



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen

**KANTATIEN 67 PARANTAMINEN VÄLILLÄ ILMAJOKI-SEINÄJOKI,
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA YLEISSUUNNITTELU**

SIDOSRYHMÄTYÖPAJA

25.1.2022

MUISTIO

SISÄLLYS

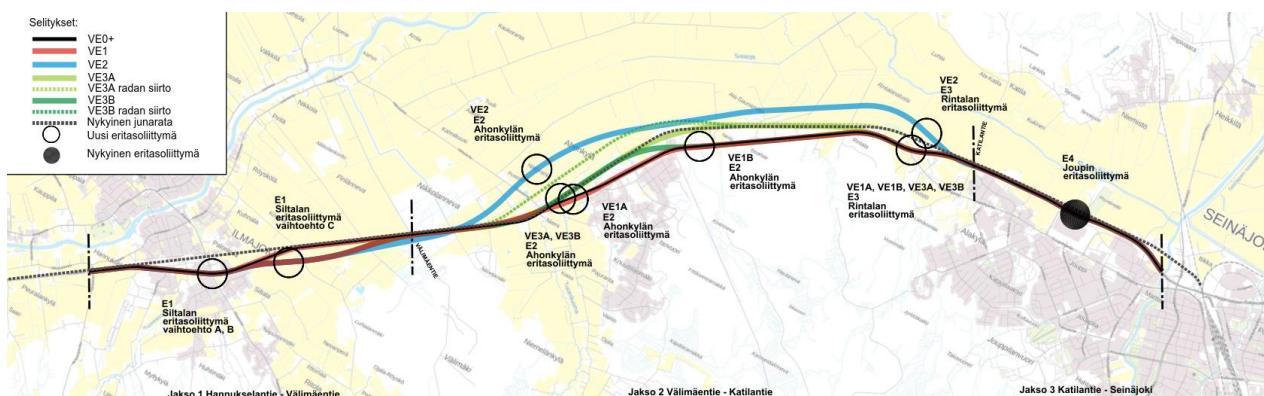
1.	Lähtökohtia	3
2.	Osallistujat	3
3.	Työpajan kulku	5
4.	Työpajatyöskentely	5
5.	Yhteenveto ryhmien näkemyksistä	7
	5.1. Nykytilatietojen täydentäminen	7
	5.2. Vaikutukset Hannukselantie-Välimäentie osuudella	7
	5.3. Vaikutukset Välimäentie-Katilantie-Seinäjoki osuudella	8
	5.3. Paras vaihtoehto	9

Liite 1 Koostekartta hankealueen ympäristön asutuksesta, herkistä kohteista ja nykytilasta

1. LÄHTÖKOHTIA

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus suunnittelee kantatien 67 parantamista Ilmajoen ja Seinäjoen välillä. Työssä on meneillään ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) ja yleissuunnitelman laatiminen. Suunnittelujaksolla on merkittäviä liikenneturvallisuus- ja sujuvuuspuutteita. Yleissuunnittelun ja YVA-menettelyn aikana tarkastellaan eri kehittämisvaihtoehtoja, joissa tasoliittymät poistetaan ja kaikki liikenne kantatielle ohjataan eritasoliittymien kautta. Myös kaikki Suupohjan radan tasoristeykset poistetaan. Lisäksi suunnitellaan hitaalle liikenteelle sekä jalankulkijoille ja pyöräilijöille rinnakkaistiejärjestelyt koko välille. Vaihtoehtoon VE0+ sisältyy nykyisen kantatien vähäinen kehittäminen toteuttamalla liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä ja lisäksi osa Suupohjan radan tasoristeyksistä poistetaan. Kuvassa 1 on esitetty YVA-menettelyn aikana tarkastellut vaihtoehdot kartalla.

Tammikuussa 2022 järjestetyn vaikutustyöpajan tavoitteena oli kuulla sidosryhmien näkemyksiä hankkeen vaikutuksista elinoloihin ja viihtyvyyteen.



Kuva 1. YVA-menettelyn aikana tarkastellut vaihtoehdot kartalla.

2. OSALLISTUJAT

Työpajaan kutsuttiin 30 asukas-, luonto- ja harrastusjärjestöjen, kulkumuotojen, viranomaisten sekä lähialueen yritysten ja elinkeinoelämän edustajia. Työpajakutsu laitettiin tiedoksi myös hankkeen postituslistalle.

