

YVA-selostus, Kantatie 67 parantaminen välillä Ilmajoki - Seinäjoki (EPOELY/812/2020)

## Lausunnot, asiantuntijakommentit ja mielipiteet

Koosteesta on poistettu oheismateriaalit, linkit ja henkilötiedot.

### Caruna Oy

#### Nykyinen sähköverkko 20 kV / 0,4 kV

Suunnittelualueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä sähköverkkoa liitteen 1 mukaisesti. 20 kV:n johdot on esitetty sinisellä ja 0,4 kV:n johdot vihreällä värillä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Lisäksi Carunalla on suunnittelualueella 110/20 kV:n sähköasema Fingridin Seinäjoen sähköaseman yhteydessä.

#### Vaikutukset sähköjakeluun

Suunnittelussa tulee huomioida alueella kulkevat 0,4 kV:n ja 20 kV:n maakaapelit ja ilmajohdot, jotka jäävät suunnittelualueen alle. Liitteen 1 karttakuvista käy ilmi viitteelliset sijainnit johdoille. Maakaapelien tarkan sijainnin varmistamiseksi kaapelit tulee kuitenkin peilata paikan päällä ennen kaivuutöiden aloittamista.

#### Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johto- ja muuntosiirot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

#### Muuta huomautettavaa

Carunalla ei ole huomautettavaa Kantatie 67 parantamishankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan. Hankkeen jatkosuunnittelun edetessä toivomme, että asianosaiset ovat yhteydessä Caruna Oy:hyn sähköverkon risteämätilanteissa mahdollisesti tarvittavien johtosiirtojen sopimiseksi.

### EPV Alueverkko

EPV Energia -konsernin yhtiö EPV Alueverkko Oy vastaa suurjännitteisen sähkön siirrosta Fingridin kantaverkosta ja voimalaitoksilta verkkoyhtiöille Pohjanmaan alueella. Yhtiö hallitsee sähköverkkoa ja vastaamme lain edellyttämällä tavalla sähköjärjestelmän toimivuudesta alueellaan.

EPV Alueverkko Oy:n tehtävä on varmistaa, että siirrettävä sähkö on laadukasta ja toimintavarmaa. EPV Alueverkko Oy:n omistuksessa oleva kiinteistö 743-401-15-118, jolla sijaitsee uusi toimisto ja varastohalli samassa rakennuksessa sekä kiinteistö 743-401-15-80, jolla nykyinen sähköasema ja tuleva uusi kaasueristeinen GIS-sähköasema valmistuu 2023 loppuun mennessä. Edellä mainituille kiinteistöille ei ole arviointiselostusten Välimäentie-Katilantie vaihtoehdoissa Y3.1 VEIA I Y3.2 VEI B / Y3.5 VE3B osoitettu minkäänlaista tieliittymää. Kiinteistöille on kuitenkin tarve päästä rekkakuljetuksiin, koska sinne varastoidaan suurehkoja sähköasema- ja voimajohtomateriaaleja jo tänään.

Hankkeen vaihtoehdoissa ja jatkosuunnittelussa on huomioitava se, että EPV Alueverkko Oy:llä on myös Seinäjoen 110 kV sähköasemalle tulevia 110 kV:n voimajohtoja ja pylväsrakenteita omistuksessaan aivan nykyisen tien läheisyydessä, joihin vaikuttavat eri arviointivaihtoehdot, eikä niitä ole arvioitu riittävän yksityiskohtaisesti. Etelän suuntaan lähtevät, nykyisen tien yli, johdot Seinäjoki-Santavuori, Seinäjoki-seinäjoen Voimalaitos ja Seinäjoki-Itikka ja pohjoissuuntaan Seinäjoki-Lapua -johto.

([https://www.epa.fi/wp-content/uploads/sites/S/2017102/Pohjanmaa\\_verkko5\\_uusi2016.pdf](https://www.epa.fi/wp-content/uploads/sites/S/2017102/Pohjanmaa_verkko5_uusi2016.pdf))

EPV Alueverkko Oy kiinnittää huomiota, että edellä mainittujen voimajohtojen sähkön siirron keskeyttäminen mahdollisen tien parantamisen yhteydessä on erittäin vaikeaa ja vaatii pitkäaikaista suunnittelua. Sähkön siirron keskeytykset vaikuttavat koko Pohjanmaan alueelle, sekä sähkön kuluttajiin että sähköntuottajiin. Pohjanmaalle on rakennettu lähivuosina mittava määrä uusiutuvaa energiaa, jota näin ollen mahdollisesti ei pystyttäisi tuottamaan suunnitellulla tavalla. Lisäksi mahdollinen parantaminen

tulisi ajoittaa ns. vähäisen sähkön siirron aikaa eikä esimerkiksi lämmityskaudelle. Tien parantajan tuleekin siis vastata kaikista teknisten rakenteiden ja keskeytysten aiheuttamista kuluista.

## **Etelä-Pohjanmaan liitto**

### Yleistä:

Etelä-Pohjanmaan liitto katsoo, että ympäristövaikutusten arviointiselostus on laadittu kattavasti ja tarkastelun alle on otettu kaikki toteuttamiskelpoiset vaihtoehdot kyseisellä tieosuudella. Arviointiselostus sisältää kattavat selvitykset hankkeen vaikutuksista. Eri vaihtoehtojen vaikutuksia on kuvattu laajasti.

Etelä-Pohjanmaan voimassa oleva maakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa vuonna 2003 ja vahvistettu ympäristöministeriössä 23.5.2005. Liikenneverkkojen osalta kaavaa on uudistettu vaihemaakuntakaava II:ssä, joka on tullut voimaan 11.8.2016. Vaihemaakuntakaavan II muutos tuli voimaan 21.4.2020, mutta muutoksessa liikenteen teemaan ei tehty muutoksia.

Vaihemaakuntakaavassa II nykyinen tielinjaus on osoitettu merkittävästi parannettavana kaksiajorataisena kantatienä Seinäjoen ja Ilmajoen välillä sekä merkittävästi parannettavana kantatienä Ilmajoelta Kurikkaa, valtatie 3 liittymään saakka. Merkittävästi parannettava -merkinnällä tarkoitetaan yleisesti parantamistoimenpiteitä, jotka voivat aiheuttaa tarpeen tielinjauksen muuttamiseen verrattuna olemassa olevaan tielinjaan.

Kantatietä koskevassa suunnittelumääräyksenä todetaan, että *”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kehityskäytävän Kauhajoki –Seinäjoki –Kauhava erityispiirteet; kasvava työmatka- ja raskas liikenne, kehittyvä joukkoliikenne sekä maa- ja metsätalouden liikennetarpeet. Teyhteyksillä tulee varautua rinnakkaistieverkoston rakentamiseen. Tielinjaus on sovittava ympäristöön ja maisemaan. Tiesuunnittelussa ja maankäytön suunnittelussa tulee varautua kevyen liikenteen järjestelyihin erityisesti taajamien ja kyläasutuksen kohdalla. Suunnittelussa on huomioitava arvokkaat maisema-alueet, ympäristö ja melunsuojaus.”*

### Vaihtoehtojen maakuntakaavan mukaisuus

Yleisesti liitto toteaa, että jokainen suunnitelma toteuttaa tavoitetta liikenteen palvelutason, välityskyvyn ja liikenneturvallisuuden parantamisesta. Vaihtoehdot on valittu siten, että ne kattavat mahdolliset realistiset linjausvaihtoehdot.

Kaikki valitut vaihtoehdot toteuttavat maakuntakaavan tavoitteita. Kaavamuutostarpeisiin on otettu kantaa jokaisen vaihtoehdon kohdalla erikseen.

Valmisteilla olevaan uuteen maakuntakaavaan tullaan päivittämään yleissuunnitteluun valitun vaihtoehdon linjaus.

### Siltalan kohdan liikennejärjestelyt, VESA, VESB, VESC

Vaihtoehdoissa VESA ja VESB tielinjaukset ovat nykyisten tielinjausten mukaisia. Linjausvaihtoehdossa VESC kantatie on linjattu kulkemaan nykyisen tielinjan eteläpuolella noin kolmen kilometrin matkalla ja se kulkee enimmilläänkin alle 300 metriä nykyistä linjaa etelämpänä. VESC linjauksen kohdalla ovat voimassa samat maakuntakaavan merkinnät kuin nykyisen linjauksen kohdalla.

Parannettavan liittymän merkintä on nykyisen Siltalan risteyksen kohdalla.

Etelä-Pohjanmaan liitto toteaa, että mikään vaihtoehdoista ei edellytä maakuntakaavan muutosta. Liittymän sijainti on maakuntakaavassa likimääräinen ja siinä esitetyt liittymämerkinnät kuvaavat alueen liittymistarvetta päätielle. Vaihtoehto VESC ei aiheuta tarvetta maakuntakaavan muutokseen alueella.

### VE1

Linjausvaihtoehdot VE1A ja VE1B noudattavat nykyistä kantatien linjausta. Rinnakkaisteiden rakentaminen vaatii uusien tielinjauksien toteuttamista. Vaihtoehdot poikkeavat toisistaan Ahonkylän liittymän sijainnin osalta.

Liittymien sijainti ratkaistaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa ja tiesuunnittelussa. Maakuntakaavassa on esitetyt liittymämerkinnät kuvaavat alueen liittymistarvetta päätielle. Vaihemaakuntakaava II:n kuvauksessa todetaan, että Ahonkylästä on tarve päästä liittymään kantatielle. Tämä toteutuu molemmissa vaihtoehdossa VE1A ja VE1B

Kumpikaan vaihtoehto ei edellytä muutoksia maakuntakaavaan. Liittymän sijainti on maakuntakaavassa likimääräinen ja maakuntakaavassa on esitetyt liittymämerkinnät kuvaavat alueen liittymistarvetta päätielle.

### VE2

Linjausvaihtoehdossa VE2 kantatie siirtyisi kulkemaan noin kahdeksan kilometrin matkalla rautatien pohjoispuolelle Ahonkylän ja Rintalan kohdalla (kulkisi enimmillään noin 500 metriä radan pohjoispuolella). Ahonkylästä Ilmajolle tielinjaus kulkisi kolmen kilometrin matkan nykyisen kantatien eteläpuolelle (kulkisi enimmillään noin 200 metriä nykyisen tielinjan eteläpuolella). Ahonkylän eritasoliittymä tulisi peltoalueelle, lähelle nykyistä Nikkolantietä. Seinäjoen päässä eritasoliittymä tulisi niin ikään Alakylän peltoalueelle.

Maakuntakaavassa Ilmajoen Alajoen peltoalue (Kyrönjokilaakson kulttuurimaisema) on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Maakuntakaavassa merkinnän kuvauksessa todetaan, että ”merkinnällä on osoitettu Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaiset arvokkaat maisema-alueet ja valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöalueet. Rajauksia voidaan tarkentaa yksityiskohtaisemman kaavoituksen yhteydessä.”

Suunnittelumääräyksenä todetaan, että ”kulttuuriympäristön ja maiseman arvot on otettava huomioon siten, että varmistetaan näihin liittyvien arvojen säilyminen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin vaikuttavissa hankkeissa on pyydettävä museoviranomaiselta ja ympäristökeskukselta lausunto.”

Maakuntakaavan mittakaava on 1:250 000, jolloin parannettavan tien kaavamerkinnän leveys on tarkoittaa maastossa keskilinjasta mitattuna noin 200–250 metriä puolelleen.

Koska vaihtoehdon VE2 tielinjaus eroaa noin 600 metriä nykyisestä ja sijaitsee noin kahdeksan kilometrin matkan Suupohjan radan pohjoispuolella, nykyisen Ahonkylän osayleiskaava-alueen ulkopuolella tai kaava-alueen rajalla sekä valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella, tulee maakuntakaavaa muuttaa ennen tielinjauksen hyväksymistä.

### VE3

Linjausvaihtoehdoissa VE3A ja VE3B kantatie siirretään rautatien paikalle ja rata siirretään pohjoiseen, vaihtoehdossa VA3A Ahonkylän ja Rintalan kohdalla noin kuuden kilometrin matkalla ja vaihtoehdossa VA3B noin kolmen kilometrin matkalla Ahonkylän kohdalla.

Vaihtoehdossa VE3A kantatien linjaus siirtyisi noin viiden kilometrin matkalla noin 100–200 metriä pohjoiseen. Radan sivusuuntainen siirtymä on enimmillään noin 300 metriä, mutta pääosin 50–200 metriä. Rata tulisi kulkemaan suurelta osin lähellä peltolakeuden reunaa.

Vaihtoehdossa VE3B kantatien linjaus siirtyisi noin neljän kilometrin matkalla noin 50–200 metriä pohjoiseen. Radan sivusuuntainen siirtymä on enimmillään noin 300 metriä (vaihtelee 50–300 metriä). Rata tulisi kulkemaan vain lyhyen osuuden uudella linjalla ja osin lähellä peltolakeuden reunaa.

