisi myös paremmin teknisen johtaja Jari Mansikka-ahon esiin tuoman näkökulman mukainen (kevyenliikenteenväylä sijoitetaan sille puolelle, jolla enemmän kiinteistöjä)

– kevyenliikenteenväylää olisi turvallisempi jatkaa kohti Kirkonkylän ala-astetta Nikkarintien kohdalla (ks. aiempi kohta 4)

*Vastine:*

*Tällä hetkellä maantien luoteis/pohjoispuolella on enemmän asutusta kuin suunnitellun väylän puolella. Kunta on kuitenkin kaavoittanut uuden asuntoalueen Santaloukontien (mt 17553) eteläpuolelle, eli samalle puolelle kuin nyt suunniteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Kunta pyrkii ohjaamaan asutuksen laajenemista kaavoituksella. Maankäyttöä pyritään suuntaamaan maantien etelä/kaakkoispuolelle ja siten tiivistämään keskustan aluetta.*

*Maantien toisella puolella on rakentaminen haja-asutus tyyppistä eikä näkyvissä ole, että sinne laadittaisiin asemakaavaa.*

*Vuonna 2019 laaditussa Långåminentien jatkeen katusuunnitelmassa esitetty jalkakäytävä ja pyörätie jatkuisi samalla puolella Kirkonkylän alakoulun ohi. Tämä vähentää tulevaisuudessa Santaloukon asuntoalueelta koululle sekä keskustaan suuntautuvan kevyen liikenteen osalta tien ylityksiä.*

7) Mikäli kevyenliikenteenväylä edellä mainituista turvallisuutta parantavista tekijöistä huolimatta päätetään kuitenkin sijoittaa koko matkalta Santaloukontien samalle puolelle (kuten nyt 7.5. on esitetty), vaadimme, että kevyenliikenteenväylä tulee sijoittaa kiinteistöjen 399-419-12-14 ja 399-419-15-3 kohdalla (paaluvälillä 875-1040) nykyisen maantien reunaan ja levittää olemassa olevaa maantietä Santaloukontien toiselle puolelle (eli ko. kiinteistöjen kohdalle ei tehdä muutoksia tiealueen ja suoja-alueen rajoihin). Sillä nyt esitetyn suunnitelman mukaan näiden ko. kiinteistöjen käytettävyys ja yksityisyys huononee merkittävästi ja katsomme, ettei meitä kohdella tasavertaisesti muiden kiinteistöjen omistajien kanssa, joita tämä tiesuunnitelma koskee (suunnittelun yhteydessä ei esitetty kiinteistövaikutusten arviointia). Maantien siirtäminen/levittäminen pellon puolelle loiventaisi myös kurvia, johon nyt suunniteltu suojatie.

*Vastine:*

*Maantietä ei ole esitetty levennettäväksi tai siirrettäväksi hankkeen kustannusten nousun vuoksi.*

8) Kiinteistöltä 399-419-15-3 (paaluväli n. 990-1040) ei saa poistaa Tuija-aitaa, vaan kevyenliikenteenväylä on sijoitettava Santaloukontien toiselle puolelle. Tai vaihtoehtoisesti kevyenliikenteenväylä tulee sijoittaa nykyisen olemassa olevan tien mukaan siten, että ko. kiinteistön kohdalla ei tehdä muutoksia tiealueen ja suoja-alueen rajoihin, vaan suunniteltu kevyenliikenteenväylä sijoittuu nykyisen maantien mukaan, sen reunaan ja olevaa maantietä vastaavasti levennetään pellon puolelle. 30 vuotta kasvatettu Tuija-aita antaa kiinteistölle näkö-, pöly- ja melusuoja. Yleisötilaisuudessa paikalla olleet asian esittelijät kertoivat, että laadittuun suunnitelmaan EI EDES ole huomioitu vastaavan korvaavan h>2m Tuija-aidan istuttaminen. Kyllä poistettava näkö-, pöly- ja melusuojaus on myös huomioitava ja toteutettava jatkossakin entisen mukaisena.

