

Kaavaselostus

Ahonkylän osayleiskaavan muutos kantatien 67 alueella



Käsittelyvaiheet

14.8.2024 § 200 kunnanhallitus, kaavoituspäätös

- pv.pv.vvvv Kuulutus vireilletulosta
- pv.pv.vvvv Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtäville (MRL 63 §)
- 30.9.2025 Viranomaisneuvottelu (AKL 66 § ja MRA 26 §)
- 15.12.2025 § 259 Kunnanhallitus, kaavaluonnoksen käsittely
- 7.1-6.2.2026 Kaavaluonnos nähtävillä valmisteluvaiheen kuulemista varten (AKL 62 §, 63§ ja MRA 30 §)
- pv.pv.vvvv § xx Kunnan toimielin, kaavaehdotuksen käsittely
- pv.pv-pv.pv.vvvv Kaavaehdotus julkisesti nähtävillä (MRL 65 § ja MRA 27 §)
- pv.pv.vvvv Viranomaisneuvottelu (MRL 66 § ja MRA 26 §)
- pv.pv.vvvv § xx Kunnan toimielin hyväksyi kaavaehdotuksen
- pv.pv.vvvv § xx Kunnanvaltuusto hyväksyi kaavaehdotuksen

Kaavakartta

Kaavakartta, luonnos/ehdotus 1:2000

15.6.2026

Liitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

30.9.2025

Yhteenvedo yleiskaavan luonnosvaiheessa annetusta palautteesta ja kaavoittajan vastineet
15.6.2026

Muut kaavaan liittyvät asiakirjat

- Kantatie 67 parantaminen välillä Ilmajoki-Seinäjoki, YVA ja yleissuunnitelma, ympäristövaikutusten arviointiselostus.
- Ahonkylän luontoselvitys 2023
- Luonto- ja maisemaselvitys Ahonkylän yleiskaava 2005
- Ahonkylän osayleiskaavan rakennusinventointi 2025
- Kantatie 67 parannus Seinäjoki-Ilmajoki, rakennusinventointi 2021
- Ilmajoki Ahonkylä. Yleiskaavan päivityksen arkeologinen inventointi (Maanala Oy 2026)

Sweco Finland Oy

Projekti

Y-tunnus: 2661738-3

Ilmajoki_Ahonkylan_osayleiskaavan_muutos

Työnumero

25020924

Asiakas

Ilmajoen kunta

Tekijä

Mikko Autio, Iikka Ranta

Päiväys

15.6.2026.2025

Dokumenttiviite

Ahonkylä_oyk_kaavaselostus.docx

Sisältö

	Tiivistelmä.....	5
1	Johdanto.....	6
1.1	Suunnittelualue	6
2	Lähtökohdat.....	7
2.1	Yleiskaavan sisältövaatimukset	7
2.2	Suunnittelutilanne.....	7
2.2.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	7
2.2.2	Maakuntakaava.....	8
2.2.3	Yleiskaavat.....	12
2.2.4	Asemakaavat ja ranta-asemakaavat	16
2.2.5	Rakennusjärjestys	16
2.2.6	Pohjakartta ja kiinteistöt.....	17
2.2.7	Muut mahdolliset selvitykset, hankkeet ja inventoinnit	17
3	Perusselvitykset.....	19
3.1	Luonnonympäristö.....	19
3.1.1	Luonnonsuojelu	19
3.1.2	Kasvillisuus ja eläimistö	20
3.1.3	Vesistöt ja pohjavedet.....	23
3.1.4	Tulva-alueet	24
3.1.5	Maa- ja kallioperä	24
3.1.6	Pilaantuneet maa-alueet ja maaperän pilaantumisriskit	25
3.2	Maisema.....	26
3.2.1	Maiseman yleiskuvaus.....	26
3.2.2	Arvokkaat maisema-alueet	26
3.2.3	Maisemarakenne	28
3.2.4	Maisemakuva.....	28
3.2.5	Maankäyttösuositukset	29
3.3	Rakennettu ympäristö	29
3.3.1	Yhdyskuntarakenne ja asutuksen nykytila.....	29
3.3.2	Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat alueet ja kohteet	31
3.3.3	Paikallisesti arvokkaat alueet ja kohteet.....	31
3.4	Arkeologinen kulttuuriperintö.....	33
3.5	Liikenne ja melualueet	34
3.6	Yhdyskuntateknikka	38
3.7	Maanomistus	39
3.8	Väestö, rakentamispaine.....	39
3.9	Elinkeinot ja palvelut	40
3.10	Virkistys.....	40
3.11	Ympäristön häiriötekijät	41

	3.11.1	Melu ja tärinä	41
4		Tavoitteet	42
5		Suunnittelun vaiheet	43
	5.1	Suunnittelun tarve	43
	5.2	Osallistuminen ja vuorovaikutus	43
	5.3	Valmisteluvaiheen kuuleminen	44
	5.4	Ehdotusvaiheen kuuleminen	44
6		Vaihtoehdot ja niiden vertailu	45
	6.1	Kaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	45
	6.1.1	Kaavaratkaisun valinta ja perusteet	45
7		Yleiskaava ja sen perustelut	46
	7.1	Kaava-alueen rajaus	46
	7.2	Yleiskaavan kuvaus	46
	7.2.1	Kokonaisrakenne ja -mitoitus	46
	7.2.2	Kuvaus alueittain ja toiminnoittain	46
	7.2.3	Kaavamääräykset	50
	7.3	Vertailevat tarkastelut	51
	7.3.1	Muutos nykytilanteeseen	51
	7.3.2	Valtakunnalliset ja seudulliset intressit	51
	7.3.3	Tavoitteiden toteutuminen	52
8		Yleiskaavan vaikutukset	53
	8.1	Vaikutukset valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin	53
	8.1.1	Vaikutukset kaupunki-/kyläkuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	53
	8.1.2	Vaikutukset luontoon, maa- ja kallioperään sekä veteen	54
	8.1.3	Vaikutukset liikenteeseen ja infrastruktuuriin	55
	8.1.4	Taloudelliset vaikutukset	55
	8.1.5	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä yhdyskunta- ja energiatalouteen	56
	8.2	Sosiaaliset vaikutukset	56
	8.2.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	56
	8.2.2	Vaikutukset elinkeinoihin, yritystoimintaan ja palveluihin	56
	8.2.3	Ilmastovaikutukset	56
9		Yleiskaavan toteuttaminen	58
	9.1	Detaljikaavoitus, muu suunnittelu ja toteuttamistoimenpiteet	58

Tiivistelmä

Ahonkylän alueella voimassa oleva yleiskaava on vuodelta 2006. Kaavamuutos alueelle tuli vireille vuonna 2023. Vuoden 2023 kaavamuutosalue kattaa sekä kantatien ympäristön että nykyisen Ahonkylän asutusalueen laajennusalueineen.

Kunnanhallitus teki 14.8.2023 (§ 200) päätöksen yleiskaavan muuttamisesta ja laajentamisesta Ahonkylän alueella. Tarkoituksena on nyt jakaa vuoden 2023 kaavamuutosalue kahtia ja toteuttaa kantatiehankkeeseen liittyvä osayleiskaavamuutos erillisenä osayleiskaavamuutoksena. Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa tulevan liikennejärjestelyn toteuttaminen valitun suunnitelmavaihtoehdon mukaisesti. Osayleiskaavamuutoksella pyritään parantamaan kantatien liikennejärjestelyjä, sekä mahdollistetaan yleissuunnitelman hyväksyminen.

Kantatie 67 välillä Ilmajoki – Seinäjoki

Kantatien parantamistoimenpiteet edellyttivät YVA-menettelyä, jonka tarkoituksena oli tutkia eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksia asukkaisiin ja ympäristöön. YVA-menettelyssä arvioitiin myös mahdollisuuksia haitallisten vaikutusten lieventämiseen ja torjuntaan. Kantatien parantamisen vaihtoehtoja tutkittiin ympäristövaikutusten arvioinnissa ja kantatien 67 yleissuunnitelmassa.

Tutkituissa vaihtoehdoissa tarkasteltiin kantatien parantamista nykyisellä paikallaan, sen kehittämistä osittain rautatien pohjoispuolella sekä rautatien siirtämistä osittain pohjoiseen. Lisäksi tarkasteltiin nykyisen tien vähäisempää parantamisvaihtoehtoa. Ahonkylän kohdalla Välimäen- ja Katilantien välisellä alueella tutkittiin viittä vaihtoehtoa, joista saadun palautteen ja yhteysviranomaisen YVA-selostuksesta antaman perustellun päätelmän perusteella tiesuunnitelman pohjaksi valittiin YVA-menettelyssä tutkittu vaihtoehto VE3b. Ahonkylän kohdalla noin 3 kilometrin matkalla kantatielinjaus toteutetaan nykyisen junaradan kohdalle, ja uusi ratalinjaus rakennetaan nykyisen radan pohjoispuolelle. Rinnakkaistieyhteydet toteutetaan koko suunnitteluosuudelle.

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta välillä Hannuksela Ilmajoki – Itikka Seinäjoki. Kantatie 67 välillä Ilmajoki – Seinäjoki on sekaliikennetie, jonka liikennejärjestelyt eivät enää riitä kasvaneille liikennemäärille. Nykyinen kaksikaistainen tie tasoliittymineen parannetaan korkeatasoisemmaksi. Sekaliikennetien palvelutasoa ja turvallisuutta heikentävät suuren liikennemäärän lisäksi vilkkaat tasoliittymät, joissa sivusuuntien palvelutaso on heikko. Tien suureen liikennemäärään vaikuttaa myös runsas hidas ja raskas maatalousliikenne.

Tiesuunnittelun rinnalla toteutetaan myös Suupohjan radan suunnittelu välillä Seinäjoki-Kaskinen. Tavoitteena on parantaa radan turvallisuutta ja valmiutta liikennöintiin.

Tässä yleiskaavatyössä hyödynnetään kantatie 67 YVA-menettelyn ja yleissuunnitelman aikana laadittuja selvityksiä. Yleiskaava laaditaan huomioiden kantatien ja radan suunnittelussa esitetyt tilatarpeet.

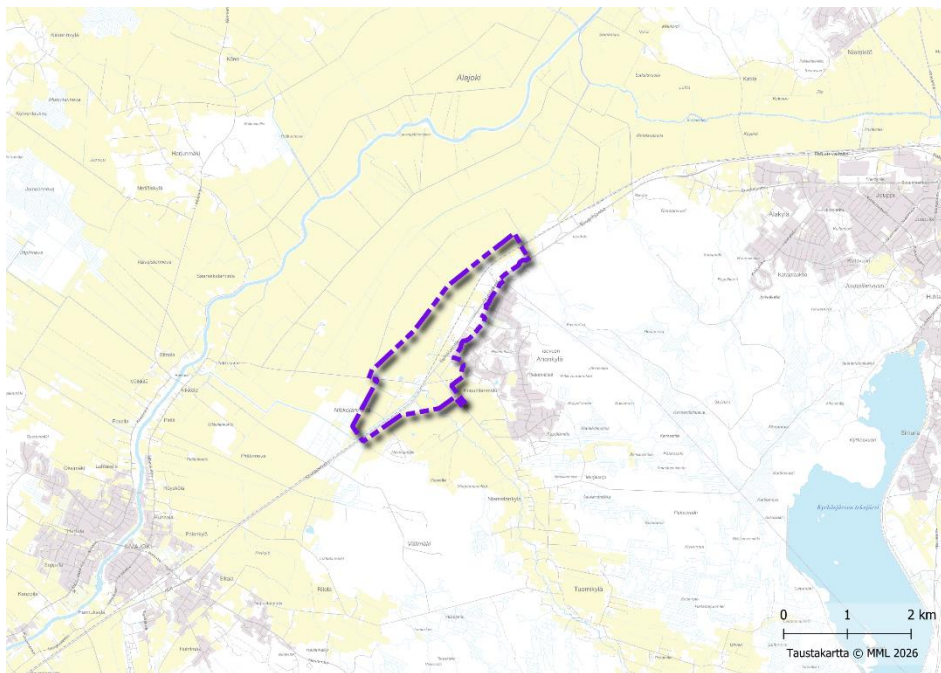
Työssä laaditaan alueidenkäyttölain mukainen yleiskaavakartta ja -määräykset sekä kaavaselostus liitteineen.

1 Johdanto

1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee kantatien 67 varrella, Ilmajoen ja Seinäjoen puolivälissä Ahonkylän taajaman kohdalla. Suunnittelualueen pinta-ala on 265 hehtaaria. Ahonkylän taajaman länsireuna ulottuu suunnittelualueelle taajaman pääosan jäädessä suunnittelualueen itäpuolelle.

Seinäjoen keskusta on matkaa 7 kilometriä ja Ilmajoen kirkonkylään 4 kilometriä. Suunnittelualue rajautuu koillisessa Seinäjoen kaupunkiin.



Yleiskaavan muutos- ja laajennusalueen rajaus merkitty karttaan pistekatkoviivalla.

2 Lähtökohdat

2.1 Yleiskaavan sisältövaatimukset

Yleiskaavan sisältövaatimusten (AKL 39 §) mukaan yleiskaavaa laadittaessa on maakuntakaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään.

Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon:

- 1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
- 2) olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
- 3) asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
- 4) mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla;
- 5) mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
- 6) kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
- 7) ympäristöhaittojen vähentäminen;
- 8) rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä
- 9) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Edellä 2 momentissa tarkoitetut seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin laadittavan yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät.

Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa.

2.2 Suunnittelutilanne

2.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa alueidenkäyttölain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Alueidenkäyttölain (AKL 24 §) mukaan tavoitteet on otettava huomioon siten, että edistetään niiden toteuttamista maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa.

Valtioneuvosto on päättänyt valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista vuonna 2000, ja tavoitteita on tarkistettu 2008. Alueidenkäyttötavoitteet on uudistettu, ja uudistetut tavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
2. Tehokas liikennejärjestelmä
3. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
5. Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Tässä osayleiskaavassa tulee huomioida erityisesti seuraavat:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saatavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Tehokas liikennejärjestelmä

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
- Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden säilymisestä.

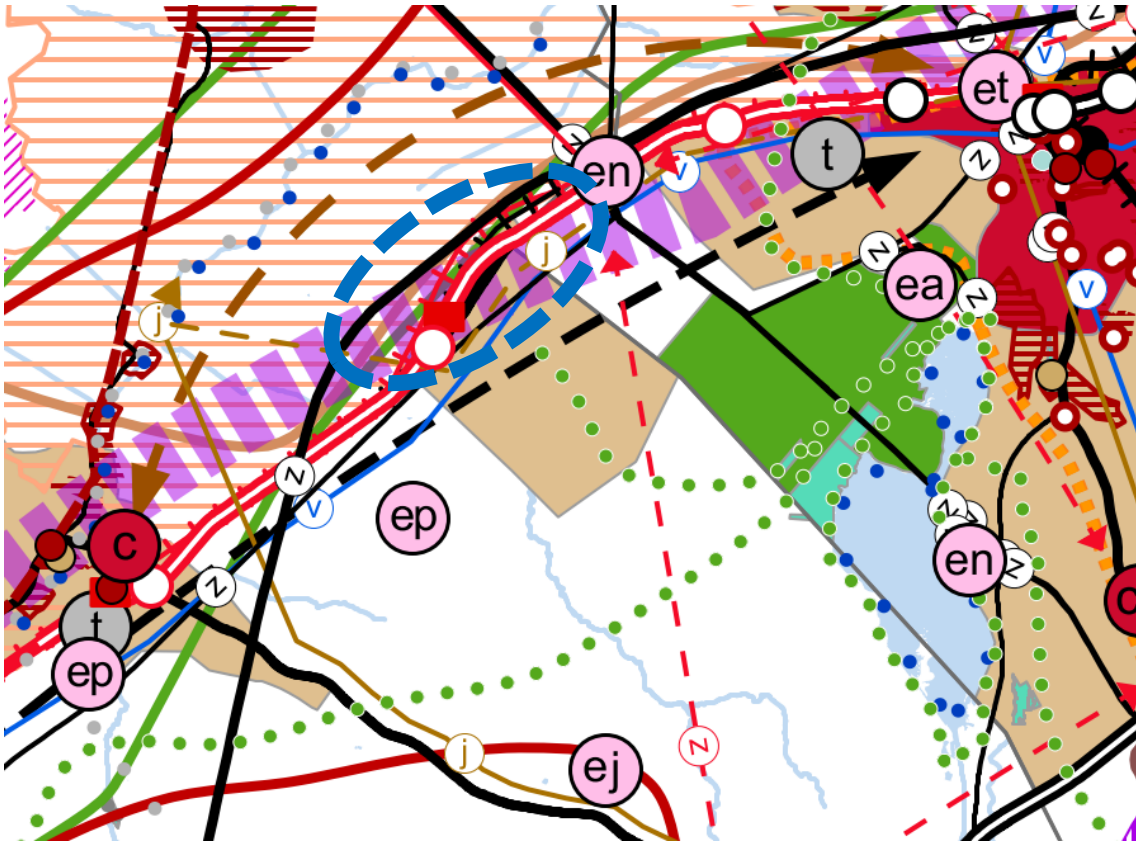
2.2.2 Maakuntakaava

Maakuntakaava on yleispiirteinen suunnitelma maakunnan alueiden käytöstä. Siinä esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet sekä osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavaa käytetään ohjeena laadittaessa alueen kuntien yleis- ja asema-kaavoja, ja se ohjaa myös viranomaisten alueiden käyttöä koskevaa suunnittelua.

Etelä-Pohjanmaalla on laadittu uusi kokonaismaakuntakaava, joka kumoaa voimaan tullessaan kaikki aiemmin hyväksytyt maakuntakaavat. Etelä-Pohjanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2050:n kokouksessaan 16.9.2024 (§ 22). Maakuntahallitus päätti 17.12.2024 (§ 107) määrätä maakuntakaavan tulemaan voimaan maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n nojalla ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2050 tuli voimaan 20.12.2024, ja se kumoaa aiemmin hyväksytyt maakuntakaavat kokonaisuudessaan.

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2050 sisältää kaikki alueidenkäytön teemat, kuten aluerakenteen, liikenteen ja teknisen huollon verkostot, viherrakenteen, luonnonvarat, energiatuotannon, kulttuuriympäristöt sekä alueelliset kehittämissperiaatteet.



Ote Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavasta 2050. Sinisellä katkoviivarajauksella kuvan keskellä on esitetty Ahonkylän likimääräinen kaava-alueen sijainti.

Maakuntakaavassa suunnittelualueelle tai sen lähialueelle on osoitettu seuraavat keskeiset merkinnät:



TAAJAMATOIMINTOJEN ALUE

Merkinnällä osoitetaan asumiseen, palvelu-, teollisuus- ja työpaikkatoimintoihin sekä muihin taajamatoimintoihin varattavat alueet. Merkintä sisältää taajamien sisäisiä liikenneväyliä sekä liikenteen tarvitsemia huolto-, varikko-, terminaali-, ratapiha- ja muita vastaavia alueita, ulkoilureitit, jalankulku- ja pyöräilyväylät, paikalliskeskukset, yhdyskuntateknisen huollon alueet, muut erityisalueet, paikalliset suojelualueet sekä virkistys- ja puistoalueet.

Taajamatoimintojen alue –merkintä ei estä maa- ja metsätalouskäytössä olevien alueiden säilyttämistä tarvittaessa nykyisessä käytössään. Merkinnällä osoitettavat alueet edellyttävät alueiden käytön suunnittelua ja yhteensovittamista.



RUOANTUOTANNON YDINVYÖHYKE

Merkinnällä osoitetaan maaseutuasumisen ja ruoantuotannon ydinalueita laajojen yhtenäisten peltoalueiden yhteydessä. Alueet kuvaavat ruoantuotannon huoltovarmuuden kannalta keskeisiä alueita.

Alueen kehittämisessä ja suunnittelussa tulee tukea maaseutuasumisen sekä maa- ja metsätalouden ja muiden maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytyksiä. Laajojen yhtenäisten metsä- ja peltoalueiden säilymistä maaseutuelinkeinojen käytössä tulee edistää. Liikennejärjestelmän kehittämisessä on huomioitava maaseutuelinkeinojen vaatima maatalouskone- sekä raskas liikenne. Alueella syntyvää biomassojen käyttöä biokaasuksi pyritään edistämään.



MATKAILUN JA VIRKISTYKSEN KEHITTÄMISVYÖHYKE

Matkailun ja virkistyksen kehittämisvyöhykkeinä osoitetaan luontomatkailun ja virkistyksen vetovoima-alueet. Alueisiin sisältyy mm. kansallispuistot, UNESCO Global Geopark -alueiden kohteita sekä luonnonsuojelu- ja maisema-alueita, joista on mahdollista kehittää matkailu- ja virkistystoimintaa palvelevia laajoja kokonaisuuksia.



KAUHAJOKI-SEINÄJOKI-KAUHAVA -KEHITTÄMISVYÖHYKE

Merkinnällä osoitetaan Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava -kehittämisvyöhyke, jossa sijaitsevat merkittävimmät asutus-, työpaikka- ja palvelukeskittymät ja jossa paineet maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiselle ovat suurimmat. Kehittämisvyöhyke jatkuu Kauhajoelta Teuvan kautta maakuntarajalle painottuen tavaraliikenteeseen ja -logistiikkaan.