Vaihtoehdossa 3 sivuttaiset väylien siirrot ovat vaihtoehtoon 2 verrattuna vähäisemmät ja mahtuvat piiritarkkuuden rajoihin. Suupohjan radalla ei ole kehittämismerkintää, mutta merkinnän suunnittelumääräyksessä todetaan radan parantamistarve. Rata on nykyisellään Alajoen maisema-alueen rajalla tai sisällä, joten uutta maisemaelementtiä ei sen siirrosta aiheutuisi. Molemmissa vaihtoehdoissa maisemavaikutus olisi korkeintaan kohtuullinen. Vaihtoehdossa 3 ei ole tarvetta rakentaa peltoalueelle kuin Nikkolantien eritasoliittymä, joka sekin sijoittuisi lähelle nykyisiä tie- ja ratarakenteita.

Liittymän sijainti on maakuntakaavassa likimääräinen ja siinä esitetyt liittymämerkinnät kuvaavat alueen liittymistarvetta päätielle.

Edellä mainittuihin syihin perustuen Etelä-Pohjanmaan liiton kanta on, että maakuntakaavaa ei tarvitse muuttaa, mikäli yleissuunnitteluun otetaan linjausvaihtoehto VE3a tai VE3B.

### Vaihtoehtojen vertailu

#### Hannukselantie–Välimäentie

Vaihtoehtoista VESA ja VESB ovat vaikutusten arvioinnin yhteenvedon mukaan lähes kaikkien vaikutusten osalta VESC-vaihtoehtoa parempia. Ilmajoen taajaman sisäisen liikenteen kannalta parhaita ovat vaihtoehdot VESA ja VESB.

#### Välimäentie–Katilantie

Vaihtoehtojen paremmuus vaihtelee vaikutuslajeittain. uuteen maastokäytävään sijoittuvat vaihtoehdot ovat keskenään vaikutusten osalta tasaväkiset. Rinnakkaisteiden sijoittaminen onnistuu parhaiten vaihtoehdossa VE3B. Vaihtoehdossa ei jouduta ohjaamaan Ahonkylän läpi kulkevaa rinnakkaistieliikennettä Ahonkylän läpi, kuten vaihtoehdoissa VE1 ja VE2.

Vaihtoehtoista VE1B:n eritasoliittymä palvelisi Ahonkylästä Seinäjoelle suuntautuvaa (suurempaa liikennevirtaa) paremmin kuin vaihtoehto VE1A. Vaihtoehto mahdollistaisi Seinäjoen puoleisen alueen monipuolisen maankäytön, kun alueelta voitaisiin liittyä suoraan erotasoliittymän kautta kantatielle.

Vaihtoehtojen VA2, VE3A ja VE3B etuna on se, että siinä saadaan ohjattua kantatien liikenne kauemmaksi Ahonkylän asutuksesta. Vaihtoehdossa VE2 joudutaan rakentamaan valtaosa yhteysvälistä uuteen maastokäytävään ja sen vaikutukset ovat maataloudelle negatiivisimmat. Vaihtoehdon VE3B kustannukset eivät ole kalleimmat, joskaan eivät halvimmatkaan. Muutokset ovat uusien linjauksia sisältävistä vaihtoehtoista maltillisimmat.

Vaihtoehdossa VE3 Ahonkylän liittymä sijoittuisi Ahonkylän Ilmajoen puoleiseen päähän. Ratkaisu saattaa rajoittaa Ahonkylän Seinäjoen puoleisen alueen maankäyttöä, koska rinnakkaistielle ei ole liikenneturvallisuuden kannalta järkevää ohjata teollisen toiminnan raskasta liikennettä. Muuten nykyiseen kantatiehen tukeutuva rinnakkaistiestö palvelee Ahonkylän aluetta Seinäjoen suuntaan. Nähtäväksi jää, miten suuri osa Ahonkylän Seinäjoelle suuntautuvasta liikenteestä käyttäisi rinnakkaistiestöä eritasoliittymän käyttämisen sijaan.

#### Katilantie-Seinäjoki

Tämä osuus ei sisällä vaihtoehtoisia linjauksia,

#### Yhteenveto:

Etelä-Pohjanmaan liitto toteaa Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen hyvin laadituksia ja kattavaksi.

Kaikki valitut vaihtoehdot toteuttavat maakuntakaavan tavoitteita. Mikäli suunnittelun lähtökohdaksi otetaan vaihtoehto VE2, tulee maakuntakaavaa muuttaa ennen suunnitelman hyväksymistä. Muissa vaihtoehdoissa valitun linjauksen sijainti voidaan osoittaa yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

#### **Fingrid**

Fingrid Oyj kiittää mahdollisuudesta lausua arviointiselostuksessa.

Suunnittelualueella on Fingridin Seinäjoen 400 kV sähköasema ja EPV alueverkko Oy:n 110 kV sähköasema sekä sähköasemille liittyvät kolme 400 kV ja kahdeksan 110 kV voimajohtoa. Olemme lausuneet hankkeen arviointiohjelmasta 4.12.2020. Tuolloin toimme esille sähköaseman merkityksen ja kehittämistarpeet, sekä tunnistimme väyläratkaisun liittyviä haasteita ja toteutusriskejä toimintojen kannalta. Fingrid on toimittanut YVA-konsultti Satu Rajavalle tiedoksi Seinäjoen uudelle 110 kV GIS rakennukselle myönnetyn rakennusluvan (lainvoimainen 6.1.2022).

Arviointiselostuksessa esitetty arviointi on oikeansuuntainen selvitysvaiheen suunnittelutarkkuuteen nähden, mutta yksityiskohtaisempi arvio olisi voinut olla tarpeen poikkeuksellisen haastavan teknisen yhteensovittamisen ja riskien vuoksi.

Fingrid näkee edelleen ongelmalliseksi kehittämissivaihtoehdot 2 ja 3, jotka molemmat tarkoittaisivat kaikkien seitsemän pohjoisen suunnasta sähköasemille liittyvän voimajohdon uusimista. Muistutamme, että monen voimajohdon samanaikainen käytöstä poistaminen ei ole sähköjärjestelmän kannalta mahdollista ja yksittäisenkin 400 kV voimajohdon sähkönsiirron keskeyttäminen on vaikeaa ja kallista. Sähköaseman läheisyydessä on normaalista poikkeavia pylväsrakenteita, joiden uusiminen on huomattavasti kalliimpaa kuin tavanomaisten voimajohtorakenteiden. Koska tulvariskin vuoksi tierakenne joudutaan ilmeisesti tekemään korotetulle penkereelle, tarkoittaisi tämä myös entistä korkeampien ja kalliimpien voimajohtorakenteiden tarvetta.

On kuitenkin luultavaa, että ainakin ratalinjaukselle sijoittuva kehittämissivaihtoehto 3 vaikuttaisi merkittävästi myös varsinaiseen sähköasema-alueeseen ja sen kehittämismahdollisuuksiin.

Arviointiselostuksessa on tuotu esiin Fingridin muuntajakuljetuksiin liittyvät kysymykset Korostamme, että kaikissa vaihtoehdoissa on varmistettava, että suurmuuntajakuljetus tiestöä pitkin onnistuu idän suunnalta Fingrid sähköasemalle. Huomioon on otettava seuraavat ohjeet:

- Liikennevirasto 2017. Erikoiskuljetusajoneuvot ja niiden huomioon ottaminen ohjeissa. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 32/2017.
- Kuntaliitto 2019. Erikoiskuljetukset suunnittelussa.

Edellä mainituista syistä on äärimmäisen tärkeää, että kantatien 67 hankkeessa otetaan huomioon nykyiset sähkönsiirtojärjestelmän rakenteet ja samalla mahdollistetaan sähköasema-alueen kehittäminen myös tulevaisuudessa. Jatkosuunnitteluun etenevän vaihtoehdon valinnassa on punnittava huolella toteutusriskit ja kustannukset sähköjärjestelmän kannalta. Yleissuunnitelmassa ja aikanaan tarkassa tiesuunnitelmassa yhteistyö Fingridin ja alueen sähköverkkoyhtiöiden kanssa on välttämätöntä.

## **Ilmajoen kunta**

### Vt. kunnanjohtajan päätösehdotus:

Ilmajoen kunta korostaa aiemman lausuntonsa pohjalta kunnan kes-kustan osalta Palontien-Alaasentien ajoyhteyden säilyttämistä keskustayhteyden varmistamiseksi (VESA, VESB). Ajoyhteyden katkaisu rajoittaa keskustan kehittämistä merkittävästi. Ilmajoen kunta vastustaa vaihtoehtoja, jossa suora ajoyhteys Palontien ja Alaasentien välillä katkaistaan (VESC). Liikenteellisiä vaikutuksia tulee myös, jos raskas liikenne ei kykene liikkumaan riittävän sujuvasti yritysalueille. Ilmajoen kunta edellyttää vaihtoehdoissa ja niiden liittymäratkaisuissa huomiomaan raskaan liikenteen sujuvuuden jatkossa sekä edelleen kehittämään niitä. Myös tien varrella olevan huoltoasemalle on osoitettava vastaava sopiva paikka, mikäli se joudutaan siirtämään.

Ilmajoen kunta edelleen korostaa myös aiempaa lausuntoaan Ahonkylän osalta, jossa eritasoliittymän sijoittaminen Ahonkylän pohjois-puolelle ei ole kunnan kehittämisen kannalta sopiva vaihtoehto, eikä myöskään Ahonkylää jakavat liikenneratkaistut alueen pohjoispuolelta. Ahonkylän ja keskustan välistä yhteyttä tulisi myös vahvistaa rakentamalla alueiden välille kevyenliikenteen yhteys. Vaihtoehdot, joissa Ahonkylän liittymän sijoittamisen alueen pohjoispuolelle ja kylärakennetta rikkovan ja halkova tie ovat Ahonkylän ja kunnan etujen vastaisia.

Kunnan kannalta vaihtoehdoissa, joilla rauhoitetaan Ahonkylän asumista ja vahvistetaan keskustayhteyksiä ovat ensisijaisia. Vaihtoehdot, jossa tielinjaus siirretään radan toiselle puolelle ja Ahonkylää ei jaeta liikenteellisillä ratkaisulla rauhoitavat Ahonkylän asumista. Kunnan kannalta keskeinen vaihtoehto on siis Y3.3 VE2, joskin vaihtoehdon haittavaikutukset korostuvat erityisesti peltomaisemaan ja kiinteistöarakenteeseen heikentävästi. Vaihtoehdot Y3.4 A ja B tukevat samoja periaatteita, kuitenkin niin että tien sijoittaminen lähemmäs, ei tuo yhtä suuria etuja melu- ja turvallisuusasioissa. Vaihtoehdoissa Y3.2 B esitetty liittymän sijoittaminen Ahonkylän pohjois-puolelle on kunnan kannalta epäedullisin. Vaikutukset peltomaisemaan ja peltojen kiinteistöarakenteeseen ovat huomattavat, jolloin tilusjärjestelyn järjestäminen

alueella sekä korvaavien peltomaiden hankkiminen ovat edellytys alueen maanviljelylle sekä omavaraisuuden ja kestävyystavoitteiden saavuttamiselle.

Ilmajoen kunta korostaa edelleen, että kokonaisuutena vaihtoehto nolla (VEO) ei ole kunnan kannalta riittävä, sillä kantatien parantamishankkeen merkitys on suuri kunnan kehittämiseksi. Kantatien perusparannus on erittäin toivottavaa, edellä mainituin edellytyksin. Edelleen myös hankkeen vauhdittaminen, nykyarvioista poiketen toisi nopeampia ratkaisuja keskeisiin haasteisiin mm. liikenteen sujuvoittamiseksi.

#### Käsittely:

Kuultiin asiantuntijoina kaavoitusjohtaja Kimmo Sulosta ja teknistä johtajaa Paavo Perälää.

#### Päätös:

Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

### **MTK Etelä-Pohjanmaa**

MTK-Etelä-Pohjanmaa (lyhennetään jatkossa MTK-EP) on tutustunut otsikossa mainittuun asiakirjaan. Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto ja esitämme kunnioittaen seuraavaa:

MTK-EP toteaa, että ympäristövaikutusten arviointiselostus on laaja ja perusteellinen. Suunnitellut tielinjaukset ja toimenpiteet on jaettu selkeästi kolmeen jaksoon. Asiakirjan alussa oleva tiivistelmä antaa hyvän yleiskuvan eri vaihtoehtojen pääkohdista.

MTK-EP katsoo, että kokonaisuutena nykyistä tieväylää hyödyntävät vaihtoehdot VE0+ ja VE1A ja VE1B tarjoavat riittävän hyvät edellytykset sujuvan ja turvallisen liikenteen tarpeisiin. Nykyiseen tiealueeseen tukeutuminen on todennäköisesti myös kustannus/hyötynäkökulmasta hyvä lähtökohta liikennetarpeiden täyttämiseen.

MTK-EP katsoo, että erityisesti jakso Välimäentie-Katilantie on erittäin haastava maatalouselinkeinon edellytysten turvaamisen ja maisema- ja luontoarvojen näkökulmasta. MTK-EP pitää tämän vuoksi Välimäentien-Katilantien osuuden vaihtoehtoja 2 ja 3 (VE2, VE3A ja VE3B) liian massiivisina ja moninaista haittaa aiheuttavina. Lisäksi MTK-EP muistuttaa, että vaikka kantatien 67 liikennöinti on vilkasta, Seinäjoen eteläpuolella oleva uusi ohitustie on jossain määrin siirtänyt rahtiliikenteen painopistettä pois kantatieltä 67. Myös etätyön lisääntyminen on keventänyt työssäkäyntiliikenteen kasvupainetta Ilmajoen ja Seinäjoen välillä.