*Vastine:*

*Hankkeen korvausasiat käsitellään maantietoimituksessa, jossa kasvillisuudesta ym. määritetään maksettavat korvaukset.*

9) Kiinteistön 399-419-15-3 (paaluväli n. 990-1040) ei saa tehdä muutoksia nykyisiin tiealueen ja suoja-alueen rajoihin, sillä se huonontaa kiinteistön käyttöä mm. mihin lumet kasataan jatkossa, retkeilyauton talvisäilytykseen ei ole enää tilaa.

*Vastine:*

*Hankkeen korvausasiat käsitellään maantietoimituksessa, jossa kasvillisuudesta ym. määritetään maksettavat korvaukset.*

10) Kevyenliikenteenväylä tulisi toteuttaa myös koko matkaltaan korotettuna, sillä nykyisen mukainen suunnitelma kohtelee kiinteistöjen omistajia epätasa-arvoisesti, kun toisilta viedään enemmän maata kuin toisilta. Korotetuista kevyenliikenteenväylistä, niiden turvallisuudesta ja viemäreiden toiminnasta (ja paljonko niitä kaivoja oikeasti tarvitaan) jne. on kokemuksia myös läheltä Santaloukontietä mm. Länsitieltä (Laihia) välillä Rudontie-Wiikintie n. 2,1 km sekä Vanhankyläntie/Toukolantie (Tervajoki) välillä Koivusillantie-Vähänkyröntie n. 2 km.

*Vastine:*

*Niillä osin kuin rakennettu ympäristö mahdollistaa erillisen jalkakäytävä ja pyörätie ratkaisun on suunnitelmassa päädytty siihen, koska korotettu väylä tulee rakentamiskustannuksiltaan kalliimmaksi kuin erillinen väylä. Erillinen jalkakäytävä ja pyörätie on myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta parempi ratkaisu, kuin korotettu jalkakäytävä ja pyörätie.*

11) Tekninen johtaja Jari Mansikka-aho toi myös esille yleisötilaisuudessa 7.5.2024, että heillä on tiedossa/suunnitteilla myös Långåminnentien jatkaminen Kirkonkylän ala-asteen ohi Nikkarintielle ja edelleen Santaloukontielle. Onko tämä otettu suunnittelussa miten huomioon? Onko pohdittu tämän tiehankkeen vaikutusta siihen, kummalle puolelle Santaloukontien suunniteltu kevyenliikenteenväylä olisi järkevää sijoittaa, jotta kulku Kirkonkylän ala-asteelle turvallista, suojeiteitä voisi ylittää turvallisissa kohdissa (ei keskellä kurvia) jne.

*Vastine:*

*Vuonna 2019 laaditussa Långåminentien jatkeen katusuunnitelmassa esitetty jalankulku- ja pyörätie jatkuisi samalla puolella Kirkonkylän alakoulun ohi. Tämä vähentää tulevaisuudessa Santaloukon asuntoalueelta koululle sekä keskustaan suuntautuvan kevyen liikenteen osalta tien ylityksiä.*

## **Muistutus 2.**

- 1) Tekninen johtaja Jari Mansikka-aho toi esille yleisötilaisuudessa 7.5.2024, että maanäynteitä/kairauksia on tehty vain tälle puolen Santaloukontietä, jolle kevyenliikenteenväylä on nyt suunniteltu. Yhtäkään maanäytettä ei ole otettu/kairaista ei ole tehty toiselta puolen tietä. Joten lähtötietoa siitä, kummalla puolella tietä olisi paremmat perustamisolosuhteet ei ole kartoitettu. Tämä tulisi selvittää ja laatia kustannusvertailu.