Työpajaan osallistui 24 henkilöä, jotka edustivat seuraavia tahoja

- Asema 67 Oy
- Etelä-Pohjanmaan luonnonsuojeluyhdistys ry
- Etelä-Pohjanmaan pelastuslaitos
- Etelä-Pohjanmaan rautatieyhdistys
- Ilmajoen omakotiyhdistys
- Ilmajoen riistanhoitoyhdistys
- Ilmajoen yrittäjät
- Kesko Oyj
- Koulutien-Puskalantien-Knuuttilantien asukkaat
- Lääkintävarikko
- Maansiirto veljekset Rinta Oy
- Maatila Hannuksela
- Manteres' Ky
- MTK-Ilmajoki
- Mäki-Joupin tila
- Mäkikanat Ky
- Niemelän Maatila
- Peuralan kyläseura
- Siipifarmi Oy, Broilerpaja Oy
- SKAL
- paikallinen asukas tai maanomistaja

Lisäksi työpajaan osallistui kaksi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen edustajaa sekä kuusi konsultin edustajaa Ramboll Finland Oy:ltä.

3. TYÖPAJAN KULKU

Työpaja järjestettiin tiistaina 25.1.2022 klo 17–19.30 etäyhteydellä Microsoft Teams-sovelluksella.

Janne Ponsimaa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukselta avasi työpajan ja esitteli asiantuntijat. Sari Kirvesniemi Rambollilta esitteli YVA:ssa arvioitavat linjausvaihtoehdot ja Joonas Hokkanen kertoi alustavista vaikutusarviointien tuloksista. Venla Pesonen ohjeisti osallistujat työpajatyöskentelyyn.

Osallistujat keskustelivat linjausvaihtoehdoista kolmessa pienryhmässä. Lopuksi ryhmät esittelivät näkemyksiään muille ryhmille.

4. TYÖPAJATYÖSKENTELY

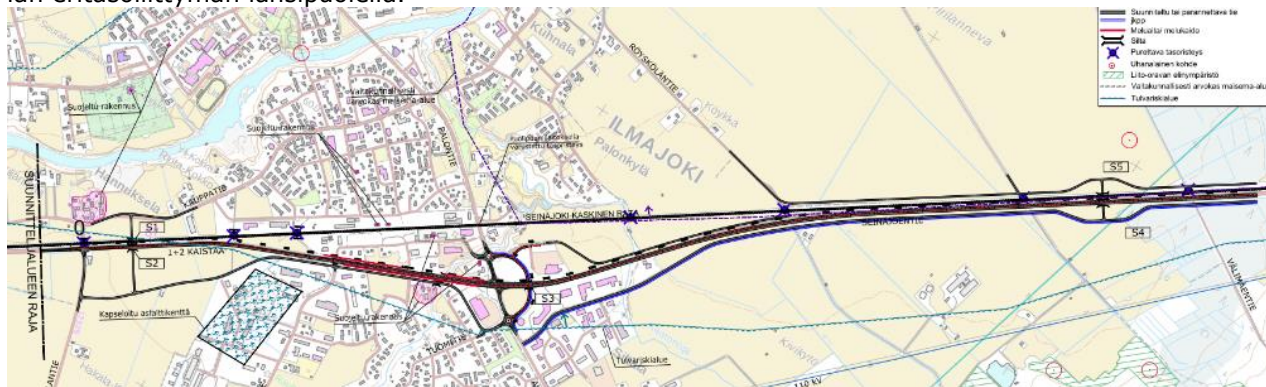
Osallistujat oli jaettu etukäteisilmoittautumisten perusteella kolmeen pienryhmään siten että ryhmän 1 osallistujat edustivat Ilmajoen keskustan alueella toimivia tahoja, ryhmän 2 osallistujat edustivat Ilmajoen ja Ahonkylän alueella toimivia tahoja ja ryhmän 3 osallistujat pääosin Seinäjoen suunnitteluosuudella toimivia tahoja.

Pienryhmätyöskentelyn tulokset koottiin Mural-alustalle, joka toimi sähköisen valkotaulun tavoin. Jokaisessa ryhmässä oli konsultin asiantuntija ja ryhmänvetäjä, joka ohjasi keskustelua ja kirjasi kommentteja kartalle.

