



Tiehallinto
Vaasan tiepiiri
Korsholmanpuistikko 44
65100 Vaasa

Viite
Hänvisning

Valtatie 19, Seinäjoen itäinen ohikulkutie välillä Rengonkylä- Nurmo, ympäristövaikutusten arviointi

Asia
Ärende

Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta

Tiehallinto, Vaasan tiepiiri on 5.6.2007 toimittanut Länsi-Suomen ympäristökeskukseen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA) annetun lain (468/1994, muutos 267/1999, muutos 458/2006) mukaisen ympäristövaikutusten arviointiohjelman hankkeesta, jonka tavoitteena on valtatie 19 parantaminen Rengonkylä - Nurmo välisellä tieosuudella. Hankkeesta käytetään myös nimeä Seinäjoen itäinen ohikulkutie. Parantamisen tarve perustuu tien nykyisiin ongelmiin, jotka aiheutuvat siitä, että valtatie kulkee noin 5 kilometrin matkalla Seinäjoen keskeisen kaupunkialueen läpi.

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Hankkeen nimi

Valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie välillä Rengonkylä (Ilmajoki) - Nurmo

Hankkeesta vastaava

Tiehallinto, Vaasan tiepiiri, Korsholmanpuistikko 44, 65100 Vaasa, yhteyshenkilö Jari Mansikka- aho

Hankkeesta vastaavan konsultti

Ramboll Finland Oy, yhteyshenkilöt Matti Jäntti ja Jari Mannila

Yhteysviranomainen

Länsi-Suomen ympäristökeskus, PL 262, 65101 Vaasa, yhteyshenkilö Riitta Kankaanpää- Waltermann

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia.

YVA- menettely alkaa kun hankkeesta vastaava toimittaa arviointiohjelman yhteysviranomaisena toimivalle alueelliselle ympäristökeskukselle.

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan suunnitelma siitä, miten arviointi tullessaan suorittamaan. Yhteysviranomaisen antamassa lausunnossa esitetään, miltä osin arviointiohjelmaa on mahdollisesti tarkistettava.

Hankkeesta vastaava arvioi hankkeen ympäristövaikutukset arviointiohjelman ja siitä saamansa yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta ja kokoa arvioinnin tulokset arviointiselostukseen. Yhteysviranomaisen antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä. YVA- menettely päättyy, kun yhteysviranomaisen toimittaa lausuntonsa hankkeesta vastaavalle.

Valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie- hankkeen arviointiselostus on tarkoitus saada valmiiksi vuodenvaihteessa 2007-2008, minkä jälkeen se asetetaan nähtäville ja yhteysviranomaisen antaa siitä lausuntonsa keväällä 2008. Arviointiselostus ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto tulee aikanaan liittää tarvittaviin lupahakemusasiakirjoihin.

YVA- menettelyn tarve

Tämän hankkeen arviointimenettely perustuu ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (468/1994, muutos 267/1999, muutos 458/2006) ja asetukseen (713/2006) 6§ hankeluettelon kohtaan 9 b).

Hankkeen edellyttämät luvat ja päätökset

Alueen kunnat ovat sopineet laativansa valtatiekäytävää koskevat osayleiskaavat samanaikaisesti tien yleissuunnittelun kanssa. Yleiskaavatyö on käynnistynyt YVA- menettelyn aikana. Ohjelman mukaan arvioinnin pohjaksi laaditaan eri vaihtoehtoja koskevat alustavat yleissuunnitelmat. Arviointimenettelyn jälkeen käynnistyy tien yleissuunnittelu valittavasta vaihtoehdosta.

Tarvittavat luvat ja päätökset riippuvat valittavasta vaihtoehdosta. Lupia ja päätöksiä voivat olla esimerkiksi mahdolliset kaavamuutokset, maa- aineslain mukaiset luvat, ympäristöluvut, rakentamisen aikaiset luvat jne.

Hankkeen tekninen jatkosuunnittelu edellyttää maantielain mukaista käsittelyä ja hyväksymispäätöksiä. Hyväksymispäätökset tekee joko Tiehallinto tai liikenne- ja viestintäministeriö.

Hanketta koskevissa viranomaisten lupa- tai siihen rinnastettavissa muissa päätöksissä on esitettävä, miten ympäristövaikutusten arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen lausunto on otettu huomioon.

Hanke ja sen vaihtoehdot

Hankkeena on valtatie 19 rakentaminen välille Rengonkylä (Ilmajoki) – Nurmo; Seinäjoen itäinen ohikulkutie. Tämä on noin 17 kilometrin pituinen valtatie osuus, joka on tarkoitus toteuttaa vaiheittain 2+2 – kaistaisena. Tavoitteena on siirtää raskasta liikennettä pois Seinäjoen keskustasta. Valtatie 19 sujuvuuden parantamista pidetään maakunnan elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeänä. Ohikulkutie on varauksena 23.5.2005 vahvistetussa maakuntakaavassa.

Arvioitavat vaihtoehdot ovat arviointiohjelman mukaan:

Vaihtoehto 0, hanketta ei toteuteta.

Vaihtoehto toimii hankkeessa vertailun pohjana. Siinä valtatie säilyy nykyisellään. 0+ vaihtoehtoa ei tutkita, koska valtatietä ei voida runkotasoisena sijoittaa Seinäjoen keskustaan.

Vaihtoehto 1, Routakallion läntinen linjaus

Tielinja kulkee suunnilleen vuoden 1996 tiesuunnitelman mukaisella paikalla Routakallion länsipuolelta. Nurmossa tielinja kulkee yleiskaavassa osoitettua maastokäytävää pitkin.

Vaihtoehto 2, Routakallion itäinen linjaus

Tielinja sijoittuu kauemmas kaupungin keskustasta, Routakallion ja Syrjämäen kohdalla niiden kaakkoispuolelle.

Alavaihtoehdot A ja B

Vaihtoehtojen 1 ja 2 lisäksi suunnittelualueen eteläosassa Rengonkylässä tutkitaan kahta alavaihtoehtoa, jotta selvitetäisiin maastokäytävän paras mahdollinen sijainti alueen halki kulkevan Seinäjoen ylityskohdassa. Lisäksi alavaihtoehdot A ja B suunnitellaan siten että sekä vaihtoehto 1 että vaihtoehto 2 voidaan toteuttaa molemmilla alavaihtoehdoilla.

Vaihtoehtona ei ole Seinäjoen länsipuolitse kulkevaa tielinjaa. Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyvässä tie- ja katuverkkoselvityksessä on tutkittu sitäkin vaihtoehtoa, mutta itäistä vaihtoehtoa on pidetty maankäytön kehittämisen ja keskustan liikenteen vähentämisen kannalta parempana ja liiketaloudellisesti kannattavana.

Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin ja suunnitelmiin

Alueen kolme kuntaa (Ilmajoki, Nurmo, Seinäjoki) ovat sopineet tiealuetta koskevien osayleiskaavojen laatimisesta samanaikaisesti tien yleissuunnittelun kanssa.

Tärkeimpinä lähtökohtina ja taustaselvityksinä tiehankkeen suunnittelutyössä on käytetty Etelä- Pohjanmaan vahvistettua (2005) maakuntakaavaa, Seinäjoen itäisen ohikulkutien kannattavuuslaskelmien päivitystä, muistio 19.9.2006, (sisältää liikenne- ennusteen tarkistuksen vuodelle 2024), Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa SESELI 2015 vuodelta 2001, Nurmon vahvistettua keskustan yleiskaavaa 2015 vuodelta 2005 ja Seinäjoen yleiskaavaa, joka on valtuuston hyväksymä vuonna 1994.

Seudulla on vireillä erilaisia hankkeita ja suunnitelmia, jotka ohjelman mukaan pyritään ottamaan huomioon YVA- menettelyssä, esimerkiksi Seinäjoen seudun voimalaitoshanke, Nurmon biokaasulaitos, kaupallisten palveluiden suuryksikön sijoittuminen ja suuret eläinsuojat Nurmossa.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on kuulutettu Ilmajoen, Seinäjoen ja Nurmon kuntien virallisilla ilmoitustauluilla sekä toimitettu kuulutus ja arviointiohjelma myös nähtäväksi samojen kuntien pääkirjastoihin 11.6.- 10.8.2007.

Kuulutus on ollut nähtävillä yhteysviranomaisen ja ympäristöhallinnon internetsivuilla sekä tiehallinnon internetsivuilla.

Kuulutus on julkaistu sanomalehdissä Pohjalainen ja Ilkka 10.6.2007. Arviointiohjelman luonnosvaiheessa on järjestetty työpajatilaisuus 20.3.2007, johon kutsuttiin eri sidosryhmien edustajia. Yleisötilaisuus on järjestetty 14.6.2007 Seinäjoen kaupungintalolla.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Ohjelmasta on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: Ilmajoen kunta, Seinäjoen kaupunki, Nurmon kunta, Seinäjoen seudun terveysyhtymän ympäristölautakunta, Museovirasto, Länsi- Suomen lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosasto, Etelä- Pohjanmaan liitto, Etelä- Pohjanmaan työvoima- ja elinkeinokeskus, Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry. ja Pohjanmaan riistanhoitopiiri.