KAKSIAJORATAINEN MAANTIE, UUSI TAI MERKITTÄVÄSTI PARANNETTAVA

Merkinnällä osoitetaan monikaistaiset moottoriajoneuvo-liikenteelle tarkoitetut, erillisillä ajoradoilla varustetut valta- tai kantatieosuudet, joiden liikennetarve edellyttää tien rakentamista tai merkittävää parantamista.



LIITTYMÄ, UUSI TAI MERKITTÄVÄSTI PARANNETTAVA

Kt 67 / mt 17407 (Nikolantie, Ahonkylä)
Merkinnällä osoitetaan valta- ja kantatieverkon uusi eritasoliittymä, kevennetty eritasoliittymä tai olemassa olevan taso- tai eritasoliittymän merkittävä parantaminen.



RAUTATIE, MERKITTÄVÄSTI PARANNETTAVA

Merkinnällä osoitetaan merkittävästi parannettavat rata-
osuudet.



LIIKENNEPAIKKA, UUSI

Merkinnällä osoitetaan henkilöliikenteen uudet rautatieliikennepaikat (henkilöliikenteen liikennepaikat ja seisakkeet). Liikennepaikka toimii joukkoliikenteen solmupisteenä.



PÄÄVESIJOHTO



VOIMAJOHTO, 400 kV

Merkinnällä osoitetaan olemassa olevat 400 kV voimajohdot ja olemassa olevissa johtokäytävissä kehitettävät yhteydet.



KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYSTARVE

Merkinnällä osoitetaan kevyen liikenteen yhteystarpeet maantieverkolla.



JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISKÄYTÄVÄ

Merkinnällä osoitetaan työ-, opiskelu- ja asiointimatkojen sekä matkailun kannalta tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämiskäytävät päätie- ja rataverkolla.



SIIRTOVIEMÄRI, YHTEYSTARVE

Merkinnällä osoitetaan kehitettävä, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä jäteveden siirtoviemäriyhteyden tarve.

Viemäriinjan tarkka sijainti määräytyy tarkemmassa suunnittelussa. Suunnittelussa on huomioitava vaikutukset muuhun maankäyttöön sekä maisema-, kulttuuriympäristö- ja luontoarvoihin.



VALTAKUNNALLISESTI ARVOKAS MAISEMA-ALUE

Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA, Valtioneuvosto 2021).

Lisäksi suunnittelualuetta koskevat seuraavat koko maakuntakaavaa koskevat yleismääräykset:

Vähittäiskauppa

Vähittäiskaupan suuryksiköt on sijoitettava tukemaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja

toteuttamisessa on otettava huomioon tasapainoisen palveluverkon kehittäminen, olemassa olevien keskustatoimintojen alueiden kaupalliset palvelut ja niiden toiminta- ja kehitysedellytykset, yhdyskuntarakenteen muu kehitys sekä palveluiden hyvä saavutettavuus. Alueiden yleis- ja asemakaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota asuin- ja työpaikka-alueiden jalankulku- ja pyöräily- sekä joukkoliikenteen mahdollisimman suoriin ja hyviin yhteyksiin kaupan ja muiden palvelujen kesken. Alueiden käytön suunnittelussa ja rakentamisessa on varmistettava, että alueella sijaitsevien pohjavesien laatu ei huononnu tai antoisuus pienene ja että kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeiden kohteiden kulttuuri- ja luonnonperintöarvot säilyvät. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alarajaksi määritellään, ellei selvitysten perusteella taa-
jamakohtaisesti muuta osoiteta:

- Vähittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 4 000 k-m²
- Päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on Seinäjoella 5 000 k-m² kaavakartalla osoitetulla kaupallisella vyöhykkeellä (km²)
- Erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 5 000 k-m² Alajärven, Alavuden, Kauhajoen, Kauhavan, Kurikan, Lappuan, Ilmajoen, Seinäjoen, Teuvan sekä Ähtärin kunnassa
- Erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on Seinäjoella 10 000 k-m² kaavakartalla osoitetulla kaupallisella vyöhykkeellä (km²)

Edellä mainitut rajat ylittävät kaupan suuryksiköt osoitetaan maakuntakaavassa erikseen kerrosalamitoituksineen. Edellä mainittuja pienempiä, paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköjä on mahdollista toteuttaa kunnan omaan suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin perustuen.

Happamat sulfaattimaat

Alueidenkäytön suunnittelun tulee perustua riittävään tietoon happamien sulfaattimaiden sijainnista ja laadusta sekä niiden aiheuttamista riskeistä. Uusi merkittävä toiminta tulee sijoittaa niin, että vältetään lisäämstä kuivaustarvetta erityisesti kaikkein ongelmallisimmilla alueilla.

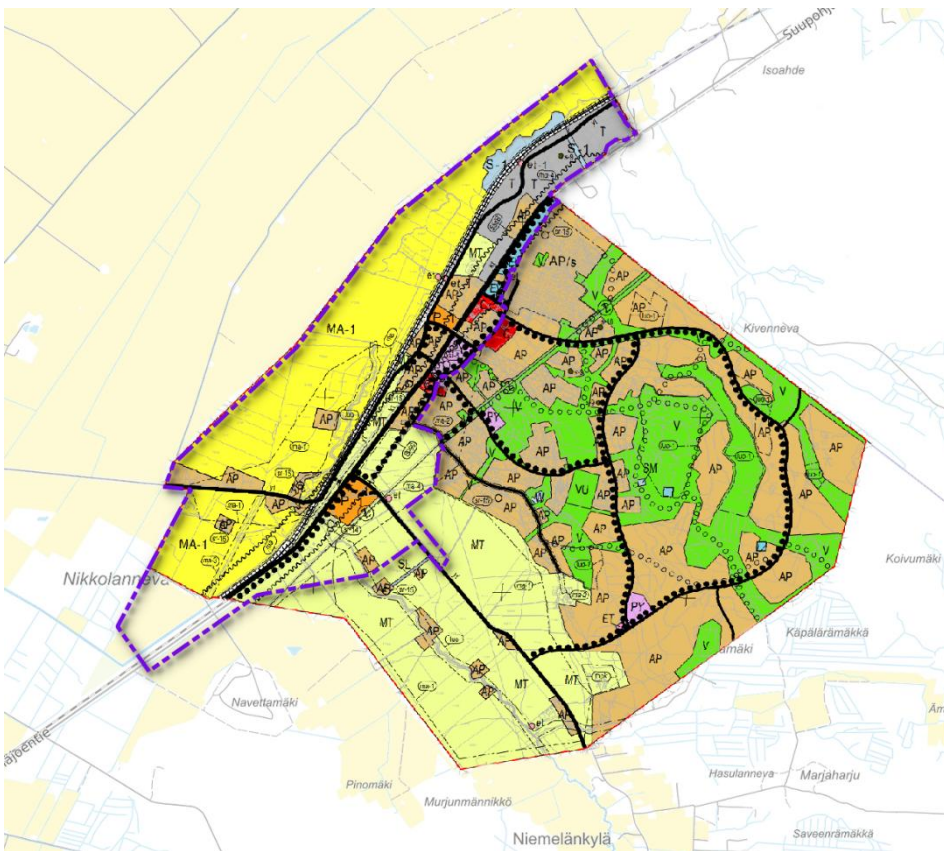
Tulvariskien huomioiminen

Alueidenkäytön ja toimenpiteiden suunnittelussa tulee pyrkiä sään ääriolosuhteista ja tulvista aiheutuvien riskien minimoimiseen. Uutta rakentamista ei tule perusteettomasti sijoittaa tulvauhanalaisille alueille. Tästä voidaan poiketa, jos voidaan osoittaa, että tulvariskit pystytään hallitsemaan. Alueidenkäytön ja toimenpiteiden suunnittelussa suositellaan käytettäväksi Tulvakeskuksen tulvakarttapalvelua ja Suomen ympäristökeskuksen hulevesitulvakarttapalvelua. Hulevesisuunnitelma tulee tarvittaessa laatia tarkemman kaavoituksen yhteydessä.

2.2.3 Yleiskaavat

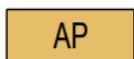
Suunnittelualueella on voimassa Ahonkylän yleiskaava vuodelta 2006. Kantatie 67 rajautuu maatalous-, palvelujen, pientalovaltaisiin asuntoalueisiin sekä julkisten palvelujen ja hallinnon alueisiin, keskustatoimintojen alueisiin ja suojaviheralueisiin.

Rautatien luoteispuolella on pääosin maisemallisesti arvokasta peltoaluetta ja yksittäisiä asuinpientaloja.

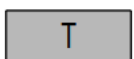


Voimassa oleva Ahonkylän osayleiskaava vuodelta 2006. Suunnittelualueen rajausta violetilla katkoviivalla.

Suunnittelualueella on voimassa seuraavat kaavamerkinnät:



Pientalovaltainen asuunalue.



Teollisuus- ja varastoalue.

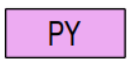


Keskustatoimintojen alue.



Palvelujen alue.

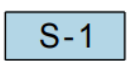
Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.



Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.



Suojaviheralue.



Suojelualue.

Luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisen eläinlajin (liito-oravan) liisäntymis- tai levähdyspaikka sekä liikkumareitti.

MA-1

Maisemallisesti arvokas peltoalue.

Valtakunnallisesti arvokkaan Ilmajoen Alajoen maisema-alueeseen kuuluvaa reunavyöhykettä. Alueelle rakennettaessa kulttuuriympäristön ja maiseman arvot on otettava huomioon.

MT

Maatalousalue.

Alueelle saa rakentaa maataloutta palvelevia rakennuksia.

ma

Maisemallisesti arvokas alue.

Ilmajoen Alajoen arvokas kulttuurimaisema-alue, jolle rakennettaessa tulee ottaa huomioon kulttuurimaiseman arvot ja jokilaakson rakennusperinteen säilyttäminen.

ma-1

Maisemallisesti arvokas alue.

Tuomiluoman purouoman kaksi edustavaa maisema-aluetta.

ma-3

Maisemallisesti arvokas alue.

Työlaitoksen koivukuja.

ma-4

Maisemallisesti arvokas alue.

Valtakunnallisesti merkittävä Kyrönjoen kulttuurimaisema-alue.

luo

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue. Tuomiluoman ranta-alueet. Alueilla on erityisiä luonnonarvoja, joiden perusteella 15 - 20 metriä leveät suoja-alueet tulee säilyttää luonnontilaisina. Luonnonarvojen säilyttämisen kannalta tarpeelliset luonnon- ja maisemanhoidon toimenpiteet ovat sallittuja.

55dB

Melualue.

sr-8



Suojeltava rakennus.

Kulttuurihistoriallisesti ja maiseman kannalta arvokas rakennus, jonka ominaispiirteet tulee korjaus- ja muutostöissä säilyttää.

sr-14



Suojeltava kohde. Niemi-Nikkolan päärakennus pihapiireineen suojeltu Lääninhallituksen BA-407 päätöksen mukaisesti.

sr-15



Suojeltava kohde.

Kulttuurihistoriallisesti arvokas kohde. Luettelo inventointikohteista selostuksessa. Kohteen rakennusten korjaus- ja

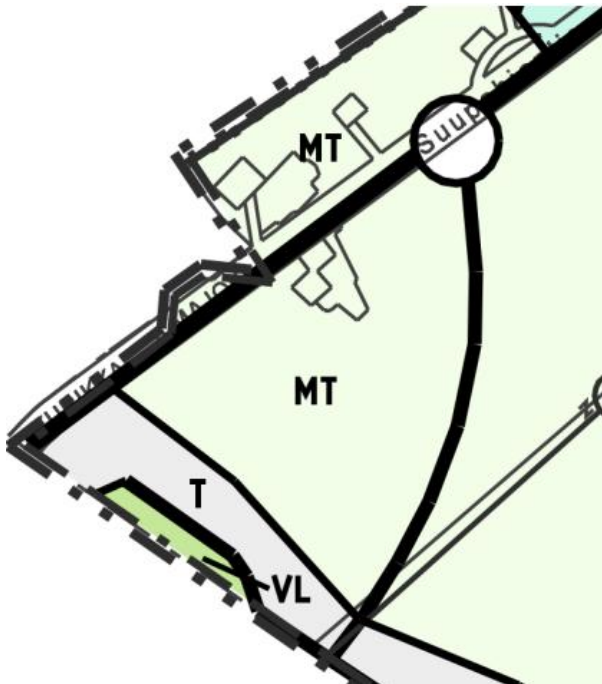
muutostoimenpiteet tulee toteuttaa siten, että kohteen rakennus- taiteellinen, kulttuurihistoriallinen ja maisemallinen merkitys säily- vät.

s-9



Alueen osa, jolla olevat kivet on säilytettävä paikallaan.

Suunnittelualue rajautuu koillisessa Seinäjoen kaupunkiin, jonka alueella on voi- massa Seinäjoen oikeusvaikutukseton yleiskaava 1994.



Ote Seinäjoen yleiskaavasta 1994.

Lähialueella on voimassa seuraavat kaavamerkinnt:



T Teollisuus- ja varastoalue.

Teollisuus- ja varastotilojen lisäksi alueelle voidaan sallia liike- ja toimistotiloja, mutta asemakaavat on laadittava niin, että vain alle puolet alueen kerrosalasta voidaan käyttää liike- ja toimistotiloiksi.

Toiminnan kannalta välttämättömät asunnot saadaan sijoittaa alu- eelle.



VL Lähivirkistysalue.

Päivittäiseen virkistys- ja ulkoilukäyttöön varattava alue.



Maa- ja metsätalousalue.



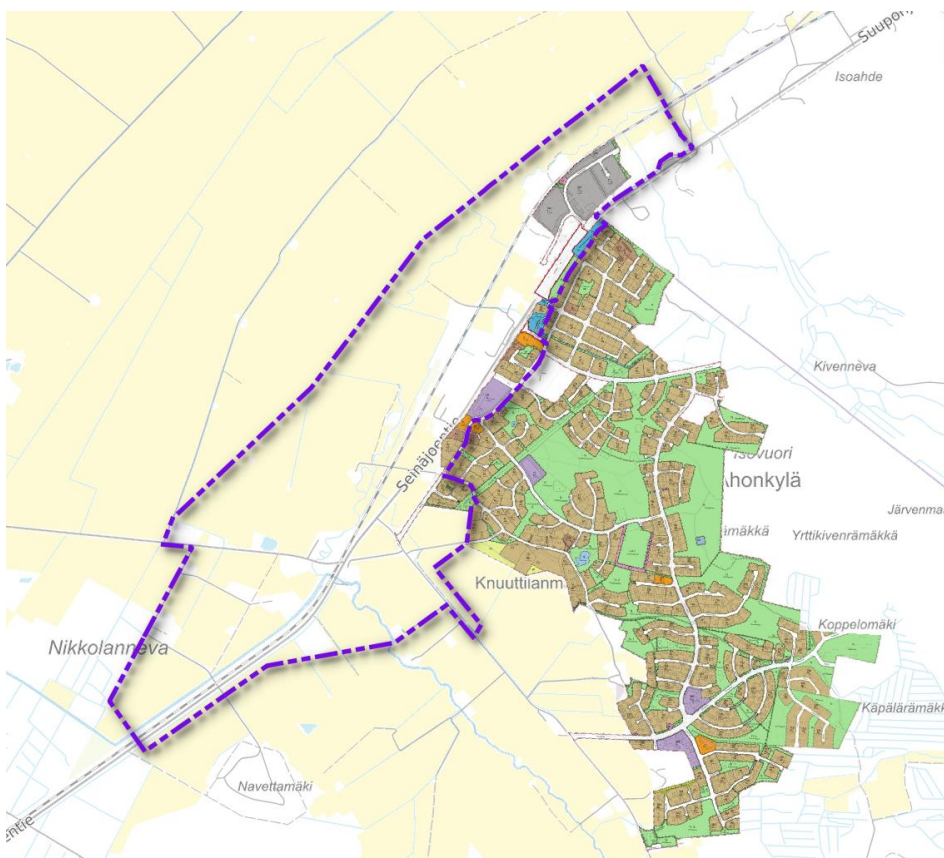
Eritasoliittymä.

2.2.4 Asemakaavat ja ranta-asemakaavat

Ahonkylän alueella on voimassa eri-ikäisiä asemakaavoja. Suunnittelualueen kaakkoisreuna kantatien 67 kaakkoispuolella on asemakaavoitettua. Lisäksi suunnittelualueen koillisosa rautatien ja kantatien 67 välissä on asemakaavoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi.

Kantatien 67 varren alueet ovat asemakaavassa osoitettu mm. asuinpienalojen (AP), erillispientalojen (AO), asuin-, liike- ja toimistorakennusten (AL), liike- ja toimistorakennusten (K), palvelurakennusten (P) sekä julkisten lähipalvelurakennusten (YL) korttelialueiksi. Alueella on myös suojaviheraluetta ja puistoa.

Rautatien luoteispuoli sekä pääosa rautatien ja kantatein 67 välisestä alueesta on asemakaavoittamatonta.



Ote asemakaavayhdistelmästä. Asemakaavan rajaus punaisella.

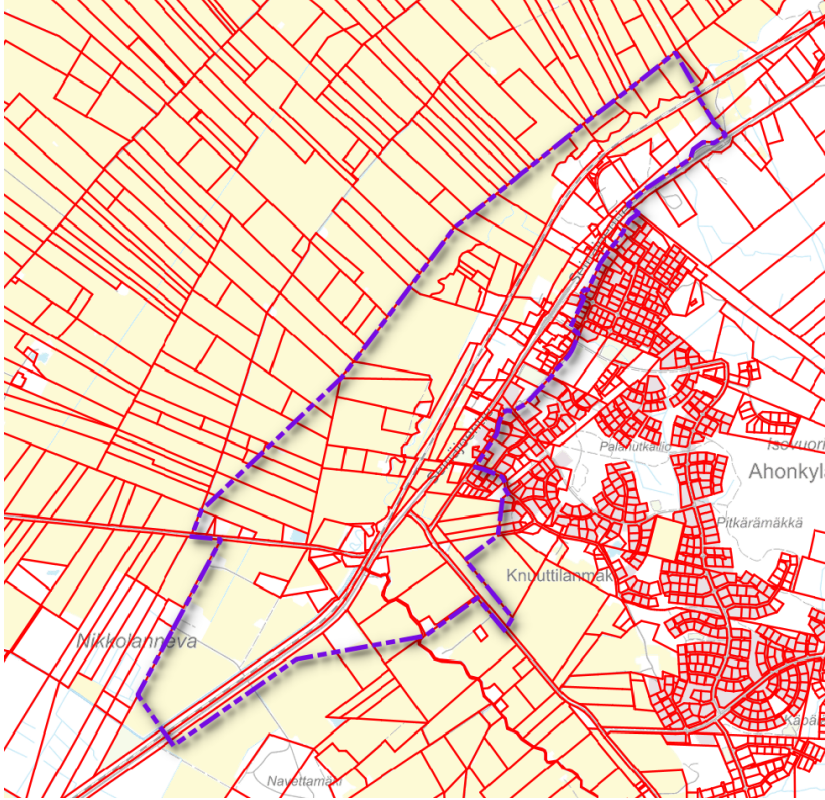
2.2.5 Rakennusjärjestys

Ilmajoen kunnassa on voimassa 14.5.2002 hyväksytty rakennusjärjestys.

2.2.6 Pohjakartta ja kiinteistöt

Suunnittelualue sijoittuu usean kiinteistön alueelle.

Osayleiskaavan pohjakarttana käytetään maanmittauslaitoksen peruskarttaa.



Kiinteistöjaotus suunnittelualueella.