Kesällä 2021 toteutetussa työpajassa ja karttapalautekyselyssä esitettiin Siltalan eritasoliittymän sijainti ja rinnakkaisteiden järjestelyt yhteneväisinä kaikissa linjausvaihtoehdoissa 1-3. Syksyllä vaihtoehtoihin lisättiin Siltalan eritasoliittymän toteutusvaihtoehdot Siltala A ja Siltala B, joissa eritasoliittymä toteutettaisiin nykyisen valoliittymän kohdalle Ilmajoen keskustan alueella. Työpajassa tarkastellut Siltalan eritasoliittymän vaihtoehdot osuudella Hannukselantie-Välimäentie on kuvattu seuraavassa lyhyesti.

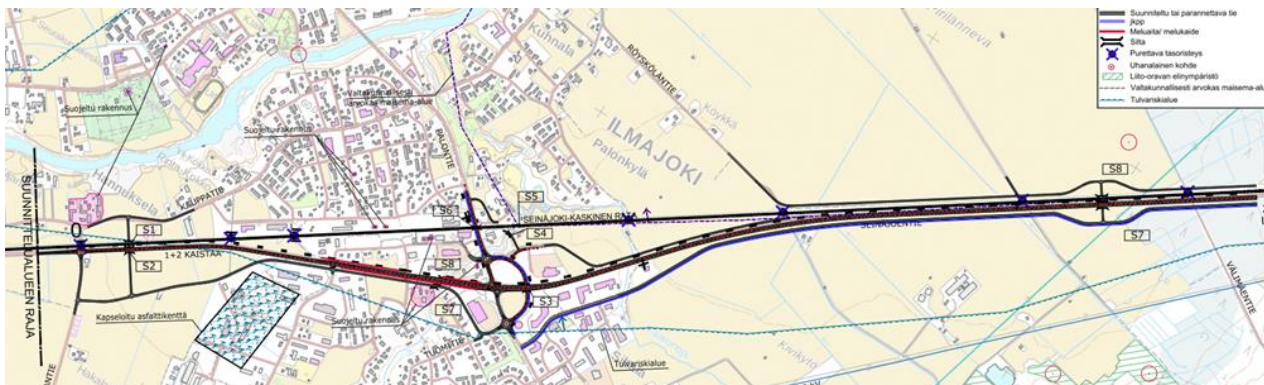
Vaihtoehdossa Siltala A (VESA) eritasoliittymä toteutetaan nykyisen valoliittymän kohdalle.

Eritasoliittymä toteutetaan kaksiramppisena eritasoliittymänä, jossa päätien ramppiliittymät ovat suuntaisliittymiä (ns. lohenpyrstö-liittymä). Junaradan ja Palontien tasoristeys jää ennalleen puolipuomein vartioituksi tasoristeykseksi, muut tasoristeykset poistetaan. Kantatie parannetaan nykyiselle paikalleen Siltalan eritasoliittymän länsipuolella.



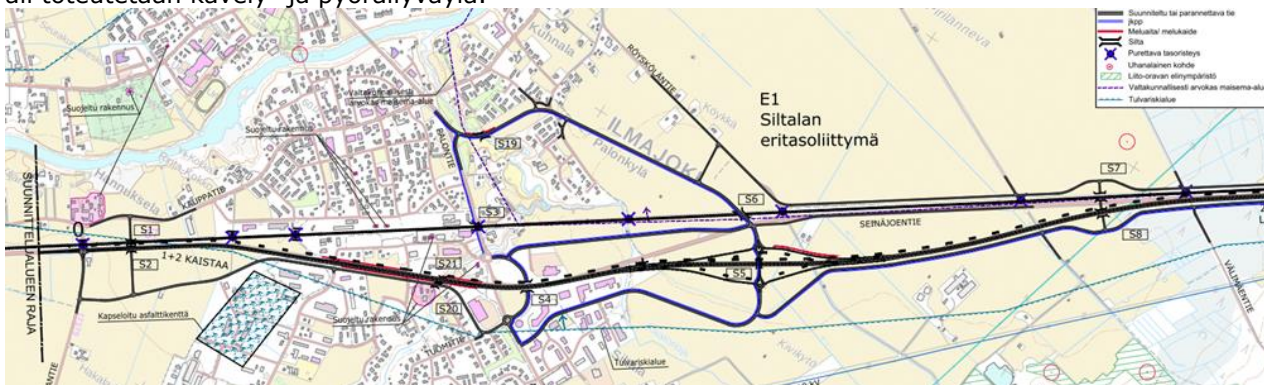
Kuva 2. Siltalan eritasoliittymän toteutusvaihtoehto Siltala A.