Lausuntoja on saatu 8 kappaletta ja mielipiteitä on saapunut 43 kappaletta.

Pyydetyissä lausunnoissa mm. otetaan kantaa vaihtoehtoihin; useassa korostetaan ohikulkutien tarvetta sinänsä. Nurmon kunta katsoo, että kunnan keskustan yleiskaavan ja Kertunlaakson asemakaavan tie- ja suojavyöhykealuevarauksia tulee noudattaa. Etelä- Pohjanmaan liitto muistuttaa, että laaja kaupan keskittyminen ohikulkutien varteen loisi uhan Seinäjoen keskustan kaupalle ja aiheuttaisi lisää liikennettä. Vaikutusselvitysten osalta korostetaan melu- ja tärinähaittojen selvittämistä ja toimenpiteitä haittojen ehkäisemiseksi. Lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosasto tuo esiin yöaikaisen unen häiriytymisen suurena terveysriskinä, josta esitetään tehtäväksi erillinen vertailu. Museovirasto edellyttää hankkeelta esihistoriallisten ja historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointia, koska ohjelmassa olevat inventoinnit ovat vanhentuneita.

Pääosa saapuneista mielipiteistä koskee Kertunlaakson aluetta. Mielipiteet on esitetty tässä lyhennettynä ja tiivistettynä painottaen lähinnä arviointiohjelmaan liittyviä näkökulmia. Hankkeesta vastaavalle on toimitettu kopiot alkuperäiskappaleista, joten kaikki esitykset ja näkemykset tulevat suunnittelijoiden tietoon sellaisenaan. Mielipiteissä useimpien huolena ja keskeisimmiksi arvioituja vaikutuksia ovat esimerkiksi melu ja värinä, päästöt, turvallisuus, varsinkin lasten turvallisuus, rakennusaikaiset haitat, maisemalliset vaikutukset hankkeesta ja melusuojauksista, oman asuinalueen luonteen muuttuminen, kiinteistöjen arvon lasku ja virkistysalueiden tarve.

3.1. Lausunnot

Ilmajoen kunnanhallitus esittää vs. ympäristösihteerin päätösehdotukseen yhtyen, ettei Rengonkylällä ole tiedossa luonnonsuojelullisesti arvokkaita tai merkittäviä kohteita. Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei ole merkittäviä pohjavesialueita, eikä siellä sijaitse kunnan vedenhankinnan kannalta tärkeitä kohteita. Rengonkylän alueelle ei myöskään sijoitu maisemallisesti tai kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita. Rengonkylällä sijaitsee kolme tervahautaa, jotka sijoittuvat suunnittelualueelle. Museoviraston tulee huomioida ne suorittaessaan suunnittelualueen inventointia.

Rengonkylällä alavaihtoehto A (VE A) mukailee kunnan voimassa olevan osayleiskaavan tielinjausta. Ilmajoen kunta on sopinut Seinäjoen ja Nurmon kanssa, että tiealuetta koskeva osayleiskaava laaditaan samanaikaisesti tien yleissuunnittelun kanssa.

Nurmon kunnanhallitus katsoo, että vaihtoehtotarkastelut on esitetty tarpeellisessa määrin sekä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen 11§ esittämät asiat. Lisäksi kunnanhallitus esittää, että itäisen ohikulkutien suunnittelussa tulee noudattaa voimassa olevien Keskustayleiskaavan 2015 ja Kertunlaakson asemakaavan mukaisia tie- ja suojavyöhykealuevarauksia. Lisäksi ohikulkutien ja asutuksen väliin tulee rakentaa äänieristysaita.

Pöytäkirjaan on liitetty eriäviä mielipiteitä (pöydälle pano lisäselvitysten saamiseksi) ja kirjallinen lausuma.

Seinäjoen kaupunki

Seinäjoen kaupungilta/ kaupunginkanslia on saapunut lausunto, jossa todetaan, että itäinen ohikulkutie on Seinäjoelle keskeinen ja tärkein kehittämishanke ja siksi kaupunki on monin tavoin osallisena VT 19 itäisen ohikulkutien suunnittelussa. Kaupunki laatii hankkeen mahdollistavaa osayleiskaavaa yhteistyössä Ilmajoen ja Nurmon kanssa ja on mukana Vaasan tiepiirin hallinnoimassa tiesuunnitelman ohjaus- ja hankeryhmissä. Hankeryhmytyön kautta kaupungin edustajat ovat omalta osaltaan olleet myös valmistelussa lausunnonlaajalla olevaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa.

Lausunnossa tähdennetään VT19 itäisen ohikulkutien valtakunnallista merkitystä osana runkotieverkkoa, perustavaa seudullista merkitystä erityisesti elinkeinoelämän kannalta sekä paikallista merkitystä erityisesti Seinäjoen keskusta-alueen kaupunkirakenteen ja siihen kohdistuvan liikennekuormituksen kannalta. Lausunnossa todetaan, että YVA- ohjelman tavoitteet on kirjattu em. painotusten mukaan kattavasti ja ohjelmassa mainitut toimenpiteet ottavat hyvin huomioon hankekokonaisuuden laajuuden ja merkittävyyden. Osallistumismenettelyt on ohjelmassa suunniteltu riittäviksi ja kattaviksi. Lausunnossa toivotaan, että jatkotyössä pysytään ohjelman mukaisissa painotuksissa ja arviointi ja osallistumismenettelyt hoidetaan tasapuolisesti. Erityisesti tulee kantaa huolta nykyisen kaupungin katuverkkoa pitkin kulkevan liikenteen vaikutuksista.

Lisäksi todetaan, että YVA- ohjelmassa kuvataan ja nimetään myös tutkittavat linjausvaihtoehdot yleispiirteisesti, ja että kaupungillekin tulleissa tiedusteluissa ohjelman kartaesityksiä on käsitetty sitoviksi. Vaihtoehtojen sitovuus tulee käsitellä tähän suunnitteluvaiheeseen kuuluviksi ja työtä tulee jatkaa suunnitteluohjelman mukaisessa aikataulussa ja avoimessa hengessä.

Lausunnon mukaan ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa voidaan pitää perusteellisesti laadittuna ja riittävän kattava ja toivoo, että sen sisältöä ja painotuksia voidaan varsinaisessa arviointityössä noudattaa.

Seinäjoen seudun terveystyöryhmän ympäristölautakunta toteaa vs. ympäristönsuojelupäällikön esitykseen yhtyen, että selvityksessä on riittävän kattavasti tuotu esille selvitystä vaativat ympäristöasiat. Lautakunta haluaa kuitenkin korostaa eräiden seikkojen selvitystarvetta:

Erityistä huomiota tulisi kiinnittää tiesuunnitteluun nimenomaan Nurmossa mm. Kertunlaakson kohdassa, jossa tielinjaus on varsin lähellä nykyisiä asuinkiinteistöjä samoin kuin kaavoitettavia uusia asuinalueita. On tärkeää, että selvitetään tarkasti ohikulkutien vaikutukset asutukseen, rakennuskantaan sekä ihmisten terveyteen ja viihtyvyyteen. Selvitysten jälkeen tarvitaan toimenpide- ehdotukset haittojen ehkäisemiseksi tai kohtuullistamiseksi. Erityisesti melun ja värinän aiheuttamat vaikutukset tulisi selvittää ja tehdä tarkat suunnitelmat aiheutuvien haittojen minimoimiseksi. Mahdollisten toimenpidevaihtoehtojen vaikutukset melutasoihin ja värinään tulisi esittää myös vertailuna, esim. miten paljon toimenpide vaikuttaa melutasojen alentumiseen ja millä keinoin värinää voitaisiin parhaiten ja kustannustehokkaasti estää. Lisäksi lautakunta haluaa tuoda esille sen, että VE0 (hankkeen toteutumatta jättäminen) ei käytännössä ole vaihtoehto, sillä nykyiset kasvavat liikennemäärät läpi Seinäjoen keskusta-alueen aiheuttavat kestävämmän tilanteen, joka ei voi jatkua loputtomiin. Seinäjoen keskustan läpi, mm. koulujen ja päiväkotien ohi, kulkee raskas rekkaliikenne ja myös esim. vaarallisten aineiden kuljetukset ovat tavallisia (keskimäärin 24 kpl/vrk). Ohikulkutie on tärkeä niin liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta kuin asumisviihtyvyyttäkin ajatellen. Hanke on kuitenkin toteutettava siten, että niin olemassa oleville kuin myös uusille asuinalueille aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa ja pyritään tekemään kaikki haittojen minimoimiseksi.