*Vastine:*

*Pyörätien rakentamisesta on tehty kuntalaisaloite LAID 2020-401. Kunta on kaavoittanut ja rakentanut uuden asuntoalueen Santaloukontien (mt 17553) eteläpuolelle, eli samalle puolelle kuin nyt suunniteltu jalakakäytävä ja pyörätie. Kunta pyrkii ohjaamaan asutuksen laajenemista kaavoituksella. Maankäyttöä pyritään suuntaamaan maantien etelä/kaakkoispuolelle*

*Vuonna 2019 laaditussa Långåminentien jatkeen katusuunnitelmassa esitetty jalkakäytävä ja pyörätie jatkuisi samalla puolella Kirkonkylän alakoulun ohi. Tämä vähentää tulevaisuudessa Santaloukon asuntoalueelta koululle sekä keskustaan suuntautuvan kevyen liikenteen osalta tien ylityksiä.*

*Geoteknisesti ei ole nähtävissä kustannusten eroa väylän sijoittumisessa maantien eri puolille.*

- 2) Lisäksi tekninen johtaja Jari Mansikka-aho toi esille yleisötilaisuudessa 7.5.2024, että lähtötietona suunnittelulle on ollut, että tien tällä puolen, jolle kevyenliikenteenväylä on nyt suunniteltu, olisi kiinteistöjä enemmän ja siksi kevyen liikenteenväylä on suunniteltu tälle puolelle. Mutta tämä tieto ei pidä paikkaansa, sillä: Santaloukontien tällä puolen olisi 16 kpl ja toisella puolella vain 6 kpl.

*Vastine:*

*Tällä hetkellä maantien luoteis/pohjoispuolella on enemmän asutusta kuin suunnitellun väylän puolella. Kunta on kuitenkin kaavoittanut uuden asuntoalueen Santaloukontien (mt 17553) eteläpuolelle, eli samalle puolelle kuin nyt suunniteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Kunta pyrkii ohjaamaan asutuksen laajenemista kaavoituksella. Maankäyttöä pyritään suuntaamaan maantien etelä/kaakkoispuolelle ja siten tiivistämään keskustan aluetta.*

*Maantien toisella puolella on rakentaminen haja-asutus tyyppistä eikä näkyvissä ole, että sinne laadittaisiin asemakaavaa.*

- 3) Paalulukeman 120 kohdalla on suunnitellun kevyenliikenteenväylän vieressä vesistö (lampi). Suunnitelmassa ei ole esitetty, miten tämä kohta saadaan turvallisiksi. Miten estetään, ettei kukaan pääse tippumaan lampeen?

*Vastine:*

*Tiesuunnitelmassa on esitetty kevyenliikenteen kaide lammen kohdalle. Kaide on väyläviraston ohjeiden mukainen.*

4) Kevyenliikenteenväylä olisi järkevämpi sijoittaa esitetystä suunnitelmasta poiketen Santaloukontien toiselle puolelle, myös siksi, ettei suojatietä tarvitsisi sijoittaa keskelle kurvia. Jos kevyenliikenteenväylällä halutaan kerran parantaa mm. lapsien turvallisuutta koululiikenteessä, suojatien sijoittaminen kurviin ole mitenkään turvallisuutta edesauttava tekijä. Ja vaikka suojatie sijoitettaisiin ennen/jälkeen kurvin, lapset tulevat ylittämään Santaloukontien kuitenkin kurvissa, jos kevyenliikenteenväylä kulkee esitetyllä ns. "väärällä" puolella, eikä Nikkarintien puolella, sillä lapset tapaavat kulkea siitä, mistä on lyhin matka (valitettavasti turvallisuudesta välittämättä).

*Vastine:*

*Tiesuunnitelmassa esitetyn jalkakäytävä ja pyörätie avartaa näkemiä Nikkarintien kohdalla olevassa kaarteessa ja yhdessä uuden tievalaistuksen kanssa saadaan tien ylitys huomattavasti nykyistä turvallisemmaksi. Lisäksi osa kevyestä liikenteestä suuntautuu keskustaan sekä yläkoulun/lukion ja urheilukeskuksen suuntaan.*