Vaihtoehdossa Siltala B (VESB) eritasoliittymä toteutetaan nykyisen valoliittymän kohdalle. Eritasoliittymä toteutetaan kaksiramppisena eritasoliittymänä, jossa päätien ramppiliittymät ovat suuntaisliittymiä (ns. lohenpyrstöliittymä). Palontie rakennetaan siten, että se alittaa junaradan, jolloin junaradan taso nousee noin kolme metriä. Junarata rakennetaan uudelleen noin kilometrin matkalla, rata rakennetaan osittain siltarakenteena. Kantatie parannetaan nykyiselle paikalleen Siltalan eritasoliittymän länsipuolella.



Kuva 3. Siltalan eritasoliittymän toteutusvaihtoehto Siltala B.

Vaihtoehdossa Siltala C (VESC) eritasoliittymä toteutetaan Ilmajoen keskustan itäpuolelle. Eritasoliittymä on rompinen eritasoliittymä, jossa ramppien päihin toteutetaan pisaraliittymät. Eritasoliittymästä toteutetaan uusi tieyhteys Palontielle Tuoresluoman läpi. Tuoresluoman kohdalla uusi tieyhteys toteutetaan osittain siltarakenteena. Nykyinen Palontie katkeaa tasoristeyksen kohdalta. Palontien kohdalle junaradan ali toteutetaan kävely- ja pyöräilyväylä.



Kuva 4. Siltalan eritasoliittymän toteutusvaihtoehto Siltala C.

Ryhmiä tehtävät

1. Nykytilatietojen täydentäminen kartalle (mm. herkät kohteet, virkistysreitit, luontohavainnot)
2. Hannukselantie-Välimäentie osuus
 - Näkemykset vaihtoehdon 0+ ja Siltalan eritasoliittymän vaihtoehtojen VESA, VESB ja VESC vaikutuksista asumisviihtyvyyteen ja virkistykseen, paikalliseen liikkumiseen sekä elinkeinoin.
3. Välimäentie-Katilantie-Seinäjoki osuus
 - Näkemykset eri linjausvaihtoehtojen (VE0+, VE1A, VE1B, VE2, VE3A, VE3B) vaikutuksista asumisviihtyvyyteen, virkistykseen ja maisemaan, paikalliseen liikkumiseen sekä elinkeinoin.
4. Parhaan tai parhaiden vaihtoehtojen valinta

5. YHTEENVETO RYHMIEN NÄKEMYKSISTÄ

Tähän lukuun on koottu yhteenveto ryhmien näkemyksistä. Sidosryhmätyöpajojen, karttakyselyn ja kartta-tarkastelujen pohjalta tehty koostekartta hankealueen ympäristön asutuksesta, herkistä kohteista ja nykytilasta on muistion liitteenä 1.

5.1. Nykytilatietojen täydentäminen

Työpajan aikana osallistujat täydensivät seuraavia nykytilatietoja

- Ilmajoen keskustan itäpuolella huoltoaseman vierestä kulkee moottorikelkkareitti kantatien ja radan yli
- Ahonkylän ja Rintalan välillä on laaja yhtenäinen metsäalue ja polkuverkosto, jota paikalliset käyttävät ulkoiluun, retkeilyyn, maastopyöräilyyn ja suunnistukseen. Paljon vanhoja polkuja ja metsä-autoteitä
- Ahonkylän ja Seinäjoen Joupin välillä metsässä kulkee esteetön elämysliikuntareitti ja kuntorata, jonka varrella on useita levähdyspaikkoja, asukkaiden mukaan alueen paras ja eniten käytetty ulkoilureitti
- Kantatien pohjoispuolella on Alajoen pyöräilyreitti, joka kulkee viljelysteitä pitkin Kyrönjoen molemmin puolin rajautuen Ilmajoen puolella Nikkolantiehen ja Seinäjoen puolella Katilantiehen, työpajaosallistujien mukaan viljelysteillä kulkee kuitenkin pääosin maatalousliikennettä
- Tuomikyläntiellä kulkee kesäisin paljon pyöräilijöitä (Kyrkösjärven ympäri, Tuomikyläntie ja kantatien vierellä jalankulkukul- ja pyörävyylää pitkin Seinäjoelle), paikalliset käyttävät Tuomikyläntietä myös kävelyreitteinä
- Seinäjoen puolella sijaitsevat Rintalanmäki ja Rintalanvuori mainittiin tärkeinä luontokohteina
- Ahonkylän itäpuolella on levähdysalue kantatien molemmin puolin, levähdysalueella pehmismyyntiä, poliiseilla ja rahtareilla on iso tarve levähdysalueille, virkistyskäyttö (esim. suunnistajat lähtevät metsään levähdysalueelta), tärkeää että säilyy myös jatkossa.
- Välimäentien kohdalle sijoittuu hirvieläinten pääasiallinen kulkureitti, Nikkolantien länsipuolelle sijoittuu hirvieläinten satunnainen kulkureitti
- Tuomikyläntieltä kantatielle liittyminen on vaikeaa nykyisin