Etelä- Pohjanmaan työvoima- ja elinkeinokeskus toteaa rajoittuvansa lausunnossa arvioimaan ohikulkutien päävaihtoehtoja tässä vaiheessa varsin yleisellä tasolla: pidetäänkö tielinjaus nykyisenä vai linjataanko ohikulkutie uudelleen.

TE- keskuksen näkemyksen mukaisesti valtatie 19 liikenne tulee ehdottomasti ohjata Seinäjoen ohi uutta tielinjaa pitkin. Valtatie 19 osana valtakunnan runkoverkkoa tulee olemaan tärkein osa Etelä- Pohjanmaan elinkeinoelämää palvelevaa tieverkkoa. Kyse on maakunnan elinvoimaisuuden valtasuonesta. Tämän pääväylän toimivuus ei saa vaarantua sillä, että raskas liikenne joutuisi jatkossakin kulkemaan Seinäjoen keskustan kautta. Sillä mikä linjausvaihtoehtoista valitaan lopullisiksi linjauksiksi, ei tällä hetkellä näyttäisi olevan TE- keskuksen näkökulmasta merkitystä. Kaikki vaihtoehdot vaikuttavat samantarvoisilta yritystoiminnan ja alkutuotannon toimintaedellytysten suhteen.

Museovirasto toteaa, että arviointiohjelmassa on otettu huomioon ja merkitty kartalle ne muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamat kiinteät muinaisjäännökset, jotka tällä hetkellä sen piiristä tunnetaan. Arviointiohjelmassa on kiitettävästi huomioitu myös suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat viisi tervahautaus, jotka ovat ns. historiallisen ajan muinaisjäännöksiä ja siten muinaismuistolain rauhoittamia. YVA- ohjelman lähdeluetteloon tulee kuitenkin lisätä Museoviraston ylläpitämä muinaisjäännösrekisteri.

Tiedot Seinäjoen kaupungin ja Nurmon kunnan alueella sijaitsevista esihistoriallisista muinaisjäännöksistä perustuvat pääasiassa vuonna 1978 tehtyihin inventointeihin. Näitä selvityksiä voidaan pitää vanheneina. Jotta hankkeen vaikutuksia kiinteisiin muinaisjäännöksiin voidaan arvioida, tulee hankkeen perusselvityksiin sisältyä muinaismuistolain 13 § mukainen ja maankäyttö- ja rakennuslain 9 § edellyttämä esihistoriallisten ja historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointi. Arviointiohjelmassa todetaan, että Museovirasto tulee inventoimaan suunnittelualueen tervahaudat ja muinaisjäännökset suunnittelu-työn aikana. Tässä yhteydessä Museovirasto haluaa kuitenkin selventää, että tutkimuskustannuksista vastaa muinaismuistolain perusteella hankkeen toteuttaja.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja kulttuurimaisema on riittävässä määrin huomioitu arviointiohjelmassa.

Länsi- Suomen lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto toteaa, että liikenneväylien varrella asuvien ihmisten terveyteen liikenteellä on moninaisia vaikutuksia. Yksi merkittävimmistä on varsinkin yöaikaan raskaan liikenteen aiheuttamat unen keskeytykset ja niistä seuraavat terveysvaikutukset. Liikenneväylien ympäristövaikutuksia arvioitaessa tulisi ohjelmissa selvittää jollakin tarkkuudella mitä edellä mainittuja unen keskeytymisvaikutuksia nykyinen liikennetilanne aiheuttaa ja miten se muuttuu uuden väylän rakentamisella. Karttatarkastelulla on alustavasti arvioitavissa, että ihmisten unien yöaikaiset keskeytykset vähenisivät merkittävästi uuden väylän ansiosta. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa

ehdotettu ryhmähaastattelu on lääninhallituksen mielestä erittäin kannatettava selvitystapa vaikutusten arviointiin.

Etelä- Pohjanmaan liitto

Etelä- Pohjanmaan liitto toteaa, että Seinäjoen itäiselle ohikulkutielle on esitetty varaus Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa, joka on vahvistettu 23.5.2005. Myös 28.11.2005 hyväksytyssä Etelä-Pohjanmaan maakuntasuunnitelmassa liikenneyhteydet on nostettu painopistealueeksi, ja maakunnan valtakunnallisen saavutettavuuden parantaminen on yksi keskeisistä tavoitteista.

Seinäjoen itäisen ohikulkutien linjausvaihtoehdot ovat Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan mukaisia. Etelä-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä vaihtoehtoa 2, jossa linjaus on tehty Routakallion itäpuolelta ja alavaihtoehtoista vaihtoehtoa A. Nämä vaihtoehdot mahdollistavat kaupunkialueen tulevaisuuden maankäytön suunnittelun, Routakallion alueen virkistyskäytön kehittämisen ja sujuvat liittymäjärjestelyt.

Ohikulkutie mahdollistaa Seinäjoen kaupunkiseudun maankäytön kehittämistä merkittävästi. Asutuksen laajentuminen ohikulkutien länsipuolelle mahdollistuu pitkälle tulevaisuuteen, ja tie tarjoaa mahdollisuuksia logististen toimintojen kehittämiseen. Vaikutus aluerakenteeseen on tätä kautta positiivista. Kaupan palvelujen kehittäminen ohikulkutien välittömään yhteyteen tulee kysymykseen erityisesti ohikulkuliikennettä käyttävän liikennevirran palvelemiseen. Laaja-alainen kaupan keskittyminen ohikulkutien varteen loisi kuitenkin uhkan Seinäjoen keskusta-alueen kaupalle ja lisäksi liikennettä.

Tie lyhentää matka-aikaa, mikä vähentää päästöjä. Seinäjoen kaupungin sisäinen liikenne vähenee, mikä vähentää päästöjä, melua ja ruuhkaisuutta sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Liikenteen kasvu ohjautuu ohikulkutielle. Törnävän alueen kulttuuriympäristöön ohikulkutie vaikuttaa positiivisesti liikenteen kasvun hidastuessa tai vähetessä. Vaikutukset ihmisten viihtyvyyteen kaupunkialueella ovat positiivisia. Ohikulkutien pohjoisosa on pientalovaltaista aluetta ja peltoa, jossa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että ihmisten viihtyvyys turvataan minimoimalla melu ja mahdollistamalla positiiviset sosiaaliset vaikutukset. Varsinkin Nurmon Kertunlaaksossa tielinjaus kulkee lähellä asutusta, jossa meluntorjuntaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Luonnollisesti uusi linjaus vaikuttaa luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön. Ohikulkutien linjaus tulee suunnitella niin, että haitat minimoidaan meluntorjunnalla, maisemoinnilla, vesien suojaamisella, paikallisten asukkaiden ja eläimistön kulkuyhteyksien turvaamisella ja syvällisellä rakentamisen aikaisella suunnittelulla. Ohikulkutiellä on monia positiivisia vaikutuksia aluerakenteeseen, ihmisten viihtyvyyteen, yhteiskuntatalouteen ja ympäristöön. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on laadittu ympäristövaikutusten arvioinnin periaatteiden mukaisesti. Etelä-Pohjanmaan liitolla ei ole arviointiohjelmasta muuta huomautettavaa.

- Maakuntahallitus on keskustellut Seinäjoen itäistä ohikulkutietä koskevasta Vaasan tiepiirin ympäristövaikutusten arviointiohjelman lausunnosta ja merkinnyt lausunnon tiedokseen.

3.2. Mielenpiirteet

Mielenpide 1

Lähtöajatus edellyttää että Kertunlaaksossa (Nurmo) selvitetään tieteellisin metodein kuinka pitkälinnainen vaikutus liikennepäästöillä on läheisen asutuksen ilmanlaatuun (fysikaalinen ilmanpaine laakson alimmissa osissa). Hän kysyy kuinka paljon liikenteen kannalta on oleellista rakentaa tie nelikaistaisena Kertunlaakson kohdalla, jossa se lisäksi liikaa melutasoa ja toisi tien liian lähelle asutusta, ja voitaisiinko tien linjauksella eteläosassa vaikuttaa ajallisesti ja matkaa lyhentävästi niin, että Kertunlaakson kohdalla tie voitaisiin 3 kilometrin matkalla jättää rakentamatta.

Mielenpide 2

Lähtöajatus kannattaa Routakallion vaihtoehtoa 2, jonka katsoo suojaavan olemassa olevan ulkoilu- ja urheilualueen, suojaavan nuorison käyttämän virkistysalueen käytön ja liikenteen kaupungista harrastusalueelle.

Mielenpide 3

Lähtöajatus ihmettelee miksi Kertunlaakson kohdalla ei ole "kasvunvaraa", joka Seinäjoella on otettu huomioon ja viittaa vaihtoehtoon 2.