2.2.7 Muut mahdolliset selvitykset, hankkeet ja inventoinnit

Osayleiskaavoituksessa hyödynnetään ainakin seuraavia selvityksiä:

- Ahonkylän luontoselvitys 2023
- Luonto- ja maisemaselvitys Ahonkylän yleiskaava 2005
- Ahonkylän osayleiskaavan rakennusinventointi 2025
- Ilmajoki Ahonkylä. Yleiskaavan päivityksen arkeologinen inventointi 2026

Yleiskaavan laadinnassa hyödynnetään myös seuraavia kantatie 67:n parantamiseen liittyviä selvityksiä:

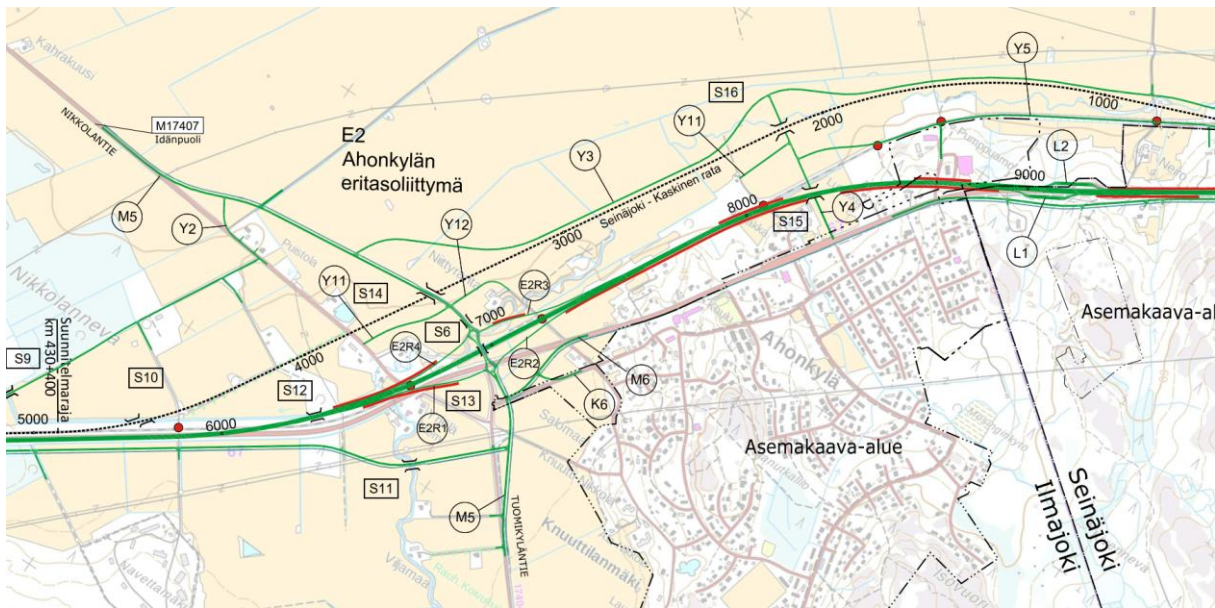
- Seinäjoki-Ilmajoki Kantatie 67:n parannussuunnitelman muinaisjännösinventointi 2020
- Kantatie 67 parannus Seinäjoki-Ilmajoki, Suojeltujen rakennusten rakennusinventointi 2020
- Kantatie 67 parannus Seinäjoki-Ilmajoki, rakennusinventointi 2021
- Kantatie 67 parantaminen välillä Ilmajoki-Seinäjoki, YVA ja yleissuunnitelma: Ympäristövaikutusten arviointiselostus 2022

Kantatie 67 parantaminen välillä Ilmajoki-Seinäjoki, Ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yleissuunnitelma

Ahonkylän kohdalla Välimäen- ja Katilantien välisellä alueella YVA-menettelyssä tutkittiin viittä vaihtoehtoa, joista saadun palautteen ja yhteysviranomaisen YVA-selostuksesta antaman perusteellisen päätelmän perusteella yleissuunnitelman pohjaksi Ahonkylän kohdalla Välimäen- ja Katilantien välisellä alueella valittiin YVA-menettelyssä tutkittu vaihtoehto VE3b. Yhteysviranomaisen antoi YVA-selostuksesta perustellun päätelmän 30.6.2022 (EPOELY/812/2020).

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vilkkaasti liikennöidyllä kaksikaistaisella tiesuudella korvaamalla tasoliittymiä eritasoliittymillä ja rakentamalla tielle toinen ajorata. Logistiikan toimivuuden lisäksi ongelmia on ilmennyt myös henkilöautoliikenteen sujuvuudelle ja jalankulun ja polkupyöräilyn turvallisuudelle.

Tienuunnitteluprosessi koostuu yleensä neljästä vaiheesta: esisuunnittelusta, yleissuunnittelusta, tiesuunnittelusta ja rakentamissuunnittelusta. Ympäristövaikutusten arviointi toteutetaan yleensä yleissuunnittelun alkuvaiheessa. YVA-menettelyssä esille tulleet vaikutukset huomioidaan, niitä täsmennetään ja pyritään lieventämään ja ehkäisemään myöhemmin laadittavissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisissa yleis- ja tiesuunnitelmissa.



Ote vaihtoehdon VE3b pohjalta laaditusta yleissuunnitelmasta.

Keskeiset selvitykset, erityisesti kantatie 67:n yleissuunnitelman yhteydessä laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA), muodostavat perustan yleiskaavan vaikutusten arvioinnille.

YVA-menettelyssä tarkasteltuja vaikutuksia on tässä kaavatyössä täydennetty ja tulkittu yleiskaavaratkaisun näkökulmasta. Selvitysten keskeiset tulokset on koottu kaavaselostukseen, ja aineistot ovat saatavilla kunnan verkkosivuilla.

3 Perusselvitykset

3.1 Luonnonympäristö

Ahonkylän alue sijoittuu Suomen kasvimaantieteellisessä aluejaossa etelä-boreaalisten metsien alueelle. Keski-boreaalisen vyöhykkeen tunnuspiirteet tosin täytyvät suunnittelualan lukuisten soistuneiden turvemaiden osalta mm. Pitkärämäkkä, Yrttikivenrämäkkä sekä muutama muu pienialaisempi suopursua ja mäntyä kasvava korpisuo. Vastaavanlaisia korpisoita on erityisesti täältä Suomenselan alueen suuntaan.

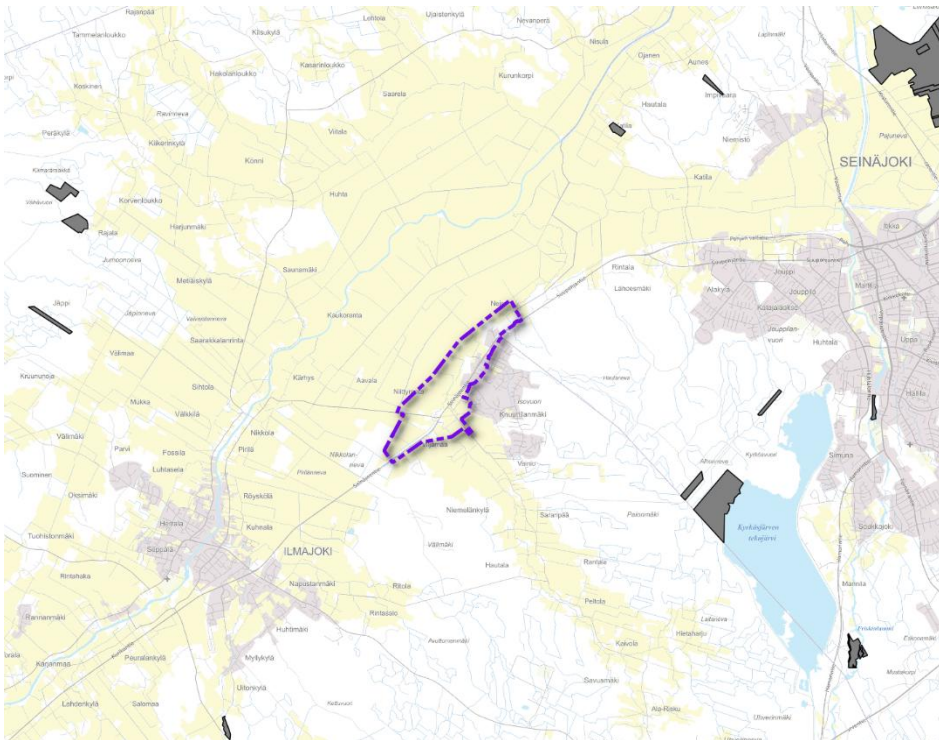
Etelä-boreaalinen metsäkasvillisuus on yleisesti Ahonkylän alueella MT tai OMT-tyyppiä. Hyvin pienialaisia lehtolaikkuja (OMaT) on muutamain paikoin, lähinnä vanhoissa kuusi- lehtipuu- tai sekametsissä. Myös puronvarsien lehtipuualueet ovat lehtomaisia.

Luonnon perustyyppinä on siten mustikkaa, puolukkaa, käenkaalta, oravanmarjaa ja kevätipiippoa kasvavat tuoreet (MT) tai lehtomaiset (OMT) metsät. Kuivat kankaat (VT) sijoittuvat mäki-alueille, joissa on tasaista mäntykangasta varvikkoinen (mm. puolukka, kanerva, variksenmarja ja suopursu) ja karukkokankaiset (variksenmarja, palleroporonjäkälä, harmaaporonjäkälä ja kynsisammal) alueet (CIT) sijoittuvat kallioalueiden avokallioille.

Suunnittelualan eläimistö on laajalla alueella tavanomainen. Tämä johtuu siitä, että elinympäristö on voimakkaasti kaksijakoinen. Peltoalueella on pieniä jyrsijöitä, niiden ojissa sammakoita sekä vastaavasti metsäalueella enenevässä määrin lintuja, rusakoita, hirviä ja oravia. Yhdessä rehevässä kuusikkoisessa sekametsässä havaittiin myös yksi liito-oravan reviiri. Ahonkylän alueen moninaisuutta lisäävät ehdottomasti Isovuoren karukkokallio ja Tuomiluoman rehevät reunusalueet. Muutamat niityt ja hevoslaitumet sävyttävät alueen ympäristöä Lutakossa (radanvarrella) ja Knuutti-Nikkolassa (Knuuttilanmäki).

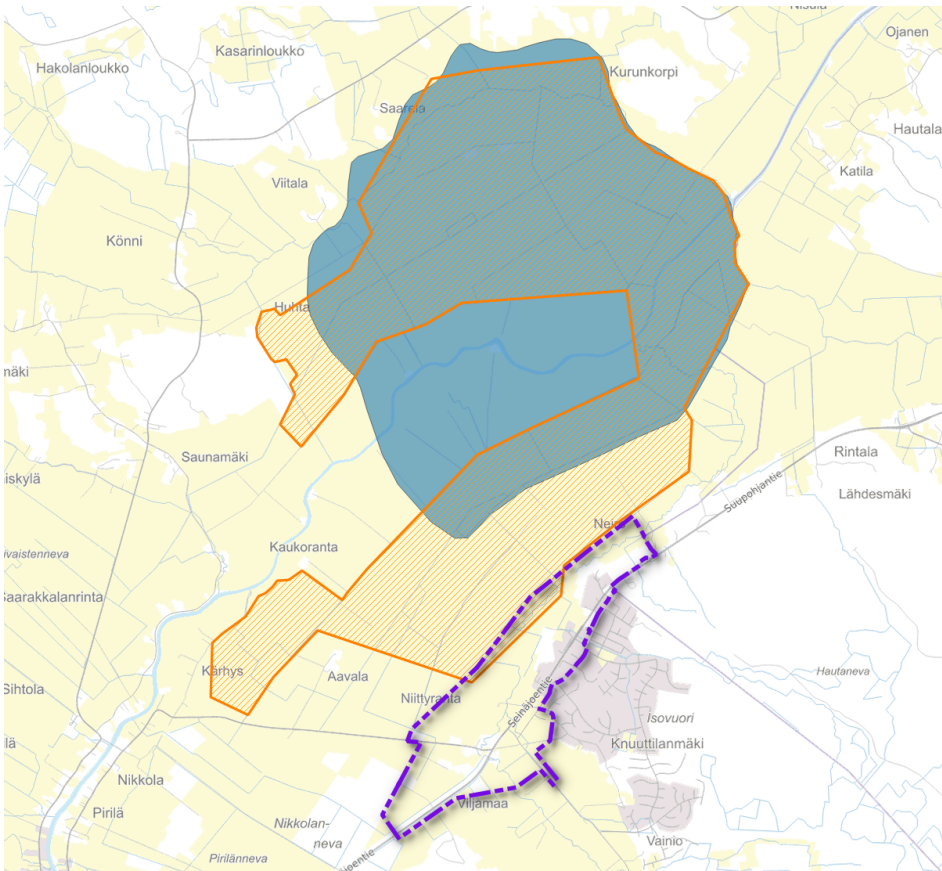
3.1.1 Luonnonsuojelu

Suunnittelualan läheisyydessä ei ole luonnonsuojelualueita. Lähin luonnonsuojelualue on 4 kilometriä suunnittelualan koillispuolella sijaitseva Seinäjoen METSO-alueisiin kuuluva yksityismaiden suojelualue. Noin 5 kilometriä suunnittelualueelta itään sijaitsevan Kyrkösjärven länsiranta on myös luonnonsuojelualuetta.



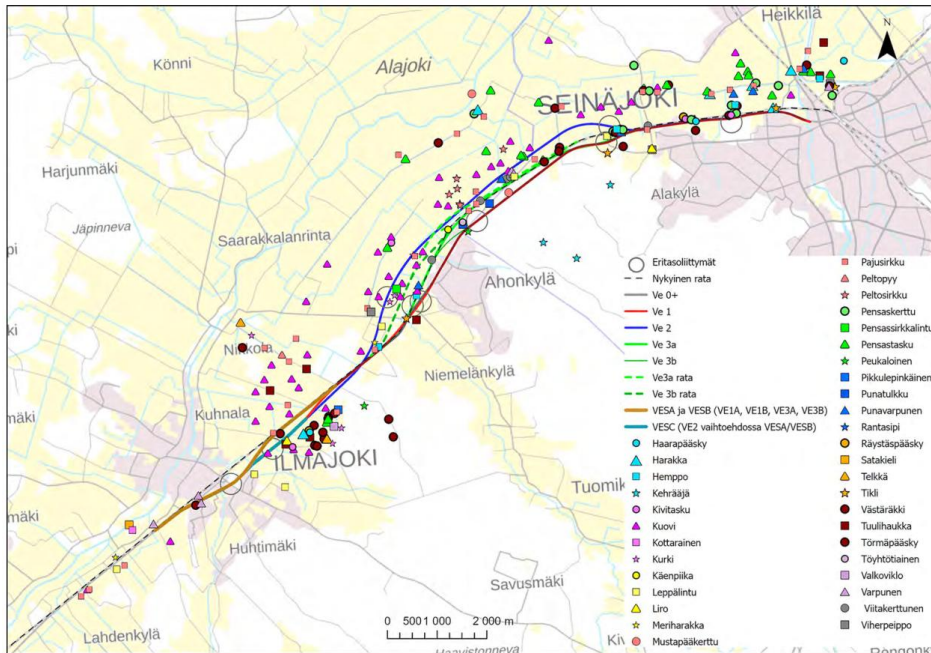
3.1.2 Kasvillisuus ja eläimistö

Suunnittelualueen pohjoispuolelle sijoittuu Ilmajoen Alajoen arvokas lintualue. Valtakunnallisesti arvokkaan FINIBA-alueen raja-
 us ulottuu lähimmillään 700 metrin etäisyydelle suunnittelualueelta. Maakunnallisesti arvokkaan MAALI-alueen raja-
 us ulottuu aivan suunnittelualueen tuntumaan ja pieneltä osin suunnittelualueen
 koillisreunaan. Alajoen varren tulvapellot ovat merkittävä metsähanhien ke-
 väinen levähdysalue. Myös runsaasti muuta tulvalinnustoa pysähtyy ruokaile-
 maan Alajoelle. Lisäksi alueen heikosti kartoitettuun pesivään peltolinnustoon
 kuuluu mm. runsas suopöllökanta.



Ilmajoen Alajoen valtakunnallisesti arvokas FINIBA-alue sinisellä ja maakunnallisesti arvokas MAALI-alue oranssilla.

Tiehankkeen luontoselvitysten yhteydessä vuonna 2020 Ilmajoen ja Seinäjoen väliseltä alueelta pistelaskennoissa havaittiin pesivänä 48 lintulajia ja eniten kertyi havaintoja kiuruista, keltasirkuista, kuoveista, räkättirastaista, töyhtöhyyppistä, peipoista, naakoista, fasaaneista ja pajulinnuista. Uhanalaista peltosirkkaa esiintyy suunnittelualueen pohjoispuolella.



Huomionarvoiset pesimälinnut Ahonkylän ympäristössä (lähde: Kantatien 67 parantamisen YVA-se-
lostus). Runsaasti esiintyvää kiurua ei esitetä kartalla.

Kasvillisuudeltaan suunnittelualueen voi jakaa kolmeen osa-alueeseen: Tuomi-
luoman peltoaukeaan, rautatienvarren peltoaukeaan sekä Jupakan-Lutakon alu-
eeseen.

Tuomiluoman peltoaukea on edustava Tuomiluoman molemmin puolin. Alueella
ei ole metsäkasvillisuutta merkittävässä määrin. Aluetta hallitsee tiestö, sähkölin-
jat, taloryhmät ja peltojen avoimuus. Tuomiluoman varren kasvillisuus on hyvin
rehevää paikoin; suureksi osaksi sen reunoilla kasvaa korkeata heinää ja ruo-
hoja, paikoin myös pensaita ja joitakin puita.

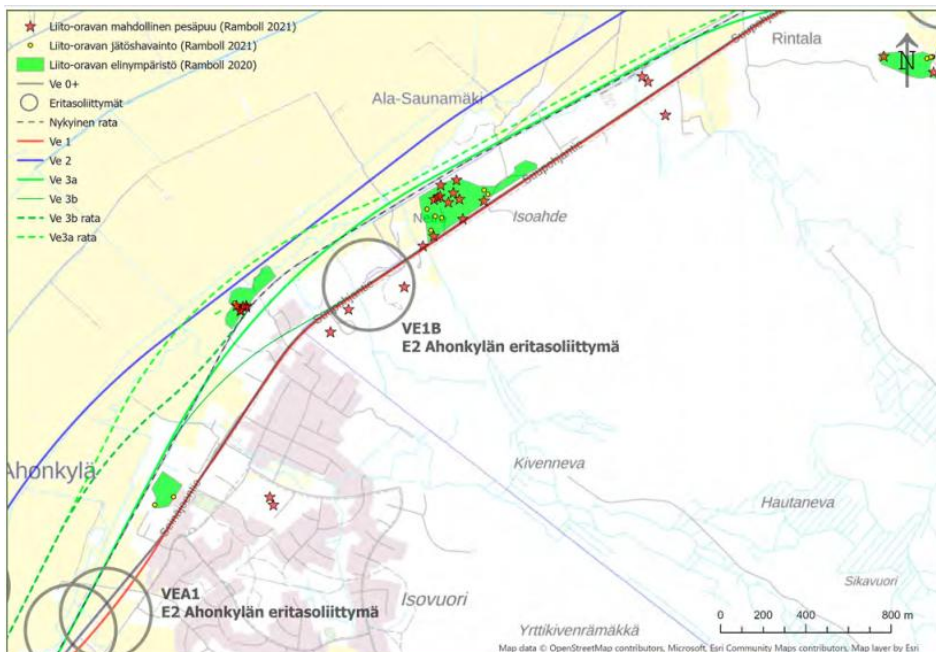
Rautatienvarren peltoaukean eteläosassa on muutamia puukujia, jotka ovat kui-
tenkin menettäneet parhaan loistonsa. Tuomiluoman alaosan ympärillä olevat ti-
lat ovat silti hyvässä kunnossa, mikä näkyy myös puron reunojen huolittelemi-
senä tilojen kohdilla. Niityrannan kohdalla Tuomiluoma mutkittelee kauniisti.
Tästä pohjoiseen alue käsittää lähestulkoon pelkästään peltoalueita, joiden lo-
massa on myös oja ja edustavampia puro-osuuksia. Ympäristö on koko alueella
verratan alava, eikä korkeita mäkiä ole. Pienet metsälaikut ovat tuoretta kangasta
(MT), joten niissä kasvaa tyypillisesti mm. mustikkaa, puolukkaa, metsäkastik-
kaa, metsämarretta, kevätpiippoa ja runsaasti heiniä. Peltoalueet ovat keväästä
lähtien monien lintulajien ruokailualueita. Alue on osa valtakunnallisesti merkittä-
vää Ilmajoen Alajokea.

Jupakan-Lutakon alueeseen kuuluu niin metsiä, pensaikoita, niittyjä kuin peltoja.
Lisäksi alueella on jonkin verran asuinpientaloja ja muutamia pk-yrityksiä. Koh-
dealueella on liito-oravan reviiiriä. Muut metsät ovat verratan tavallisia, pääasi-
assa mänty- ja koivuvaltaisia. Metsätyypinä ovat vaihtelevasti lehtomainen kang-
as (OMT) ja tuore kangas (MT). Alue on osa valtakunnallisesti merkittävää Il-
majoen Alajokea.

Luontoselvityksessä 2005 Tuomiluoman yläosa sekä Tuomiluoman alaosa on
luokiteltu paikallisesti arvokkaiksi luontokohteiksi ja suunnittelualueen pohjois-
osassa liito-oravan reviiiri luokkaan I EU:n luontodirektiivilajien elinympäristönä.

Kantatien 67 parantamishankkeen yhteydessä tehdyissä luontoselvityksessä suunnittelualueelta löydettiin kaksi liito-oravan elinympäristöä Jupakossa ja Luta-kossa. Liito-oravaesiintymiä on useita suunnittelualueen ympäristössä Kyrönjoki-laakson kuusivaltaisissa reunametsissä. Suunnittelualueen luonne on laajoilla alueilla muutoin mäntyvaltaista sekametsää, ja vain harvoissa paikoissa puula-jisto on sopivaa liito-oravalle ja mm. kangasmaastoista puuttuivat lajille sopivat sekametsät.