5.2. Vaikutukset Hannukselantie-Välimäentie osuudella

Näkemyksiä vaihtoehdon 0+ ja Siltalan eritasoliittymän vaihtoehtojen VESA, VESB ja VESC vaikutuksista asumisviihtyvyyteen ja virkistykseen, paikalliseen liikkumiseen sekä elinkeinoihin.

Vaihtoehto 0+

- Vaihtoehdossa 0+ nykyinen vartioitu tasoristeys Palontien kohdalla säilyisi. Vartioidun tasoristeyksen ei koettu nykyäänkään aiheuttavan haittaa paloaseman liikenteelle tai muulle liikenteelle
- Hansatien liikenteen tukkeutuminen koettiin häiriöllisenä paloaseman liikenteelle eikä vaihtoehdon 0+ koettu parantavan liikenneympyrän tukkoisuutta ruuhka-aikana.
- Vaihtoehdon 0+ toteutusta Ilmajoen keskustan alueella pidettiin parempana kuin VESC

Vaihtoehdot Siltala A ja Siltala B

- Palontien kulkuyhteyden säilyttäminen vaihtoehdoissa Siltala A ja Siltala B sai laajasti kannatusta ja niitä pidettiin vaihtoehtoa Siltala C parempina niin paikallisen liikkumisen, asunviihtyvyyden kuin elinkeinojenkin näkökulmasta.
- Vaihtoehdossa Siltala B radan alitus ja radan nosto toisi lisäkustannuksia ja maisemahaittaa sekä melua asutukselle. Aseman paikkaa pitäisi siirtää.
- Molemmat vaihtoehdot parantavat liikenneturvallisuutta, mutta vaihtoehtoa Siltala B pidettiin liikenneturvallisuuden kannalta hieman parempana kuin vaihtoehtoa Siltala A
- Vaihtoehdossa Siltala B radan alikulussa tulee huomioida raskaan liikenteen ja maatalousliikenteen huomioiva alituskorkeus

Vaihtoehto Siltala C

- aiheuttaa estevaikutusta paikalliselle liikkumiselle, pirstoo peltoalueita ja tuo liikenteen haittoja Tuoresluoman asuinalueelle
- Tuoresluoman ylitys vaikeuttaa asuinalueiden laajentamista, häiritsee asumisviihtyvyyttä, maisemaa, turvallisuutta ja talojen arvoa.
- Häiriöt tonteille mahdollisia (kevyen liikenteen väylän oikaisijat, moporalli)
- Asumisviihtyvyyden kannalta huonoin vaihtoehto
- haitallinen Siltalan alueen liiketoiminnalle

5.3. Vaikutukset Välimäentie-Katilantie-Seinäjoki osuudella

Alle on koottu työpajassa esitettyjä näkemyksiä eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksista asumisviihtyvyyteen, virkistykseen ja maisemaan, paikalliseen liikkumiseen sekä elinkeinoihin. Osallistujien näkemykset eri vaihtoehtojen vaikutuksista erosivat osittain toisistaan.