Mielipide 4

Lähetäjän mielestä tie on tärkeää saada mahdollisimman kauas asutuksesta erityisesti lasten vuoksi ja ihmettelee miksi ongelma, päästöt ja vaaralliset kuljetukset siirretään Seinäjoelta Kertunlaaksoon.

Mielipide 5

Lähetäjä epäilee onko ympäristövaikutusten arvioinnilla mitään oikeaa vaikutusta tien linjaukseen. Hän katsoo, että tie tuodaan liian lähelle asutusta. Liikennemäärien arvioinnissa lasketaan hyvin lyhyen aikavälin vaikutuksia. 10-15 vuotta on vähän, tarve olisi ainakin 20-40 vuotta eteenpäin. Asukkaita yritetään rauhoittaa meluaitojen avulla, mutta kauniita aitoja hän ei ole vielä nähnyt, ne myös varjostavat tonttia. Puusto ei auta, koska Kertunlaakson kohdalla on männikköä, joka ei juuri ääntä sido, ja puut voivat kaatua. Päästöjä eivät aidat tai vallit estä tulemasta. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa voi tapahtua onnettomuuksia. Nykyaikana uutta tietä tehtäessä pitäisi olla lähtökohtana asukasviihtyvyyden huomioiminen. Kaikki edellä mainitut seikat puoltavat liikenteen siirtämistä pois Seinäjoen keskustasta. Se olisi vain pitänyt hoitaa jo 30 vuotta sitten. Ongelmaa ei tule siirtää muille kun se voidaan poistaa kokonaan. Nykyaikana pitäisi tehdä sellainen tie, jota tullaan ympäri Suomea katsomaan mallitienä.

Mielipide 6

Lähetäjä kannattaa ohikulkutien rakentamista Seinäjoen länsipuolitse Tuomikylän ja Kyrkösjärven puolivälistä, jota kautta se hänen arvionsa mukaan häiritsisi vähemmän ja tulisi myös edullisemmaksi.

Mielipide 7

Lähetäjä pitää itäistä ohikulkutietä tarpeellisena, mutta ongelmana Kertunlaakson aluetta, sillä tie tulee liian lähelle asutusta, melu- ja saastepäästöt (pienhiukkaset ja raskasmetallipäästöt) ovat merkittäviä, haittaa on pidettävä kohtuuttoman suurena. Lisäksi alueen vetovoimaisuus ja viihtyvyys laskee merkittävästi. Hän esittää, että tie voitaisiin katkaista Kuortaneentielle, koska kaukoliikenteen rahtialue on Kuortaneentien varressa, ja liikenne voisi jatkaa Kuortaneentieltä Lapuantielle, jossa on jo hyvät risteysjärjestelyt; menetetty aika olisi rekoilla vain muutaman minuutin luokkaa.

Mielipide 8

Lähetäjä toteaa, ettei arviointiohjelmassa ole huomioitu riittävän hyvin Kertunlaakson asukkaiden ja talojen altistumista melulle ja liikenteen päästöille. Tämän alueen ihmisten vaarassa oleva viihtyvyys ja elinolot tulee huomioida voimakkaammin arvioitaessa ympäristövaikutuksia.

Mielipide 9

Lähetäjät (2 nimeä) toteavat, etteivät tienneet tiehankkeesta muuttaessaan tontilleen Kertunlaaksoon eikä siitä informoitu. He kantavat erityistä huolta pienten lasten terveyshaitoista ja turvallisuudesta.

Mielipide 10

Lähetäjä esittää jo tehtyjen referenssihankkeiden kautta tutkittavaksi asutusta lähellä olevien nelikais- taisten teiden asumisviihtyvyyden ja turvallisuuden muuttumista tien rakentamisen jälkeen. Tien terveysvaikutukset olisi myös tutkittava. Hän esittää mitattavaksi eri etäisyyksillä tiestä seuraavat tekijät: 1) ympäristön melu keskimääräisenä, melupiikit sekä niiden taajuus eri vuodenaikoina, 2) ympäristöpölyn ja muiden ilmansaasteiden vaikutus hengitystiesairaiden asumisedellytyksiin ja lisääkö tie näitä alueella 3) ovatko puutarhassa kasvatetut vihannekset ja marjat syömäkelpoisia sekä mitä terveydelle haitallisia aineita ne sisältävät 4) talven aerausjätteiden sulamisvesien kulkeutuminen asuinalueelle ja niiden maa- perää saastuttavat vaikutukset 5) aiheuttaako jatkuva melu oppimisvaikeuksia, masennusta tai muita terveydellisiä ongelmia lapsille ja työikäiselle aikuisväestölle. Lisäksi tulisi vertailla tilannetta ennen ja jälkeen; mitkä asiat paranevat ja mitkä huononevat Kertunlaaksossa.

Mielipide 11

Nurmon metsästysseura ry

Nurmon metsästysseura kertoo, että seuran alue kuuluu vaihtoehto 1 ja 2 linjan Parkanon rata- Kuortaneentie –väliselle alueelle. Metsästysseuran mukaan vaihtoehto 1 mukaan riistaeläimille on paljon hei-

kommat olosuhteet viihtyä alueella johtuen siitä, että Routakallion murskaamalla on toimintaa ympäri vuoden ja toisena tekijänä, että Syrjänmäen talot ja pellot heikentävät niiden elintilaa. Vaihtoehto 2 vaikutusalueella on erittäin vahva hirvikanta joka alkaa Pihlajaniemi- Routakallion eteläpuoli- Syrjänmäki- Matalamäki- Laulateenneva- Kalliosalo. Esimerkiksi syksyllä 2006 Nurmon metsästysseura ampui alueelta 15 hirveä ja talvehtivaa kantaa alueelle laskennan mukaan jäi noin 10 hirveä joka tarkoittaa noin 20 hirveä vasomisen jälkeen ensi syksynä. Lisäksi alueella liikkuvat syksyisin Kouran- Seinäjoen- Keski-Nurmon metsästysmailla olevat hirvet, joten tielinja 2 on monta kertaa kolarialttiimpi linja kuin vaihtoehto 1. Lisäksi metsäkauriskanta on lisääntynyt erittäin nopeasti. Nurmon metsästysseura pitää vaihtoehtoa 1 huomattavasti turvallisempana kuin vaihtoehtoa 2, ja toteaa, että yksikin hirvikolari liikenteessä on liikaa.

Mielipide 12

Lähtettäjiä (2 nimeä) huolestuttavat asumisviihtyvyyden menetys, tien melu ja saasteet sekä meluaidan riittävyys, tärinävauriot talon kivijalkaan, rakennusaikaiset haitat, työmaan aikainen lasten turvallisuus, riskit vaarallisista kuljetuksista ja se, ettei pihalla voi viljellä mitään. He viittaavat myös asuntojen arvon laskuun ja esittävät tielinjausta siirrettäväksi noin 100 metriä Kertunlaaksosta pois päin.

Mielipide 13

Lähtettäjä edellyttää asutuksen huomioimista Hevoskorventien ja Kertunlaakson kohdalla tasapuolisesti, Hevoskorventien puolella ohikulkutien lähin talo on pellolla ilman suojaavaa puustoa. Hän ei ymmärrä vaarallisten aineiden kuljetusten siirtämistä asutuksen läheisyyteen, jossa vielä nopeudet ovat suurempia kuin kaupungissa ja edellyttää että myös tien rakentamisen aikaisten räjäytys- ja louhintatöiden aiheuttama melu ja tärinä on huomioitava suunnittelussa; Kertunlaakson kohdalla tie on lähtelijän mukaan tulossa erittäin kallioiselle alueelle. Nykyinen tielinjaus siirtää vain melua ja saasteita paikasta toiseen, on väärässä paikassa ja vanhentunut. Lisäksi hän toteaa, että alueella on runsaasti lapsia, joiden elinoloja tie vaarantaa ja että tie tulisi tehdä vain Kuortaneentielle asti, josta on jo valmis yhteys joka suuntaan. Kaksikaistainen tie riittäisi liikennemäärille, ja on myös estettävä törmäysvaara taloihin onnettomuuksien sattuessa tiellä.

Mielipide 14

Lähtettäjä omistaa kaksi kiinteistöä Hevoskorven puolella. Hän epäilee nelikaistaisen tien perusteluja ja pitää Nurmo- Lapua tien levantamista kiireellisempänä, pohtii tien tavoitteita, joissa näkee ristiriitaisuuksia, ja ihmettelee mitä päästöjä voidaan vähentää sekä LIPASTO- järjestelmän luotettavuutta. Hänen mielestään työpajakokouksessa ei muutosehdotuksia huomioitu. Tielinjan osalta hänen mielestään tielinjaa on siirretty 30 m Keski- Nurmon suuntaan siitä väylästä, joka on metsään aikoinaan linjattu. Lähtettäjä kysyy miten huomioidaan arvioinnissa esimerkiksi syntyneet tilanteet asukkaille, naapurisovun kärsiminen, peltojen halkaisu tien johdosta ja metsän katoaminen. Hän oli odottanut, että YVA- menettelyssä määräytyisi tien oikea paikka. Hän esittää, että on suunniteltava uusi linjaus esimerkiksi Seinäjoen läntinen ohikulkutie Rengonharjulta Ahonkylään tai Atrian takaa Lapuantiehen. tai toteutettava itäinen ohikulkutie vain Kuortaneentiehen saakka.