Tyypillisimpiä ja näkyvimpiä nisäkkäitä alueella ovat mm. rusakko, metsäkauris, valkohäntäpeura, kettu, supikoira ja hirvi. Hirvieläinonnettomuuksia on erityisesti Ahonkylän pohjois- ja eteläpuolella Seinäjoentiellä. Tiehankkeen lepakkoselvityk-sessä pohjanlepakoita on Ahonkylän alueella. Viitasammakkohavaintoja tehtiin vuoden 2020 selvityksessä ainoastaan Puistolassa Nikkolantien pohjoispuolella olevan lammen alueelta.



Liito-oravaesiintymät Ahonkylän ympäristössä (lähde: Kantatien 67 parantamisen YVA-selostus).

3.1.3 Vesistöt ja pohjavedet

Lähialueen vesistöistä merkittävin on Kyrönjoki, joka virtaa noin pari kilometriä suunnittelualueen länsipuolella.

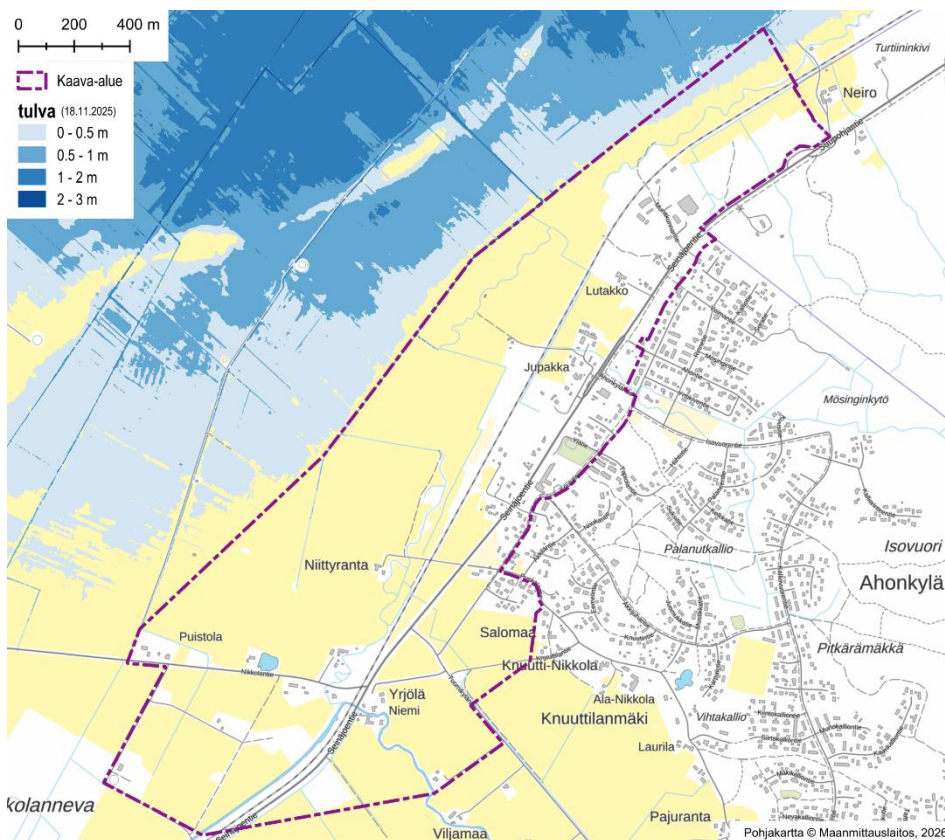
Pohjavesialueita ei sijoitu suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen. Tuomiluoma virtaa pienen matkan suunnittelualueen eteläosassa. Tuomiluoma virtaa kaakon suunnasta luoteeseen kantatielle 67 saakka, minkä jälkeen se kääntyy lounaaseen ja yhtyy Ilmajoen pohjoispuolella Kyrönjokeen. Suunnittelualueen ja Kyrönjoen välisellä viljelylakeudella virtaa kapea Sotaoja Kyrönjoen suuntaisesti koilliseen. Ahonkylän pohjoispuolella se yhtyy Seinäjokeen ja hieman myöhemmin pohjoisempana Kyrönjokeen.

3.1.4 Tulva-alueet

Kyrönjoki on tyypillinen tulville altis Pohjanmaan joki, jonka jokivarret ovat tulva-alueita. Tulvaherkkyyteen vaikuttaa alueella muun muassa maaston tasaisuus, maankohoaminen, vähäjärvisyys ja maankäyttö. Kyrönjoen osuudet Ylistaro-Koivulahti ja Ilmajoki-Seinäjoki ovat maa- ja metsätalousministeriön päätöksellä (22.12.2018) nimetty valtakunnallisesti merkittäviksi tulvariskialueiksi. Alueelle on laadittu vuonna 2021 Kyrönjoen vesistöalueen tulvariskien hallintasuunnitelma vuosille 2022 – 2027.

Tulvariskien hallintasuunnitelman maankäyttöön liittyvinä toimenpiteinä mainitaan mm. tulva-alueiden merkitseminen kaavoihin sekä alimpien rakentamiskorkeuksien huomioiminen yleis- ja asemakaavoissa sekä rakennusjärjestyksissä.

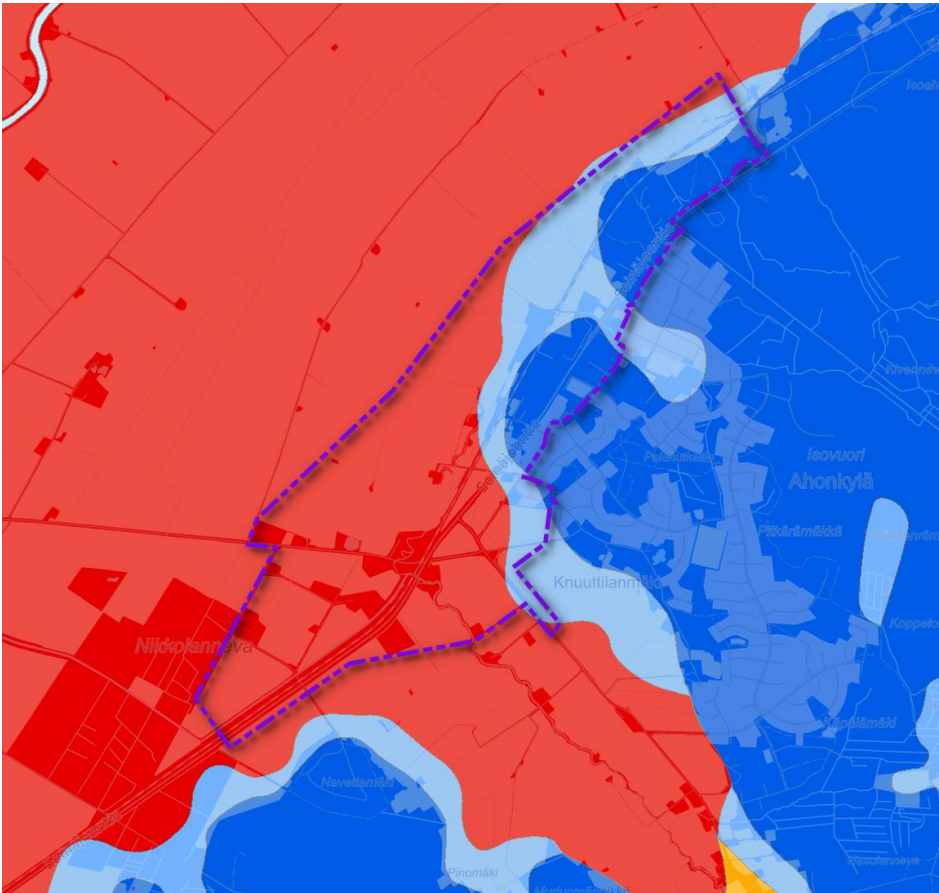
Kyrönjoen merkittäville tulvariskialueille on vuonna 2025 valmistunut uusi tulvakartoitus, jossa on arvioitu tulvakorkeudet, veden syvyydet ja tulvan levinneisyys sekä tulvariskikohteet erilaisissa tulvatilanteissa. Tulvamallinnusta on päivitetty kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen Lounaissaumen elinvoimakeskuksen lausunnon mukaisesti. Suunnittelualueella rautatien luoteispuoli kuuluu osin tulvariskialueeseen Kaavamuutosalueella ei ole tulvariskikohteita.



Ote tulvakartasta (vesi.fi/karttapalvelu, luettu 10.6.2026), kerran sadassa vuodessa esiintyvä tulva suunnittelualueen ympäristössä.

3.1.5 Maa- ja kallioperä

Maaperä on suunnittelualueella vaihteleva. Itäosa on korkeimmilta osiltaan kalliomaata (punainen) ja hiekkamoreenia (oranssi). Keski- ja länsiosa puolestaan on savimaata (sininen). Rautatie sijoittuu lähes koko matkaltaan savimaalle.



Happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys suunnittelualueen ympäristössä (lähde: GTK happamat sulfaattimaat 1:250000). Punaisella alueella esiintymisen todennäköisyys on suuri, vaaleansinisellä pieni ja tummasinisellä hyvin pieni.

3.2 Maisema

3.2.1 Maiseman yleiskuvaus

Suunnittelualueella korkeuserot vaihtelevat vähän, joskin kumpuileva maisema on miellyttävä. Ahonkylän alueen pinnanmuodot nousevat suunnittelualueen itäpuolella Isovuorella korkeimmillaan 75 metrin korkeudelle. Kyseisellä paikalla on myös vanha kolmiomittaustorni. Myös Palanutkallio-niminen kohouma kohoaa yli 60 metriin. Alavimmillaan korkeustaso on suunnittelualueella noin 40 metrissä. Ahonkylän eteläpuolella virtaavan Tuomiluoman rannat sekä lännessä rautatien länsipuolella Kyrönjokilaakso ovat alavaa viljelylakeutta. Yleinen maanpinnan viettosuunta (samalla myös Tuomiluoman laskusuunta) on kohti länttä. Samasta syystä myös useimmat ojat laskevat kohti lounasta tai etelää.

3.2.2 Arvokkaat maisema-alueet

Suunnittelualue sijoittuu puoliiksi valtakunnallisesti arvokkaalle Ilmajoen Alajoen lakeusmaisema-alueelle (VAM110108). Suunnittelualueella rautatie on maisema-alueen rajana ja alueen luoteinen Kyrönjoen puoli kuuluu maisema-alueeseen.

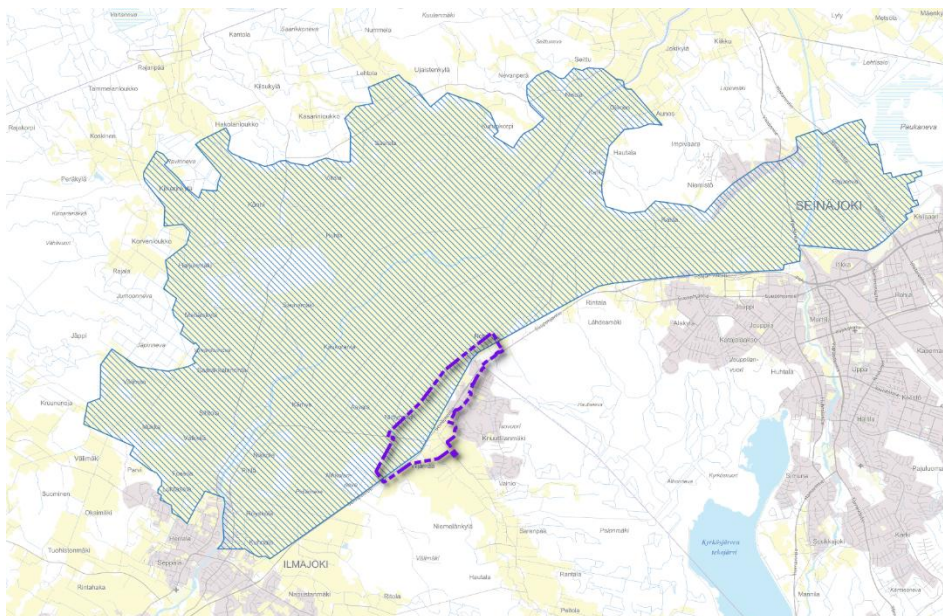
Seinäjoen ja Ilmajoen välillä avautuva Ilmajoen Alajoen lakeusmaisema on edustava eteläpohjalainen viljelymaisemakokonaisuus, joka on kehittynyt aluetta

halkovan loivajuoksuisen Kyrönjoen rantatasangoille. Se on selväpiirteinen Kyrönjoen ja sen sivujokien laaksoihin levittäytyvä viljelylakeus, jonka tunnusmerkkejä ovat maisemakuvan yhtenäisyys, pitkät peltonäkymät, jokivarren tulvavallit sekä viljelylakeuden reuna-alueilla sijaitseva nauhamainen asutus. Alueella on merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kokonaisuuksia sekä maatalouden historiallisista muodoista kertovia latoja ja jokisaunoja. Kyrönjoen tulvat ovat synnyttäneet alueelle arvokkaita luonnonympäristöjä.

Ilmajoen Alajoen lakeusmaisema on suoraviivaista ja avaraa kulttuurimaisemaa, jossa perinteinen eteläpohjalainen kytöviljelymaisema yhdistyy nykyaikaisen maatalouden muotoihin. Maisema-alueen reunoilta avautuu monia komeita näkymiä yli viljelymaisemien. Alueen elinvoimainen maatalous näkyy maisemassa viljelylakeuden laajuutena, uudisrakentamisena, suurimittakaavaisina kotieläinyksiköinä ja peltolakeudella lietelantaloina.

Maisema-alue rajautuu Seinäjoen ja Ilmajoen taajamiin, joiden urbaanit ympäristöt luovat selvärajaisen kontrastin perinteisille lakeusmaisemille. Maisema-alueen rakennuskanta koostuu ennen kaikkea sotien jälkeisestä tyyppirakentamisesta sekä uudemmista omakotitaloista. Alueella on kuitenkin myös edustavia esimerkkejä perinteisestä pohjalaisesta talonpoikaisasutuksesta. Lisäksi maisema-alueella on jäljellä joitakin vanhoja, lakeudelle tunnusomaisia latoja sekä jokisaunoja. Lakeusmaiseman kiintopiste on tulvaherkkä Kyrönjoki, jonka tulvajärvi ja tulvien työstämät maavallit ovat olennainen osa viljelylakeuden maisemaa.

Luonto- ja maisemaselvityksessä vuonna 2005 Tuomiluoman maisema-alue sekä rautatienvarren maisema-alue on luokiteltu paikallisesti arvokkaiksi ja ne on merkitty nykyiseen yleiskaavaan ma-1-merkinnällä.



Valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen Ilmajoen Alajoen lakeusmaiseman rajausta sinisellä ja suunnittelualueen rajausta violetilla.

3.2.3 Maisemarakenne

Ahonkylä sijaitsee Ilmajoen koillisosassa lähellä Seinäjoen rajaa. Alueen lounaispuolella on Tuomiluomajoen halkoma tasainen peltoaukea, joka jatkuu länsi- ja pohjoispuolella Kyrönjokivarren lakeutena. Tämä on valtakunnallisesti merkittävää maisema-aluetta. Peltoaukeilla risteää ajoteitä sekä rautatie. Ahonkylän peltolakeuden itäpuolella on metsäalue.

3.2.4 Maisemakuva

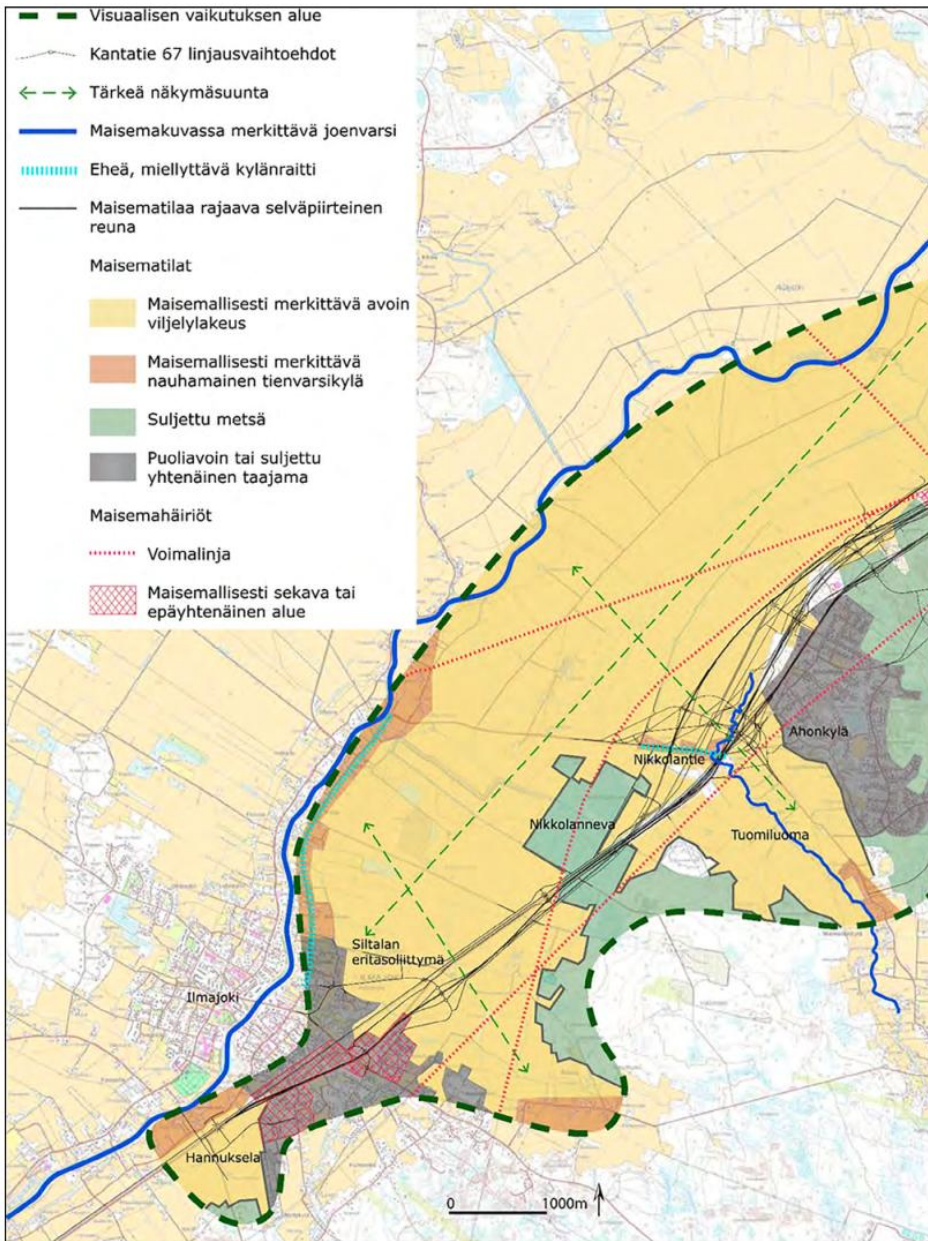
Tuomiluoman ympärillä on verraten runsaasti maatalousmaita. Ne rytmittyvät meandroivan jokiuoman molemmille puolille melko tasaisesti.

Alueella olevat tiet kulkevat jouhevasti metsäsaarekkeiden reunoilla ja peltoaluiden lomitse. Maisemakuva jakautuu silti käytännössä kahteen osaan kantatie 67:n eli Seinäjoentien johdosta. Lähes samassa linjassa kulkee myös Ilmajoki-Seinäjoki välinen rautatie.

Maisemakuvassa ei ole avointa vesistö pintaa. Merkittävin vesistö Ahonkylän alueella onkin Tuomiluoma. Kauempana, noin parin kilometrin etäisyydellä lännessä virtaa Kyrönjoki.

Alueen maisemaa haittaavat näkyvimmin voimalinjat, jotka kulkevat sekä läntisellä peltoalueella että koko Ahonkylän halki lounaasta kohden koillista. Koillisessa, Seinäjoen puolella sijaitsee puolestaan varsinaiset suurjännitelinjat, jotka eivät tosin maisemassa Ahonkylän osalta näy. Myös aiemmin mainitut kantatie 67 ja rautatie ovat maisemakuvan kannalta rajoittavia.

Kantatie 67:n parantamisen ympäristövaikutusten arvioinnissa laaditussa maisema-analyyssissä Ahonkylän länsi- ja eteläpuolella olevat peltoalueet ovat maisemallisesti merkittävää avointa viljelylakeutta. Tien visuaalisen vaikutuksen alue ulottuu lännessä Kyrönjoelle saakka. Viljelylakeutta halkoo useat voimalinjat, jotka ovat maiseman häiriötekijöitä. Tärkeitä näkymäsuuntia on Ahonkylän eteläpuolella Tuomiluoman varressa kaakosta luoteeseen sekä Ahonkylän länsipuolella Kyrönjoen suuntaisesti koillisesta lounaaseen. Nikkolantien itäosa on tunnistettu eheäksi ja miellyttäväksi kylänraitiksi. Se on vanha kylänraitti, jonka varressa perinteiset pihapiirit, puusto, koivukuja ja siellä täällä avautuvat peltonäkyvät vuorottelevat. Viehättävää miljöötä vahvistaa Tuomiluoman mutkitteleva joki, jonka Nikkolantie ylittää siltaa pitkin. Ahonkylä on puoliavointa tai suljettua yhteinäistä taajamaa. Ahonkylän kohdalla Seinäjoentien varressa vaihtelevat suljettu, puoliavoin ja avoin taajamamaisema.