VE0+: Nykyisen väyläverkon vähäinen kehittäminen (VE0+), jossa kantatielle toteutetaan lähinnä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä

- Osa kannatti nykyisen jo olemassa olevan tien parantamista, jolloin ympäristölle ja elinkeinoelämälle tulevat haitat ja todennäköisesti myös kustannukset pienimpiä
- Ahonkylässä asuvien Koulutien-Puskalantien-Knuuttilantien asukkaiden näkemys oli, että vaihtoehto 0+ olisi asutuksen kannalta vaihtoehdon VE2 lisäksi yksi parhaita
- Tuomikyläntieltä kantatielle liittyminen on vaikeaa nykyisin
- Levähdysalueiden kohdalla on nykyisin eniten liikenneonnettomuuksia, suunnittelussa tulee huomioida liikenneturvallisuus
- Pyörätielle ei ole laillista kulkua nykyisin Suupohjantien 129 kohdalla
- Mikäli maatalousliikenteen pääsy kantatielle estetään, tulee taata maatalousliikenteen pääsy molempiin suuntiin (myös talvella)

VE1A: kantatietä kehitetään pääsääntöisesti nykyisellä paikallaan, Ahonkylän eritasoliittymä sijoittuu Ahonkylän länsipuolelle

- Vaihtoehdossa 1A ja 1B rinnakkaistie tuo turvattomuutta Ahonkylän asuinalueen liikenteeseen, Kalliovuorentiellä on jo nyt hidasteita
- Ahonkylässä asuvien Koulutien-Puskalantien-Knuuttilantien asukkaat suhtautuivat erityisen kielteisesti vaihtoehtoon 1A, jossa Ahonkylän eritasoliittymän sijainnilla olisi kielteinen vaikutus etenkin Aurinkoniityn asuinalueeseen, esteettömien näkymien säilyminen Ahonkylästä Alajoelle on tärkeää asukkaille, radan ja kantatien ylikulun tilalle toivottiin alikulkua, pienemmät vaikutukset lakeus- ja perinnemaisemaan
- Ahonkylässä Kämpälämäen alueelle on tulossa uutta asutusta, heille Ahonkylän eritasoliittymän sijainti vaihtoehdossa 1A Ahonkylän länsipuolella olisi parempi kuin sijainti vaihtoehdossa 1B
- rinnakkaistie- ja eritasoliittymäjärjestelyt aiheuttavat kielteisiä vaikutuksia Niityrannan tilalle
- Mikäli maatalousliikenteen pääsy kantatielle estetään, tulee taata maatalousliikenteen pääsy molempiin suuntiin (myös talvella)
- Ennen Rintalan eritasoliittymää kantatie menee suoraan maatilan läpi, olisiko mahdollista siirtää linjaus kulkemaan Rintalanvuorelle päin?
- Ahonkylän eritasoliittymän sijainti tukee Ilmajoen elinkeinoelämää
- Huoli Suupohjantien kiinteistöjen lunastustarpeesta
- Rintalan eritasoliittymän itäpuolella tulee huomioida asumisviihtyvyyden (esim. meluntorjunta) ja maataloustoiminnan turvaaminen
- Lakeuden luontopolulle jatkossakin pääsy tärkeää. Kohdalla siirrettävä aitta ei välttämättä siirtokuntoinen.
- Maisemavaikutuksia; visakoivikko pyyhkiytyy pois suunnitelmassa Suupohjantien varrelta
- Vaihtoehdossa 1A ja 1B rinnakkaistien rakentamisesta aiheutuva luonnonympäristön pirstoutuminen on haitallista (kehräajien pesimäalue)

VE1B: kantatietä kehitetään pääsääntöisesti nykyisellä paikallaan, Ahonkylän eritasoliittymä sijoittuu Ahonkylän itäpuolelle

- Ahonkylässä asuvien Koulutien-Puskalantien-Knuuttilantien asukkaiden näkemys oli, että 1B on 1A vaihtoehtoa parempi, mutta Ahonkylän kohdalla tulisi olla ylikulun sijaan alikulku radan ja kantatien ali
- Vaihtoehdossa 1A ja 1B rinnakkaistie tuo turvattomuutta Ahonkylän asuinalueen liikenteeseen, Kalliovuorentiellä on jo nyt hidasteita
- Tuomikyläntien liikenne joutuisi kulkemaan asuinalueen läpi rinnakkaistielle
- Elämysreittiä ei saa katkaista rinnakkaistielle (alueen paras ja eniten käytetty ulkoilureitti)
- Kämpälämäen päiväkodin ja asuinalueen liikenteelle tulee vaihtoehdossa 1B enemmän kiertoa kuin vaihtoehdossa 1A
- vaikutukset tilakeskukseen Niityrannan kohdalla; vaihtoehto 1B on parempi kuin vaihtoehto 1A
- Mikäli maatalousliikenteen pääsy kantatielle estetään, tulee taata maatalousliikenteen pääsy molempiin suuntiin (myös talvella)
- Rintalan eritasoliittymän itäpuolella tulee huomioida asumisviihtyvyyden (esim. meluntorjunta) ja maataloustoiminnan turvaaminen