Mielipide 15

Lähtäjät (2 nimeä) vastustavat vaihtoehtoa B ja ilmoittavat, että väylällä on koko kanavan varsi heti lentokentän jälkeen liito-oravien aluetta, omalla tontilla on niitä myös useasti tavattu tänä vuonna. Kiinteistö on juuri vuonna 2006 rakennettu, tietoa tiehankkeesta ei ollut. Tontti on kanavan rannalla ja meluvallia ei heidän kuulemansa mukaan voisi rakentaa kanavan varteen, meluseinä puolestaan olisi suoraan pihan edessä näkymänä olohuoneesta. Kanavan ylityssilta häiritsisi myös näkymää. Vaihtoehto C olisi paras vaihtoehto.

Mielipide 16

Mielipide on ensin osoitettu Tiehallinnolle, Ramboll Finlandille ja toimitettu myös yhteysviranomaiselle. Lähtelijän mukaan ympäristövaikutusten arvioinnin tiedottaminen asukkaille ei ole riittävää ja pitää kahden kuukauden nähtävilläoloaikaa liian lyhyenä. Hän esittää, että YVA:ssa tulisi laajemmin käsitellä

vaikutuksia alueiden asukkaisiin, asumiseen ja ammatinharjoittamiseen. Tievaihtoehtona tulisi selvittää yhteyden rakentamista esitettyjen vaihtoehtojen pohjoispuolelta Kyrkösjärven eteläpään korkeudelta. Vuorovaikutusta tulisi lisätä alueen asukkaiden kanssa, ja hankkeen etenemisestä tiedottaa suoraan postitse tai sähköpostitse, jakaa tiedottamiseen liittyvä materiaali suoraan asukkaille, järjestää erillinen tiedotustilaisuus Rengonkylän asukkaille ja maastokatselukset yhdessä alueen maanomistajien kesken. Hän on vanhempiensa tilan viljelymaiden haltija ja omistajat vastustavat ehdottomasti vaihtoehtoa B.

Mielipide 17 ja sen täydennys

Lähtetäjä vastustaa vaihtoehtoa B, koska se aiheuttaa suuria ympäristövahinkoja ja asuminen maatilalla tulee mahdottomaksi. Seinäjoen yli rakennettava silta tuhoaa maiseman lopullisesti. Lähtetäjä vertailee läntisen ja itäisen ohikulkutien hyötyjä ja haittoja.

Lähtetäjän mielestä kahden kuukauden nähtävilläoloaika on liian lyhyt. Hän puoltaa Seinäjoen läntisen vaihtoehdon mukaan ottamista arviointiin ja toteaa, että arviointi vaikuttaa näennäiseltä jos kaikki on lyöty lukkoon jo etukäteen. Arviointiohjelman vaihtoehtokarttaa hän pitää riittämättömänä ja tarkoituksellaisena. Lähtetäjän tilaa on kohdeltu hänen mielestään kovakouraisesti jo usein aiemmin ja tievaihtoehto B tuhoaisi viimeisen jäljellä olevan rantaosuuden sekä pirstoo lähimmän pellon sekä metsäpalsan. Omistaja vetoaa omaisuudensuojaan.

Mielipide 18

Lähtetäjä pitää erittäin tärkeänä että rekkaliikenne poistuu Seinäjoen keskustasta, mutta haittoja ei tule siirtää Kertunlaaksoon. Hän esittää uudeksi suunnaksi Kuortaneentien kiertoliittymää rekkaterminaalien vieressä ja edelleen VT 19:lle, läntinen linjaus KT 67:lle ja uusi suunta joen yli Atrian vaiheilla VT 19:lle.

Mielipide 19

Lähtetäjät (2 nimeä) esittävät huolensa samoista asioista kuin mielipiteessä 12 .

Mielipide 20

Lähtetäjä kannattaa vaihtoehtoa 2 Routakallion eteläpuolelta. Vaihtoehto 2 halkaisisi hänen viljelysmaansa.

Mielipide 21

Lähtetäjät (2 nimeä) pitävät tielinjausta vanhentuneena, eri tilanteessa suunniteltuna. Huolena on kauniin luonnon menetys, lasten turvallisuus, päästöt ja melu ja tien tuleminen liian lähelle. Ongelmia ei tulisi siirtää paikasta toiseen.

Mielipide 22

Lähtetäjä kuvaa alueen ja tien suunnittelun ja Kertunlaakson rakentumisen vaiheita ongelmineen. Hänen käsityksensä mukaan tiealue on huomattavan kapea eikä riitä nelikaistaiselle tielle. Tiehallinnon meluennuste ei lähtetäjän mielestä kerro totuutta melun häiritsevyydestä ja epäilee, että liikenne- ennuste on melulaskelmissa todellisuutta pienempi. Hän ihmettelee miksi turvallisuusongelmat kuten vaarallisten aineiden kuljetusten riskit ja päästöt siirretään uudelle lapsiperheiden asuinalueelle. Hän pitää ohikulkutietä tarpeellisenä Kuortaneentielle saakka.

Lähtetäjä on lisäksi toimittanut yhteysviranomaiselle kertunlaaksolaisten kunnanjohtajalle 2.4.2007 luovuttaman adressin tekstin ja asiaan liittyvää muuta materiaalia.

Mielipide 23

Lähtetäjät (2 nimeä) esittävät selvitettäväksi ohikulkutien todelliset saastemäärät tulevaisuudessa ja millä ne torjutaan; desibeliarvot rakennusten sisällä ja pihassa, matkailutulojen siirtymisen Lapualle tai Kauhavalle ohikulkutien takia ja kuinka paljon talojen arvo ohikulkutien varressa laskee.

Mielipide 24

Lähtäjän mukaan todellinen välimatka Hevoskorvenkyläntien ja Kertunlaakson välillä on niin pieni, ettei siihen voida sijoittaa valtakunnallisen runkoverkkotason tietä rikkomatta arviointiohjelmassa kirjattuja kohtia. Tie aiheuttaa melu- ja muuta saastehaittaa ja on muuri sekä maisemahaitta.

Mielipide 25

Lähtäjät (6 nimeä) toivovat tielinjausta siirrettäväksi kauemmas ja toissijaisesti, että se toteutetaan kaksikaistaisena. Lapsiturvallisuuden vuoksi on asuntoalueen turvallisuudesta huolehdittava rakentamalla 4-5 metriä korkea maavalli ja sen päälle meluaita. Meluntorjuntaan tulee panostaa.

Mielipide 26

Lähtäjä esittää selvitettäväksi mm. olemassa olevan Kuortaneentien (VT 18) käyttöä johon ohikulkutie voisi päättyä. Kertunlaakson asuntoalueella tulee puuttumaan metsäalue/ virkistysalue ja tie vaikuttaa alueen rakennusten arvoon. Hän epäilee, että maaston laaksomuoto vaikuttaa siihen että saasteiden määrä asuinalueella on suurempi. Murhavuoren harvinaislaatuinen virkistysalue tulisi hänen mielestään säilyttää.

Mielipide 27

Lähtäjät (2 nimeä) pitävät melua, tärinää, ilman epäpuhtauksia ja turvallisuuskysymyksiä keskeisinä vaikutusten arvioinnissa. heidän mielestään tielinjauksen ahtaus estää alueen virkistys- ja liikuntamahdollisuuksia.

Mielipide 28

Lähtäjä toteaa mm., että suunniteltu linjaus Kuortaneentielle Lapuantielle saa aikaan sen, että ohikulkutie tulisi ylittämään Mäki- Hakolantien. Ylityskohdalle ei voida rakentaa meluvallia, joten tästä kohdasta meluhaitatkin ovat laajoja. Liikennetiheysarvioiden pohjana on käytetty vanhoja arvioita liikenteen määrien kehityksestä. Kertunlaakson kohdalla ohikulkutie tulisi jättää rakentamatta.

Mielipide 29

Lähtäjät (2 nimeä) näkevät samat haitat Kertunlaakson osalta kuin mielipiteessä 12.

Mielipide 30

Lähtäjät (2 nimeä) mm. viittaavat pääosin samoihin Kertunlaakson ongelmiin kuin mielipiteessä 12 ja korostavat melupiikkien häiritsevyyttä erityisesti yöaikaan. He pitävät Seinäjoen läntistä ohikulkutietä parempana vaihtoehtona ja esittävät sivun verran kysymyksiä tien erilaisista vaikutuksista kuten mm. suolaamisesta, television näkyvyydestä, saasteepiikeistä, meluvallista, onnettomuustilanteista, kasvillisuudesta ja eläinkannasta, korvaushakemuksista ja arvioitujen ympäristövaikutusten seurannasta.