Maisema-analyyssikartta Ahonkylän ympäristöstä (lähde: Kantatie 67 parantamisen YVA-selostus).

3.2.5 Maankäyttösuositukset

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue Kyrönjokivarressa on syytä huomioida muuttuvan maankäytön osalta sekä säilyttää tärkeät näkymäsuunnat.

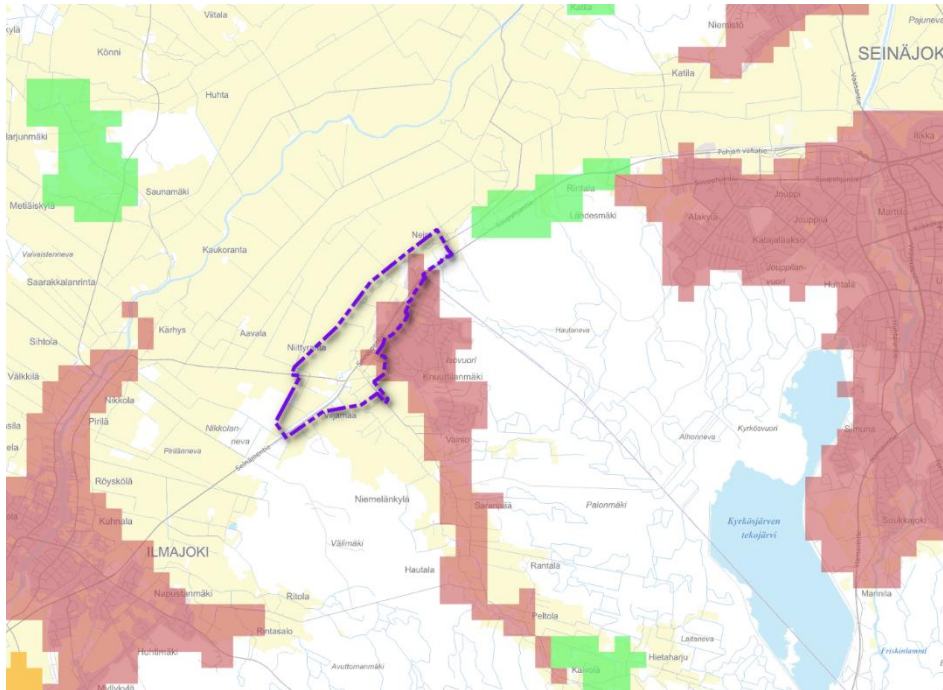
3.3 Rakennettu ympäristö

3.3.1 Yhdyskuntarakenne ja asutuksen nykytila

Ahonkylä sijoittuu Seinäjoen keskustaajaman ja Ilmajoen kirkonkylän väliin. Sekä Seinäjoen että Ilmajoen taajamat ulottuvat lähimmillään noin kolmen kilometrin etäisyydelle suunnittelualueesta. Seinäjoen suunnasta levittäytyy kantatien 67 varrella nauhamaista kyläasutusta lähelle Ahonkylää.

Ahonkylä on osa Seinäjoelta Kurikkaan ja aina Kauhajoelle saakka ulottuvaa Kyrönjokivarren taajamien ja kylien ketjua, joka jatkuu Seinäjoelta pohjoiseenkin Lapuan ja Kauhavan suuntaan. Ahonkylä on kuitenkin erillinen ja ympäristöstään erottuva taajama, jota rajaavat lounaassa laajat peltolakeudet ja koillisessa kalliainen selännealue.

Ahonkylän YKR-aluejaon mukainen taajama jatkuu nauhamaisena etelään ja kaakkoon Tuomiluoman vartta Tuomikylään saakka, josta harvempi kyläasutus jatkuu vielä Pojanluomaan ja Rengonkylän suuntaan.



Yhdyskuntarakenne suunnittelualan ympäristössä. YKR-aluejaon mukaiset taajamat punaisella ja kylät vihreällä.

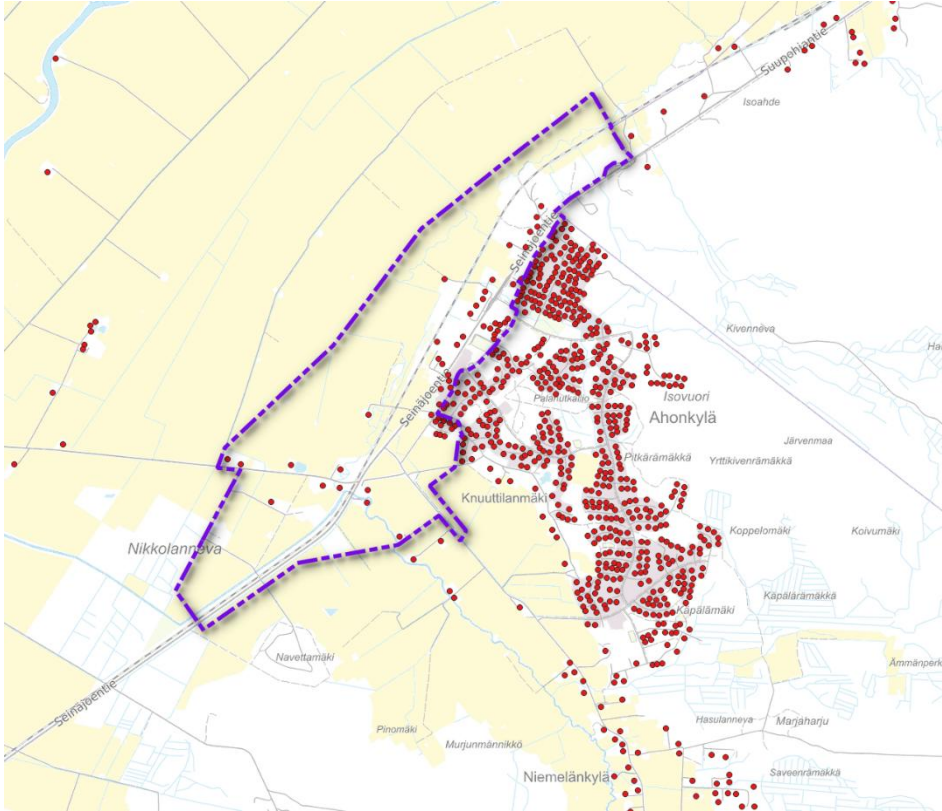
Ahonkylä on kehittynyt maaseutukylästä pientalovaltaiseksi asutustaajamaksi. Ahonkylän vanhin asutus sijoittuu metsän ja peltojen rajapintaan. Vanhempaa asutusta on lisäksi myös kantatien 67 varressa. Uudempi 1960-luvulta lähtien rakentunut asutus sijoittuu itäpuolen metsään ja sen kalliisille rinteille.

Ahonkylän vanhimpia asuinpaikkoja ovat tiedettävästi Knuutilanmäki, jossa on asuttu lähteiden mukaan jo 1700-luvulla sekä Tuomiluoman ja Seinäjoentien varsi. Tien reunalla sijainneet Ilmajoen suurimpien talojen torpat ovat sittemmin lähes kaikki hävinneet. Isoimmat tilat olivat peltoaukean reunoilla ja pienemmät hieman kauempana metsäisellä mäellä tai Seinäjoentien varressa. Ahonkylän vanhimmat säilyneet rakennukset ovat 1800-luvun lopulta. Alueen nimi tulee Ahon kantatalosta, joka sijaitsi Seinäjoentien varressa nykyisen taajama-alueen länsireunalla.

Taajama-asutuksen vanhin osa sijoittuu Ahonkylän pohjoisosaan, joka on rakennettu 1970-luvulta lähtien. Taajama laajeni etelään 1980- ja 1990-luvuilla. 2000-luvulla kasvu on ollut nopeaa, kun Ahonkylän itä- ja kaakkoisosia on rakennettu.

Ahonkylän tiivein taajama-asutus sijoittuu suunnittelualan itä- ja kaakkoispuolelle. Suunnittelualue on taajaman reuna-alue, jossa on harvakseltaan

asuinrakennuksia sekä palvelu- ja liikerakennuksia kantatein varressa. Suunnittelualueella on yhteensä 54 asuinrakennusta.



Asuinrakennukset Ahonkylän alueella.

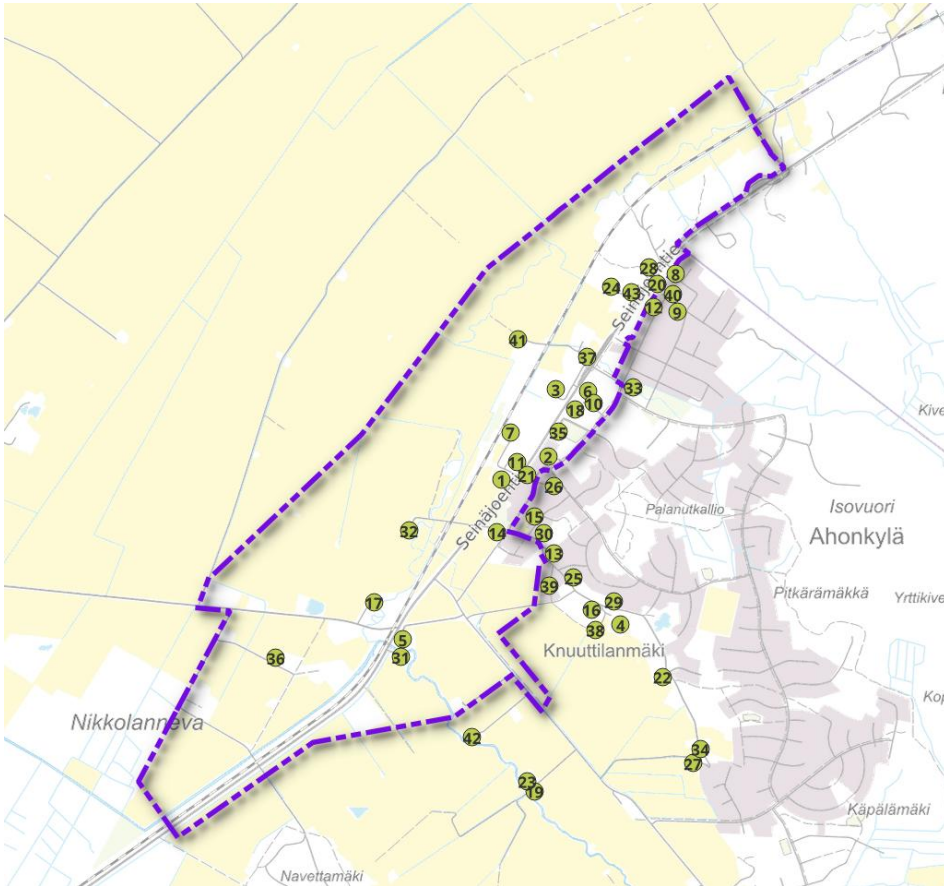
3.3.2 Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat alueet ja kohteet

Valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita ei sijoitu suunnittelualueelle. Lähin kohde on noin 3 kilometrin etäisyydellä lännessä Kyronjoen varressa sijaitseva Nikkolan ja Pirilän jokivarsiasutus.

Suunnittelualan luoteispuolella Könnin kylässä Könnien talot on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi ja tätä laajempi Könnin kulttuuriympäristö maakunnallisesti arvokkaaksi. Valtakunnallisesti merkittävän alueen rajaus ulottuu noin 5 kilometrin etäisyydelle suunnittelualueesta ja maakunnallisesti merkittävän alueen rajaus noin 3,5 kilometrin etäisyydelle.

3.3.3 Paikallisesti arvokkaat alueet ja kohteet

Yleiskaavaa varten on tehty suunnittelualueella keväällä 2024 rakennusinventoinnin päivitys, jossa on päivitetty ja täydennetty vuonna 2004 Ahonkylän yleiskaavaa varten laadittua inventointia. Inventoinnissa Ahonkylän alueelta tunnistettiin yhteensä 43 kohdetta, joista 22 kpl sijoittuu suunnittelualueelle Ahonkylän länsiosaan.



Paikallisesti arvokkaat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet rakennusinventoinnin 2024 mukaisesti.

Suunnittelualueelle sijoittuvat paikallisesti arvokkaat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet on listattu alla. Numerointi viittaa rakennusinventointiraportin numerointiin, jossa kohteet esitetään aakkosjärjestyksessä. Nimen perässä olevat kirjaimet viittaavat kohteiden arvoluokitukseen: h = historiallisesti arvokas, rh = rakennushistoriallisesti arvokas, rt = rakennustaiteellisesti arvokas ja kk = kaupunkikuvallisesti/maisemallisesti arvokas.

1. Ahomäki, h, rh, rt, kk
2. Ahonkoulu, Ahonkylän koulu, h, rh, rt, kk
3. Ahonpelto, h, kk
5. Erkkilä, h, rh
6. Haanpää, h, kk
7. Honkala (ent. ratavartijan talo), h, kk
10. Kallio, h, rh
11. Kalliolinna, h, rh, kk
14. Kiviniemi, h, kk
17. Koeasema, h, rh, rt, kk
18. Koskela, h, rh, kk
20. Kulmala, h, rh, kk
21. Latvala, h, (rh), kk
24. Lutakko, h
28. Mäki-Rehula, h
31. Niemi, h, rh, rt, kk
32. Niityranta, h, kk

- 35. Pokela (Nuorisotila) purettu
- 36. Rahkakorpi, h, rh, kk
- 37. Rinne, h, (rh), (kk)
- 41. Tuulela, h, rh
- 43. Äärys-Nikkola (Kanninen), h, (rh), kk

Kohteista Ahomäki (1), Ahonkoulu (2), Koeasema (17), Kulmala (20), Niemi (31) sekä Rahkakorpi (36) ovat suojeltuja yleis- tai asemakaavassa.

Uutta tielinjausta lähinnä sijaitsevat suojellut kohteet Ahomäki (1), Koeasema (17), Niemi (31) ja Rahkakorpi (36) on inventoitu myös kantatie 67 parannussuunnitelman yhteydessä laaditussa rakennusinventoinnissa vuonna 2021 (Kantatie 67 parannus Seinäjoki-Ilmajoki rakennusinventointi, Ramboll, 2021).

3.4 Arkeologinen kulttuuriperintö

Seinäjoki-Ilmajoki-kantatie 67:n parannussuunnitelman muinaisjäännösinventointi on tehty vuonna 2020 (Mikroliitti 2020). Inventoinnissa tarkasteltiin vaihtoehtoisten tielinjausten ympäristöä Seinäjoen ja Ilmajoen välillä, myös Ahonkylän luoteisosassa. Tielinjoilta tai niiden läheisyydestä ei tunnettu ennestään suojeltavaksi arvioitavia arkeologisia jäännöksiä, eikä sellaisia löytynyt inventoinnissa.

Yleiskaavatyön yhteydessä laadittiin arkeologisen inventoinnin päivitys keuhällä 2026 (Maanala Oy 2026).

Inventoinnissa yleiskaava-alueelta todettiin yksi aiemmin rekisteröimätön kohde, jota Inventoinnissa yleiskaava-alueelta todettiin yksi aiemmin rekisteröimätön kohde, jota ehdotetaan rekisteröitäväksi kiinteänä muinaisjäännöksenä. Laserkeilausaineistosta erottuneiden kuoppien perusteella paikannettu Neuro–Sotaoja on historiallisen ajan asuinpaikka. Paikalta dokumentoitiin kolme maakellaria sekä kaivanto, jossa oli kaksi maavallia. Kirjallisuuden perusteella kohde liittyy todennäköisesti 1700–1800-lukujen vaihteessa toteutettuun Alajoen alueen suonkuivatukseen. Kohde on säilynyt hyvin ja sillä arvioidaan olevan paikallishistoriallista arvoa.

Kohde sijaitsee kantatie 67:n pohjoispuolella noin 35 metriä nykyisestä tiealueesta. Kohde tulkitaan inventoinnin perusteella kiinteäksi muinaisjäännökseksi (Neuro–Sotaoja; N 6968227, E 280348).

Yleiskaavaratkaisussa kohde otetaan huomioon siten, että sen sijainti ja säilyminen turvataan kaavamerkinnoin ja -määräyksin. Maankäytössä tulee varmistaa, ettei kohdetta vaurioiteta, ja sitä koskevat toimenpiteet edellyttävät muinaismuistolain (295/1963) mukaista käsittelyä. Kaavan toteuttamisella ei arvioida olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön, kun kohde huomioidaan jatkosuunnittelussa.

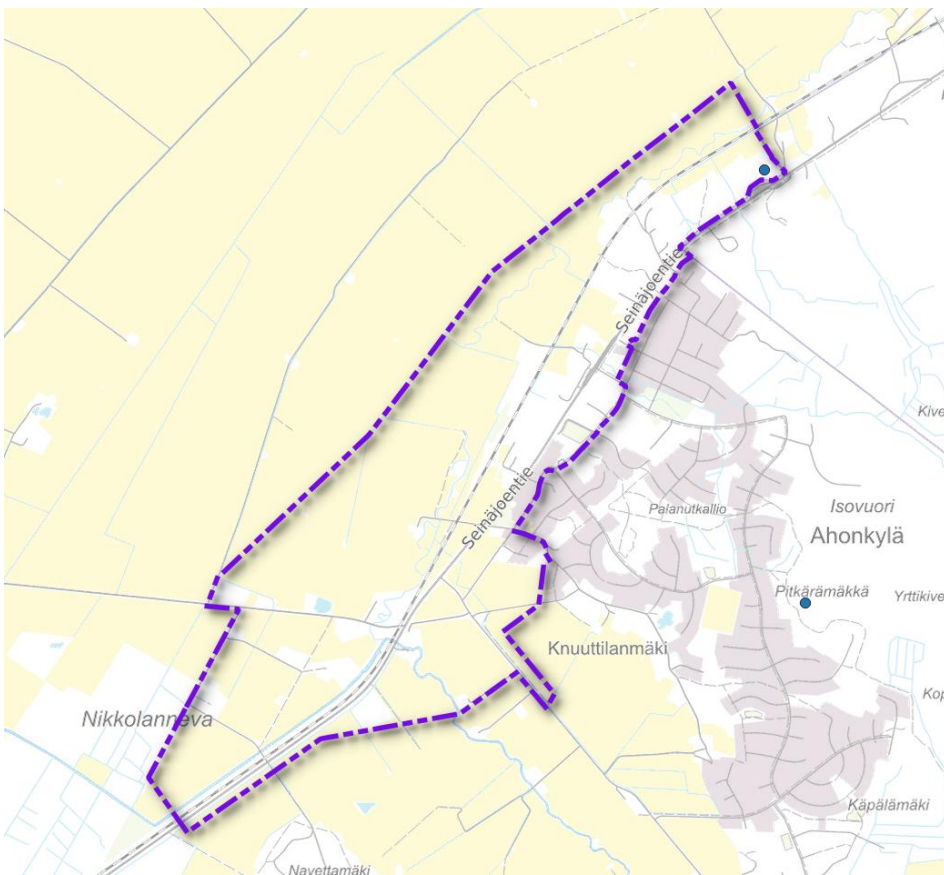
Laserkeilausaineistosta erottuneiden kuoppien perusteella paikannettu Neuro–Sotaoja on historiallisen ajan asuinpaikka. Paikalta dokumentoitiin kolme maakellaria sekä kaivanto, jossa oli kaksi maavallia. Kirjallisuuden perusteella kohde liittyy todennäköisesti 1700–1800-lukujen vaihteessa toteutettuun Alajoen alueen suonkuivatukseen. Kohde on säilynyt hyvin ja sillä arvioidaan olevan paikallishistoriallista arvoa.

Kohde sijaitsee kantatie 67:n pohjoispuolella noin 35 metriä nykyisestä tiealueesta. Kohde on luokiteltu kiinteäksi muinaisjäännökseksi (Neuro–Sotaoja; N 6968227, E 280348).

Yleiskaavaratkaisussa kohde otetaan huomioon siten, että sen sijainti ja säilyminen turvataan kaavamerkinnoin ja -määräyksin. Maankäytössä tulee varmistaa, ettei kohdetta vaurioiteta, ja sitä koskevat toimenpiteet edellyttävät muinaismuistolain (295/1963) mukaista käsittelyä. Kaavan toteuttamisella ei arvioida olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön, kun kohde huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Kohde	Nimi	Laji	Tyyppi	Ajoitus	N	E
4	Neiro-Sotaoja	Kiinteä muinaisjäännös	Kellarit, sotilasleirit	Historiallinen, 1700-luku, 1800-luku	6968227	280348

inventoinnissa vuonna 2026 todettuja, aiemmin rekisteröimättömiä kohteita. Raportin kohdenumero ensimmäisessä sarakkeessa.

