

## **Yleisötilaisuudessa 12.4.2023 esitetyt kysymykset ja vastaukset**

### **Mihin mennessä ympäristö ja meluselvitykset tehdään? Kattavatko melun ja kaikki luontoarvot?**

2019 vuodesta lähtien on tehty selvityksiä. Tehdyt selvitykset löytyvät Vt4 Kanavuori-Haapalahti tiesuunnitelmasta. Aholaita-Haapalahti-suunnitelmasta löytyy vain meluselvitys, koska suunnitelmassa ei ole muita toimenpiteitä kuin melusteiden rakentaminen sekä valaistuksen ja opasteiden uusiminen.

### **Onko tiesuunnitelmat tarkoitus pitää kahtena eri hankkeena vai yhdistetäänkö nämä jossakin vaiheessa?**

Hankkeen nimi on vt4 Vaajakosken kohta, jolle haetaan rahoitusta. Hanke sisältää kaksi erillistä tiesuunnitelmaa. Tarkoituksena on muodostaa kaksi erillistä maanlunastukseen oikeuttavaa tiesuunnitelmaa. Hankkeen toteutusta varten tehdään rakentamissuunnitelmat. Ne laatii toteuttaja tai toteutuksen tilaaja. Suunnitelmat voivat edetä toteutukseen joko yhtä aikaa tai vaiheistettusti. Tämä ratkeaa myöhemmin.

### **Tasaussuunnitelmaan tehtävä muutos ei ole pieni. Tekee myös melunhallinnan hankalammaksi. Matalilla pleksiseinillä ei voida saada samaa vaikutusta kuin kallioleikkauksella. Poikkalanmäen kohdalle oli ennen suunnitteilla 5m korkeat aidat suunnitteilla, nyt tulossa 2m korkeat. Mikä on tämän logiikkaa?**

Tielinjausta nostettiin useita metrejä nousten montun pohjalta. Tie sijaitsee osittain leikkauksessa ja osin penkereellä. Lopulta muutos ei ole kovin iso, tätä voi tarkastella havainnevideosta.

### **Raskaan liikenteen parkki on massiivinen. Tämä tulee muuttamaan melukuviota. Miksi tämä on tulossa ja ketä varten? Kuka ylläpitää sosiaalituloja?**

Raskaan liikenteen pysäköintialueista on nykyään pulaa, mikä osaltaan hankaloittaa kuljettajien ajo- ja lepoaikojen toteutumista. Tarve parkkialueelle kumpuaa valtakunnallisesta tarveselvityksestä, jossa Jyväskylän kohdalle tällainen alue on merkitty tarpeelliseksi. Tässä hankkeessa on tutkittu vaihtoehtoisia sijainteja (hankealueen sisällä) rekkaparkkien toteutukselle ja todettu esitetyn sijainnin olevan parhaiten tavoitteita palveleva. Paikka on käytännössä puolivälinpysähdys Helsinki-Oulu välissä, taukoajan pitopaikka. Väylävirasto ylläpitää pysäköintialuetta.

### **Alue on kiertoliittymien paratiisi. Kuopion suunnasta 9-tien ja 23-tien suunnasta tulee 11 000 ajononeuvoa vuorokaudessa. Etelästä tulee vain noin puolet (siitä). Tie on suunniteltu väärin, kun päälinjana kulkee nelostie. Kiertoliittymään aina jarrutetaan. Suunniteltu kiertoliittymä ei siis sujuvoita liikennettä. Nykyisinkin paikassa on kiertoliittymä. Liikenteen pääsuunta on väärä pääsuunnitelmassa. En ymmärrä kiertoliittymiä isoille liikennemäärille, hidastaa. Miksi näin on ajateltu, vaikka liikennettä tulee selvästi enemmän toisessa suunnasta?**

On totta, että 2/3 liikenteestä tulee 9-tien suunnasta ja 1/3 4-tien suunnasta. Valtakunnallisesti Nelostie on pääsuoni ja runkoväylä, ja sitä on yleissuunnitelmasta lähtien pyritty kehittämään pääsuuntana.