MTK-EP haluaa korostaa, että liikenteellisten ja yhteiskunnallisten vaikutusten osalta tulee ottaa riittävällä painoarvolla huomioon alueen maatalouselinkeinon ja maatilojen toiminta sekä vaikutukset paikallisten yhteystarpeiden järjestämiseen. Paikalliset kiertohaitat ja pääväylien aiheuttamat estevaikutukset ovat olennainen osa arviointia. Koska asiakirjassa on tarkasteltu ensisijaisesti ympäristövaikutuksia, vähemmälle huomiolle on jäänyt eri vaihtoehtojen vaikutukset maatilojen kustannuksiin ja toimintaedellytyksiin. MTK-EP muistuttaa, että kaikissa tielinjausten suunnitteluvaihtoehdoissa tulee huolehtia maatalouden kuljetustarpeista ja järkevistä liittymistä ja reiteistä peltoalueelle.

MTK-EP katsoo, että erityisesti vaihtoehdot 2 ja 3 pirstoisivat pahasti radan pohjoispuolen peltolohkoja, haittaisivat kyseisten lohkojen viljelytoimintaa, muuttaisivat peltoviljelyn kuivatustilannetta, hapettaisivat haitallisesti alueen sulfaattimaita (=ympäristöriski) ja aiheuttaisivat huomattavan riskin alueella toimivien maatilojen jatkuvuudelle. MTK-EP haluaa kiinnittää huomiota myös radan pohjoispuolen viljelyalueen ainutlaatuisiin maisema-, kulttuuri- ja ympäristöarvoihin.

### **Seinäjoen alueen ympäristöterveydenhuolto**

Seinäjoen alueen ympäristöterveydenhuolto on lausunut asiasta aikaisemmin ja kanta on edelleen sama. Arviointiselostuksesta ei ole lausuttavaa.

### **Seinäjoen kaupunki**

Seinäjoen ja Ilmajoen välinen kantatie 67 on yksi tärkeimmistä seudun tieyhteyksistä. Kantatien liikennejärjestelyt eivät ole enää riittävät kasvaneille liikennemäärille. Nykyinen kaksikaistainen tie tasoliittymineen on kiireesti parannettava korkeatasoisemmaksi. Tien parantamistarve on noussut esiin useissa aiemmissa suunnitelmissa. Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa (2015–2021) yhteysvälille on esitetty parantamistarpeita. Maakuntavaihekaavassa II tie on osoitettu merkittävästi parannettavana kaksiajorataisena kantatienä.

Ympäristövaikutusten arviointiselvityksessä kantatien 67 kehittämisvaihtoehtoja on useita ja niitä on tutkittu laajasti ja esitetty niiden vaikutuksia riittävällä tavalla. Selvityksen mukaan kaikki vaihtoehdot parantavat kokonaisuutena liikenteen olosuhteita. Seinäjoen kaupungin näkemyksen mukaan vaihtoehto O+ ei tuo riittävää parannusta tien sujuvuuteen, välityskykyyn tai liikenneturvallisuuteen selostuksessa vaihtoehdolle esitettyjen toimenpiteiden perusteella.

Kehittämisvaihtoehdoilla välillä Välimäentie - Katilantie on eniten vaikutusta Seinäjoen kaupungille ja kaupunki ottaa lausunnossaan kantaan lähinnä ko. jaksolle sijoittuviin vaihtoehtoihin. Arviointiselostuksessa on esitetty tien parantamisen kustannuksien olevan vaihtoehdosta riippuen (ilman VE O+) 116 Me - 163 Me. Välillä Välimäentie -Katilantie kustannukset vaihtelevat välillä 72 Me - 106 Me. VE1A ja VE 1 B ovat edullisimmat ja kallein on vaihtoehto VE 3A, jossa rataa siirretään pidemmällä matkalla. Kustannusnäkökulmasta radan siirtoa tulisi välttää.

Seinäjoen kaupungin kasvun myötä kaupungin maankäyttö tulee aikaa myöten laajenemaan Rintalan ympäristöön ja siitä Ahonkylän suuntaan. Vuoden 1994 yleiskaava ei ota kantaa alueen maankäyttöön vaan on varannut alueen ajalleen tyypillisesti maatalousalueena, vaikka alue olisi nähty kaupungin laajennusalueena muttei yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä. Vaihtoehdoissa VE2 ja VE 3 nykyinen kantatie jäisi rinnakkaistieksi ja mahdollistaisi vapaammin Seinäjoen maankäytön kehittymisen tutkimisen Rintalan ympäristöstä Ahonkylän suuntaan.

Vaihtoehdoissa VE2, VE3A ja VE3B kantatie, rata ja eritasoliittymiä sijoittuvat peltoalueelle, jonka pohjaolosuhteet (savi, sulfidimaat) ovat haastavat ja joka on valtakunnallisesti merkittävää maisema-alueita tai merkittävää luonnonympäristöä (esim. linnusto). Esitetyt eritasoliittymät tai radan ylittävät eritasot kohoavat huomattavan korkealle nykyisestä maantasosta ja muuttavat maisemaa merkittävästi. Esimerkiksi rata kulkee nykyisellään ja uudella linjauksella muutaman metrin nykyistä maantasa ylemmänä ja, jos tiellä mennään sen yli, tulee lisäkorkeutta vielä noin 10 metriä. Lisäksi maisema-alueelle on sijoittumassa useamman suunnitteilla olevan tuulivoimapuiston voimajohdot nykyisten lisäksi, mitkä aiheuttavat haastetta Seinäjoen aseman läheisyydessä tien tai radan sijoittamiseksi peltoalueella.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 17 §:n mukaan yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Kehittämisvaihtoehtojen alueella on voimassa Seinäjoen kaupungin alueella oikeusvaikutteeton vuonna 1994 hyväksytty Seinäjoen yleiskaava ja vuonna 2005 hyväksytty oikeusvaikutteinen Seinäjoen Niemistönmaan osayleiskaava. Seinäjoen yleiskaava 1994 on vanhentunut. Vaihtoehdon VE1 B osalta yleissuunnitelma voidaan hyväksyä ilman että yleiskaava tarvitsee muuttaa.

Seinäjoen kaupungin näkökulmasta, kun otetaan huomioon kustannustekijät, maisematekijät, pohjaolosuhteet ja muut luonnonolosuhteet sekä Rintalan ja Ala kylän alueen tulevaisuuden maankäytöllinen kehitys, on välillä Välimäentie -Katilantie kehittämisvaihtoehto VE1B suotuisin. Vaihtoehto tarjoaa myös tien ja radan väliin jääville kiinteistöille lyhyemmät siirtymäyhteydet kantatielle. Vaihtoehdossa Tuomikyläntien suuntaan osoitetun uuden yhteyden tarpeellisuus tulisi vielä harkita. Mikäli nähdään mahdolliseksi eritasoliittymä Tuomikyläntien kohtaan, olisivat Tuomikyläntien suuntaan ja peltoalueelle osoitetut uudet yhteydet tarpeettomia.

Rintalan ympäristöstä Ilmajoen suuntaan olevan alueen tulevaisuuden maankäytön kannalta VE2 linjausvaihtoehto olisi paras vaihtoehto ja Seinäjoen kannalta mahdollinen, mikäli eritasoliittymien maisemavaikutusta saadaan vähennettyä kantatien tasausta laskemalla ja linjausta siirtämällä lähemmäs nykyistä rakenneta, esim. Tuomikyläntien kohdalla.

## Seinäjoen kaupunki, ympäristönsuojelu

### Seinäjoen ympäristönsuojelun lausunto:

Arviointiselostuksessa on kattavasti selvitetty ympäristönsuojelun näkökulmasta hankevaihtoehtojen olennaisimmat maisema- ja ympäristövaikutukset.

Erytisesti meluvaikutuksia tarkasteltaessa on huomioitava myös uusien tie- tai rautatielinjausten tuomat uudet melulle alttiit kohteet. On myös huomioitava, että jollei tiehankkeeseen ryhdytä, meluvaikutuksiin ei todennäköisesti tulla nykyisellään puuttumaan. Kantatie 67 tehtävät parannukset toisaalta nostavat nopeutta ja sitä kautta meluvaikutusta, mutta toisaalta hanke mahdollistaa melukaiteita ja muita melusuojuuksia tien läheisyyteen. Meluvaikutukset ovat jo nykyisellään merkittävästi lisääntyneet kasvaneiden liikennemäärien mukana. Valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen, Ilmajoen Alajoen lakeusmaisemaan aiheutuvien vaikutusten lisäksi on huomioitava myös, että jos KT 67 tielinjaus siirtyy nykyiseltä paikaltaan avoimen peltolakeuden reunaan, esteettömän avoimen peltoalueen johdosta tien äänet kantautuvat huomattavasti nykyistä kauemmas. Tosin desibelitasoina ja niiden häiritsevyytenä se tuskin näkyy mm. mallinnuksissa, mutta muuttaa kuitenkin ympäröivillä alueilla äänimaiseman muutoksia, jotka vaikuttavat viihtyvyyteen ja luonnonmaiseman ja peltolakeuden kokemiseen.

Arviointiselostuksen perusteella voidaan kuitenkin katsoa, että vaihtoehdot 1 A tai 1B, tai niiden yhdistelmä rinnakkaisteiden osalta, voisivat olla ympäristövaikutusten osalta kustannustehokkaimpia. Muissa vaihtoehdoissa ei mm. meluvaikutukset vähentyneet niin merkittävästi, että niihin olisi niiden vuoksi järkevä satsata. Ahonkylän koulun meluntorjuntaan ei tule näissä vaihtoehdoissa paljon apua, mutta toisaalta melusuojuuksia siellä jo on ja rakennuksen käyttö rajoittuu päiväaikaan. Niin melun kuin päästöjenkään osalta ei siellä kuitenkaan koeta terveysvaikutuksia. Uusissa avattavissa tielinjoissa vaikutetaan myös merkittävästi happamien sulfaattimaiden olosuhteisiin ja siitä aiheutuviin vaikutuksiin. Tärkeää on huomioida myös vaihtoehtojen kevyen liikenteen reittien muodostuminen uusien rinnakkaisteiden varsille.

Kantatie 67:n parantaminen on erittäin tärkeää niin liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta kuin asumisviihtyvyyttäkin ajatellen. Hanke on kuitenkin toteutettava siten, että niin olemassa oleville kuin myös uusille mahdollisille asuinalueille aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa ja pyritään tekemään kaikki haittojen minimoimiseksi.

## Seinäjoen museot

### Arkeologinen kulttuuriperintö

Hankkeessa on toteutettu tarkasteltavien reittivaihtoehtojen arkeologinen inventointi (Mikroliitti Oy 2020). Inventoinnin perusteella hankealueella ei ole muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita huomionarvoisia arkeologisia kohteita. Hankealueen vanhimmat asuinpaikat, 1700-luvun uudistilat, ovat yhä asuttuja ja niitä on käsitelty rakennetun kulttuuriympäristön kohteina hanketta varten laaditussa rakennusinventoinnissa (Ramboll 2021). Museo toteaa, että arkeologisen inventoinnin tulos vastaa odotuksia. Raportista ei käy ilmi, kuinka laajalla alueella tien reittivaihtoehtojen ympäristöä on inventoitu (raportin mukaan inventointia on tehty "suunnitelluilla tielinjoilla tai niiden läheisyydessä"), eikä raportin karttoihin ole merkitty maastossa tarkastettuja alueita. Inventoinnin tutkimusraporttia on syytä täydentää näiltä osin.

YVA-selostuksesta puuttuu tieto Alakylän ja Ahonkylän välillä kantatien pohjoisreunassa olevasta Turtiininkivestä eli Turdinin kivistä (siirtolohkare), joka on mainittu tunnettuna näköalapaikkana sanomalehti Pohjalaisessa jo vuonna 1893 (Pohjalainen 3. 12. 1893). Polkupyöräilijä Raul Hellbergin kahdentoista tunnin pyöräilyn maailmanennätysajo on päättynyt Turtiininkivelle 29. 7. 1929 (sanomalehti Vaasa 31. 7. 1929). Tapahtuman muistoksi kiveen on kiinnitetty muistolaatta. Kivi mainitaan YVA-selostuksessa vain liito-oravan elinympäristön havaintopaikkana. Itse siirtolohkareeseen ja sen muistomerkkiin kohdistuvien vaikutusten arviointi on syytä lisätä YVA-selostukseen.

### Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema

Laajimpien suunnitteluvaihtoehtojen mukaan kantatie 67 välillä Ilmajoki -Seinäjoki on muuttumassa nykyisestä kaksikaistaisesta tiestä nelikaistaiseksi tieksi, jonka molemmille puolille tehdään hitaan



liikenteen väyliä ja kevyenliikenteenväylää. Näiden sivulla kulkee lisäksi junarata, jonka korkeusasemaa on paikoin suunniteltu nostettavan. Teiden ja radan liittymiä ja risteysalueita on suunniteltu toteutettavaksi peltoalueilla laajoina yli- ja alikulkuina rampeineen. Suunnittelualue kuitenkin pääosin joko on tai sivuaa valtakunnallisesti arvokasta Ilmajoen Alajoen maisema-alueetta sekä Ilmajoella että Seinäjoella (VAMA 2021) lukuun ottamatta suunnittelualueen eteläisintä osaa. Tämä avoin peltoalue Hannukselasta Varikontie läheisyyteen asti sekä Ilmajoen vanha keskusta ovat maakunnallisesti arvokasta (ma) Kyrönjokilaakson kulttuurimaisemaa Kurikka-Ilmajoki.

Välillä Hannuksela-Välimäentie laaja tiealue eristäisi toteutuessaan vanhan emäpitäjän keskustan ja katkaisee sen nykyiset maisemanäkymät tieltä. Tie- ja ratajärjestelyjä tehtäisiin maakunnallisesti arvokkaan Ala-Hannukselan ympäristössä, jolloin ne tulisivat samalla lähemmäksi Ilmajoen entistä rautatieasemaa sekä keskustan ja kirkon arvokohteita. Oikotien varren maakunnallisesti arvokkaan Huhta-Kahman talonpoikaistalon pihapiirin rakennuksia ja sitä ympäröivää peltoaluetta olisi myös osin jäämässä tielinjausten alle. Tien varren arvokohteista myös asemakaavalla suojellun Silta-Lopin rakennuskanta olisi vaarassa. Palontien katkaisu lisäisi edelleen keskustan eristämistä. Tien liittymäratkaisuja ei tule kuitenkaan viedä Siltalan pohjoispuoliselle, valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle.

Välimäentien ja Katilantien välillä kantatien pohjoispuolen peltoalueet ovat valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueetta. Ahonkylän yleiskaavassa Tuomiluoman ympäristö on osoitettu sekä kantatien etelä- että pohjoispuolella paikallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Alueelle sijoittuu rakennussuojelupäätöksellä 1993 suojeltu Niemi-Nikkola sekä lisäksi useita yleiskaavassa suojeltuja rakennuskohteita kuten työlaitoksen rakennus Rahkakorpi ja Koeasema, jotka ovat edustavia rakennuskokonaisuuksia puukujanteineen. Myös Ahomäen (Kiskontie 4) umpinaiseksi rakennettu pihapiiri kantatien ja radan välissä on uhattuna. Alueen asemakaavoissa on osoitettu lisää suunnittelualueella sijaitsevia suojeltuja rakennuksia.

Liittymävälillä ehdotetaan toteutettavaksi ylikulkuja tai liityntöjä Ahonkylään kylän eteläpuolella. Kylän kohdalla nelikaistainen tie jakaisi Ahonkylän kahtia rikkoen sen kylärakennetta. Lisäksi alueella jouduttaisiin toteuttamaan meluvalleja tai -aitoja, jotka jakaisivat lisää kylärakennetta ja avoimessa peltomaisemassa sulkisivat näkymiä. Ahonkylän laitaan on (isäksi parhaillaan rakentumassa uusi Aurinkoniityn asuinalue. Vaihtoehtona kylän halkaisemiselle esitetty tielinjauksen ja/tai junaradan siirto valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle ei myöskään ole museon mielestä hyväksyttävä ratkaisu. Maisemallisesti paras ratkaisu olisi liittymien toteuttaminen kylän Seinäjoen puoleisella metsäalueella.

Kantatien varrella on 1900-luvun eri vuosikymmenien aikaista rakentamista. Seinäjoen puolella merkittävä on Falanderien ja Wasastjernojen perustama Rintalan tila, joka on rakentunut jo ennen Törnävän kartanoa ja toiminut aikanaan kartanon mallitilana. Tämän ajan rakennuksista muutamia on vielä jäljellä, mutta niiltä ei ole suojelumerkintöjä. Kantatien ja Suupohjantien liittymän kohdalla olevan asumattoman Huhtakallion rakennuskanta on myös arvokasta ja sen säilymisedellytykset tulee selvittää.

Välillä Katilantie - Itikka tielinjaus kulkisi Ideaparkin pohjoispuolella edelleen valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen reunaan. Alueen liittymät ovat juuri valmistuneet. Tiealueen laajentuminen tulisi tapahtumaan nykyisen tielinjauksen kohdalla. Muutoksilla ei saa heikentää alueen maisema-arvoja, eikä arvotilakokosten tilaa. Maakunnallisesti arvokkaan Joupin kylän ja sen vanha asutus rakennettuna ympäristönä tulee säilyä edelleen. Varsinkin Yli-Joupin rakennukset sijaitsevat hyvin lähellä jo nykyistä tielinjausta. Samoin Pohdon talo on puristuksissa teiden välissä Itikan risteysalueella. Itikan risteysalueen läheisyydessä on lisäksi muun muassa asemakaavalta suojeltu Upseeritalo.

Laaditussa maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnissa on selvitetty hankkeen vaikutukset maisemarakenteeseen ja -kuvaan sekä arvoalueisiin ja -kohteisiin. Se huomioi maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön laadun ja erityispiirteet. Työn lähtötietoina on käytetty karttoja, ilmakuvia, maankäytön suunnitelmia, maakunta-, yleis- ja asemakaavoja sekä alueelta laadittuja maisemaselvityksiä ja rakennusinventointeja. Vaikutusten arviointi on laadittu asiantuntijatyönä arvioiden alueiden herkkyyttä ja vaikutusten merkittävyyttä, koska maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointiin ei ole käytettävissä mittareita. Maisemasta laadituissa selostuksissa on hyvin huomioitu valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaat maisema-alueet.

Maakuntakaavan uudistaminen on parhaillaan käynnissä ja kaavoituksen valmistuessa selviää, mitkä vanhoista ja ehdotetuista uusista alueista ja kohteista määritellään maakunnallisesti arvokkaiksi. Rakennusten osalta tilanne muuttuu koko ajan, sillä selvityksessä ja inventoinnissa mainituista rakennuskohteista esimerkiksi Suutarin talo Seinäjoella on jo purettu.

Seinäjoen museot edellytti YVA-ohjelmasta antamassaan lausunnossa kulttuuriympäristöselvityksen laatimista suunnittelualueelta. Ramboll Finland Oy on laatinut rakennusinventoinnin 30. 9. 2021, joka on YVA-selostuksen liitteenä. Pääosa kohteista on aiemmin inventoituja. Uusia kohteita inventoitiin kahdeksan. Asemakaavoittamattoman alueen rakennuskannasta kartoitettiin ennen vuotta 1959 rakennettuja rakennuksia ja pyrittiin tunnistamaan maisemallisesti ja rakennushistoriallisesti arvokkaita rakennusryhmiä kantatien läheisyydessä. Inventointi on tässä vaiheessa riittävä. Sitä hyödynnettäessä tulee kuitenkin huomioida, että uudet valtakunnallisesti alokkaat maisema-alueet (VAMA 2021) ovat tulleet voimaan rakennusinventoinnin valmistumisen jälkeen. Inventointi ja kohteiden kartoitus on tehty vain 200 metrin etäisyydellä kantatiestä 67 sijaitsevista rakennuksista. Hankesuunnittelun edetessä inventoitavaa aluetta on laajennettava muun muassa liittymäkohtien sijainnin tarkentuessa, joiden kohdalla tiealue tulee laajentumaan merkittävästi. Samoin mahdollinen junaradan ja tielinjauksen siirto Ilmajoen Alajoen peltomaisemaan laajentaisi suunnittelualueetta, jonka arvokas kulttuuriympäristö rakennuksineen tulee inventoida ja arvottaa sekä erityisesti huomioida valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. Kohteiden arvotuksesta ja sen kriteeristöstä on hyvä päättää laajemman toimijajoukon yhteistyönä, jossa on ainakin kunnan, kaavan laatijan ja alueellisen vastuumuseon edustus.

Paikallisesti arvokkaat asuinrakennukset huomioidaan selvityksessä ja asemakaavoissa. Alueella on niiden lisäksi paljon muita rakennuksia, rakenteita ja istutettuja alueita kuten latoja, siltoja, puutarhoja, jotka arvokkaina kulttuuriympäristön ja -maiseman osatekijöinä tulee myös huomioida suunnittelussa ja säilyttää. Rautatieasemien lisäksi Ilmajoen ja Seinäjoen välillä sijaitsee vanhaa rautatierakentamista myös alueen entisten pysäkkien ja seisakkeiden yhteydessä. Tällainen rakennuskokonaisuus on esimerkiksi Kortesmäen kantatalon pohjoispuolella. Nämä arvokkaat rakennukset ja rakenteet tulee myös sisällyttää rakennusinventointiin. Suunnittelualueen laajuudesta ja monista vaihtoehdoista johtuen selvityksissä on paikoin pieniä puutteita, joita tulee korjata ja täydentää suunnittelun edetessä.

Museo yhtyy vaikutustenarvioinnin tuloksiin, jonka mukaan vaihtoehdosta VEO+ aiheutuu vähiten kielteisiä vaikutuksia maisemalle ja kulttuuriympäristölle. Siltalan vaihtoehdoista paras on VESA, jolloin maisemaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuu kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia. Välimäentie-Katilantie osuudella vaihtoehdoista paras on vaihtoehto VE1B, jossa maisemaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvat kielteiset vaikutukset ovat merkittävydeltään kohtalaisia. On selvää, että tien liikenneturvallisuus on tärkeää ja sen parantamiseksi tehtävät toimenpiteet ovat välttämättömiä. Korkeat nopeudet salliva, nelikaistainen tie palvelee kuitenkin pääosin liikennettä ja niitä, jotka haluavat ohittaa alueen mahdollisimman nopeasti. Tien varren asukkaat ovat alueella pysyvästi, joten heille alueen maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoilla on jokapäiväistä merkitystä ja niiden menettämisellä suuri negatiivinen vaikutus asuin- ja elinympäristöön.

Maisemaan kohdistuvia haitallisia vaikutuksia pyritään suunnitelmien mukaan lieventämään maaston muotoilun, leikkausten ja luiskien käsittelyn avulla. Joissakin kohdin suojapuustoa voidaan käyttää apuna, mutta lähtökohtaisesti alueen ominaispiirteiden säilymisen kannalta oleellisinta on juuri pitkien, avoimien näkymien turvaaminen tasaisessa lakeusmaisemassa. Haitallisia maisemavaikutuksia voidaan lisäksi lieventää rakenteiden huolellisella suunnittelulla, sijoittelulla sekä esteettisesti arvokkaaseen rakennettuun ympäristöön ja maalaismaisemaan sopivilla muodoilla ja materiaalivalinnoilla.

### **Suomenselän lintutieteellinen yhdistys ry SSLTY**

Suomenselän Lintutieteellinen Yhdistys ry on tutustunut kantatien 67 parantamiseen välillä Ilmajoki-Katila liittyvään YVA-aineistoon, ja toteaa siitä seuraavaa:

Eri rakentamisvaihtoehtojen vaikutukset alueen luontoon on kuvattu selkeästi ja johtopäätökset perustuvat riittävään ja kattavaan pohja-aineistoon. Lähtökohtaisesti vaihtoehto O+ aiheuttaisi vähiten alueen luonnonoloja, maisemakuvaa, lajistoa ja luontotyyppisiä heikentäviä vaikutuksia. Muut rakentamisvaihtoehdot lisäävät alueen pirstoutumista ja heikentävät eriasteisesti em. luontoarvoja.

Suunnittelujaksolla 1 (Hannukselantie-Välimäentie) haitallisimmat vaikutukset toteutuisivat rakentamisvaihtoehdolla Siltala C (VESC). Tielinjaus heikentäisi erityisesti peltolinnuston elinmahdollisuuksia ko. alueella.

Suunnittelujaksolla 2 (Välimäentie-Katilantie) vaihtoehdot 1A (VE1A) ja 1B (VE1B) olisivat vaikutukseltaan samansuuntaisia, ja lisäisivät jonkin verran alueen pirstoutuneisuutta. Vaihtoehdoin liittävät rinnakkaistiet olisivat mielestämme erityisen haitallisia, koska ne lisäisivät tienrakentamisesta liittyvää luonnonarvojen heikentymistä laajalle alueelle. Kantatien eteläpuolinen rinnakkaisyhteys pirstoisi näillä leveysasteilla harvinaisen kehrääjän elinalueita, ja heikentäisi merkittävästi Rintalanvuoren maisema- ja luontoaluetta.