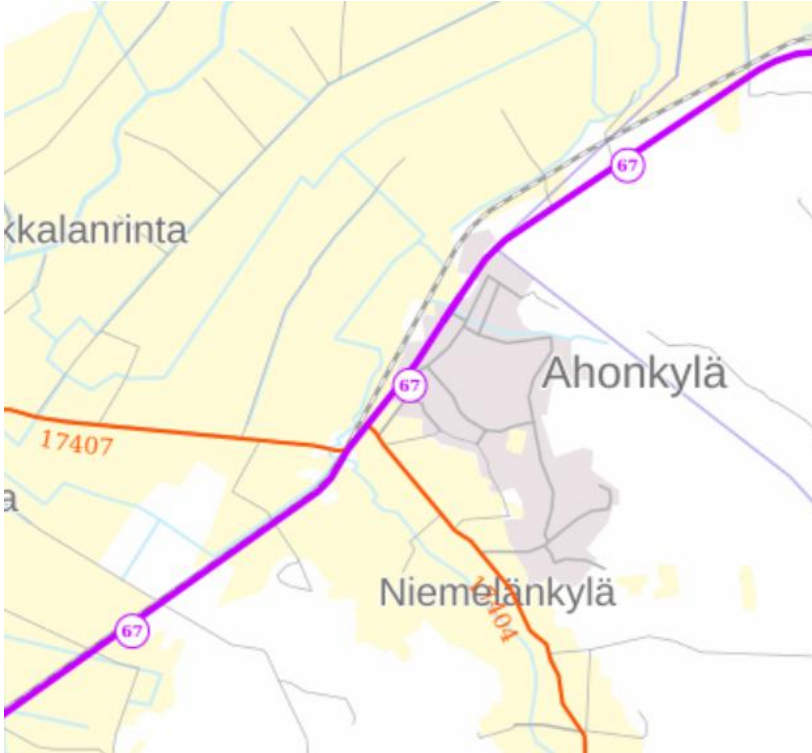


Suunnittelualueella sijaitseva kiinteä muinaisjäännös sinisellä pistemerkillä.

3.5 Liikenne ja melualueet

Suunnittelualueen pääliikenneväylä on Seinäjoentie eli kantatie 67 Seinäjoki-Kaskinen, joka kulkeellmajoen, Kurikan, Kauhajoen ja Teuvan kautta. Ahonkylän eteläpuolella haarautuu kantatie 67:sta länteen yhdystie 17407 eli Nikkolantie Nikkolaan sekä kaakkoon yhdystie 17404 eli Tuomikyläntie Tuomikylään. Seinäjoentien varressa on kevyen liikenteen väylä Ahonkylästä Seinäjoen suuntaan.

Ilmajoen kirkonkylän suuntaan ei ole kevyen liikenteen reittiä, mutta Nikkolantie tarjoaa kantatietä rauhallisemman reitin.



Tienumerointi Ahonkylän ympäristössä (Väyläviraston karttapalvelu, 11.11.2025).

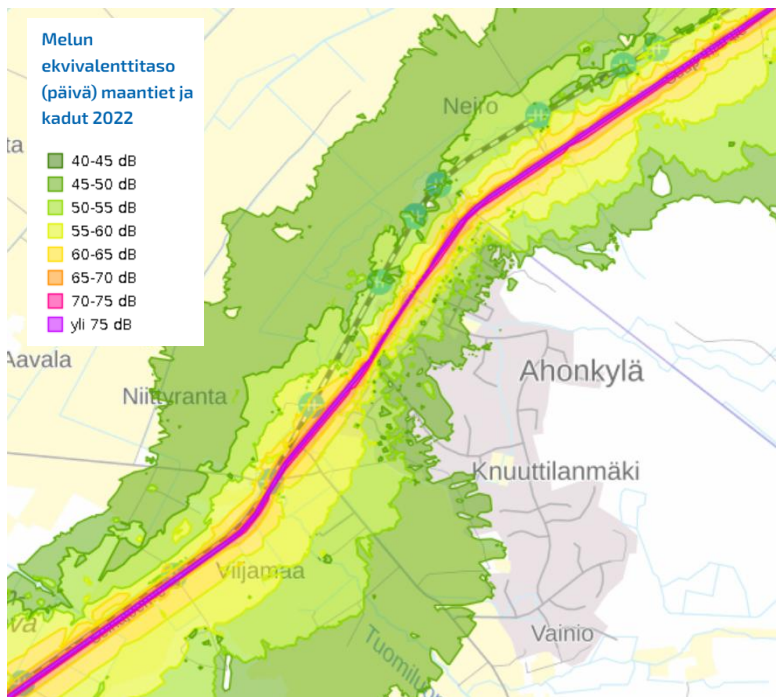
Liikennemäärä kantatiellä 67 Ahonkylän kohdalla on keskimäärin 12209 ajoneuvoa vuorokaudessa (Väyläviraston karttapalvelu, viimeisimmät liikennemäärätiedot, luettu 11.11.2025). Ahonkylän eteläpuolella kantatien 67 liikennemäärä on keskimäärin vajaa 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nikkolantiellä vuorokausiliikennemäärä on 871 ja Tuomikyläntiellä 692.

Raskasta liikennettä on kantatiellä 67 Ahonkylän kohdalla keskimäärin 581, Ahonkylän eteläpuolella 520, Nikkolantiellä 22 ja Tuomikyläntiellä 27 ajoneuvoa vuorokaudessa.

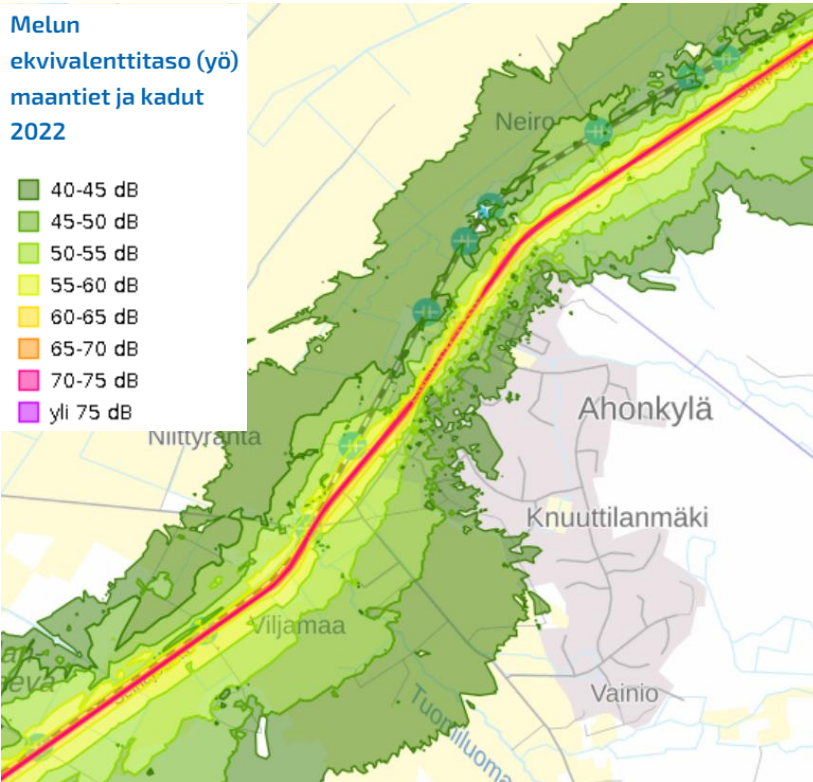


Liikennemäärät Ahonkylän ympäristössä (Väyläviraston karttapalvelu, 11.11.2025).

Kantatien 67 liikenteestä leviää melua ympäristöönsä. Ahonkylän länsiosa ulottuu päivällä 45-50 dB meluvyöhykkeelle ja aivan tien viereiset alueet tätä korkeamman melutason vyöhykkeelle. Yöllä melutaso on alhaisempi, 40-45 dB. Ahonkylän pohjois- ja eteläpuolella sekä Ahonkylän kohdalla tien länsipuolella melu leviää laajemmalle avoimessa melusuojaamattomassa peltomaisemassa.



Kantatien 67 päivämeluvyöhykkeet vuonna 2022 Ahonkylän ympäristössä (Väyläviraston karttapalvelu, luettu 11.11.2025).

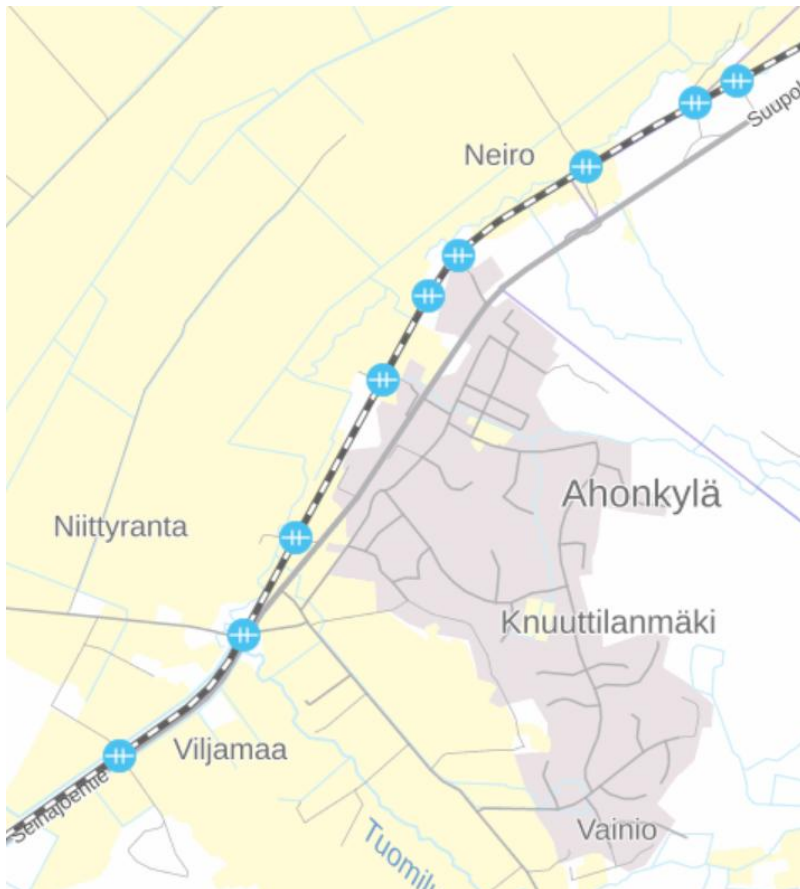


Kantatien 67 yömeluvyöhykkeet vuonna 2022 Ahonkylän ympäristössä (Väyläviraston karttapalvelu, luettu 11.11.2025).

Kantatien 67 parantamisen YVA-menettelyssä on tutkittu meluarvoja uuden linjauksen eri vaihtoehdoissa. Välillä Välimäentie–Katilantie on nykytilassa 157 asukasta yli 55 dB meluvyöhykkeellä. Valitussa vaihtoehdossa 3B ilman meluntorjuntaa 96 asukasta on yli 55 dB vyöhykkeellä. Meluntorjunnalla lukumäärä on 17, jolloin yli 55 dB meluvyöhykkeellä olevien asukkaiden määrä vähenee yhteensä 140 henkilöllä. Ahonkylän koulun melutilanne paranee selvästi nykytilanteeseen nähden.

Suupohjan rata on sähköistämätön rata, jolla on tavaraliikennettä. Radalla on tasoristeyskiä tiheässä, melko lähellä toisiaan. Suunnittelualueelle sijoittuu peräti viisi tasoristeystä reilun kahden kilometrin matkalle. Rata on verraten vähän liikennöity, mutta liikenneturvallisuudelle tuo haastetta radan kulkeminen lähes yhdensuuntaisesti viereisen kantatien kanssa. Tasoristeukset ovat pääosin viljelyksille johtavia tilusteita. Vilkkaimmin liikennöity tasoristeys alueella on Nikkolantiellä.

Rautatie aiheuttaa ympäristöönsä tärinää. Tien ja erityisesti radan siirtäminen kauemmas asutuksesta Ahonkylän kohdalla vähentää tärinää nykyisellä asutusalueella. Poikkeuksena on Ahonkylän kohdalla nykyisen tien pohjoispuolella sijaitsevat yksittäiset kiinteistöt, joissa lähemmäs siirtyvä rata voi aiheuttaa huomattavaa tärinähaittaa.



Rautatien linjaus ja tasoristeykset Ahonkylän ympäristössä.

3.6 Yhdyskuntatekniikka

Ahonkylän alueella on kattava kunnallistekniikan verkosto vesi-, viemäri- ja sähköverkkoineen.

Ahonkylän koillispuolella sijaitsee Fingridin Seinäjoen sähköasema, jonka on yksi kantaverkon solmukohtista. Ahonkylän länsipuolella kulkee kantatien ja rautatien suuntaisesti Fingridin Seinäjoki-Ulvila 400 kV voimajohto. Ahonkylän poikki suunnittelualan itäpuolella kulkee EPV Energian Alakylä-Kurikka 110 kV voimajohto.



Voimalinjat Ahonkylän alueella (Fingridin karttapalvelu, 13.11.2025).

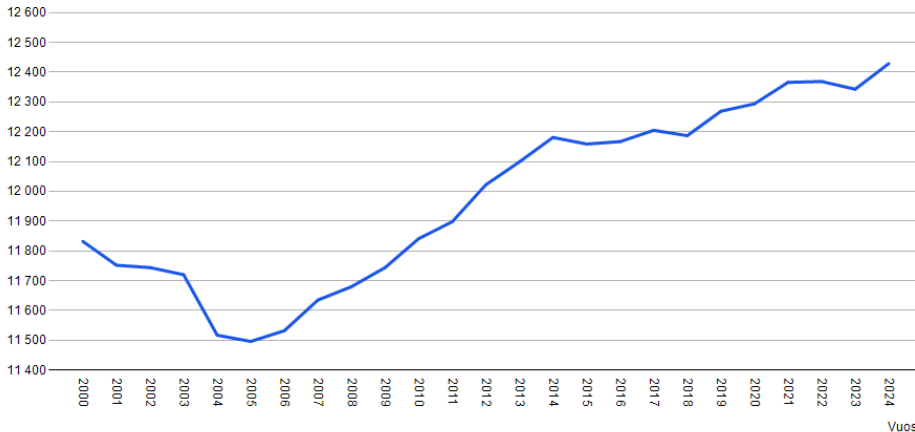
3.7 Maanomistus

Alue on pääosin yksityisessä omistuksessa, mutta alueella on myös valtion ja Ilmajoen kunnan maita.

3.8 Väestö, rakentamispaine

Ilmajoki on Seinäjoen ohella Etelä-Pohjanmaan maakunnan väestönkehitykseltään vahvimpia kuntia. Kunnan asukasluku on pysytellyt vuosikymmenten ajan noin 11 000–12 000 asukkaassa ja on ollut 2000-luvun alkuvuosia lukuun ottamatta pienessä tasaisessa kasvussa. Vuoden 2024 lopussa asukkaita oli kunnassa 12 429.

Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan kunnan asukasluku jatkaa pientä tasaista kasvuaan tulevinakin vuosikymmeninä. Vuonna 2045 asukkaita ennustetaan olevan 12 821.



Ilmajoen kunnan asukasluvu vuosina 2000-2024 (lähde: Tilastokeskus).

Myös Ahonkylän väestö on kasvanut viime vuosina. Taajaman nopein kasvu on ajoittunut 2000-luvulle. Vuonna 2000 Ahonkylän taajamassa oli asukkaita 822, vuonna 2011 1538, vuonna 2020 2178 ja vuoden 2023 lopussa 2325.

Vuonna 2024 Ilmajoen väestöstä alle 15-vuotiaita oli 18,5 %, 15-64-vuotiaita 58,4 % ja yli 64-vuotiaita 23,1 %. Lasten ja nuorten osuus on Ilmajoella suurempi kuin koko maassa ja maakunnassa keskimäärin.

Ilmajoen taajama-aste oli vuonna 2024 77,6 %, mikä on matalampi kuin koko maassa keskimäärin mutta korkeampi kuin Etelä-Pohjanmaalla. Asuminen on Ilmajoella varsin pientalopainotteista, sillä kunnan asutokunnista 92,7 % asuu rivi- tai pientaloissa.

3.9 Elinkeinot ja palvelut

Vuonna 2023 Ilmajoen kunnassa oli 3381 työpaikkaa ja työllistä työvoimaa 5418 henkeä, joten kunnan työpaikkaomavaraisuus oli 62,4 %. Ilmajoen työllisistä 38,0 % työskenteli asuinkunnassaan.

Vuonna 2023 alkutuotannon työpaikkoja oli 9,7 %, jalostuksen 21,9 % ja palvelujen 66,7 %. Alkutuotannon työpaikkojen osuus on muiden Etelä-Pohjanmaan kuntien tavoin korkea ja Ilmajoella vielä Etelä-Pohjanmaan keskiarvoakin korkeampi. Palvelutyöpaikkoja on vastaavasti vähemmän kuin koko maassa keskimäärin.

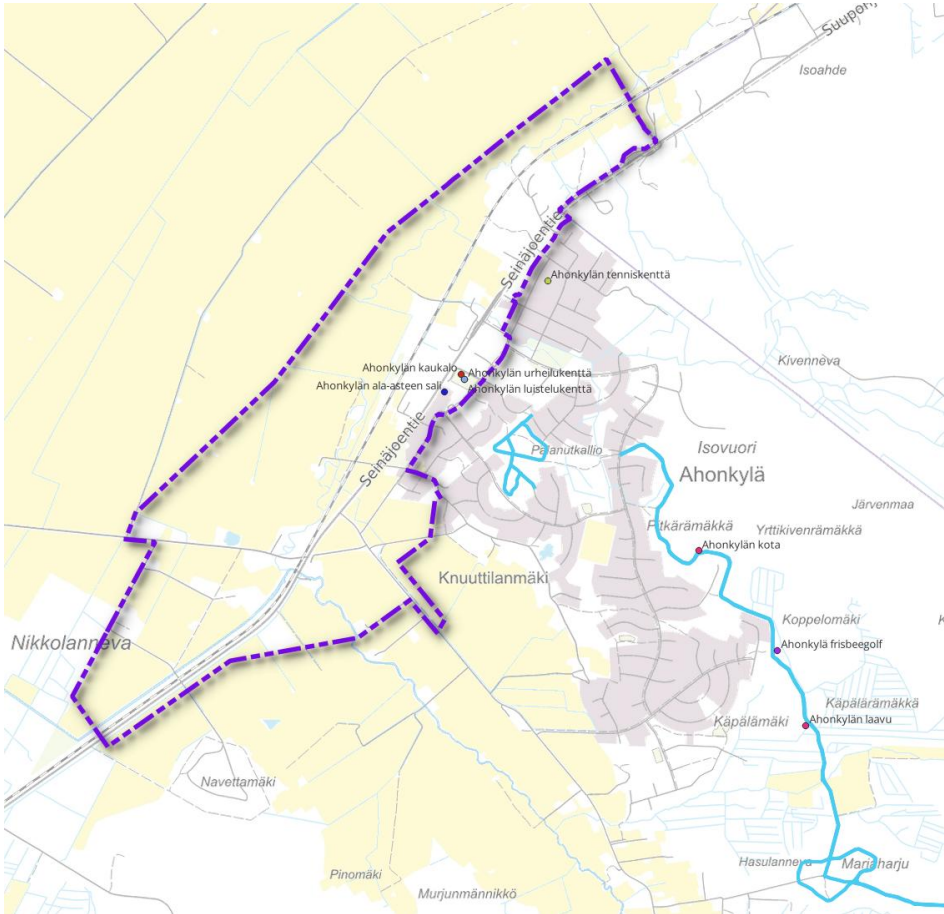
Kylällä toimii kaksi koulua. Ahonkylän koulu sijoittuu suunnittelualueelle Seinäjoentien varteen ja taajaman kaakkoisosassa on vuonna 2022 valmistunut Tuomiahon koulu, jonka yhteydessä on myös nuorisotila. Ahonkylässä on kolme päiväkotia, joista yksi on suunnittelualueen rajalla. Seurakuntakoti sijaitsee Ahonkylän itäosassa. Kaupallisista palveluista mainittakoon Liikekeskus Ilmajoen Portissa toimivat ravintola, parturi-kampaamo ja muita hyvinvointialan yrityksiä.

3.10 Virkistys

Ahonkylän koulun yhteydessä on liikuntasali, luistelukenttä, kaukalo ja pallokenttä. Koulutien pohjoispäässä on lisäksi tenniskenttä.

Suunnittelualueen itäpuolella Ahonkylän keskiosassa on kuntorata ja hiihtolatu. Ahonkylän itälaidalta lähtee Seinäjoki-Ilmajoki elämysliikuntareitti, joka soveltuu kävelyyn, juoksuun, pyöräilyyn, retkeilyyn sekä talvella myös hiihtoon. Reitti

ulottuu idässä Seinäjoen taajaman länsilaidalle Jouppilanvuorelle ja Kyrkösjär-
 velle saakka. Reitin varrella on mm. kotia, laavuja ja frisbeegolfrata.



Ahonkylän ympäristön liikunta- ja virkistyskohteet.