Tähän ei ole harkittu edes muuta vaihtoehtoa. 9-tien suunnasta tulee vapaa oikea -järjestely, joka helpottaa liittymistä 4-tien suuntaan. Ratkaisu on kiertoliittymätyyppinen eritasoliittymä, joka on aivan muuta kuin kiertoliittymä. Eritasoliittymän rampit ja niiden päässä olevat pitkät kiihdytyskaistat mahdollistavat raskaan liikenteenkin sujuvan liittynnän. Nykytilanteeseen verrattuna liikenteen sujuvuus kierto(eritaso)liittymässä paranee huomattavasti, kun 4-tien suoraan ajavat liikennevirrat eivät kulje enää kiertoliittymän kautta. Järjestelystä saanee parhaan käsityksen havainnevideon avulla.

4-tie on osa TEN-T-**ydin** verkkoa, 9-tie on täydentävää verkkoa. Tämä on määritelty EU-tasolla.

#### **Onko hankkeeseen tulossa EU-tukea ja milloin tie olisi valmis?**

EU-tuesta ei ole tietoa. Aikataulu: Kun tiesuunnitelma valmistuu, se lähtee lausuntokierrokselle, jolloin voi jättää muistutuksen. Kun tiesuunnitelma on hyväksytty 2024, on hanke rahoitettavissa. Hankkeen käynnistyminen vie pari vuotta. Kokonaisbudjetti on 180-200 miljoonaa, sisältäen melusuojauksen Aholaita-Haapalahti välille ja rekkaparkin.

#### **Vaajavirran ylittävä silta, muuttuuko sillan korkeus suhteessa vanhan yleissuunnitelman mukaiseen?**

Tämä ei tule muuttumaan.

#### **Millaisia meluvaikutuksia Natura-alueelle kohdistuu? Mille lajeille haetaan poikkeuslupaa?**

Natura-alueella ei ole suojeluperusteena sellaisia lajeja, joiden elinolosuhteita melun katsotaan heikentävän. Aiempien tutkimusten perusteella liikennemelun ei arvioida vaikuttavan liito-oravan elinolosuhteisiin. Poikkeamisluvat ovat vielä laadinnassa ja tarkat tarpeet vielä tarkentuvat. Tämän hetken käsitys on, että poikkeamislupia on haettava liito-oravan, viitasammakon, lummelampikorenon sekä lehmusmetsän vuoksi.

#### **Jos meluarvot ylittyvät Kanavuoren vieressä, alennetaanko nopeutta? Mikä tulee olemaan nopeus tuossa kohti? äänet kantautuvat Hupelin suuntaan.**

Nopeus tulee olemaan 100 km/h. Hupelin kohdalle on suunniteltu melusuojausta, liikenne siirtyy suunnitelmassa kauemmas Kanavuoresta, näin heijastusvaikutus pienenee.

#### **Miten ihmisen hyvinvointiin vaikuttavat ympäristöesteettiset arvot on huomioitu suunnitelmassa? Varassaaren ja Naissaaren maisema-arvot tuhoutuvat, kun tie rakennetaan. Eikä voida väittää, ettei Tulitikkutehtaan miljöö muuttuisi, sillä maisema muuttuu siinä kohti perustavanlaatuisesti. Tie rikkoo Varassaaren mäntykangasmaiseman ja turmelee luontoarvot alueelta pysyvästi. Onko tehty selvityksiä, miten ympäristöhyvinvointiarvot otetaan huomioon, kun suunnitellaan näin jättimäisen kallista hanketta? Rekkaparkin lähellä asuvat ihmiset ovat myös ihan syystä huolissaan, että hanke muuttaa heidän asumisviihtyvyyttään. Jos hanke vähentää liikennekuolemia, vaikutetaan tällä suunnitelmalla paljon myös ihmisten hyvinvointiin ympäristöestetiikan näkökulmasta. Miten nämä näkökulmat otetaan huomioon?**

Tie muuttaa maisemaa. Vaikutuksia on pyritty kuitenkin minimoimaan ja tämän havainnollistamisen vuoksi on tehty maisemaselvityksiä ja käytetty asiantuntija-arvioita. Tie yritetään sovittaa maisemaan parhaalla mahdollisella tavalla ja koetetaan lieventää vaikutuksia.

#### **Kun tie nostetaan ylös Varassaaren kohdalla, valosaaste lisääntyy. Lisäksi keväinen pöly leijailee tämän seurauksena pidemmälle ja melun määrä kasvaa kerrostalojen parvekkeilla. Entä miten on mahdollista, että melusuojausta ei voida parantaa Varassaaren kohdalla? Teollisuusalueella parannetaan suojausta.**

Tietä nostetaan korkeimmillaan 2 m nykyisen luonnonmaanpinnan yläpuolella. Edellisessä suunnitelmassa olisi ollut suuria vaikeuksia rakentamisessa. Tällä tasolla melu hyvin torjuttavissa.