- Vaihtoehdossa 1A ja 1B rinnakkaistien rakentamisesta aiheutuva luonnonympäristön pirstoutuminen on haitallista (kehrääjien pesimisalue)

VE2: kantatien kehittäminen sijoittuu osittain junaradan pohjoispuolelle

- Koulutien-Puskalantien-Knuuttilantien asukkaiden näkemys oli, että vaihtoehto 2 olisi Ahonkylän asutuksen kannalta paras, koska ei riko nykyistä asuinrakennetta
- myönteistä on, että vanha kantatie säilyy rinnakkaistienä palvelen paikallista asutusta ja maataloutta
- Vähemmän lunastettavia rakennuksia kuin vaihtoehdossa 1A ja 1B
- Huono vaihtoehto kielteisine maisemavaikutuksineen, luonto- ja maisema-arvot merkittäviä tällä alueella
- Pitkä linja uutta tietä vie peltotilaa sekä näkyy ja kuuluu kauas
- Epävakaa maaperä, tulvat, happamat sulfaattimaat
- Voimalinjoja, jotka vaatisivat siirron tai korottamisen
- Maatalouden osalta ei tule kysymykseen, pirstoisi tilushankkeilla juuri yhdistetyt pellot uudestaan
- Tilusjärjestelyt ja viljelysteiden kunnon parantaminen tärkeää, jos vaihtoehto toteutuu, massiiviset tilusjärjestelyt tulisi saattaa aluille jo tiesuunnitteluvaiheessa (pirstoo peltolohkot, n. 100 maanomistajaa)

VE3A kantatie osin radan paikalla, radan siirto pohjoiseen Ahonkylän ja Rintalan kohdalla

VE3B kantatie osin radan paikalla, radan siirto pohjoiseen Ahonkylän kohdalla

- Vanha kantatie säilyy rinnakkaistienä palvelen paikallista asutusta ja maataloutta
- Peltoalueiden pirstoutumista, mutta puolta lyhyempi matka kuin VE2
- Vie vähemmän peltoalaa kuin VE2
- Koulutien-Puskalantien-Knuuttilantien asukkaiden näkemys oli, että risteysjärjestelyt Tuomikyläntien kohdalla tulee tehdä alikulkuyhteyksinä, jotta maisema säilyy. Rinnakkaistieyhteys kantatien eteläpuolella tulisi toteuttaa myös Tuomikyläntien kohdassa nykyisen kantatien paikalle tai heti sen eteläpuolelle (ei Koulutietä pitkin)