Vaihtoehdoilla 2 (VE2) ja 3 (VE3A ja VE3B) olisi erityisen haitalliset vaikutukset Alajoen peltolakeuden maisemakuvaan ja peltolinnustoon, mm. äärimmäisen uhanalaisen peltosirkun elinmahdollisuuksiin. Valtakunnallisestikin merkittävät peltosirkun esiintymistihentymät joutuisivat em. vaihtoehdojen välittömään vaikutuspiiriin. Linnustollisesti huomioitavien MAALI- ja FINIBA-alueiden merkitys linnustonsuojelukohteina heikkenisi myös kokonaisuudessaan. Tämä johtuisi peltolinnuston pesimämahdollisuuksien kaventumisesta, lisääntyvästä törmäysriskistä ja muutonaikaisen levähtämisalueen kaventumisesta.

### **Varsinais-Suomen ELY-keskus, Kalatalous**

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kalatalousviranomaisen ei katso tarpeelliseksi antaa lausuntoa Kantatie 67 parantamisen välillä Ilmajoki - Seinäjoki YVA-selostuksesta (EPOELY/812/2020).

### **Väylävirasto**

#### Väylävirasto esittää lausuntonaan seuraavaa:

Väylävirasto tie- ja ratainfraan omistajana pitää hyvänä asiana, että tasoristeysturvallisuutta parannetaan poistamalla tasoristeyskohteita.

Joissakin YVA-selostuksessa tarkastelluissa vaihtoehdoissa on esitetty vilkkaimmin liikennöidyn (Palontie) tasoristeyskohteiden säilyttämisestä. Väylävirasto tuo esille, että kun ympäriltä poistetaan muita tasoristeyskohteita, oletettavaa on, että liikenne lisääntyy entisestään kyseisessä risteyskohteessa. Lisäksi korvaavat tieyhteydet ohjaavat maatalousliikenteen samaisesta tasoristeyskohteesta Ilmajoen keskustan läpi. Mikäli Palontien tasoristeys säilytetään samalla, kun muita tasoristeyskohteita poistetaan, tulee jatkosuunnittelussa erityisesti keskittyä varmistamaan ratkaisun turvallisuus.

Jatkosuunnittelussa olisi tärkeää huomioida alempi tieverkko osana liikennejärjestelmää. Hankkeen vaikutukset kohdistuvat merkittävästi alueellisiin liikkumistarpeisiin ja niiden muutoksiin. Esimerkiksi esitetyissä ratkaisuissa rinnakkain kulkevalle radalle ja maantielle on esitetty molemmin puolin rinnakkaistietä. Väylien saattaminen samaan maastokäytävään vähentäisi ja selkeyttäisi rinnakkaistiejärjestelyjä ja pienentäisi estevaikutusta.

Osassa hankevaihtoehdoissa radan korkeusviivaa nostetaan voimakkaasti Ilmajoen keskustan kohdalla. Toisaalta selostuksessa on mainittu selvityksiä lähijunaliikenteen käynnistämisestä. Väylävirasto huomauttaa, että radan korkeusaseman huomattava nostaminen käytännössä estää lähijunaseisakkeiden sijoittamisen taajama-alueelle.

Useassa kohdassa selostusta on mainittu tasoristeysten poiston mahdollistama nopeudennosto radalla. Selvitetyt maksiminopeudet peruskorjatulla radalla ovat tavaraliikenteellä 80 km/h ja mahdolliselle henkilöliikenteelle 120km/h. Esitetyt nopeudet eivät vaadi tasoristeysten poistamista. Paras tapa turvallisuuden maksimoimiseksi on tasoristeysten poisto kokonaan, mutta suoraa yhteyttä poistolla ja nopeudennostolla ei esitetyillä nopeustasoilla ole.

Selostuksessa on kerrottu muuntamokuljetuksista ja vedottu radan lakkautukseen, joka aiheuttaa erikoisreittitarvetta maantielle. Osassa hankevaihtoehdoissa rata siirretään pois nykyiseltä muuntajien kuormauspaikalta. Väylävirasto tuo esille, että YVA-selostuksessa on tämän asian osalta ristiriitaa

vaikutusten ja vaihtoehtojen välillä liittyen muuntajakuljetuksiin ja toisaalta erikoiskuljetusreitteihin rautatiellä ja maanteillä.

Radan saattaminen tavoitteiden mukaiseen kuntoon vaatii käytännössä radan rakentamista kokonaan uudelleen, joten jatkosuunnittelussa kannattaa selvittää voidaanko molempien väylien liikennealuetta hyödyntää ratkaisuisissa. Yhteishankkeena ja väylämuotojen yhteissuunnittelulla voidaan saada molempia hankkeita hyödyttävä kustannustehokas ratkaisu.

Maanteiden osalta lausuu tarkemmin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen L-vastuualue.

### **Etelä-Pohjanmaan luonnonsuojeluyhdistys ry**

Etelä-Pohjanmaan luonnonsuojeluyhdistys ry on Suomen luonnonsuojeluliitto ry:n Seinäjoella ja Ilmajoella toimiva paikallisyhdistys. Yhdistyksen tehtävänä on edistää luonnon- ja ympäristönsuojelua omalla toimialueellaan.

Olemme tutustuneet Kantatien 67 parantamiseen välillä Ilmajoki-Katila liittyvään YVA-aineistoon, ja toteamme siitä seuraavaa:

Eri rakentamisvaihtoehtojen vaikutukset alueen luontoon on kuvattu selkeästi ja johtopäätökset perustuvat riittävään ja kattavaan pohja-aineistoon. Lähtökohtaisesti vaihtoehto 0+ aiheuttaisi vähiten alueen luonnonoloja, maisemakuva, lajistoa ja luontotyyppejä heikentäviä vaikutuksia. Muut rakentamisvaihtoehdot lisäävät alueen pirstoutumista ja heikentävät eriasteisesti em. luontoarvoja.

Suunnittelujaksolla 1 haitallisimmat vaikutukset toteutuisivat rakentamisvaihtoehdolla Siltala C (VESC). Tielinjauus heikentäisi erityisesti peltolinnuston elinmahdollisuuksia ko. alueella.

Suunnittelujaksolla 2 vaihtoehdot 1A (VE1A) ja 1B (VE1B) olisivat vaikutukseltaan samansuuntaisia, ja lisäksi jonkin verran alueen pirstoutuneisuutta. Vaihtoehtoihin liittyvät rinnakkaistiet olisivat mielestämme erityisen haitallisia, koska ne lisäävät tienrakentamisesta liittyvää luonnonarvojen heikentymistä laajalle alueelle. Kantatien eteläpuolinen rinnakkaisyyhteys pirstoisi kehrääjän elinalueita, ja heikentäisi merkittävästi Rintalanvuoren maisema- ja luontoaluetta. Pohjoispuolen rinnakkaistiellä olisi heikentävä vaikutus Lutakon, Turtiininkiven ja Jupakan liito-oravakohteisiin.

Vaihtoehdoilla 2 (VE2) ja 3 (VE3A ja VE3B) olisi erityisen haitalliset vaikutukset Alajoen peltolakeuden maisemakuvaan ja peltolinnustoon; mm. uhanalaisen peltosirkun elinmahdollisuuksiin. Linnustollisesti huomioitavien MAALI- ja FINIBA-alueiden merkitys linnustonsuojelukohteina heikkenisi. Tämä johtuisi peltolinnuston pesimämahdollisuuksien kaventumisesta, lisääntyvästä törmäysriskistä ja muutonaikaisen levähtämisalueen kaventumisesta.

### **Ilmajoen Yrittäjät**

Asia koskee Kantatie 67 parantamista välillä Ilmajoki-Seinäjoki, YVA ja yleissuunnitelma, ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa. Hankkeesta vastaa Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, liikenne- ja infrastruktuurivastuualue ja konsulttina arviointiohjelman laatimisessa on toiminut Ramboll Finland Oy.

Kantatie 67 yhdistää Etelä-Pohjanmaan maakunnan keskeisen kasvukäytävän varren kuntia Kauhajoki-Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki - akselilla ja palvelee Länsi-Suomen rannikolle suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä. Suunnittelualue sijoittuu kantatielle 67 välille Hannuksela Ilmajoki - Itikka Seinäjoki.

Suunnittelualueen läntisin osa alkaa Ilmajoelta Hannukselantien liittymäalueelta jatkuen kaksiajorataisen osuuden alkuun Seinäjoelle.

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vilkkaasti liikennöidyillä kaksikaistaisella tieosuudella korvaamalla tasoliittymiä eritasoliittymillä ja rakentamalla tielle toinen ajorata.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkastellaan neljää vaihtoehtoa, joista vaihto-ehto O+ on vertailuvaihtoehto (muutokset vähäisiä nykyiseen verrattuna) ja vaihtoehdot 1, 2 ja 3 kehittämissvaihtoja.

## 1. YVA- arviointimenettelyn kohteena olevat vaihtoehdot

### 1.1. Välin Hannukselantie - Välimäentie kehittämissvaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkasteltiin seuraavia vaihtoehtoja

Vaihtoehto o+: Nykyisen väyläverkon vähäinen kehittäminen (VEO+), jossa kantatielle toteutetaan lähinnä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Kantatie säilyy nykyisellään yksiajorataisena kaksikaistaisena tienä ja kantatien nopeusrajoitukset säilyvät ennallaan.

Vaihtoehto Siltala A (VESA): Siltalan eritasoliittymä toteutetaan nykyisen liikennevaloliittymän kohdalle. Rautatien ja Palontien tasoristeys jää ennalleen puolipuomein vartioiduksi tasoristeykseksi, muut tasoristeykset poistetaan.

Vaihtoehto Siltala B (VESB): eritasoliittymä toteutetaan nykyisen liikennevaloliittymän kohdalle. Palontie rakennetaan siten, että se alittaa rautatien, jolloin radan tase nousee noin kolme metriä. Rautatie rakennetaan uudelleen noin kilometrin matkalla.

Vaihtoehto Slitaia C (VESC): eritasoliittymä toteutetaan Ilmajoen keskustan itäpuolelle ja eritasoliittymästä toteutetaan uusi tieyhteys Palontielle Tuoresluoman läpi. Nykyinen Palontie katkeaa tasoristeyksen kohdalta. Palontien kohdalle rautatien ali toteutetaan kävely- ja pyöräilyväylä.

Eritasoliittymän toteutuminen Alaasentien ja kantatien risteykseen mahdollistaa sujuvan liikennöinnin Ilmajoen kunnan keskusta-alueen yritysten ja Alaasentien vaikutuspiirissä olevan yritysten välillä. Liittyminen eritasoliittymään pitää olla sujuvaa ja suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös alueelle kulkevan raskaan liikenteen tarpeet.

Ratkaisun vaikutukset alueen yrityksiin sekä henkilöliikenteen sujuvuuteen on otettava huomioon. Hankkeessa tulee hakea kunnan yhtenäisiä yhdyskuntarakenteita turvaavia ratkaisuja ja palveluiden saavutettavuutta. Koemme edelleen, että yritysvaikutusten arviointi on ollut hankkeen suunnittelussa liian vähäisellä painoarvolla. Tähän toivomme erityisesti kiinnitettävän huomiota, kun lopulliset vaihtoehdot täsmentyvät.

Yritysvaikutusten osalta haluamme jo nyt nostaa esiin nämä seikat:

- Keskustan ja Palontien välistä liikennettä ei saa katkaista. Katkaisu rajoittaisi keskustan kehittämistä merkittävästi ja vaikuttaisi myös yritysten asiakasmääriin. Eritasoliittymä edistää yritystoiminnan edellytyksiä keskustan alueella ja lisää yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. Eritasoliittymän tulee sijaita nykyisen risteuksen alueella.
- Alueen liikenne- ja ratkaisussa on huomioitava myös raskaan liikenteen sujuvuus yritysalueille. Erityistä huomiota tulee kiinnittää liittymäsuunnitteluun. Ratkaisun on helpotettava yritysten logistiikkaa.
- Suunnittelualueella toimivalle yksityiselle huoltoasemalle on mahdollistettava uusi sijoittautumispaikka yhdessä kunnan kanssa, unohtamatta tienrakennusvaiheen aikaisen toiminnan turvaamista nykyisellä paikallaan mahdollisimman pitkään. Huoltoasema on liikenteen tukitoiminta, ja se tulisi nähdä liikenneturvallisuutta parantavana tiesuunnittelun kokonaisuuden osana.
- Hannukselantien liittymällä on merkittävä rooli ylläpitää Ilmajoen kaupallisen keskustan läpi kulkevaa liikennettä. liittymän toimivuuteen ja sujuvaan liikennöintiin kummastakin kulkusuunnasta on syytä kiinnittää erityistä huomiota. Raskaan liikenteen liikennöinnin parantaminen tulisi huomioida myös Hannukselantien risteuksen suunnittelussa.

### 1.2. Välin Välimäentie - Katilantie kehittämissvaihtoehdot

Vaihtoehto 1A, B: kantatien kehittäminen pääsääntöisesti nykyisellä paikallaan nelikaistaiseksi. Ahonkylän eritasoliittymä sijoittuu Ahonkylän länsipuolelle (1A). Ahonkylän eritasoliittymä sijoittuu Ahonkylän itäpuolelle (1B).

Vaihtoehto 2: kantatien kehittäminen nelikaistaiseksi osittain rautatien pohjoispuolelle.