5) Nyt 7.5.2024 esitetyn suunnitelman mukaan kevyenliikenteenväylä joudutaan lisäksi toteuttamaan paalulukeman 875-940 välillä paljon kapeampana kuin muualla (kiinteistön asuinrakennus sijaitsee niin lähellä maantietä), mikä entisestään lisää kevyenliikenteenväylän ja suojatien epäturvallisuutta kurvissa (jos esim. suojatien ylittäjiä on pysähdyksissä kevyenliikenteenväylällä ja samaan aikaan osa jatkaa eteenpäin kevyenliikenteenväylää). Eli kevyenliikenteenväylä olisi järkevämpi sijoittaa tien toiselle puolelle, jolloin näiltä ongelmilta vältytään. Kiinteistön omistajia kohdellaan myös eriarvoisesti, mikäli toisilta lunastetaan maata enemmän kuin toisilta. Korotetun kevyenliikenteenväylän leveys tulisi olla sama joka paikassa!

*Vastine:*

*Jalkakäytävä ja pyörätie toteutetaan paaluvälillä 875 – 940 normaalin levyisenä, eli 3m leveä päällyste ja 0,25 m sorapiennar.*

*Nikkarintien liittymän kohdalla kaarteessa (paaluväli n. 330 – 400) jalkakäytävän- ja pyörätien päällysteleveys on 2,5 -2,7 m ja 0,25 m sorapiennar. Kevyt väylän poikkileikkaus on kevyenliikenteen määrä huomioiden riittävä.*

6) Mikäli kevyenliikenteenväylän halutaan sijoittaa Haravatiestä alkaen esitetulle puolelle Santaloukontietä, olisi se kuitenkin järkevämpää siirtää Santaloukontien toiselle puolelle Moskulantien kohdalla (paalulukema ~240) seuraavista syistä:

– tien ylitys (suojatie) saataisiin suoralle tieosuudelle

– kevyenliikenteenväylää käyttäviä kiinteistöjä Santaloukontien tällä puolen olisi 16 kpl, kun tien toisella puolella kevyenliikenteenväylää käyttäviä kiinteistöjä on vain 6 kpl. Tällöin se olisi myös paremmin teknisen johtaja Jari Mansikka-ahon esiin tuoman näkökulman mukainen (kevyenliikenteenväylä sijoitetaan sille puolelle, jolla enemmän kiinteistöjä)

– kevyenliikenteenväylää olisi turvallisempi jatkaa kohti Kirkonkylän ala-astetta Nikkarintien kohdalla (ks. aiempi kohta 4).

*Vastine:*

*Tällä hetkellä maantien luoteis/pohjoispuolella on enemmän asutusta kuin suunnitellun väylän puolella. Kunta on kuitenkin kaavoittanut uuden asuntoalueen Santaloukontien (mt 17553) eteläpuolelle, eli samalle puolelle kuin nyt suunniteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Kunta pyrkii ohjaamaan asutuksen laajenemista kaavoituksella. Maankäyttöä pyritään suuntaamaan maantien etelä/kaakkoispuolelle ja siten tiivistämään keskustan aluetta.*

*Maantien toisella puolella on rakentaminen haja-asutus tyyppistä eikä näkyvissä ole, että sinne laadittaisiin asemakaavaa.*

*Vuonna 2019 laaditussa Långåminentien jatkeen katusuunnitelmassa esitetty jalkakäytävä ja pyörätie jatkuisi samalla puolella Kirkonkylän alakoulun ohi. Tämä vähentää tulevaisuudessa Santaloukon asuntoalueelta koululle sekä keskustaan suuntautuvan kevyen liikenteen osalta tien ylityksiä.*

7) Mikäli kevyenliikenteenväylä edellä mainituista turvallisuutta parantavista tekijöistä huolimatta päätetään kuitenkin sijoittaa koko matkalta Santaloukontien samalle puolelle (kuten nyt 7.5. on esitetty), vaadimme, että kevyenliikenteenväylä tulee sijoittaa kiinteistöjen 399-419-12-14 ja 399-419-15-3 kohdalla (paaluvälillä 875-1040) nykyisen maantien reunaan ja levittää olemassa olevaa maantietä Santaloukontien toiselle puolelle (eli ko. kiinteistöjen kohdalle ei tehdä muutoksia tiealueen ja suoja-alueen rajoihin). Sillä nyt esitetyn suunnitelman mukaan näiden ko. kiinteistöjen käytettävyys ja yksityisyys huononee merkittävästi ja katsomme, ettei meitä kohdella tasavertaisesti muiden kiinteistöjen omistajien kanssa, joita tämä tiesuunnitelma koskee (suunnittelun yhteydessä ei esitetty kiinteistövaikutusten arviointia). Maantien siirtäminen/levittäminen pellon puolelle loiventaisi myös kurvia, johon nyt suunniteltu suojatie.