Mielipide 31

Lähtäjät (2 nimeä) ovat huolissaan vastaavista asioista kuin mielipiteessä 12 ja esittävät, että jos tie kuitenkin rakennetaan, on sen oltava ehdottomasti luvattujen metrimäärien päässä, eli metsää 82 metriä, sitten maavalli 15-20 m ja sitten korkeintaan kaksikaistainen tie. Maavallin päälle tarvitaan turvavallia estämään esimerkiksi lasten pääsy tielle. Ohikulkutie tulisi katkaista esimerkiksi Kuortaneentiehen tai linjata kauempaa liittyen Lapuantiehen esimerkiksi Atrian kohdalla.

Mielipide 32

Lähtäjät (5 nimeä) pitävät tien vaikutuksia Kertunlaakson alueella kohtuuttoman suurina joten linjaus pitäisi saada kauemmas, mutta pitävät ohikulkutietä sinänsä tarpeellisenä. He toteavat, että melu-, saaste- ja pölyhaitta tulevat olemaan ympärivuorokautisia ja luonto sekä viihtyvyys kärsivät. Ellei parempaa vaihtoehtoa löydetä, tie tulisi toteuttaa kaksikaistaisena 80 km nopeusrajoituksella kuten aiemmin on suunniteltu.

Mielipide 33

Ilmajoen Rengon kyläseura ry toteaa, että tien vaikutukset kyläalueen kuvaan ovat isoja ja muutamille kiinteistöille myös korvaamattomia. Yleisen edun vuoksi seura ei kuitenkaan vastusta tien rakentamista

vaan toivoo hankkeen etenevän aikataulussaan. Ainoana järkevänä linjavaihtoehtona Ilmajoen Rengon kyläseura pitää vaihtoehtoa A, joka muokkaa kylän aluetta ja kiinteistöjä vähiten. A- vaihtoehtoon alueella ei seuran tiedossa ole myöskään suojeltavia kohteita eikä erityisiä biotyyppejä. Seuran mukaan linjauksen lähteminen nykyiseltä kanavan sillalta ei ehkä riitä, vaan tielinjaa on suunniteltava juuri valmistuneen seututien risteyksestä lähtien. Tällöin on erityistä huomiota kiinnitettävä myöskin meluun läheisille asuntoalueille; Hautapakkaan ja Kiviniementien varrelle. Kyläseura muistuttaa, että on huomioitava myös lentokentän kiitoradan pään läheisyys ja korkeustasot kiitorataan nähden, ja kevyen liikenteen nykyisen kaltaiset yhteydet on säilytettävä. Kiviniementien yhdistäminen suoraan Honkakylän suunnasta Seinäjoelle menevään nykyiseen tiehen olisi liikenteellisesti oiva ratkaisu.

Mielipide 34

Lähtäjän mielestä Rengonkylällä on vaihtoehto A ollut vuosikausia tiedossa, mutta uusi vaihtoehto B, joka lähtisi heti lentokentän jälkeen oikealle rikkoi luonnonkauniin kanava- ja jokialueen asutuksineen. Kanavan varteen on juuri valmistunut uusi omakotitalo ja kanavasta Seinäjokeen entisöidään juuri hankittua taloa. Kylän nuoret kalastavat padon läheisyydessä ja se mahdollisuus tuhoutuisi vaihtoehto B:n myötä.

Mielipide 35

Lähtäjän mielestä ohikulkutien suunnittelussa ei ole riittävästi otettu huomioon asutuksen laajentumista. Tien siirtäminen Kertunlaaksossa kymmeniä tai satojakaan metrejä itään ei poista ongelmia. Tien nykyinen linjaus halkaisee lähtäjän pellot, mutta linjauksen siirtämisestä seuraisi vielä pahempi pirstaloituminen. Hän kysyy onko suunnittelussa otettu huomioon, että liikenteen sujuvuutta ja ja nykyisiä haittoja voitaisiin poistaa rakentamalla VT 19 nelikaistaiseksi välillä Nurmo- Lapua ja olettaa, että Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie toisaalta tuo omat helpotuksensa liikenteeseen.

Hän arvioi, että itäinen ohikulkutie kannattaisi toteuttaa Kuortaneentielle saakka, sen jälkeen olisi valmiuksia arvioida todellisuudessa mitä pohjoinen ohikulkutie ja VT 19 parantaminen vaikuttavat liikenteen sujuvuuteen.

Mielipide 36

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliiton Nurmon yhdistykseltä saapuneessa kirjeessä todetaan, että ottaen hankkeen hyödyt huomioon ja suhteuttaen maanomistajille ja asutukselle aiheutuvat haitat, olisi ensisijaisesti järkevintä jättää ohikulkutien viimeinen väli Kuortaneentieltä VT 19:sta rakentamatta. Mikäli väli rakennetaan pirstoutuvat usean maanomistajan peltolohkot haitallisesti. Lisäksi tiepohjan alle jää hyvää viljelysmaata runsaasti, jonka korvaaminen on hankalaa. Keski-nurmolaisille maanomistajille on vaikea löytää korvausmaata yhtä läheltä tilan talouskeskusta. Kotieläintilalliset tarvitsevat maata lannan levitysalueeksi ja laidunmaaksi, joten etäisyys tilan talouskeskukseen on olennainen seikka. Tilanteessa jossa tie rakennetaan suunnitelman mukaisesti on maanomistajien haittojen minimoimiseksi syytä pysyä alkuperäisessä 30 vuotta vanhassa linjauksessa. Tällöin tulee myös välittömästi käynnistää tie-suunnittelun yhteydessä uusjakohanke, jolla varmistetaan ettei tien molemmiin puolin jää yksittäisen tilan peltolohkoja. Tilusjärjestely vähentää traktoriliikennettä yleisillä teillä. Korvaavat tiet lohkoille on järjestettävä riittävällä tasolla.

Mielipide 37

Lähtäjät (2 nimeä) viittaavat samoihin haittoihin kuin mielipiteessä 12.

Mielipide 38

Lähtäjä näkee haittoina terveyden, elinolojen ja viihtyvyyden kärsimisen melun, tärinän ja saasteiden vuoksi, sekä liikenneturvallisuuden vähentymisen vaarallisten kuljetusten ja liikennenopeuksien kasvun vuoksi. Kasvihuonepäästöt ja CO₂- päästöt lisääntyvät, ilmanlaatu heikkenee, viher- ja virkistysalueet pienenevät. Erityisesti hän toivoisi asuntoalueen takana olevan vanhan hyväkuntoisen metsän säilyttämistä. Hänen toiveenaan olisi, että rekat jatkaisivat Kuortaneentietä VT 67:lle tai tie linjattaisiin uudelleen, Kyrkösjärven takaa VT 67:lle tai Kouran kautta, kaukaa asutuksesta.

Mielipide 39

Lähtäjän mielestä ohikulkutie tulisi tehdä vain Kuortaneentielle asti. Liikenne saataisiin pois Seinäjoen keskustasta, ja Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie tulee osaltaan ohjaamaan liikennettä siihen suuntaan. Kuortaneentien varressa on tilaa leventää tie nelikaistaiseksi ja siellä on jo meluvallit asutuksen puolelle. Rekkaliikenteeseen ei 3 km pidempi matka vaikuta jos se on sujuva. Mielipiteen lähtäjän tilalta jäisi tulevan tielinjan alle 4- 5 ha peltoa jotka ovat lähimpänä talouskeskusta. Korvaavat maat jouduttaisiin hankkimaan vähintään 10 km etäisyydeltä koska lähempää ei ole saatavilla. Kotieläintilan kannalta on erittäin paha asia, jos lannan kuljetusmatka kasvaa näin paljon ja samalla kustannukset. Lisäksi hidas maantieliikenne lisääntyy alueen teillä.

Mielipide 40

Lähtäjä viittaa meluhaittoihin sekä päästöjen lisääntymiseen pienhiukkasineen ja raskasmetalleineen sekä alueen kiinteistöjen arvon laskuun. Hän viittaa myös ruotsalaiseen tutkimukseen, jonka mukaan yli 40% ihmisistä jotka joutuivat tai muuttivat rauhallisesta ympäristöstä vastaavalle alueelle kuin millaista Kertunlaaksoon suunnitellaan, kärsi jatkossa selvistä stressin oireista; verenpaine nousi, pulssi kohosi, unettomuutta, ärtyisyyttä ja keskittymiskyvyn puutetta esiintyi. Mielipiteen esittäjä on sitä mieltä, että jos tie kuitenkin tehdään aiottuun paikkaan, pitäisi Hevoskorventien alikulun eteen tulevan äänivallin päät laittaa limittäin ja tehdä Hevoskorventiehen S- mutka siihen kohtaan.