Vaihtoehto 3A, B: kantatie toteutetaan nykyisen rautatien paikalle nelikaistaisena ja rata rakennetaan nykyisen radan pohjoispuolelle Ahonkylän ja Rintalan kohdalla noin kuuden kilometrin matkalla (3A) / rata siirretään pohjoiseen Ahonkylän kohdalla noin kolmen kilometrin matkalla (3B).

Ahonkylän liittymän sijainti tulee palvella Ilmajoen kunnan yhtenäisyyttä ja toimivaa yhdyskuntarakennetta. Parhaiten nämä toteutuvat liittymän sijaitessa Nikkolantien-Tuomikyläntien alueella.

Vaihtoehtojen vaikutukset peltojen kiinteistö rakenteeseen ovat huomattavat, jolloin tilusjärjestelyn järjestäminen alueella sekä korvaavien peltomaiden hankkiminen ovat edellytys alueen maanviljelylle ja maatalousyritysten toiminnan jatkuvuudelle.

Erytystä huomiota tulee kiinnittää alueen yritysten ja maatalousyritysten liiketoimintamahdollisuuksiin ja edellytyksiin sekä yritysten logistiikkaan. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon hitaamman liikenteen, kuten maatalousajoneuvojen, tarpeet.

### **1.3. Välin Katilantie-Seinäjoki kehittämisvaihtoehto**

Nykyinen kantatie levennetään nelikaistaiseksi. Levennys tehdään nykyisen kantatien eteläpuolelle.

Seinäjoella Katilantien käyttö todennäköisesti lisääntyy merkittävästi tulevana vuosina asuntoalueen laajentuessa. Tämä on syytä huomioida, kun suunnitellaan Katilantieltä liittymistä kantatielle.

Korostamme edelleen, että kokonaisuutena vaihtoehto nolla (VEO) ei ole riittävä, sillä kantatien parantamishankkeen merkitys on suuri alueen elinkeinotoiminnalle ja aluetaloudelle. Kantatien perusparannus on erittäin toivottavaa, edellä mainituin edellytyksin. Hankkeen vauhdittaminen nopeuttaisi ja mahdollistaisi elinkeinoelämän investointeja alueelle ja poistaisi maankäytöllisen lukkiutumisen alueella.

Ilmajoki on myös vahva maatalouspitäjä. Kaikissa vaihtoehtoissa pitää arvioida ratkaisujen vaikutukset myös maatalousliikenteeseen ja tätä kautta vaikutukset tämän elinkeinon harjoittamiseen. Siirtymäajojen pitää olla nykyistä turvallisempia ja ajomatkojen ei tule venyä kohtuuttomiksi, kun hidasaajoneuvoliikenne siirretään rinnakkaisteille.

Hankkeessa on syytä minimoida haitat elinkeinotoiminnalle ja toteuttaa se mahdollisimman hyvin Ilmajokea, sen yrityksiä ja asukkaita palvelevasti.

#### **Ilmajoen Ahonkylän asukkaat**

Me Ilmajoen Ahonkyläin Puskalantien, Mäntyläntien, Salomaantien, Knuutilantien, Koulutien ja Aurinkoniityntien asukkaat ilmoitamme Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselle lausuntonamme Kantatie 67 parantamisesta seuraavaa:

#### Yleistä:

- Olemme tyytyväisiä Ahonkylän alueen nykyisiin tiejärjestelyihin lukuun ottamatta erityisesti aamuisin ja iltaapäivisin vaikeaa pääsyä Ahonkylästä kantatielle. Tähän asiaan toimiva ja nopeasti auttava ratkaisu olisivat liikenneympyrät Ahonkylän ja kantatien liittymiin.
- Kantatien parantaminen tulisi toteuttaa siten, että valittava vaihtoehto mahdollisimman vähän muuttaisi olosuhteita Ahonkylässä kokonaisuutena ja alueella, jossa me asumme. Tämä tarkoittaa sitä, että esteettömien näkymien tulisi säilyä Ahonkylästä Alajoelle jatkossakin. Lisäksi nykyisiä tie- ja risteysjärjestelyjä tulisi hyödyntää siten, että vältettäisiin uusia tie- ja risteysjärjestelyjä koko alueella.
- Mikäli uusia tiejärjestelyjä tarvittaisiin, ne tulisi toteuttaa mahdollisimman pienimuotoisina ja huomaamattomina siten, että ne haittaisivat alueen asukkaita mahdollisimman vähän.

- Teitä ja risteysalueita ei tule siirtää yhtään lähemmäksi nykyistä asutusta. Tie- ja risteysjärjestelyt tulee pitää vähintään nykyisellä etäisyydellä nykyisestä asutuksesta tai mikäli mahdollista, ne tulee siirtää kauemmaksi asutuksesta.
- Kulku Ahonkylästä kantatielle olisi luontevinta toteuttaa Ahonkylän keskustasta, Ahonkyläntien ja kantatien nykyisen liittymän jatkeena.

Yksityiskohtaiset kommenttimme luonnosvaihtoehtoihin:

#### VEO+:

- Ilmeisesti vain vähän haittaa olemassa olevalle asutukselle ja olemassa oleville toiminnoille

#### VEIA:

- Vastustamme ehdottomasti tässä vaihtoehdossa esitettyä Ahonkylän eritasoliittymän tekemistä ja rinnakkaistien toteuttamista Knuutilantielle ja Koulutielle sekä Tuomikyläntien alkuosan siirtämistä nykyiseltä paikaltaan. Luonnosvaihtoehdon VE1A toteuttaminen lisäisi liikennettä ja oleellisesti vähentäisi asumisrauhaa Puskalantien, Salomaantien, Knuutilantien, Koulutien ja Aurinkoniityn alueen asukkaiden kohdalla.
- Tämän vaihtoehdon toteuttaminen vaikeuttaisi ja monimutkaistaisi Ahonkylän asukkaiden kulkemista, koska liittymä kantatielle olisi aivan Ahonkylän etelälaidassa ja kulku kantatielle tapahtuisi monen mutkan kautta.
- Vaihtoehtoa VE1A ei tule toteuttaa edellä esitettyjen syiden johdosta.

#### VE1B:

- Luonnosvaihtoehto VE1B sisältää Tuomikyläntien ja Nikkolantien välille toteutettavan tieyhteyden ja risteyssillan kantatien ja junaradan yli. Esitämme, että tieyhteys toteutetaan ylikulkusillan sijasta tekemällä alikulku junaradan ja kantatien alitse. Alikulkuratkaisulla vältettäisiin Etelä-Pohjalaiseen Alajoen lakeus- ja perinnemaisemaan huonosti soveltuvan ylikulkusillan tekeminen ja siten pidettäisiin maisema näiltä osin edelleen perinteisenä lakeus- ja peltomaisemana. Tämä on tärkeää myös meille alueen asukkaina.
- Lisäksi esitämme, että rinnakkaistieyhteys Tuomikyläntieltä Koulutielle toteutettaisiin Tuomikyläntien ja Koulutien nykyisen risteuksen kautta eikä esitetyllä tavalla lähempää asutusta.
- Esitämme, että ei toteuteta uutta tielinjausta Tuomikyläntieltä Koulutielle.

#### VE2:

- Paras vaihtoehto. Ei rikkoo nykyistä asutusrakennetta ja jättäisi kylälle asumisrauhan.
- Tässä vaihtoehdossa esitetty ratkaisu, jonka mukaan kantatie siirrettäisiin osin junaradan pohjoispuolelle, mahdollistaisi parhaiten Ahonkylän kohdalla henkilöjunaliikenteen toteuttamisen tulevaisuudessa (esim. tiedotusvälineissä esillä ollut Duoraitiotieselvitys).
- Luonteva ratkaisu, että nykyinen kantatie jäisi suurelta osin rinnakkaistieksi.
- Rinnakkaistieyhteys Kantatien eteläpuolella: Esitämme, että rinnakkaistieyhteys toteutetaan Tuomikyläntien kohdassa kokonaisuudessaan nykyisen kantatien paikalle ja vastustamme rinnakkaistien toteuttamista luonnoksessa VE2 esitetyllä tavalla.

#### VE3A ja VE3B:

- Esitämme, että risteysjärjestelyt Tuomikyläntien kohdalla (kantatie/ Tuomikyläntie/ Nikkolantie) toteutetaan alikulkuyhteyksinä siten, että lakeus- ja peltomaisemaan huonosti soveltuvaa ylikulkusiltaa ei tehdä Alajoen perinnemaiseman yhteyteen.
- Esitämme, että Tuomikyläntien alkuosa kantatien lähellä säilytetään nykyisellä paikallaan.
- Rinnakkaistieyhteys kantatien eteläpuolella: Esitämme, että rinnakkaistieyhteys toteutetaan myös Tuomikyläntien kohdassa nykyisen kantatien paikalle tai aivan nykyisen kantatien viereen (ei Koulutietä vaan nykyistä kantatietä pitkin).

#### Puskalantien ja Puolukkatien välinen kulkuyhteys / Tarkennus:

Tiesuunnittelun kartta-aineiston mukaan Ahonkylään Puskalantieltä olisi autoliikenneyhteys Puolukkatielle. Tämä ei pidä paikkaansa. Puolukkatiellä on autoliikenneyhteys ainoastaan Äkkijuhdantieltä Puolukkatiellä sijaitseviin omakotitaloihin. Loppuosa Puolukkatietä (osoitteissa Puolukkatie 3 ja Puolukkatie 4 sijaitsevien

omakotitalojen eteläpuoli) on kevyen liikenteen väylää ja vain kevyellä liikenteellä (jalankulkijat ja pyöräilijät) on kulkuyhteys Puolukkatieltä Puskantielle.

Tämä tieratkaisu on toteutettu sellaisella ajatuksella, että Puskalantie lähialueineen säilytetään perinteisenä kyläalueena, jossa ei ole läpikulkuliikennettä. Pidämme tätä tärkeänä periaatteena myös nyt vireillä olevien tiejärjestelyjen suunnittelussa.

### **Botnia-Korro**

Haluan lausua jyrkän mielipiteen edustamieni yritysten tontille kaavaillusta liittymästä. Kyseessä väli Hannukselantie – Välimäentie Varikontien liittymä kantatie 67:lle.

### *Kuva*

Suunnitelmissa uusi liittymä on meidän teollisuuskiinteistön alueella. (ympyröity alue). Tätä en voi hyväksyä, olen aikoinaan jo laittanut tästä postia, että jos pitää leventää niin levennetään toiselle puolelle tietä, jossa on tilaa kyllä.

Valmistamme isoja rakenteita ja tarvitsemme tontin tilat niiden käsittelyyn. Lisäksi lähetämme erikoiskuljetuksia, joiden mitta voi olla 50 m. Nykyinen liittymä toimii juuri ja juuri, mutta visioitu malli ei enää toimi. Muutenkin tuossa kohdassa on otettava huomioon, että ko. tien varressa on teollisuutta ja asuinalueita.

En ole tiehanketta vastaan, mutta haluan varmistaa, että liittymä pysyy toimivana ja sen että se ei tule ns. tontille...meillä ei ole mahdollisuutta laajentaa mihinkään suuntaan, koska ympärillä on kapseloitu myrkkykenttä.

Voisiko alueemme tien viedä Hannukselantielle esimerkiksi kestopuuntien kautta? Tai tehdä levennystä kantatien pohjoispuolelle? Nyt siinä menee pyörätie radan yli, joka varmaankin suunnitelmissa poistetaan kuin muutkin liittymät.

Toivon, että asia huomioidaan jo tässä vaiheessa, kun yleissuunnitelmaa luodaan.

### **Kesko Oyj**

Kesko Oyj:llä on Kantatie 67 parantamishankkeen suunnittelualueella/sen välittömässä läheisyydessä omistuksessaan n. 3,5 ha tila/kiinteistö (kiinteistötunnus 145-419-6-224), johon YVA-selostuksessa kuvatut Kantatien linjaus- ja eritasoliittymävaihtoehdot - erityisesti Siltalan alueella (Jaksolla 1 välillä Hannukselantie - Välimäentie) - vaikuttavat niin liikenteellisesti, maankäytöllisesti kuin elinkeinotoiminnallisestikin. Keskolla on alueella päivittäistavarakauppa, K-Supermarket Ilmajoki.

Kesko on aiemmassa lausunnossaan 26.11.2020 korostanut mm. sitä, että em. tiehanke tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että Siltalan alueen toimintojen elinkelpoisuus säilyy ja hankkeen haittavaikutukset alueen palveluihin sekä toiminnan yleisiin edellytyksiin jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Kesko on pitänyt tärkeänä, että hankkeen tulevissa eritasoliittymäratkaisuihin sekä nykyinen Ilmajoen keskustaan johtava pääväyläyhteys, Palontie, että alueelliset yhteydet kokoava Palontien kiertoliittymäyhteys, säilyvät nykyisellä sijainnillaan myös jatkossa ja saavat käyttäjän kannalta selkeät ja toimivat sekä turvalliset liikenteelliset kytkennät Kantatiehen.