*Vastine:*

*Maantietä ei ole esitetty levennettäväksi tai siirrettäväksi hankkeen kustannusten nousun vuoksi.*

8) Kiinteistöltä 399-419-15-3 (paaluväli n. 990-1040) ei saa poistaa Tuija-aitaa, vaan kevyenliikenteenväylä on sijoitettava Santaloukontien toiselle puolelle. Tai vaihtoehtoisesti kevyenliikenteenväylä tulee sijoittaa nykyisen olemassa olevan tien mukaan siten, että ko. kiinteistön kohdalla ei tehdä muutoksia tiealueen ja suoja-alueen rajoihin, vaan suunniteltu kevyenliikenteenväylä sijoittuu nykyisen maantien mukaan, sen reunaan ja olevaa maantietä vastaavasti levennetään pellon puolelle. 30 vuotta kasvatettu Tuija-aita antaa kiinteistölle näkö-, pöly- ja melusuoja. Yleisötilaisuudessa paikalla olleet asian esittelijät kertoivat, että laadittuun suunnitelmaan EI EDES ole huomioitu vastaavan korvaavan h>2m Tuija-aidan istuttaminen. Kyllä poistettava näkö-, pöly- ja melusuojaus on myös huomioitava ja toteutettava jatkossakin entisen mukaisena.

*Vastine:*

*Hankkeen korvausasiat käsitellään maantietoimituksessa, jossa kasvillisuudesta ym. määritetään maksettavat korvaukset.*

9) Kiinteistön 399-419-15-3 (paaluväli n. 990-1040) ei saa tehdä muutoksia nykyisiin tiealueen ja suoja-alueen rajoihin, sillä se huonontaa kiinteistön käyttöä mm. mihin lumet kasataan jatkossa, retkeilyauton talvisäilytykseen ei ole enää tilaa.

*Vastine:*

*Hankkeen korvausasiat käsitellään maantietoimituksessa, jossa kasvillisuudesta ym. määritetään maksettavat korvaukset.*

10) Kevyenliikenteenväylä tulisi toteuttaa myös koko matkaltaan korotettuna, sillä nykyisen mukainen suunnitelma kohtelee kiinteistöjen omistajia epätasa-arvoisesti, kun toisilta viedään enemmän maata kuin toisilta. Korotetuista kevyenliikenteenväylistä, niiden turvallisuudesta ja viemäreiden toiminnasta (ja paljonko niitä kaivoja oikeasti tarvitaan) jne. on kokemuksia myös läheltä Santaloukontietä mm. Länsitieltä (Laihia) välillä Rudontie-Wiikintie n. 2,1 km sekä Vanhankyläntie/Toukolantie (Tervajoki) välillä Koivusillantie-Vähänkyröntie n. 2 km.

*Vastine:*

*Niillä osin kuin rakennettu ympäristö mahdollistaa erillisen jalkakäytävä ja pyörätie ratkaisun on suunnitelmassa päädytty siihen, koska korotettu väylä tulee rakentamiskustannuksiltaan kalliimmaksi kuin erillinen väylä. Erillinen jalkakäytävä ja pyörätie on myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta parempi ratkaisu, kuin korotettu jalkakäytävä ja pyörätie.*

11) Tekninen johtaja Jari Mansikka-aho toi myös esille yleisötilaisuudessa 7.5.2024, että heillä on tiedossa/suunnitteilla myös Långåminnentien jatkaminen Kirkonkylän ala-asteen ohi Nikkarintielle ja edelleen Santaloukontielle. Onko tämä otettu suunnittelussa miten huomioon? Onko pohdittu tämän tiehankkeen vaikutusta siihen, kummalle puolelle Santaloukontien suunniteltu kevyenliikenteenväylä olisi järkevää sijoittaa, jotta kulku Kirkonkylän ala-asteelle turvallista, suojateitä voisi ylittää turvallisissa kohdissa (ei keskellä kurvia) jne.