Mielipide 41

Lähtäjät (2 nimeä) eivät halua esitetyn tasoista tietä lähelleen. He ovat huolissaan alueen rauhan kaatoamisesta, hengitysilman laadusta ja maisemasta. Tiealue sopisi heidän mielestään kaavoittaa omakoti-alueeksi viheralueineen ja kotieläinpihoineen.

Mielipide 42

Lähtäjät (2 nimeä) haluavat tielinjauksen mahdollisimman kauas Kertunlaakson asutuksesta. Tie toisi heidän mielestään saaste-, melu-, turvallisuus- ja ympäristöviihtyvyysongelmat ja kiinteistöjen arvo alenee varsinkin tien lähiympäristössä.

Mielipide 43

Lähtäjä on huolissaan lasten turvallisuudesta tien rakennusvaiheessa ja tien tulosta liian lähelle taloja sille varatun alueen ahtauden vuoksi. Hän epäilee, ettei ole todellisiin liikennemääriin perustuvia laskelmia ja ihmettelee, miten tie liitetään jo ruuhkaiselle Lapuantielle ilman että jonot makaavat Kertunlaaksoissa. Hän toteaa, että asunnon hinta on tien tulon jälkeen noin 30-40% todellisesta, ja ettei koko Kertunlaaksoa olisi, jos tieto tiestä olisi ihmisille annettu.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Arviointiohjelmassa on esitetty sovellettavan YVA- asetuksen 9 § mukaiset asiat. Arviointiohjelmasta saaduissa lausunnoissa ja mielipiteissä on esitetty näkökohtia, jotka on yhteysviranomaisen lausunnossa otettu huomioon siltä osin kuin käy ilmi tästä lausunnosta.

4.1 Hankekuvaus

Hankekuvaus on arviointiohjelmassa melko suppea. Arviointiselostuksessa on syytä esitellä hankevaihtoehdot mahdollisimman havainnollisesti. Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin - kohdassa pitäisi erityisesti ottaa mukaan myös ainakin Seinäjoen (Rengonharjun) lentokentän kehittäminen.

4.2 Vaihtoehdot

Hankkeen vaihtoehdot on esitetty arviointiohjelmassa yleispiirteisinä linjauksina. Nurmossa maastokäytävän on tarkoitus sijoittua yleiskaavassa osoitettuun maastokäytävään. Vaihtoehdot tarkentuvat vielä kuntien yleiskaavoituksessa, joka on jo alkanut alustavien maankäyttösuunnitelmien valmistelulla, ja tiehallinnon tiesuunnittelussa. YVA- prosessissa arviointiohjelman jälkeisessä jatkosuunnittelussa on yleensä kysymys tarkennuksista, mutta jossain tapauksissa voidaan myös todeta, että joku lisävaihtoehto on tarpeen ottaa mukaan vertailuun.

Arviointiohjelmasta esitetyissä mielipiteissä on tullut esille ohjelmasta poikkeavia ehdotuksia. Esimerkiksi Seinäjoen läntisen ohikulkutien mukaan ottamista vaihtoehtona on esitetty erityisesti Kertunlaakson alueen asukkaiden puolelta. Sen pois jättäminen on lyhyesti perusteltu arviointiohjelmassa. Seinäjoen läntistä vaihtoehtoa on myös tutkittu aiemmin Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Arviointiohjelman mukaan sen on katsottu vähentävän tehottomammin liikennettä keskustan katuverkolta kuin itäisen, olevan huonompi maankäytön kehittämisen kannalta ja liikennetaloudellisesti kannattamattomampi. Yhteysviranomaisen käsityksen mukaan tämän vaihtoehdon pois jättäminen vaikuttaa siinä määrin perustellulta, ettei mukaan ottaminen ole välttämätöntä, mutta perustelut tulisi vielä avata arviointiselostuksessa selkeämmin kaikkien luettavaksi. Useassa mielipiteessä esitetään vaihtoehtoa, jossa Nurmon puolen tieosuus jätetään rakentamatta tai siirretään pois päin asuntoalueesta. Varaus on Nurmon vahvistetussa yleiskaavassa. Varauksen tarkistustarpeet tulevat varmistetuksi arvioinnissa ympäristövaikutusten osalta ja tekniseltä osin tarkemmassa suunnittelussa. Nurmon kunta esittää lausunnossaan, että sen yleiskaavassa tielle ja suoja-alueille varattuja rajoja tulee noudattaa.

Vaihtoehtojen mahdollinen tarkentaminen jatkotyössä siinä määrin, että kysymys on muutoksesta arviointiohjelmaan verrattuna, on arviointiselostuksessa tuotava havainnollisesti esille ja muutosten perustelut on kirjattava.

Tämä koskee myös tien liittymäkohtien muutoksia, maisemallisesti ja toiminnallisesti eritasoliittymien vaikutus saattaa yleensäkin olla varsin huomattava. Tieosuuden Nurmon puolen liittymäkohta esimerkiksi sijaitsee arviointiohjelmakartalla valtakunnallisesti arvokkaalla alueella tai sen reunalla.

Yhteysviranomaisen huomauttaa, että parhaan vaihtoehdon etsiminen suunnittelussa on kaikkien tavoite, mutta jos YVA-menettelyssä vaihtoehdot olennaisesti muuttuvat, on harkittava miten asiasta tiedotetaan kattavasti.

Valtatien yleissuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa tien suhde maankäyttöön on selvitetty. Seinäjoella ja Ilmajoella ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa, jossa tieyhteys olisi huomioitu. Nurmossa sellainen on, mutta sen tiealuevarausten riittävyys ja haittojen ehkäisyn mahdollisuudet on varmistettava. Vahvistetussa maakuntakaavassa varaus on mukana.

4.3 Arviointiohjelman yhdistäminen muihin menettelyihin

Arviointia ei ole yhdistetty muiden lakien mukaisiin menettelyihin. Samanaikaisesti on käynnissä maantielain mukainen alustava yleissuunnittelu maantienlain mukaisesti. Vaikutusalueen kunnat tarkistavat tai laativat alustavasti yleiskaavojaan, jota hyödynnetään ympäristövaikutusten arvioinnissa tien vaikutusten selvittämisessä maankäyttöön. Yleiskaavatyössä noudatetaan maankäyttö- ja rakennuslain säännöksiä. Kuntien kaavoittajat ovat myös mukana tiehankkeen hankeryhmässä.

4.4. Arvioitavat ympäristövaikutukset ja niiden selvittäminen

Arviointiohjelmassa hankkeen merkittävimmiksi katsottu vaikutukset ovat vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön, liikenteelliset vaikutukset, tieliikenteen melu ja päästöt, vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön, vaikutukset pinta- ja pohjavesiin sekä luonnonvaroihin, vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön, yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ja yhteisvaikutukset.

Vaikutusten arviointi on asianmukaisesti painotettu. Vaikutusten selvitysmenettelmät on kuvattu osittain lyhyesti, jotkut tarkemmin. Suunniteltu vertailumenetelmä on monivaiheinen. Eri vaiheiden tulokset tulisi esittää arviointiselostuksessa selkeästi.

Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön

Kunnat ovat sopineet vuorovaikutteisesti kuhunkin kuntaan tehtävästä yleiskaavasta, joka koskee ohikulkutien maastokäytävää. Alustavia maankäyttösuunnitelmia käytetään hyväksi arvioitaessa hankkeen vaikutuksia maankäyttöön. Epävarmuustekijät tulee tässä luonnollisesti ottaa huomioon.

Vaikutukset Seinäjoen (Rengonharjun) lentokentän alueeseen sekä muihin merkittäviin hankkeisiin, joihin hankkeella on vaikutuksia tai joilla saattaa olla yhteisvaikutuksia hankkeen kanssa, tulee myös käsitellä, lentokentän osalta esimerkiksi päällekkäiset melualueet ja turvallisuuskysymykset.

Liikenteelliset vaikutukset

Alueen muiden uusien hankkeiden yhteisvaikutukset tiehankkeen kanssa ovat myös tärkeitä ja ne tulee ottaa huomioon liikenteellisissä vaikutuksissa ja vastaavasti muissa kohdissa.

Melu, värinä ja päästöt

Melun osalta erityisen tärkeää jatkotyössä on myös yöaikaisten meluhaittojen selvittäminen ja ehkäiseminen, varsinkin jo rakennettujen alueiden tai maankäytön suunnittelussa mahdollisesti rakennettavaksi esitettävien kohdalla.

Tärinää ei mainita arviointiohjelman ao. kohdassa, mutta sen selvittäminen on melun ohella tarpeen.

Samoin tulisi tarkastella myös tien käytön ja ylläpidon aiheuttamia päästöjä ja vaikutuksia, kuten suolausten, tien kuivatusvesien, kunnossapidon tai korjausten vaikutuksia ja muissakin kuin tässä kohdassa eritellä rakennusaikaiset vaikutukset pitempiaikaisista.