Hankkeelle nyt laaditusta YVA-selostuksesta Kesko toteaa kantanaan, että Jaksolle 1 välille Hannukselantie - Välimäentie, kuvatuista Siltalan alueen eritasoliittymäratkaisuihin em. kriteerit täyttyvät parhaiten vaihtoehdoissa Siltala A (VESA) ja Siltala B (VESB). Molemmat vaihtoehdot ovat myös yleiskaavan mukaisia ratkaisuja, pääasiallisena eronaan Palontien linjaus joko nykyisenä tasoristeystyyppisenä ratkaisuna (VESA) tai radan alitusratkaisuna (VESB). YVA-selostuksen perusteella arvioituna molemmat em. vaihtoehdot ovat lähtökohtaisesti toteuttamiskelpoisia ja niiden keskinäinen paremmuus ratkeaa lähinnä turvallisuus- ja kustannusasioita painottaen. Kumpikin em. vaihtoehdoista on Keskon näkökulmasta soveltuva, mutta



lopullista valintaa tehtäessä Kesko painottaa turvallisuusasioiden korostamista. Kesko toteaa kantanaan myös, että kolmas YVA-selostuksessa esitetty Siltalan alueen eritasoliittymävaihtoehto, Siltala C (VESC), joka sijoittuisi lähes kilometrin päähän nykyisestä Siltalan alueen pääristeyksestä ja keskustaan johtavasta pääväyläyhteydestä, heikentäisi merkittävästi niin Siltalan alueen toimintojen kuin Ilmajoen keskusta-alueen sujuvaa saavutettavuutta aiheuttaen siten huomattavaa haittaa Ilmajoen elinkeinoelämälle ja kunnallisille palveluille. Kyseisen eritasoliittymän sijaintipaikka ei olisi myöskään voimassa olevan yleiskaavan mukainen ratkaisu. Laaditusta YVA-selvityksestä ilmenevistä kielteisistä vaikutuksista johtuen vaihtoehtoa Siltala C (VESC) ei tule hyväksyä jatkosuunnittelun vaihtoehdoksi.

## **Lähdesmäki Invest Oy**

Lähdesmäki Invest Oy korostaa erityisesti Siltalan risteyksen suunnittelussa Siltalan alueen ja kunnan keskustan osalta Palontien-Alaasentien ajoyhteyden säilyttämistä (VESA, VESB), sekä erityisesti Seinäjoen suunnasta saapuvan liikenteen sujuvuutta Siltalan yritysalueelle.

Esitämme että Seinäjoen suunnasta saapuvalla liikenteelle etsitään suunnittelussa nyt nähtävillä olevia suunnitteluvaihtoehtoja sujuvampi reitti kääntyä Siltalan alueelle.

Ajoyhteyden katkaisu Palontien-Alaasentien välillä rajoittaa keskustan, Hansatien ja Siltalan alueiden kehittämistä merkittävästi, joten Lähdesmäki Invest Oy vastustaa jyrkästi vaihtoehtoja, jossa suora ajoyhteys Palontien ja Alaasentien välillä katkaistaan (VESC).

Korostamme myös, että raskaan liikenteen sujuva erkaneminen kantatieltä ja liittyminen kantatielle risteysjärjestelyissä otetaan erityisesti huomioon, sillä alueen yritysten tavaraliikenne on turvattava.

Pyydämme myös kiinnittämään huomiota siihen, että maatalousliikennettä ei voida osoittaa kulkemaan Siltalan yritysalueen läpi, koska alueella toimii monia kuluttajakauppaa tekeviä yrityksiä ja alueella täten liikkuu merkittävä määrä henkilöautoliikennettä ja jossain määrin myös kevyttä liikennettä.

## **Mäkikanat Ky**

Olen perehtynyt edellä mainittuun asiakirjaan. Lausunto koskee suunnittelualuetta välillä Katilantie - Välimäentie. Selostuksesta saa hyvän yleiskuvan eri vaihtoehtojen linjauksista havainnekuvien ansiosta. Toteaisin että nykyistä tieväylää hyödyntävät vaihtoehdot mahdollistavat hyvät edellytykset liikenteen tarpeisiin. Osuus Välimäentie - Katilantie on erittäin haastava maatalouselinkeino toimintaedellytysten turvaamisen kannalta. Elinkeinotoimintamme sijoittuu Rintalaan suunnitellun eritasoliittymän välittömälle vaikutusalueelle. VE 0+, VE 1 ja VE 3 ovat haittavaikutuksineen siedettäviä, sillä varauksella että vaikka tie sijoittuisi nykyistä lähemmäksi ja omistuksessa oleville maille, tien ei tulisi haitata kotieläinyksikön mahdollista kehittämistä tulevaisuudessa. Tien vieressä olevien kotielänrakennusten yhteyteen tulisi voida olla mahdollista nykyisin suojaetäisyyksin rakentaa lisää.

VE 2 olisi haittavaikutuksiltaan todella merkittävä toimintamme kannalta. VE2 Rintalan eritasoliittymä aiheuttaisi ainakin seuraavia haittoja:

1. Jättäisi alleen monta hehtaaria parasta peltomaata
2. Jättäisi alleen toiminnan kannalta tärkeän rakennuksen, jolle ei ole korvaavaa paikkaa (40,5 m merenpinnasta rakennuskorkeus). Ei löydy myöskään kuljetuslogistisesti järkevää paikkaa.
3. Pirstoisi tilusrakenteen täysin (Katkaisee ison peltolohkon järjettömäne rinnakkaistiesuunnitelmineen moneksi pieneksi.) kohta 3 toteutuu myös lukuisten muiden mautilojen kohdalla.
4. Lisäksi tulee ympäristöhaitat (happamat sulfaattimaat), maisemahaitat, alueen peruskuivatuksen uudelleenjärjestely (ojitukset)

Erityisesti tulisi olla yhteydessä alueen kiinteistönomistajiin ja kuunnella heidän näkemyksiään rinnakkaisteiden suunnittelussa ja tieyhteyksien tarpeesta.

## **Mielipide 1**

Olemme tutkineet ympäristövaikutusten arviointia kyseisestä hankkeesta ja todenneet että meidän kannalta paras vaihtoehto kantatien parantamiseksi olisi tuo nelikaistainen vaihtoehto VE2 ja Siltalan vaihtoehdoksi VE Siltala B (VE2).

Näin linjattuna Ahonkylän läpiajoliikenne vähenisi huomattavasti ja maantieliikenne kulkee kantatietä pitkin Ilmajoelle ja sieltä kohti Kurikkaa.

## **Mielipide 2**

Huono vaihtoehto on Y3.5, koska liikenne sen kautta teollisuusalueelle käy mahdottomaksi nykyisin käytössä olevilla ja yhä enemmän yleistyvillä pitkillä täysperävaunullisilla kuorma-autoilla. Paras vaihtoehtoista on mielestäni Y3.4 VE3A. Tämä olisi toimivin vaihtoehto.

## **Mielipide 3**

Tiesuunnitelmissa Ahonkylän kohdalla on kiinteistömme halkaistu kahtia kokoojatiellä, kaikissa niissä vaihtoehtoissa, joissa tehdään kokoojatie radan ja kt67 nykyisen tielinjan väliin. Aikaisemmissa suunnitelmissa (80-90 luvun suunnitelmat) kokoojatie on piirretty kiinteistön rajaa kulkevaksi. Alustavissa suunnitelmissa ei myöskään näy kuinka muille kiinteistöille aiotaan ratkaista kulku, jotka ovat myös radan ja kt67 välissä. Kiinteistö, joka katkaistaan suunnitelmissa, on .... Emme tule hyväksymään kokoojatien suunniteltua paikkaa, joka alentaa kiinteistön arvoa ja hajottaa sen osiin.

## **Mielipide 4**

Osoitteessa ... suunnitelmissa on ollut versio, joka jakaa tontin kahtia. Tontilla on vanha ratavartijan talo ulkorakennuksineen, pyydän ottamaan historiallisen arvon huomioon. ...Mielestäni tonttia ei saa katkaista talon ja metsän välistä, vaan säilyttää yhtenä isona alueena.

Nykyinen tieliittymä Kiskontielle on jopa vaarallinen, se on syytäkin korjata. Eikö kokoojatie voisi mennä tontin vieressä, menemättä tontin poikki. Lisäksi toivon, että kokoojatie olisi auki sekä Ilmajoen että Seinäjoen suuntaan.

Ahonkylän kohdalla riittäisi 2 kiertoliittymää, eikä mitään suuria eritasoliittymiä. Itse asuntoalueella asujana olisin kaivannut kiertoliittymiä jo edelliseen tiemuutokseen, Tuomikylän risteys ja asuntoalueen kohtaan.

## **Mielipide 5**

### Hannukselan risteykseen eritasoliittymä.

Aamu- ja iltapäiväruuhkan aikaan kääntyminen Hannukselantieltä (etelästä päin) vasemmalle Kurikkaan päin on vaikeaa ja vaarallista.

Nykyisen suunnitelman mukaan liikenne Ilmajoen keskustasta Kurikkaan päin siirtyisi alikulkutunnelia pitkin Kantatie 67 eteläpuolelle Hannukselantielle, josta pitäisi kääntyä vasemmalle Kurikkaan mennessä, tämä aiheuttaa monikymmenkertaisesti lisää ruuhkaa ja vaaraa Hannukselan risteykseen. Osa liikenteestä Ilmajoen keskustasta Kurikkaan päin siirtyisi Idänpuolentielle, joka on pieni ja huonokuntoinen soratie. Toinen ihmetyksen aihe on, miksi ohitustuskaista on merkitty Hannukselan risteyksestä Siltalan risteykseen, sehän pitäisi olla päinvastoin.

## **Mielipide 6**

Kantatien 67 Ilmajoki-Seinäjoki-välin kehittäminen on tärkeää. Ympäristövaikutusten arviointi hankkeesta on kattava ja perusteellinen.

Omana mielipiteenäni Alakylän asukkaana totean, että VE1A:n tai VE1B:n mukaiset kantatien eteläpuoliset rinnakkaistiejärjestelyt Ahonkylän ja Alakylän välillä pirstoisivat Ahonkylän, Alakylän ja Katajalaakson asukkaiden tärkeitä virkistysalueita. Mahdollisuudet luontoelämysten kokemiseen kohtuullisen välimatkan

päässä omasta asuinpaikasta jalkaisin tai pyörällä heikkenisivät. Ahonkylä-Alakylä-välisillä metsäalueilla on kauniita maisemia sekä ulkoilureittien mielenkiintoa lisääviä ja Etelä-Pohjanmaalla vähyytensä vuoksi erityisen merkityksellisiä korkeuseroja. Kallioisilla alueilla ja rinteillä on myös varttunutta metsää, joka on ulkoiluympäristönä mielenkiintoisempaa kuin nuoret talousmetsät, joita esimerkiksi Jouppilanvuoren ulkoilumaastoissa on runsaasti. Liikenteen etäinen ääni toki kuuluu kantatie 67:ltä Ahonkylän ja Alakylän välisiin metsiin monin paikoin jo nyt, mutta ei häiritsevässä määrin. Uusi metsäalueita pirstova rinnakaistie liikennemeluineen ja rakennettuna ympäristönä veisi suurilta alueilta kokemuksen luonnonympäristössä olemisesta pois.

### **Mielipide 7**

Ilmoittaisin että vaihtoehto 1B olisi huonoin vaihtoehto. Meillä on metsä ja peltopala ..., jotka jäisivät tien alle. Parempi ja selkeämpi vaihtoehto olisi, että tasoliittymä Ahonkylään ja Tuomikylään tulisi ns. Niemi-Nikkolan risteyksen kohtaan, josta olisi parempi näkyvyys ja tilaa tehdä uusi eritasoliittymä.

### **Mielipide 8**

Siltalan alueen vaihtoehdoista vaihtoehto Siltala C (VESC) on ehdottomasti huonoin vaihtoehto ajatellen Ilmajoen kuntaa ja keskustan aluetta. Palontien risteyksen katkeaminen heikentää yhtenäisyyttä ja liikkumista Ilmajoen keskustan alueella. Lisäksi tällä voi olla negatiivisia vaikutuksia eri yritysten toimintoihin, kun liikkuminen hankaloituu.

Uusi tieyhteys Tuoresluoman läpi heikentää merkittävästi alueen asuinviihtyvyyttä ja laskee uuden asuinalueen talojen arvoja kohtuuttomasti. Myös meluhaitta on kohtuuton alueen asukkaille. Lisäksi alueella on runsaasti lapsiperheitä ja kasvava liikenne tällä reitillä voi olla vaarallista. Myös kauniin perinteisen peltomaiseman pilaaminen alueelta olisi täysin peruuttamatonta. Kannatan ehdottomasti joko vaihtoehtoa VESA tai VESB.

### **Mielipide 9**

Mikä tahansa vaihtoehto käy, muttei Siltala C. Sen toteutuminen olisi katastrofaalista alueen asukkaille. Meidän olisi muutettava pois kodistamme, jos idyllisen maalaismaiseman korvaavat melu ja pakokaasut.