*Vastine:*

*Vuonna 2019 laaditussa Långåminnentien jatkeen katusuunnitelmassa esitetty jalankulku- ja pyörätie jatkuisi samalla puolella Kirkonkylän alakoulun ohi. Tämä vähentää tulevaisuudessa Santaloukon asuntoalueelta koululle sekä keskustaan suuntautuvan kevyen liikenteen osalta tien ylityksiä.*



### **Muistutus 3**

Eli lohko 399-405-4-96, siellä laskee nykyinen pellon pää salaojalaskuaukko (sininen viiva) ojaan, kuvassa merkattuun keltaiseen ympyrään, joka jää nyt uuden pyörätien alle. Salaojalaskuaukko on siirrettävä pois pyörätien alta, ja niin että se ei jää myöskään kuvassa mainitun rummun tielle, eli siirrettävä kuvassa alaspäin ennen rumpua. Ongelma on sama, tulee sitten korotettu tai normi pyörätie. Nykyinen salaojanlaskuaukon kohta on merkattu ojassa luonnossa punaisilla auraskepeillä.

*Vastine:*

*Salaojien korjaus/muutosuunnitelmassa esitetään tiedossa olevat mahdolliset muutokset. Muutokset toteutetaan rakentamisen yhteydessä.*

### **Muistutus 4**

Olen käsittänyt, että kevyenliikenteen väylä tehdään sitä varten, että varsinkin lasten olisi turvallista kulkea Santaloukontietä, joka on vaarallinen paikka pienten lasten kulkea varsin vilkkaalla kylätiellä jossa liikkuu paljon isoja koneita, rekkoja ja pienempää ajoneuvoa! Mutta tällä kyseisellä suunnitelmalla tehdään todella vaarallinen virhe tekemällä ala-astetta kulkeville lapsille tienylityspaikka tämän tieosuuden vaarallisimman kurvin keskelle, jossa näkyvyys on huono ja korostuu varsinkin pimeään aikaan ja talvella kun lumipenkat ahtaassa kurissa heikentävät lisänäkyvyyttä.

Ihmettelen jos joku uskaltaa ottaa vastuun ja hyväksyä tällainen "JÄRJETÖN" suunnitelma! Mielestäni tämä ongelma ja haasteelliset ratkaisut kevyenliikenteen väylän vetämiselle kurvissa ja viereisellä tontilla olisi helposti ratkaistavissa kun kevyenliikenteen väylä siirrettäisiin tien toiselle puolelle jossa ei olisi mitään haasteellisia kohtia ja lasten ei tarvitsisi tällöin ylittää tietä uhkarohkeasti kurvipaikassa, vaan ylitykset pystyisi tekemään turvallisemmille suorille tienosuuksille!

Nykyisellä suunnitelmalla kevyenliikenteen väylä kulkisi suurimman osan matkaa vesi ja viemäriinjan päällä josta varmasti aiheutuu ajan mittaan ongelmia vuotojen ja putkirikkojen muodossa.

Sekä tuleva kevyenliikenteen väylän jatko-osa joka pitäisi tehdä nyt samalla kertaa asutuksen loppuun asti koska suurin osa lapsista tulee sieltä. Kevyenliikenteen väylän jatko-osa olisi myös vähemmän haasteellinen vetää tien toista puolta.

Uskoisin että olisi varmaan turvallisin, järkevin ja kaikkia tyydyttävä ratkaisu tehdä kevyenliikenteen väylä toiselle puolelle tietä korotettuna tien sivuun!