3.11 Ympäristön häiriötekijät

3.11.1 Melu ja värinä

Kantatie 76 ja rautatie aiheuttavat melua ja värinää ympäristöönsä. Tien melu-
 vyöhykkeet on kuvattu liikenteestä kertovan kappaleen yhteydessä.

4 Tavoitteet

Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa kantatien 67 tulevan liikennejärjestelyjen toteuttaminen valitun suunnitelmavaihtoehdon mukaisesti. Osayleiskaavamuutoksella pyritään parantamaan kantatien liikennejärjestelyjä sekä mahdollistetaan tiesuunnitelman hyväksyminen.

Kantatien 67 parantamisen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta välillä Hannuksela Ilmajoki – Itikka Seinäjoki. Kantatie 67 välillä Ilmajoki – Seinäjoki on sekaliikennetie, jonka liikennejärjestelyt eivät enää riitä kasvaneille liikennemäärille. Nykyinen kaksikaistainen tie tasoliittymineen parannetaan korkeatasoisemmaksi. Sekaliikennetien palvelutasoa ja turvallisuutta heikentävät suuren liikennemäärän lisäksi vilkkaat tasoliittymät, joissa sivusuuntien palvelutaso on heikko. Tien suureen liikennemäärään vaikuttaa myös runsas hidas ja raskas maatalousliikenne.

Tiesuunnittelun rinnalla toteutetaan myös Suupohjan radan suunnittelu välillä Seinäjoki-Kaskinen. Tavoitteena on parantaa radan turvallisuutta ja valmiutta liikennöintiin.

Liikennejärjestelyjen mahdollistamisen lisäksi yleiskaavan tavoitteena on yhteensovittaa Ahonkylän alueen toiminnot, kuten asutus, palvelut ja luonnonympäristö uusiin liikenneyhteyksiin ja -järjestelyihin.

5 Suunnittelun vaiheet

5.1 Suunnittelun tarve

Ahonkylän alueella voimassa oleva yleiskaava on vuodelta 2006. Kaavamuutos alueelle tuli vireille vuonna 2023. Vuoden 2023 kaavamuutosalue kattaa sekä kantatien ympäristön että nykyisen Ahonkylän asutusalueen laajennusalueineen.

Kunnanhallitus teki 14.8.2023 (§ 200) päätöksen yleiskaavan muuttamisesta ja laajentamisesta Ahonkylän alueella. Vuoden 2023 kaavamuutosalue jaettiin kahtia ja tulevaan kantatiehankkeeseen liittyvä osayleiskaavamuutos toteutetaan erillisenä osayleiskaavamuutoksena. Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa tulevien liikennejärjestelyjen toteuttaminen valitun suunnitelmavaihtoehdon mukaisesti.

5.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Alueidenkäyttölain 62 §:n mukaan kaavoitukseen osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Lisäksi osallisia ovat viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osallisilla on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavan vaikutuksia, ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta. Tässä kaavahankkeessa keskeisiä osallisia ovat:

- Alueen ja lähialueen maanomistajat
- Lähialueen asukkaat, jota suunnittelu koskee
- Alueen ja lähialueen yritykset, yhdistykset ja yhteisöt
- Kunnan toimielimet ja viranhaltijat, joiden toimialaa asia koskee
- Etelä-Pohjanmaan LVV-keskus
- Pohjanmaan elinvoimakeskus (Liikennejärjestelmät ja maantiet)
- Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskus (tienpidon suunnittelu)
- Lounais-Suomen elinvoimakeskus (vesien hallinta)
- Etelä-Pohjanmaan liitto
- Etelä-Pohjanmaan pelastuslaitos
- Etelä-Pohjanmaan maakuntamuseo
- Väylävirasto
- Fingrid Oyj
- Alueen vesi-, jätevesi- ja teleliikenneyhtiöt
- MTK Etelä-Pohjanmaa / Ilmajoki
- Ilmajoen yrittäjät ry
- Ahonkylä-seura ry
- Seinäjoen kaupunki

Yleiskaavan valmisteluun voi osallistua kaavaprosessin eri vaiheissa. Mielipiteensä voi esittää yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaluonnoksesta valmisteluvaiheessa. Kaavaehdotuksesta voi tehdä muistutuksen ja kaavan hyväksymispäätökseen voi jättää valituksen.

Lakisääteisen vuorovaikutuksen eli viranomaisneuvottelujen ja kuulemisen lisäksi järjestetään yleiskaavaan liittyviä yleisötilaisuuksia, kyselyitä sekä vapaamuotoisia keskusteluja kaavan valmistelijoiden kanssa. Vuorovaikutusmenettelyt ja -keinot tarkentuvat kaavatyön edetessä.

5.3 Valmisteluvaiheen kuuleminen

Osayleiskaavan valmisteluvaiheen aineisto oli nähtävillä 7.1-6.2.2026 välisen ajan. Kaavaluonnoksesta annettiin 10 lausuntoa ja 3 mielipidettä. Palautteessa korostuivat mm. tulvavaikutukset ja rautatien uusi linjaus. Myös kaava-aluetta tarkistettiin siten, että kantatien yleissuunnitelmassa esitetty Ilmajoen kunnan alueella nykyisestä ratalinjauksesta poikkeava osuus sisällytettiin kokonaisuudessaan kaava-alueeseen.

Saadun palautteen pohjalta jatkettiin kaavaluonnoksen työstämistä kaavaehdotukseksi. Kaavaluonnoksesta saatu viranomaispalaute ja laaditut vastineet ovat tämän selostuksen liitteenä.

Kaavan valmisteluvaiheessa järjestettiin kaavaluonnosvaiheen kaikille avoin yleisötilaisuus 14.1.2026 Ilmajoen kunnantalolla.

5.4 Ehdotusvaiheen kuuleminen

6 Vaihtoehdot ja niiden vertailu

6.1 Kaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Kantatien 67 Seinäjoen ja Ilmajoen välisen osuuden parantamissuunnitelmassa tutkituissa vaihtoehdoissa tarkasteltiin kantatien parantamista nykyisellä paikallaan, sen kehittämistä osittain rautatien pohjoispuolella sekä rautatien siirtämistä osittain pohjoiseen. Lisäksi tarkasteltiin nykyisen tien vähäisempää parantamisvaihtoehtoa. Ahonkylän kohdalla Välimäen- ja Katilantien välisellä alueella tutkittiin viittä vaihtoehtoa, joista saadun palautteen ja yhteysviranomaisen YVA-selostuksesta antaman perustellun päätelmän perusteella tiesuunnitelman pohjaksi valittiin YVA-menettelyssä tutkittu vaihtoehto VE3b. Ahonkylän kohdalla noin 3 kilometrin matkalla kantatielinjaus toteutetaan nykyisen junaradan kohdalle, ja uusi ratalinjaus rakennetaan nykyisen radan pohjoispuolelle. Rinnakkaistieyhteydet toteutetaan koko suunnitteluosuudelle.

6.1.1 Kaavaratkaisun valinta ja perusteet

Kaavaratkaisu perustuu valittuun YVA-menettelyn vaihtoehtoon VE3b, joka valittiin saadun palautteen ja yhteysviranomaisen YVA-selostuksesta antaman perustellun päätelmän perusteella tiesuunnitelman pohjaksi.

7 Yleiskaava ja sen perustelut

7.1 Kaava-alueen rajaus

Yleiskaavan alue käsittää Ilmajoen Ahonkylän länsiosan sisältäen kantatie 67:n ja Suupohjan radan nykyiset ja tulevat linjaukset sekä niiden välittömät lähialueet. Alue on laajuudeltaan noin 265 hehtaaria. Itäreunassa kaava-alueen rajana on Koulutie. Koillisessa alue rajautuu Seinäjoen rajaan ja lounaassa alue ulottuu noin 600 metriä Nikkolantien risteyksestä kohti Ilmajoen kirkonkylää.

7.2 Yleiskaavan kuvaus

Yleiskaavaratkaisu perustuu kantatie 67:n yleissuunnitelmaan, jossa valituksi toteutusvaihtoehdoksi on määriteltä vaihtoehto VE3b.

Yleiskaavassa on osoitettu yleissuunnitelman mukaiset tie- ja ratalinjaukset sekä niihin liittyvät liikennejärjestelyt yleispiirteisellä tasolla. Kaavaratkaisulla varmistetaan, että yleissuunnitelman mukaiset ratkaisut ovat toteutettavissa.

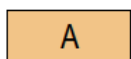
Kaava-aineistoon liitetään yhdistelmäkartta, jossa esitetään yleissuunnitelman ratkaisut ja yleiskaavan aluevaraukset. Mahdolliset erot johtuvat suunnittelutason tarkkuudesta ja tarkentuvat jatkosuunnittelussa tiesuunnitelman laadinnan yhteydessä.

7.2.1 Kokonaisrakenne ja -mitoitus

Kaavalla muutetaan kantatien 67 eli Seinäjoentien linjausta yleissuunnitelman mukaisesti länteen. Samalla Suupohjan rata siirtyy samoin länteen. Kantatien 67 nykyinen linjaus jää paikallisen liikenteen käyttöön ja palvelee Ahonkylän kokoojakatuna. Kaava-alueen eteläosaan osoitetaan uusi eritasoliittymä Nikkolantien ja Tuomiperäntien kohdalle. Uusien teiden ja radan varsille osoitetaan rinnakkais- teitä palvelemaan paikallista liikennettä.

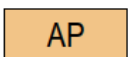
Kaava-alue sijoittuu Ahonkylän länsiosaan. Alueella on taajamatoimintoja, kuten asuinkortteleita lähivirkistysalueineen sekä palvelu- ja liikekorteleineen. Palvelut keskittyvät Ahonkylän liikekeskuksen alueelle sekä uutena palveluiden alueena osoitettavalle alueelle uuden eritasoliittymän ympäristöön kaava-alueen eteläosaan. Nykyisiä ja uusia teollisuus- ja varastoalueita on kaava-alueen pohjoisosassa Seinäjoen rajalla.

7.2.2 Kuvaus alueittain ja toiminnoittain



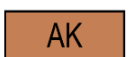
Asuntoalue.

Merkinnällä osoitetaan Ahonkylän liikekeskuksen läheinen asutokortteli.



Pientalovaltainen asuntoalue.

Merkinnällä osoitetaan kaava-alueen nykyiset asuntoalueet, joita on pääosin nykyisen kantatien 67 varressa sekä haja-asutusta kaava-alueen eteläosassa.



Kerrostalovaltainen asuntoalue

Rakentamisen tulee olla pienimittakaavaista ja sopeutua ympäröivään pientalovaltaiseen rakennuskantaan mittakaavaltaan, massoitteeltaan ja ulkoasultaan.

AL

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten alue.

Merkinnällä osoitetaan nykyisiä liikerakennusten kortteleita nykyisen kantatien 67 varressa.

P

Palvelujen ja hallinnon alue.

Alue varataan julkisille ja yksityisille palveluille sekä hallinnon toiminnolle. Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan tiloja. Alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön määrittely perustuu voimassa olevaan maakuntakaavaan.

Merkinnöillä osoitetaan palvelu- ja liikekorttelit nykyisen kantatien 67 varressa, mm. Ahonkylän liikekeskuksen alueella. Uusia palvelualueita osoitetaan uuden kantatien eritasoliittymän läheisyyteen kaava-alueen eteläosassa.

PY

Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.

Merkinnällä osoitetaan Ahonkylän koulun alue.

T

Teollisuus- ja varastoalue.

Teollisuus- ja varastoalueita osoitetaan kaava-alueen pohjoisosaan Ahontieltä pohjoiseen uuden Suupohjan radan ja nykyisen kantatien väliselle alueelle voimassa olevaa yleiskaavaa mukaillen.

VL

Lähivirkistysalue. Alue varataan päivittäiseen ulkoiluun, virkistykseen, leikkiin ja luonnon kokemiseen. Alueella on sallittua alueen luonteeseen sopiva, virkistystoimintoja palveleva vähäinen rakentaminen.

Merkinnällä osoitetaan asutuksen läheisiä ja niihin liittyviä viheralueita kantatie 67:n nykyisen linjauksen itäpuolella Ahonkylän länsiosassa.

L

Liikennealue

Alue varataan liikennealueeksi. Alueen suunnittelussa tulee varautua siihen, että alue voi toimia joko rautatien, maantien tai molempien liikennemuotojen käytössä eri vaiheissa. Maankäyttö ei saa estää rautatien säilyttämistä nykyisellä paikalla ennen mahdollisia ratamuutoksia eikä kantatien toteuttamista.

Ahonkylän kohdalla kantatien yleissuunnitelmassa esitetään kantatien sijoittamista nykyisen rautatien paikalle ja radan siirtämistä uuteen linjaukseen. Koska ratainvestoinnin toteutumisesta ei ole varmuutta, on alue osoitettu yleispiirteisesti liikennealueeksi (L), joka mahdollistaa sekä nykyisen radan säilyttämisen että kantatien toteuttamisen. Ratkaisulla turvataan joustava eteneminen eri toteutusvaihtoehtojen välillä eikä kaava ratkaise lopullista liikennemuotoa.

LR-1

Rautatieliikenteen alue, uusi tai merkittävästi parannettava osuus. Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee suojautua melulta ja tärinältä riittäväillä rakenteellisilla ratkaisuilla.

Merkinnällä osoitetaan Suupohjan radan uusi linjaus nykyisen radan länsipuolella.

LR-2

Rautatieliikenteen pysäkki

Ahontien kohdalta länteen johtavan alikäytävän kohdalle radan itäpuolelle osoitetaan rautatieliikenteen pysäkkivaraus.

Alueen maankäytön suunnittelussa on varauduttava henkilöliikennepaikan tai seisakkeen rakentamiseen. Muulla maankäytöllä ei tule estää rautatieliikennepaikan rakentamista tai kehittämistä. Rautatieliikennepaikan sijainti tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.



Suojaviheralue.

Merkinnällä osoitetaan sekä metsäisiä että avoimia alueita kantatien 67 uuden linjauksen läheisyydestä.

M

Maa- ja metsätalousvaltainen alue.

Merkinnällä osoitetaan pääosin metsätaloussuunnitelmassa olevat metsäalueet. Alueet sijoittuvat pääosin kantatien 67 varteen.

MT

Maatalousalue.

Merkinnällä osoitetaan viljelykäytössä olevat peltoalueet, jotka sijoittuvat uuden Suupohjan radan länsipuolelle sekä kaava-alueen pohjoisosaan.

MA-1

Maisemallisesti arvokas peltoalue.

Merkinnällä osoitetaan Suupohjan radan uuden linjauksen länsipuolella olevat peltoalueet. Alueet kuuluvat valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen.

sm-4



Muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäännöskohde/-alue.

Muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteä muinaisjäännös. Kohteen kairaus, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Kohdetta koskevista suunnitelmista on pyydetty alueellisen vastuumuseon lausunto.

Kohteen numero viittaa yleiskaavan selostuksen kohdeluetteloon.

4. Neiro-Sotaoja, maakellari (uusi kohde)

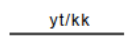


Suojeltava rakennus.

Merkinnällä osoitetaan inventoinnissa arvokkaiksi todetut kohteet, jotka on suojeltu myös nykyisessä yleiskaavassa. Nämä kohteet ovat Ahonkylä, Ahonkoulun vanha osa, Koeasema, Kulmala, Niemi ja Rahkakorpi. Kohteiden numerointi perustuu rakennusinventoinnin numerointiin.

 Valtatie/kantatie.

Merkinnällä osoitetaan kantatien 67 uusi linjaus nykyisen tien länsipuolella.

 Yhdystie/kokoojakuu.

Uusina yhdysteinä tai kokoojakatuina osoitetaan kantatien 67 nykyinen linjaus Ahonkylän kohdalla. Linjausta on muutettu eteläosassa uuden eritasoliittymän kohdalla idemmäksi. Uusi Nikkolantien linjaus kantatien eritasoliittymiseen sijoittuu nykyisen linjauksen pohjoispuolelle. Merkinnällä osoitetaan myös uusia rinnakkaisteita Tuomikyläntieltä etelään kantatien 67 suuntaisesti, uuden Suupohjan radan länsipuolinen rinnakkaistie sekä kaava-alueen pohjoisosassa nykyistä ratalinjaa pitkin kulkeva yhteys.

 Uusi rautatie.

Merkinnällä osoitetaan Suupohjan radan uusi linjaus nykyisen länsipuolella.

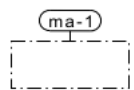


 Kevyen liikenteen reitti / yhteystarve

Merkinnällä osoitetaan nykyinen Seinäjoentien varressa kulkeva kevyen liikenteen reitti. Ahonkylästä Ilmajoen kirkonkylän suuntaan reitti osoitetaan yhteystarpeena.

 Siirtoviemärin yhteystarve.

Merkinnällä osoitetaan maakuntakaavan siirtoviemärin yhteystarve Seinäjoen suunnasta Ahonkylän poikki ja Nikkolantien vartta Kyrönjokea kohti.

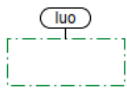


Valtakunnallisesti arvokas maisemakokonaisuus. Ilmajoen Alajoen lakeusmaisema.

Merkinnällä osoitetaan Ilmajoen Alajoen valtakunnallisesti arvokas lakeusmaisema, jonka rajaus perustuu vuoden 2021 inventointiin (VAMA 2021). Rajaus on esitetty myös maakuntakaavassa. Alue käsittää nykyisen Suupohjan radan länsipuoliset alueet.

 Tulvauhan alainen alue.

Merkinnällä osoitetaan alue, jolla arvioidaan esiintyvän tulvia keskimäärin kerran sadassa vuodessa.



Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.

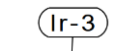
Luo-merkinnällä osoitetaan Tuomiluoman ranta-alueet Seinäjoentien uuden linjauksen suuntaisesti sen länsipuolella. Alueella on erityisiä luontoarvoja, joiden perusteella 15-20 metriä leveät suoja-alueet tulee säilyttää luonnontilaisina. Luonnonarvojen säilyttämisen kannalta tarpeelliset luonnon- ja maisemanhoidon toimenpiteet ovat sallittuja.

Luo-1-merkinnällä osoitetaan lainsäädännöllä turvatut kohteet. Luo-1.1-alamerkinnällä osoitetaan viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikka Nikkolantien varrella olevassa lammessa. Alamerkinnällä luo-1.2 osoitetaan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat, joiden hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Alueet sijoittuvat M-alueen metsiin kaava-alueen pohjoisosassa uuden ja nykyisen radan väliin sekä keskiosassa Ahonkylän liikekeskuksen eteläpuolelle. Alueen puusto tulee säilyttää tai hoitaa siten, että liito-oravan pesäpuut ja niitä suojaavat puut sekä liikkumisen kannalta riittävä puusto säilytetään.



Melunsuojaustarve.

Melunsuojaustarvetta osoitetaan kantatien 67 uuden linjauksen varteen, pääosin niille osille, joiden läheisyydessä on asutusta.



Rautatien alue

Alue varataan olemassa olevan rautatien käyttöön siihen saakka, kunnes uusi ratalinjaus otetaan käyttöön. Alueella sallitaan rautatien käyttö, ylläpito, parantaminen ja peruskorjaus sekä näihin liittyvien rakenteiden, laitteiden ja järjestelmien toteuttaminen. Nykyisen ratalinjauksen alueella ei saa toteuttaa sellaista maankäyttöä, joka estää tai merkittävästi vaikeuttaa rautatien käyttöä, ylläpitoa tai perusrantamista ennen uuden ratalinjauksen käyttöönottoa. Uuden ratalinjauksen käyttöönoton jälkeen nykyisen radan alueen maankäyttö voidaan muuttaa yleiskaavan mukaiseksi.

7.2.3 Kaavamääräykset

1. Rakennettaessa valta- ja kantatien sekä rautatien varrella on huolehdittava siitä, että rakennukset ja rakennelmat suojaavat asuntojen ja työpaikkojen ulko-oleskelutiloja melulta. Rakennusten piha-alueella melutaso ei saa ylittää päiväohje-arvoa 55 dBL_{aeq}. Asuinrakennusten piha-alueella melutaso ei saa ylittää yöohje-arvoa 45 dBL_{aeq}. Sisällä vastaavasti ei saa ylittää päiväohje-arvoa 45 dBL_{aeq} eikä asuinrakennuksissa yöohje-arvoa 35 dBL_{aeq}.

2. Rakennuspaikka ei saa olla tulvauhanalainen (RakL 45 §). Alaville alueille rakennettaessa tulee huomioida tulva- ja kosteusvahinkojen vaara. Kosteudelle alttiit rakennusosat on sijoitettava vähintään 0,5 m ylemmäksi kuin kerran 100 vuodessa laskettu korkein tulvakorkeus (HW 1/100), elleivät kaavan hyväksymisen jälkeen valmistuvat selitykset muuta osoita, taikka rakennusluvan myöntävä viranomaisen ei olosuhteista johtuen vaadi rakennusta sijoitettavaksi korkeammalle. Mikäli em. rakentamiskorkeus on joskus ylitetty (jäätötulva), on tämä korkeampi korkeus otettava määrääväksi korkeudeksi alimpia rakentamiskorkeuksia määritettäessä. Niillä alueilla, joilla HW 1/100 laskentaa ei ole tehty,

alimmat rakentamiskorkeudet määritetään tapauskohtaisesti suurimpien havaittujen tulvakorkeuksien perusteella.