### **Mielipide 10**

Mielipiteeni ja näkemykseni suunnitteilla olevasta hankkeesta

#### **Siltalan risteysalue:**

Alueen eritasoliittymä nykyisen valo-ohjatun risteyksen kohtaan. Seinäjoen suunnasta tuleva suuntaisliittymä tulisi toteuttaa kt 67 ja K-kaupan välistä risteyksen liittymään. Palontien rautatien valo-ohjattu tasoristeys nykyisellään. Asuinkiinteistöni liittymän säilyttäminen ensisijaisesti. Mikäli kiinteistön liittymä toteutetaan Hansatien kautta Tuoresluoman yli, niin silta tulee olla kiinteistöä palveleva. Lisäksi kevyenliikenteen mahdollisuus kiinteistöltä Palontielle.

#### **Näkemykseni Ahonkylän eritasoristeyksen paikasta:**

Mielestäni Ahonkylän eritasoliittymän on tarkoituksen mukaista tehdä Nikkolan – Tuomikylän tien alueelle. Tällä vaihtoehdolla ei heikennetä pelastustoimen toimintavalmiusaikaa Ahonkylän, Kämpälämäen ja Tuomikylän alueelle. Siltalan eritasoliittymä ja Palontie rautatien tasoylikäytävän säilyminen palvelee myös pelastustoimen toimintavalmiuksia. Hälytyksen tullessa miehistön tulemien asemalle ja lähteminen hälytysajoon asemalta eri suuntiin.

#### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Ilmasto**

Kommentti, ilmastoasiantuntija, kt67-selostus (Niina Pirttiniemi, 6.6.2022):

Ilmastovaikutusten arviointi on kehittymässä ja muotoutumassa, joten tässä hankkeessa ei arviointiohjelmaan ole sisällytetty kovin yksityiskohtaista ilmastovaikutusten arvioinnin laadintaa. Yhteysviranomainen on kuitenkin arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossaan edellyttänyt tiettyjen asioiden huomioimista ilmaston osalta. Ilmastovaikutuksia tulisi arvioida hankkeen koko elinkaaren ajalta. Vaikutusten merkittävyyttä tulisi arvioida päästöjen kehityksen osalta kunnan/kuntien tai maakunnan päästökemitykseen. Arvioinnissa tulisi huomioida esimerkiksi rakennusvaiheen maamassojen kuljetuksesta aiheutuvat päästöt, käytettävien materiaalien hiilijalanjälki, rakentamisen aiheuttamat muutokset hiilinieluihin, mahdolliset kiertotalousratkaisut ja niiden vaikutukset päästöihin sekä ilmastonmuutokseen sopeutumisen osalta esimerkiksi tulvariskin lisääntyminen ja muut sään ääri-ilmiöt.

Arviointiselostuksessa on arvioitu lähinnä päästöjen vaikutuksia ilmanlaatuun sekä rakentamisen aikaisia päästöjä. Myöskään pintavesien ja tulvariskien arvioinnissa ei ole huomioitu ilmastonmuutosta

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Luonnonsuojeluyksikkö**

"ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö tunnistaa tarpeen Ilmajoen ja Seinäjoen välisen liikenteen kehittämiseksi. Suunnitelma-alueelle sijoittuu kuitenkin niin alueellisesti kuin myös valtakunnallisesti merkittäviä linnusto- ja maisema-alueita, jotka tulee huomioida hankkeen suunnittelussa sekä linjauksia ja vaihtoehtoja ratkaistaessa. Lisäksi huomionarvoisista lajeista alueella esiintyy mm. liito-oravaa ja useita lepakkolajeja, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat luonnonsuojelulain 49 §:n nojalla tiukasti suojeltuja.

Jakso 1 Hannukselantie – Välimäentie: Poiketen YVA-selostuksesta esitetystä, sijaitsee Siltalan risteysalueen itäpuolella keltamataran (*Galium verum*) tiedossa oleva kasvupaikka. Havaintotiedon (Kastikka kasviarkisto) perusteella laji on esiintynyt kantatie 67:n pientareella ainakin vuonna 1998, joten on mahdollista, että laji on jo hävinnyt alueelta tien kunnostusten yhteydessä. Siltalan risteysalueen itäpuolella aukeaa Kivikydön peltoaukea, jolle aiheutuisi vaihtoehdon Siltala C (VESC) toteutuessa merkittäviä maisema- ja linnustovaikutuksia. Alue ei kuulu Ilmajoen Alajoen kulttuurillisesti arvokkaaseen maisemakokonaisuuteen, mutta alueen luonne muuttuisi merkittävästi usean sadan metrin etäisyydellä nykyisen kantatien kaakkoispuolella nykyisestä avarasta peltomaisemasta. Samalla heikentyisi alueella pesivän ja levähtävän linnuston elinmahdollisuudet.

Jakso 2 Välimäentie-Katilantie: Alueen suunnittelulle asettaa haasteita nykyisen kantatien 67 varteen sijoittuva asutus ja läheiset luontokohteet. Vaihtoehdot VE1A ja VE1B aiheuttaisivat alueen pirstoutumista ja heikentäisivät mm. kehrääjäreviirejä suunniteltujen uusien rinnakkaisteiden ja kevyenliikenteen väylien sijoituessa nykyiselle paikalleen parannettavan kantatien molemmille puolille. Huomionarvoiset luontokohteet, kuten liito-oravien elinympäristöt ja mm. metsälakikohteet on suunnitelmissa kuitenkin huomioitu varsin hyvin, joskin on epäselvää, vaatiiko suunnitelmien toteuttaminen poikkeamista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tiukasta suojelusta. Liito-oravan mahdollisia pesäpuita sijoittuu niin nykyisen kantatie 67:n varrelle kuin myös esitettyjen rinnakkaisteiden välittömään läheisyyteen. VE1B aiheuttaisi todennäköisesti hieman enemmän häiriötä maakunnallisesti arvokkaalla lintualueella levähtävälle lajistolle ja äärimmäisen uhanlaiselle peltosirkulle kuin vaihtoehto VE1A. Rinnakkaisteiden linjaaminen mahdollisimman lähelle peltoalueen reunaan todennäköisesti lieventäisi hankkeen haittavaikutuksia peltoalueella levähtävälle ja pesivälle linnustolle.

Vaihtoehto VE2 olisi toteutuessaan todennäköisesti haitallisin linnuston ja arvokkaan maisemakokonaisuuden kannalta. Uusi kantatie 67 linjaus sijoittuisi maakunnallisesti arvokkaan linnustoalueen välittömään läheisyyteen ja uhkasi mm. peltosirkun elinalueita. Vaihtoehto ei tosin vaatisi esimerkiksi kehrääjän elinpiirille sijoituvia rinnakkaisteita, joita esitetään vaihtoehtoissa VE1A ja VE1B.

Vaihtoehto VE3A vaikutukset olisivat samansuuntaisia kuin VE2 kohdalla. Todennäköisesti junaradalla tapahtuva liikennöinti olisi kuitenkin niin harvaa, että häiriövaikutukset linnustolle olisivat lievempiä. Kartta- ja ilmakuvatarkastelun perusteella vaihtoehto kuitenkin johtaisi vielä jäljellä olevan Tuomiluoman alkuperäisen uoman tuhoutumiseen peltoalueella.

Jakso 3 Katilantie – Seinäjoki: Ei kommentoitavaa.

Yleistä: Selvityksessä ei havaittu tielinjauksilta luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisia lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Luonnonsuojeluyksikkö yhtyy arvioon, että selvitysalueella tai sen lähiympäristössä niitä kuitenkin saattaa olla, kuten esimerkiksi kolopuissa, linnunpöntöissä ja vanhoissa rakennuksissa. Luonnonsuojeluyksikkö huomauttaa, että lepakotutkimuksissa on havaittu lepakoiden käyttävän myös kiviröykkiöitä ja kivikoita ainakin päiväpiiloina. On myös epäselvää, vaatiiko suunnitelmien toteuttaminen poikkeamista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tiukasta suojelusta. Tämä todennäköisesti tarkentuu hankkeen jatkosuunnittelussa. ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö huomauttaa, että eräs luontodirektiivin 16 artiklan mukainen poikkeamisedellytys on, että muuta tyydyttävää ratkaisua hankkeelle ei ole.”

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Ympäristönsuojeluyksikkö / Teollisuuden ja jätehuollon ympäristönsuojeluryhmä**

#### Teollisuuden ja jätehuollon ympäristönsuojelu, kommentti kt67, (Karttunen Päivi, 3.6.2022):

Tarkastellut eri hankevaihtoehdot eri suunnittelujaksoilla eivät juurikaan vaikuta vähenevästi melulle altistuvien asukkaiden määrään. Melulle altistumista voidaan rajoittaa merkittävästi meluntorjuntatoimenpiteillä, jotka tulee suunnitella riittävälle tasolle, valittiinpa toteutukseen mikä vaihtoehdoista tahansa siten, että melulla altistuvien määrä voidaan minimoida.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Vesistöyksikkö / Tulvasuojelu- ja kuivatusryhmä**

Hei! Koetimme Marko Ojamaan kanssa tutkia tätä tulvien kannalta.

Nykyinen tulvavaarakartoituksessa on käytetty 1D-virtausmallinnusta, joka ei huomioi tulvaveden varastoitumista Kyrönjoen yläosan pengerrysalueille tulvatilanteen aikana. Hankealueen tulvia on tarkasteltu myös uudella 1D/2D virtausmallinnuksella ja alustavien tulosten mukaan tulvakorkeudet Rintalan pengerrysalueella ovat hieman alemmat kuin mitä nykyinen tulvavaarakartta osoittaa. Kuitenkin erityisesti VE2 näyttää jäävän tulvan alle myös uuden mallinnuksen mukaan. Uuden mallinnuksen mukaiset tulvavaarakartat pyritään saamaan käyttöön viimeistään vuonna 2023. Uuden mallinnuksen ei oleteta tuovan muutoksia Tuomiluoman tulvimisen arviointiin.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Vesistöyksikkö / Vesienhoitoryhmä**

Kantatien parantamisen suurimmat vaikutukset pintavesiin aiheutuvat rakentamisvaiheen aiheuttamasta kiintoainekuormituksesta sekä toisaalta vaikutuksista happamilta sulfaattimailta tuleviin valumista. Molempia on YVA-selostuksessa arvioitu.

#### Pintavesien tila

Rakentamisvaiheen aiheuttaman kuormituksen osalta vaihtoehto 1 on paras. Käytön aikaisessa vaiheessa vaikutukset aiheutuvat hulevesistä, eikä tässä suhteessa eri vaihtoehdoilla vaikuttaisi olevan merkittävää eroa. Tien parantamiseen liittyvät työt, vaihtoehdosta riippumatta, mahdollistavat kuitenkin hulevesikuormituksen vähentämiseen tähtäävien ratkaisujen rakentamisen.

Vaikutusalueen vesistöjen ekologinen tila on huomioitu selostuksessa hyvin. On kuitenkin tärkeää huomioida, että vesienhoitosuunnitelmat on tämän jälkeen valtioneuvostossa hyväksytty (joulukuu 2021).

Rakentaminen ja linjausvaihtoehdot eivät suoranaisesti vaikuta tai muuta vaikutusalueen vesistöjen hydrologisia olosuhteita, eivätkä siten tätä kautta vaikuta ekologiseen tilaan. Vesistöjen ylitykset on kuitenkin toteutettava siten, että nousuesteitä tai muita eliöstön liikkumista vaikeuttavia esteitä ei synny.

Kuormituksen vähentämiseen esitetyt kosteikot tai/ja laskeutusaltaat ovat kannatettava ajatus.

#### Happamat sulfaattimaat

Sekä nykyinen tielinjaus että esitetyt vaihtoehdot sijaitsevat merkittävilta osiltaan happamilla sulfaattimailta. Alueet ovat pitkään olleet kuivatuksen piirissä mm. maanviljelyksen tarpeista johtuen, joten alueelta on jo huuhtoutunut huomattava määrä happamoittavia yhdisteitä ja mm. haitallisia metalleja.

Tästä huolimatta alue ei ole riskitöntä, vaan happamia yhdisteitä on runsaasti jäljellä ja sitä enemmän, mitä syvemmälle kuivatuksen vaikutus ja esim. kaivaminen ulottuu. Tielinjausten ja rakentamisen vaikutukset happamoittavien yhdisteiden huuhtoutumiseen on selostuksessa arvioitu pääasiassa luokkiin "kohtalainen kielteinen" ja "suuri kielteinen". Vaikutusten on arvioitu kuitenkin olevan joko paikallisia tai on arvioitu, että haitallisia vaikutuksia voidaan eri toimenpitein vähentää.

Haittojen ennalta ehkäisyn tai vähentämisen kannalta on tärkeintä välttää kuivatussyvyyden lisäämistä ja massojen kaivua. Rakennusteknisesti tuleekin suosia ratkaisuja, jotka vähentävät tarvetta sekä kuivatussyvyyden kasvattamiselle että massojen kaivuulle. Siellä missä massoja joudutaan kaivamaan, tulee kaivetut massat käsitellä asianmukaisesti happamuuden synnyn estämiseksi esim. kalkitseamalla.

Suunnittelussa tulee soveltuvien osin hyödyntää Ympäristöministeriön laatimaa ohjetta sulfaattimaiden huomioimisesta rakennushankkeissa (YM 2022:3, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163782>).