*Vastine:*

*Tällä hetkellä maantien luoteis/pohjoispuolella on enemmän asutusta kuin suunnitellun väylän puolella. Kunta on kuitenkin kaavoittanut uuden asuntoalueen Santaloukontien (mt 17553) eteläpuolelle, eli samalle puolelle kuin nyt suunniteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Kunta pyrkii ohjaamaan asutuksen laajenemista kaavoituksella. Maankäyttöä pyritään suuntaamaan maantien etelä/kaakkoispuolelle ja siten tiivistämään keskustan aluetta.*

*Maantien toisella puolella on rakentaminen haja-asutus tyyppistä eikä näkyvissä ole, että sinne laadittaisiin asemakaavaa.*

*Vuonna 2019 laaditussa Långåminentien jatkeen katusuunnitelmassa esitetty jalkakäytävä ja pyörätie jatkuisi samalla puolella Kirkonkylän alakoulun ohi. Tämä vähentää tulevaisuudessa Santaloukon asuntoalueelta koululle sekä keskustaan suuntautuvan kevyen liikenteen osalta tien ylityksiä.*

#### **Muistutus 5**

Koen että pyörätie tulee aivan liian lähelle talon seinää. En hyväksy sitä. Eikö pyörätien voi siirtää toiselle puolelle, koska muutenkin suojatie Långåminnentielle tulee siinä kohtaa todella vaaralliseen paikkaan, koska mutka siinä on niin jyrkkä että näkymä on huono molempiin suuntiin.

*Vastine:*

*Tiesuunnitelmassa esitetyn jalkakäytävä ja pyörätie avartaa näkemiä Nikkarintien kohdalla olevassa kaarteessa ja yhdessä uuden tievalaistuksen kanssa saadaan tien ylitys huomattavasti nykyistä turvallisemmaksi. Lisäksi osa kevyestä liikenteestä suuntautuu keskustaan sekä yläkoulun/lukion ja urheilukeskuksen suuntaan.*

#### **Muistutus 6.**

Me Santaloukontien asukkaat ja maanomistajat vaadimme, että suunniteltu pyörätie rakennettaisiin korotettuna ajotien viereen koko matkalta. Kun pyörätie rakennetaan korotettuna, ylläpito- ja huolto on helpompaa ja kustannustehokkaampaa. Korotettuna katuvalot valaisisivat paremmin myös pyörätien, mikä parantaisi turvallisuutta. Korotettuna pyörätienä maan lunastuskustannukset pienenisivät ja maanomistajien valitukset lunastuksista vähenisivät. Korotetuista pyöräteistä on hyviä kokemuksia esim. Lyyskilän kylässä ja Tervajoen Kuuttilassa. Koska pyörätiellä tavoitellaan lasten ja nuorten turvallisempaa kulkemista, pyörätie pitäisi tehdä asfaltin loppuun saakka. Suurin osa koululaista asuu asfaltin loppupäässä, eikä uudella asuntoalueella.

Muistutuksessa 18 allekirjoittajaa.

*Vastine:*

*Tällä hetkellä maantien luoteis/pohjoispuolella on enemmän asutusta kuin suunnitellun väylän puolella. Kunta on kuitenkin kaavoittanut uuden asuntoalueen Santaloukontien (mt 17553) eteläpuolelle, eli samalle puolelle kuin nyt suunniteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Kunta pyrkii ohjaamaan asutuksen laajenemista kaavoituksella. Maankäyttöä pyritään suuntaamaan maantien etelä/kaakkoispuolelle ja siten tiivistämään keskustan aluetta.*

*Maantien toisella puolella on rakentaminen haja-asutus tyyppistä eikä näkyvissä ole, että sinne laadittaisiin asemakaavaa.*

*Vuonna 2019 laaditussa Långåminentien jatkeen katusuunnitelmassa esitetty jalkakäytävä ja pyörätie jatkuisi samalla puolella Kirkonkylän alakoulun ohi. Tämä vähentää tulevaisuudessa Santaloukon asuntoalueelta koululle sekä keskustaan suuntautuvan kevyen liikenteen osalta tien ylityksiä.*