#### **Mikä tulee olemaan nopeusrajoitus ajettaessa kaupungilta Vaajakosken liikenneympyrään, kun ajetaan pois moottoritieltä? Kasvaako ajoaika Jyväskylä-Vaajakoski välillä?**

Moottoritien ja Vaajakosken nykyisen kiertoliittymän välisten ramppien nopeustaso tulee oletettavasti olemaan 60 km/h. Tämän vuoksi ajoaika voi hieman kasvaa, mutta muutos ei ole järin merkittävä.

**Tasaussuunnitelma vaikuttaa isolta. Heikkeneekö meluntorjunta? Poikkalanmäen kohdalla meluaitaa madalletaan.**

Melutaso ei muutu aiemman yleissuunnitelman (2013) ratkaisusta. Ratkaisulla haetaan maisemahaittojen pienentämistä sekä säästöä rakentamiskustannuksissa.

**Mistä pääsee näkemään Ruokosaaren yksityistien ratkaisujen perusteluja, ja mitä toimenpiteitä näille teille tullaan tekemään?**

Metsälehmuksentie (tunnus K8) nousee penkereelle, millä on vaikutusta myös Ruokosaarentien (Y11) ja Hiidenlahdentien (Y7) pystygeometriaan. Ko. teiden tasausta on siis nostettava toimivien liittymäjärjestelyiden saavuttamiseksi. Lisäksi Ruokosaarentie on em. Yhteyksistä vilkkaammin liikennöity, minkä vuoksi se liittyy katuun ja Hiidenlahdentie Ruokosaarentiehen. Suunnittelun reunaehtoina ovat olleet myös viheryhteyksien ja -alueiden säilyminen sekä nykyiset asuinkiinteistöt, joiden kohdalle tasauksen muutosta ei ole ollut mielekästä esittää. Yksityisteiden suunnitelmat löytyvät tiesuunnitelman osasta B ja kadun suunnitelmat osasta C.

**Massojen nettoylijäämäisyys rekkaparkin osalta mietityttää. Tulee paljon murskausmelua pitkäksi aikaa.**

Louhinta kestää viikkoja, mutta louhinnassa noudatetaan normaaleja säännöksiä huomioiden läheinen maankäyttö.

**Miten suojataan Abc:n lähiasutuksen esim. Huvikujan katu/asfalttipölyn kulkeutuminen tieltä tälle alueelle.**

Vt4 jää ramppien muodostamien vallien taakse, joten sieltä ei arvioida tulevan lisää pölyä. Vt9 kiertoliittymän ympäristössä nopeustaso on alhainen eikä sieltä arvioida kantautuva merkittävää pölyhaittaa.

Rakentamistöiden aikaista pölyämistä hallitaan mm. kastelun avulla. Käytön aikaisesti pölyn leviämislle ei tässä vaiheessa suunnitteluprosessia ole esitetty erityisiä toimenpiteitä. Valtatien 9 melukaiteet ehkäisevät pölyn leviämistä jossain määrin. Valtatieltä 4 pöly tuskin kantautuu Huvikujalle saakka. Oravasaarentien osalta tilanne vastaa likipitään nykyistä.

**Miksi Hupelin meluvalli me21 ei jatku yhtenäisesti Me22 valliin?**

Valtatie on meluvallin (Me21) kohdalla leikkauksessa. Vallilla saadaan tehokkaasti torjuttua melua. Maasto laskee merkittävästi kohti Hupelinlampea ja lammen kohdalla tie onkin jo penkereellä, joten suojaustapa muuttuu melukaiteeksi (Me22). Koska maasto laskee, niin halutun korkuinen (TSV+6,0m) valli nousisi maastoon nähden huomattavan korkeaksi ja vaatisi siten todella paljon tilaa. Jos sitä taas jatkettaisiin matalampana maaston mukaisesti, sillä ei olisi meluntorjunnan kannalta merkitystä. Nyt on haettu ratkaisua, jolla asuinkiinteistöjen pihat saadaan valtaosin suojattua. Eli koska asuinrakennukset ovat korkealla, niin matala meluvalli tien ja asutuksen välissä ei vaikuta ja korkea vaatisi huomattavan paljon tilaa.