3. Happamien sulfaattimaiden mahdollinen olemassaolo on huomioitava ja jatko-suunnittelussa tulee ensisijaisesti pyrkiä siihen, ettei niitä tarvitse häiritä kaivamalla, ja että vältetään pohjaveden pinnan laskemista.

4. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioida hulevesien määrällinen ja laadullinen hallinta.

5. Alueiden rakentamisessa noudatetaan kunnan rakennusjärjestyksessä olevia määräyksiä, ellei kaavassa ole toisin osoitettu.

7.3 Vertailevat tarkastelut

7.3.1 Muutos nykytilanteeseen

Ahonkylän länsireunan rakenne ja ympäristö pysyy kutakuinkin nykyisellään täydentyen parilla uudella palveluiden alueella. Alueen julkiset ja yksityiset palvelut säilyvät Ahonkylän liikekeskuksen alueella. Lisäksi alueen eteläosaan uuden eritasoliittymän ympäristöön osoitetaan palveluita mahdollistava alue, jonne voi sijoittaa myös enemmän tilaa vieviä palveluita. Seinäjoentien liikenteen siirtyminen uudelle linjaukselle mahdollistaa nykyisen tien ympäristön kehittämisen taajamaisemmaksi ja toimintojen sijoittamisen tien molemmin puolin.

Ahonkylän alueen liikenneolosuhteet muuttuvat merkittävästi, kun Seinäjoentien uusi linjaus siirtyy nykyisen länsipuolelle ja samalla Suupohjan rata siirtyy niin ikään länneemmäksi. Alueen eteläosassa Nikkolantie ja Tuomiperäntie siirtyvät pieneltä matkalta pohjoisemmaksi ja kantatien 67 risteykseen osoitetaan eritasoliittymä. Ahonkylän sisääntuloliikenne siirtyy suurelta osin kulkemaan eritasoliittymän kautta ja Ahonkylään saavutaan jatkossa etelän suunnasta, johon osoitetaan myös uusia palveluiden alueita.

Viljeltyjä peltoalueita siirtyy rakentamisen piiriin, osin uusien liikennejärjestelyjen myötä, osin eritasoliittymän yhteyteen sijoitettavan uuden palveluiden alueiden myötä.

7.3.2 Valtakunnalliset ja seudulliset intressit

Kantatien parantamisen valitussa vaihtoehdossa Ahonkylässä kantatie siirretään osittain rautatien nykyiselle paikalle, mikä hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Sen sijaan radan siirtäminen pohjoiseen uuteen linjaukseen noin kolmen kilometrin matkalla ei tue valtakunnallista alueidenkäytön tavoitetta hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Kantatien parantaminen nelikaistaiseksi Ilmajoen ja Seinäjoen välillä, kaikkien kantatien tasoliittymien ja radan tasoristeysten poistaminen sekä korvaavien liikenneyhteyksien järjestäminen rinnakkaistiejärjestelyin vastaavat valtakunnallisten alueiden käytön tavoitteita. Tämä sujuvoittaa pitkämatkaista liikennettä sekä tavara- ja henkilöliikennettä, parantaa toimintavarmuutta ja lisää matka-aikojen ennakoitavuutta. Vaihtoehto edistää tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamisesta pääsääntöisesti rinnakkaisteiden yhteyteen toteutettavilla jalankulku- ja pyöräilyväylillä.

Ahonkylän eritasoliittymän ja Suupohjan ratayhteyden sijoittuminen Ahonkylän pohjoispuolelle noin kolmen kilometrin matkalla valtakunnallisesti arvokkaan Ilmajoen Alajoen lakeusmaiseman reunaan vastaa arvioitavista vaihtoehdoista kolmanneksi vähiten tavoitteeseen huolehtia valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen arvojen turvaamisesta tai huolehtia yhtenäisten viljelyalueiden säilymisestä. Vaihtoehto tukee monikeskuksista, verkottuvaa ja yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta.

Tien ja rautatien uusi linjaus on osoitettu myös Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa. Kaavaratkaisu tukee maakunnallisia tavoitteita ja vahvistaa muun muassa maakunnan kannalta toimivan yhdyskuntarakenteen toteutumista.

Kaavaratkaisussa on sovitettu yhteen valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Ratkaisu edistää liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta, mutta sisältää myös ristiriitoja erityisesti luonnon- ja kulttuuriympäristöjen säilyttämisen osalta.

Ilmastovaikutusten näkökulmasta liikenteen sujuvuuden paraneminen vähentää päästöjä ajoneuvokohtaisesti, mutta liikennemäärien kasvu voi lisätä kokonaispäästöjä.

Luonnonympäristön osalta vaikutuksia kohdistuu erityisesti Tuomiluoman alueeseen sekä valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen, joiden osalta vaikutuksia lievennetään suunnitteluratkaisuin.

7.3.3 Tavoitteiden toteutuminen

Yleiskaavoitukselle ja tiesuunnittelulle osoitettujen tavoitteiden toteutumiselle on hyvät edellytykset. Osa uusista rakentamisalueista vaatii liikennejärjestelyjen toteutumista ja kaavan toteutuminen riippuu pitkälti tieinvestoinnin toteutuksesta.

8 Yleiskaavan vaikutukset

Alueidenkäyttölain mukaan kaavaa laadittaessa on selvitettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset (AKL 9 § ja MRA 1 §). Vaikutusten arvioinnin tarkoituksena on selvittää kaavan toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset ennakolta.

Vaikutusten arviointi perustuu kantatie 67:n yleissuunnitelman yhteydessä laadittuun ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn (YVA), jonka tuloksia on täydennetty ja tulkittu yleiskaavaratkaisun näkökulmasta.

8.1 Vaikutukset valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

Yleiskaavaratkaisun vaikutuksia on arvioitu suhteessa valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin (VAT).

Kaava edistää liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta mahdollistamalla kantatie 67:n parantamisen valtakunnallisesti merkittävänä yhteytenä. Ratkaisu parantaa liikenteen sujuvuutta sekä vähentää liikenneonnettomuuksien riskiä.

Yhdyskuntarakenteen näkökulmasta kaava hyödyntää osittain olemassa olevaa infrastruktuuria, mutta radan siirtäminen uuteen linjaukseen merkitsee poikkeamista olemassa olevan rakenteen hyödyntämisestä.

Luonnon- ja kulttuuriympäristöjen osalta kaavaratkaisu aiheuttaa paikallisia vaikutuksia erityisesti Tuomiluoman alueella sekä valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Vaikutuksia lievennetään suunnitteluratkaisuin.

Ilmastotavoitteiden kannalta liikenteen sujuvuuden paraneminen pienentää ajoneuvokohtaisia päästöjä, mutta liikennemäärien kasvu voi lisätä kokonaispäästöjä.

8.1.1 Vaikutukset kaupunki-/kyläkuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Suunnittelualueella on tunnistettu 22 paikallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristökohdetta, joista osa on suojeltuja.

Kaavaratkaisun vaikutukset kohdistuvat erityisesti tie- ja ratalinjausten läheisyydessä oleviin kohteisiin. Yksityiskohtaiset vaikutukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa, jossa myös lieventämistoimenpiteet määritellään.

Kantatien ja ratalinjan muutokset ja osittaisen nelikaistatien rakentaminen muuttavat ympäristönsä maisemakuvaa. Maisemavaikutuksia aiheuttavat muun muassa uudet rakenteet ja linjaukset sekä sillat. Sijainti valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella lisää vaikutuksen merkittävyyttä. Tie- ja ratalinjaukset sijoittuvat kuitenkin arvokkaan maisema-alueen reunalle, joten maiseman kokonaisuuden kannalta merkitys on vähäinen.

Tiehankkeen aiheuttamat muutokset voivat näkyä sekä lähi- että kaukomaisemassa (300 m-3 km). Asukkaiden kannalta lähimaiseman muutokset ovat merkittävämpiä. Valtakunnallisesti arvokkaassa lakeusmaisemassa pitkien näkymien katkeaminen voi vaikuttaa maiseman ominaispiirteisiin. Rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvat vaikutukset voivat kohdistua joko suoraan rakennuksiin (rakennusten purkamisen) tai niiden lähiympäristön tilalliseen tai maisemalliseen luonteeseen.

Ahonkylän taajamakuivan kannalta muutos on myönteinen, kun nykyinen kantatie jää paikallisen liikenteen käyttöön ja läpikulkuliikenteen häiriöt vähenevät. Muutos mahdollistaa nykyisen kantatien ympäristön kehittämisen nykyistä taajamaisemmaksi ja viihtyisämmäksi. Alueen arvokkaat rakennukset ovat inventoitu kaavan yhteydessä ja niiden säilyminen turvataan kaavamerkinnöillä.

Uusi junarata sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle ja sillä on kohtalaisia tai suuria vaikutuksia maisema-alueen ominaispiirteisiin. Ahonkylän liittymä sijoittuu Ahonkylän yleiskaavassa osoitetulle Tuomiluoman purouoman paikallisesti arvokkaalle maisema-alueelle ja liittymään johtava Nikkolantie ylittää rautatien ylikulkusillalla. Liittymällä ja ylikulkusillalla on merkittäviä vaikutuksia avoimen maisema-alueen ominaispiirteisiin erityisesti lähimaisemassa.

Kantatie siirretään Ahonkylän kohdalla osittain nykyisen rautatien paikalle ja nykyinen kantatie jää rinnakkaistieksi. Tällä on myönteisiä vaikutuksia Ahonkylän paikallisesti arvokkaille rakennusperintökohteille nykyisen kantatien varrella. Uuden rautatien vaikutusalueella sijaitsevat nykyisessä Ahonkylän yleiskaavassa suojellut, paikallisesti arvokkaiksi kohteiksi osoitetut Suoviljely-yhdistyksen pää-rakennus ja puistoalue (Koeasema) sekä noin vuonna 1920 Terijoelta siirretty entinen työsiirtolan virkailijoiden asunto (Rahkakorpi). Uusi ratalinja kulkee kohteiden välissä ja sillä sekä Ahonkylän liittymällä on merkittäviä vaikutuksia lähiympäristön tilalliseen luonteeseen.

8.1.2 Vaikutukset luontoon, maa- ja kallioperään sekä veteen

Tiehankkeen suurimmat vaikutukset luonnonympäristöön aiheutuvat uusista tielinjauksista, jotka rakennetaan uuteen maastokäytävään. Tällöin menetetään elinympäristöjä tielinjauksen alle. Rakennustoiminta aiheuttaa erilaisia häiriövaikutuksia mm. melua ja lisääntyvää ihmistoimintaa sekä muuttaa elinympäristöjä. Välillisiä vaikutuksia ovat uuden tielinjauksen aiheuttamat leviämis- ja kulkuesteet. Niiden seurauksena eläinten luonnollisten kulkureittien käyttö vaikeutuu ja elinympäristöt pirstoutuvat. Elinympäristöjen pirstoutumisesta ja kulkuesteistä kärsivät mm. liito-oravat ja riistaeläimet. Toiminta-aikaisiin vaikutuksiin kuuluvat mm. visuaalinen karkotusvaikutus, meluvaikutus sekä liikennekuolemat. Kaavassa ja tiesuunnittelussa on huomioitu tärkeät luontokohteet ja -arvot, jotka on pyritty säilyttämään. Kaavamerkinnöillä ja -määräyksillä turvataan muun muassa liito-oravan ja viitasammakon elinympäristöt.

Uusien teiden rakentamisen aikana vaikutukset pintavesissä voivat näkyä samentumisena lisääntyneen kiintoainekuormituksen myötä. Toiminnan aikana maanteiden aiheuttama kuormitus muodostuu pääosin hulevesistä. Liikennemäärän, tiepinta-alan ja hulevesimäärän kasvun myötä hulevesikuormitus kasvaa. Tielinjaukset säilyvät nykyisten linjausten kanssa samoilla valuma-alueilla, joten tiealueilta muodostuva hulevesikuormitus kohdistuu samoille purkuvesistöille kuin nykyisin. Liikenneolosuhteiden paraneminen pienentää onnettomuusriskejä, jolloin pintavesien pilaantumisen riski vähenee. Pohjavesivaikutuksia ei arvioida olevan.

Kaava-alue sijoittuu osin valtakunnallisesti merkittävälle tulvariskialueelle. Kantatie ei nykyisellään rajaa merkittävässä määrin tulvan luontaista leviämisaluetta, eikä tulvariskien hallintasuunnitelmassa ole kohdennettu erityisiä toimenpiteitä koskien liikenneverkkoa.

Merkittävin vaikutus maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön aiheutuu teiden rakentamisen aikaisista massansiirroista. Valittu linjaus vaatii runsaasti maa- ja kiviainesvaroja.

8.1.2.1 Tuomiluoman alue

Tuomiluoma muodostaa suunnittelualueella luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävän pienvesikokonaisuuden, jonka ekologinen toimivuus perustuu uoman luonnonmukaiseen virtaamaan, veden laatuun sekä reunavyöhykkeen kasvillisuuteen. Kantatie 67:n yleissuunnitelmaan liittyvässä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä (YVA) on tunnistettu, että uusi tielinjaus ja siihen liittyvät rakenteet voivat aiheuttaa paikallisia muutoksia uoman hydrologiaan, veden laatuun sekä ekologiseen jatkuvuuteen. Arviointi perustuu YVA-menettelyssä esitettyihin luonto- ja vesistövaikutusten tarkasteluihin. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti uoman ylityskohtiin sekä rakentamisen aikaiseen kuormitukseen, mutta ne ovat luonteeltaan paikallisia.

Yleiskaavaratkaisussa Tuomiluoman alueen luontoarvot turvataan siten, ettei uoman ekologinen toimivuus kokonaisuutena tarkastellen merkittävästi heikkene. Tämä edellyttää, että jatkosuunnittelussa varmistetaan uoman luonnollisten virtausolojen säilyminen esimerkiksi siltaratkaisuin tai riittävästi mitoitetuilla rumpurakentein, jotka eivät estä vesieliöiden liikkumista. Lisäksi suunnittelussa otetaan huomioon riittävät suojaetäisyydet, hulevesien hallinta sekä rakentamisen aikaiset vesiensuojelutoimenpiteet, joilla ehkäistään kiintoaine- ja ravinnekuormitusta. Näillä toimenpiteillä voidaan varmistaa, että Tuomiluoman luontoarvot ja ekologiset yhteydet säilyvät eikä yleiskaavaratkaisusta aiheudu merkittävää luonnonympäristön heikentymistä.

8.1.3 Vaikutukset liikenteeseen ja infrastruktuuriin

Kaava mahdollistaa kantatien 67 parantamisen suunnitelmien mukaisesti. Toteutuessaan liikenteen sujuvuus paranee, matka-ajat lyhenevät ja liikenneturvallisuus paranee merkittävästi.

Tien parantamisen keskeisimmät vaikutukset liikenteeseen syntyvät toisaalta kantatien 67 standardin parantumisesta, toisaalta verkon rakenteen muutoksista. Kantatien lisäkaistat, ajosuuntien rakenteellinen erottaminen sekä tasoliittymien poisto ja korvaaminen eritasoliittymillä parantavat liikenteen sujuvuutta, lyhentävät matka-aikaa ja pienentävät liikenneonnettomuuksien sekä erityisesti vakavien henkilövahinkojen riskiä. Turvallisuutta parantaa myös rautatien tasoristeyksien poisto. Paikalliset tieverkoston muutokset aiheuttavat tietyissä kohdissa kiertotarvetta, esimerkiksi Ahonkylässä sisääntuloliikenne osoitetaan jatkossa kiertämään etelän kautta. Samalla kuitenkin paikallisen liikenteen turvallisuus paranee tasoliittymien poistuessa ja liikenneverkon hierarkian selkeytyessä. Myös paikallisen liikenteen turvallisuus paranee.

8.1.4 Taloudelliset vaikutukset

Uudet liikennejärjestelyt vaativat valtion ja kunnan taloudellisia resursseja. Parantuneilla liikennejärjestelyillä voi olla toteutuessaan myönteisiä aluetaloudellisia vaikutuksia esimerkiksi saavutettavuuden parantuessa.

8.1.5 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä yhdyskunta- ja energiatalouteen

Teiden uusi sijainti tukeutuu osittain nykyisiin kantatien ja radan linjauksiin. Kantatien palvelutason nostaminen vastaa myös maakuntakaavan tavoitteita. Uudet tielinjaukset tukevat ympäröivien alueiden maankäyttöä ja elinkeinojen toimintaedellytyksiä sekä suunniteltua ja tulevaa maankäyttöä, mutta edellyttävät häiriövaikutusten lieventämistä taajamia halkoessaan. Kantatien uusi sijainti hieman kauempana taajamasta ja asutuksesta vähentää häiriötä alueella ja tukee taajamamaisen maankäytön lisäämistä nykyisen kantatien linjauksen ympäristössä tien molemmin puolin.

8.2 Sosiaaliset vaikutukset

8.2.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kantatien linjauksen siirtäminen Ahonkylän kohdalla kauemmas asutuksesta ja nykyisen kantatien säilyminen rinnakkaistienä vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja ja parantaa asumisviihtyvyyttä, vaikka tuokin liikenteen haittoja uuden linjauksen varrella olevalle asutukselle.

Liikenne aiheuttaa ilman kautta ympäristöön leviävää ääntä, joka koetaan meluna. Uuden tielinjauksen myötä liikennemelu siirtyy kauemmaksi asutuksesta, jolloin vaikutukset melutilanteeseen arvioidaan myönteiseksi melualtistuneiden määrän vähentyessä. Myönteiset vaikutukset edellyttävät suunniteltujen melun- torjuntatoimien toteuttamista. Melu voi vähäisessä määrin lisääntyä tie- ja ratalinjausten länsipuolella väylien siirtyessä länteen päin. Kyseisessä suunnassa ei kuitenkaan ole asutusta tai varsinaisia virkistysalueita.

8.2.2 Vaikutukset elinkeinoihin, yritystoimintaan ja palveluihin

Uuden kantatien valmistuttua matka-aika Ahonkylästä Seinäjoelle ja Ilmajoen kirkonkylälle on lyhyempi ja näin Ahonkylän saavutettavuus paranee. Tämä lisää alueen potentiaalia yritysten ja muun elinkeinotoiminnan sijoittumispaikkana. Kaavassa osoitetut uudet palvelualueet ovat hyvin saavutettavia. Toteutuessaan ne lisäävät alueen palvelutarjontaa. Uuden laajemman palvelukokonaisuuden rakentuminen eritasoliittymän ympäristöön lisää riskiä Ahonkylän nykyisen liikekeskuksen palveluiden siirtymiselle uuteen sijaintiin ja nykyisen liikekeskuksen palveluiden vähentymiselle. Ahonkylän asutuksen suhteen lähiasiointimatkat voivat tällöin kasvaa.

Yleiskaavaratkaisulla on vaikutuksia alueen tilusrakenteeseen ja kulkuyhteyksiin. Uudet liikennejärjestelyt voivat pirstoa peltoalueita ja muuttaa kulkureittejä.

Vaikutuksia lievennetään suunnittelemalla rinnakkaistieyhteydet sekä turvaamalla kulkuyhteydet pelloille ja tuotantorakennuksiin. Tilusjärjestelyt tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

8.2.3 Ilmastovaikutukset

Yleiskaavaratkaisun ilmastovaikutuksia on arvioitu YVA-menettelyn pohjalta.

Liikenteen sujuvuuden paraneminen vähentää ajoneuvojen pysähtelyä ja kiihdytyksiä, mikä pienentää päästöjä. Samalla liikennemäärien kasvu voi lisätä kokonaispäästöjä.

Ilmastonmuutokseen sopeutumisen osalta keskeisiä tekijöitä ovat tulvariskien huomiointi ja hulevesien hallinta. Kaavassa on osoitettu tulvavaara-alueet ja annettu määräyksiä rakentamiskorkeuksista.

9 Yleiskaavan toteuttaminen

9.1 Detaljikaavoitus, muu suunnittelu ja toteuttamistoimenpiteet

Kantatien yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen laaditaan tiesuunnitelma, joka perustuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin. Tiesuunnitelmassa esitetään kantatien tekniset ratkaisut ja sijainti. Kun hankkeelle myönnetään rakentamisen rahoitus, voidaan tiealue ottaa haltuun ja käynnistää rakennussuunnitelman laatiminen ja rakentaminen. Tiesuunnitelmalle tai hankkeen toteuttamiselle ei ole tällä hetkellä rahoitusta. Hankkeen toteuttamisesta ei ole tällä hetkellä päätöstä, eikä hanke ole vielä toteuttamisohjelmissa (tilanne 11/2025).

Yleiskaavan uudet rakentamisalueet on pääosin tarkoitus asemakaavoittaa. Uusiin liikennejärjestelyihin tukeutuvat palveluiden alueet ovat toteutettavissa vast sitten, kun liikenneyhteyksien rakentaminen on varmistunut.

Mikko Autio, suunnittelija
Sweco Finland Oy
Oulu

Ilkka Ranta, arkkitehti
Sweco Finland Oy
Oulu