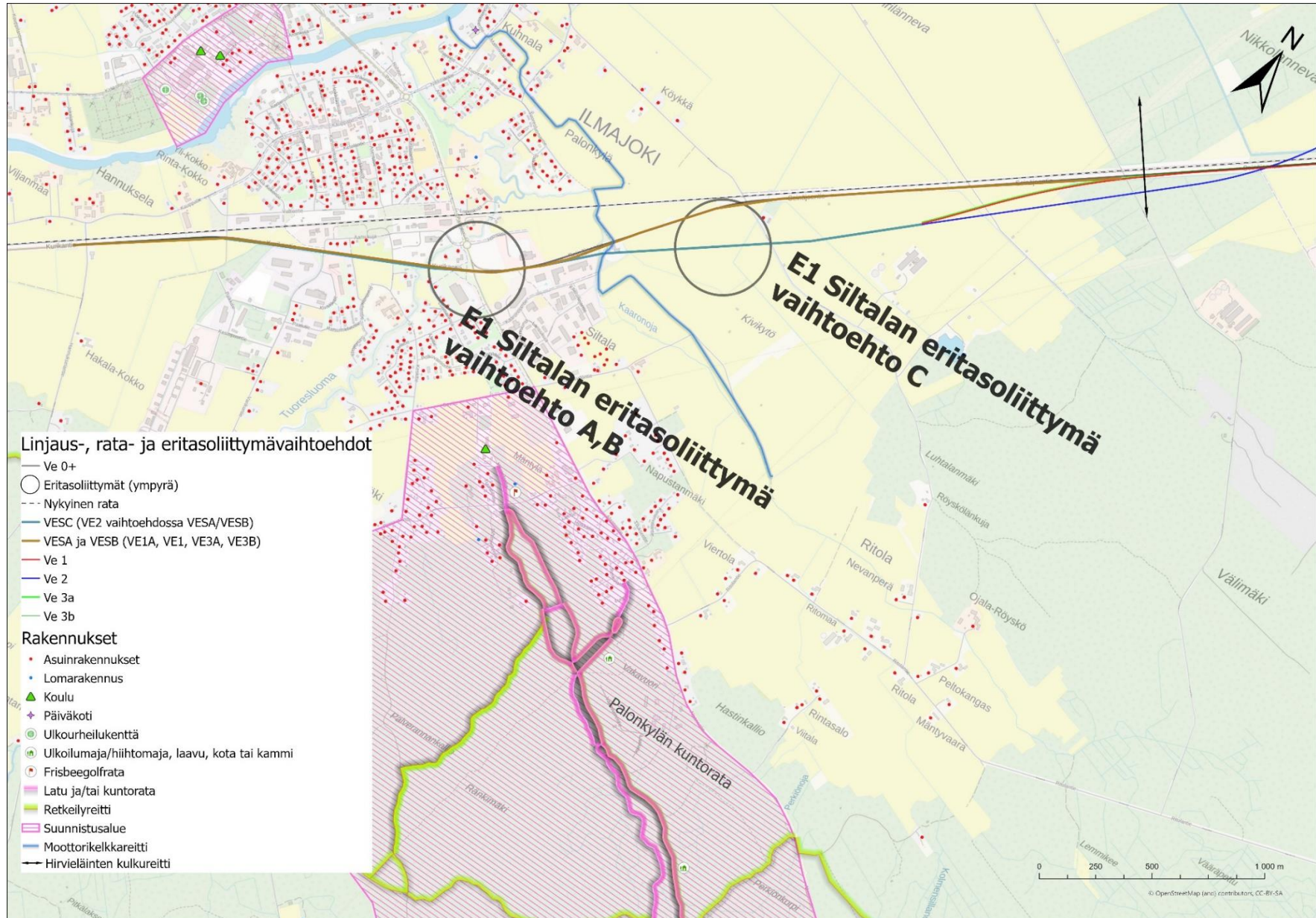
5.3. Paras vaihtoehto

Näkemykset vaihtelivat eikä konsensusta parhaasta vaihtoehdosta löytynyt työpajan osallistujien kesken. Osa kannatti nykyisen jo olemassa olevan tien parantamista, jolloin ympäristölle ja elinkeinoelämälle tulevat haitat ja todennäköisesti myös kustannukset pienimpiä. Maatalouden kannalta vaihtoehtoja 0+, 1A ja 1B pidettiin parhaimpina ja vaihtoehtoa 2 huonoimpana. Ahonkylän asutuksen näkökulmasta kannatusta saivat etenkin vaihtoehdot 0+ ja 2. Useat kannattivat Ahonkylän eritasoliittymän sijaintia Ahonkylän länsipuolella Nikkolantien lähellä. Osa piti vaihtoehtoa 3 epärealistisena.

Nykyisenä haasteena tuotiin esille se, että Kyrönjoki, rata ja kantatie pilkkovat aluetta pienemmäksi. Toivottiin radan ja kantatien ratkaisujen miettimistä samanaikaisesti sekä Kaskisten rantaan kohdistuvien vaikutusten arviointia. Monet toivoivat radan poistamista kokonaan, jolloin kantatie voisi kulkea radan paikalla. Toisaalta mainittiin myös junaradan peruskorjaus, joka voisi mahdollistaa henkilöliikennemahdollisuuden. Luontoarvojen huomioimista suunnittelussa pidettiin tärkeänä. Toivottiin myös tilakeskusten ja peltojen välillä olevien liikenneyhteyksien huomioimista ja säilyttämistä vähintään nykytilassa. Levähdysalueille kantatien varrella nähtiin tarve myös tulevaisuudessa.

LIITE 1 Koostekartta hankealueen ympäristön asutuksesta, herkistä kohteista ja nykytilasta

Hannukselantie-Välimäentie osuus



Välimäentie-Katilantie-Seinäjoki osuus