Ilmanlaadun osalta ei käy ilmi, selvitetäänkö pienhiukkaspitoisuudet. Hankealueella on etelä- ja pohjoispäässä asutusta lähellä tietä, ja maankäytön suunnittelussa voi tulla ehdotuksia esimerkiksi virkistysalueiksi. Vaikutukset ilmanlaatuun, niiden merkittävyys ja sitä kautta mahdolliset terveysvaikutukset tulee selvittää.

Melu- ja päästöhaittojen kohdistumista luontoarvoihin tulee tarkastella erikseen.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Kaivot tulisi kartoittaa esimerkiksi yhden kilometrin säteellä suunnitelma- alueesta ja tarvittaessa talousvesikäytössä olevien kaivojen veden laatu tutkia. Muuten tiedon keruu ja esitetyt selvitykset ovat pohjavesien osalta riittäviä.

Arviointiohjelmassa on esitetty vesistövaikutusten arviointia vain pintavesien ja pohjavesien laadullisten seikkojen osalta. Koska kyseessä on tulvaherkkä alue ja hankealueella on vesistöjärjestelyihin liittyviä vesistörakenteita, tulisi arviointiohjelmaan lisätä määrällisten vesistövaikutusten arviointi; vedenkorkeudet, virtaamat ja tulvatilanteet. Uusi tielinjaus kulkisi kuten nytkin Kyrkösjärven tekojärven täyttöuoman ylitse, mutta lisäksi se tulisi kulkemaan myös Seinäjoen ylitse. Siinä tapauksessa tulisi etenkin rakennettavien siltojen mitoituksessa huomioida alueen tulvaherkkyys riittävästi ja myös se ääritilanne, että Kyrkösjärven ei pystytä johtamaan vesiä lainkaan, vaan kaikki vedet johdetaan Seinäjoen kautta ohi Kyrkösjärven tekojärven. Tällöin vedenkorkeudet ja virtaamat Seinäjoessa voivat olla huomattavan suuret.

Vaikutukset luonnonvaroihin

Luonnonvarojen käyttöön, kiviaines- ja maamassojen oton ja käytön, sekä ylijäämämassojen sijoitus- ja jalostusmahdollisuuksien tarkasteluun tulee selvityksissä kiinnittää huomiota, erityisesti jätteen luokiteltavien massojen suunniteltuun käsittelyyn ja sijoitukseen.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Nurmon tieosuudella tulee erityisesti tutkia mahdolliset vaikutukset tielinjan itäpuolisiin maisemallisesti ja kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaisiin kohteisiin ja alueisiin. Suunniteltuihin selvityksiin ei muutoin ole huomauttamista. Esihistoriallisen ja historiallisen ajan arkeologisten kohteiden inventointi on myös hyvin tarpeellinen, koska tiedot ovat puutteellisia. Maisemavaikutukset tulisi esittää arviointiselostuksessa mahdollisimman havainnollisesti asutuksesta ja kulkureiteistä käsin kaukomaiseman lisäksi.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Tiiviimmin asutuilla alueilla asumisviihtyvyyteen, terveellisuuteen ja turvallisuuteen liittyvien vaikutusten selvittäminen korostuu. Vaikutukset ihmisten muihin elinoloihin kuten elinkeinojen, kuten esimerkiksi maatalouden harjoittamiseen nousevat myös esiin hankealuetta. Esitetyt selvitykset ja menetelmät ovat kannatettavia ja ne tulisi toteuttaa kattavasti. Haastateltavissa tulisi olla paitsi asukkaiden myös muiden alueella toimivien tai sitä käyttävien edustajia. Haittojen ennaltaehkäisy suunnitteluun on paineutettava huolella.

Vaikutukset luontoon, kasvistoon ja eläimistöön

Esitetyt luontovaikutusten arviointitavat vaikuttavat asianmukaisilta. Erillisen liito- oravaselvityksen tarve on huomioitu ja myös selvityksen suunniteltu toteuttaminen on sekä ajankohdaltaan että inventointitavaltaan hyvä.

Arviointiohjelman mukaan arvioidaan vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, arvokkaisiin luontokohteisiin ja suojeltaviin lajeihin sekä annetaan tarvittaessa suosituksia haitallisten vaikutusten lieventämiseksi. Arviointiselostuksessa tulisi esittää myös hankkeen välilliset vaikutukset liikkumisesteenä, esimerkiksi miten eläimistön vaellus- ja syöntireitit hankkeen myötä muuttuvat.

Nurmon metsästyseuran mukaan on esimerkiksi vaihtoehto 2:n vaikutusalueella erittäin vahva hirvikanta, ja metsäkauris on lisääntynyt erittäin nopeasti.

Arviointiselostuksessa tai sen liitteessä tulisi kuvata myös käytettyjen luontoinventointi- ja luonnon monimuotoisuuden vaikutusten arviointimenetelmiin liittyvät epävarmuustekijät.

Hankkeen yhteisvaikutuksia alueen muiden hankkeiden kanssa selvitetäessä tulisi huomioida myös vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen.

4.5 Osallistuminen

Osallistuminen on kuvattu selkeästi ja eri tyyppisten yleisölle tarkoitettujen tilaisuuksien järjestäminen on mielekästä. Joissakin mielipiteissä toivotaan suoraa henkilökohtaista informaatiota asukkaille, mitä laki tai asetus ympäristövaikutusten arvioinnista ei kuitenkaan edellytä. Aktiivinen tiedottaminen on jatkossakin tärkeää ja lain tavoitteiden mukaista.

Paitsi tässä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä, hankkeesta tiedotetaan lisäksi myös tiesuunnittelun yhteydessä maantielain mukaisesti ja maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti yleiskaavoituksen yhteydessä.

4.6 Raportointi

Arviointiohjelma on varsin helppolukuinen, tiivis ja selkeä. Se sisältää sopivasti selventävää kuvamateriaalia, karttoja ja taulukoita. Saapuneiden mielipiteiden ja niiden sisältämien kysymysten perusteella voit osin arvioida, että joitakin asiakohtia olisi voinut avata eli kuvata enemmänkin. Aktiivisella tiedotuksella ja arviointiselostuksessa voidaan täydentää ohjelmassa esitettyjä tietoja.

4.7 Yhteenvedo ja ohjeet jatkotyöhön

Arviointiohjelmassa on käsitelty YVA- asetuksessa edellytetyjä asioita. Ohjelma antaa hieman täydennettynä selkeä perustan jatkotyöhön. Yhteysviranomaisen lausunnossa on edellä yksittäisten vaikutustyyppien kohdalla lisäksi todettu tai painotettu tiettyjä jatkotyötarpeita. Saapuneissa lausunnoissa esitetyt selvitystarpeet ovat perusteltuja. Arviointiselostuksessa tulee todeta, miten yhteysviranomaisen lausunto ja muut saapuneet kannanotot ja ehdotukset selvityksistä ja vaihtoehtoista on otettu huomioon arvioinnissa.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO, LÄHETTÄMINEN JA SÄILYTTÄMINEN

Yhteysviranomaisen lausunto on nähtävillä Ilmajoen (Ilkantie 18) ja Nurmon (Keskustie 7) kuntien sekä Seinäjoen kaupungin (Kirkkokatu 6) virallisilla ilmoitustauluilla ja kuntien pääkirjastoissa 17.9. 2007 alkaen virka- tai aukioloaikana yhden kuukauden ajan ja lisäksi Länsi- Suomen ympäristökeskuksen internetsivuilla osoitteessa www.ymparisto.fi/lసు > ympäristönsuojelu > ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA .

Lausunto lähetetään tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteensä esittäneille. Kopiot lausunnoista ja mielipiteistä on toimitettu hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Länsi- Suomen ympäristökeskuksen arkistossa.

Suoritemaksu 6530 €

Jakelu	Tiehallinto, Vaasan tiepiiri, suoritemaksua vastaan
Tiedoksi	Suomen ympäristökeskus, liitteenä 2 kpl arviointiohjeita Ympäristöministeriö Lausunnon antajat ja mielipiteen esittäjät

Suoritemaksun määrääminen ja maksua koskeva muutoksenhaku

Maksu määräytyy ympäristöministeriön asetuksessa (1387/2006) alueellisen ympäristökeskuksen maksullisista suoritteista olevan maksutaulukon mukaisesti.

Valtion maksuperustelain 11b§:n mukaan maksua koskevaan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Maksuvelvollinen, joka katsoo, että julkisoikeudellisesta suoritteesta määrätyn maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.

Osoite: Länsi-Suomen ympäristökeskus, PL 262, 65101 Vaasa, sähköpostiosoite:

kirjaamo.lsu@ymparisto.fi, fax 020 490 5251.