



## Valtatien 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla

### Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen tiivistelmä

#### Hanke ja sen tavoitteet

Tämä ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) koskee valtatie 4 parantamista Jyväskylässä Vaajakosken kohdalla välillä Kanavuori-Haapalahti. Valtatie 4 on Suomen tärkein tieyhteys Pohjois-Suomen ja pääkaupunkiseudun välillä. Tieosuudella on suuri merkitys pitkämatkaiselle liikenteelle sekä myös seudulliselle ja paikalliselle liikenteelle. Hankkeen tarkoituksena on parantaa liikenteen sujuvuutta välillä Haapalahti – Kanavuori, josta on tullut pullonkaula pitkämatkaiselle liikenteelle. Elinkeinoelämä, kuljetukset ja paikalliset asukkaat kärsivät lähes päivittäisistä liikenteen sujuvuusongelmista. Tieosuuden parantamista on suunniteltu jo 1980-luvulta lähtien, ja suunnittelualueen kaa-voituksessa on ennakoitu tiehanketta varautumalla tarvittaviin teialueisiin.

Liikenteen sujuvuuden parantamistoimenpiteiden suunnittelussa mitoitussuorituksen osalta tavoitteena on 100 km/h. Moottoriväylätasaisen tien lisäksi suunnitellaan myös rinnakkaistiejärjestelyt, jotta pitkämatkainen ja paikallinen liikenne pystytään erottamaan toisistaan. Lisäksi tieosuuden suunnittelussa korostuvat mm. meluntorjuntatarpeet taajamaympäristössä, Kanavuoren Natura-alueen arvot sekä valtakunnallisesti arvokkaan Vaajakosken teollisuusympäristön arvot.

#### YVA-menettely ja osallistuminen

Sovellettava YVA-menettely perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin, jonka tavoitteena on varmistaa, että ympäristövaikutukset selvitetään riittävällä tarkkuudella. YVA-menettelyn toisena keskeisenä tavoitteena on lisätä kansalaisten mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa hankkeiden suunnitteluun.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu valtatie eri kehittämismahdollisuuksia (kaksi pintavaihtoehtoa ja kaksi tunnelivaihtoehtoa) sekä arvioitu niiden vaikutukset ympäristöön ja ihmisiin. Lisäksi on tutkittu mahdollisuuksia lieventää tai torjua haitallisia ympäristövaikutuksia.

YVA-menettely käynnistyi keväällä 2010, jolloin laadittiin ympäristövaikutusten arviointiohjelma lausuntojen ja mielipiteiden esittämistä varten. Yhteysviranomaisen lausunnon perusteella hankkeen vaihtoehtoasetelmaa täydennettiin tunnelivaihtoehtoilla, joiden esiselvitykset ja suunnittelu käynnistyivät kesällä 2010. Yleisötilaisuuksia järjestettiin YVA-menettelyn aikana neljä kertaa, ensimmäinen YVA-ohjelman valmistuttua maaliskuussa 2010 ja viimeinen pidetään YVA-selostuksen valmistuessa toukokuussa 2011. Hankkeesta on lisäksi tiedotettu alueen lehdissä ja hankevastaavan internet-sivuilla.



## Arvioidut vaihtoehdot

Hankkeen vaihtoehdot on pyritty muodostamaan siten, että niillä voidaan ratkaista liikenteelliset ongelmat päätieverkolla. Valtakunnallisen pääteiden kehittämissuunnitelman mukaan valtatie 4 kuuluu vilkkaimpien pääteiden verkkoon. Tieosuus Kanavuoresta Vaajakoskelle (Haapalahteen nykyiselle moottoritille) varaudutaan rakentamaan moottoritieksi. Nykyinen valtatie jää rinnakkaisväyläksi. YVA:ssa arvioitiin seuraavia valtatie 4:n parantamisvaihtoehtoja:

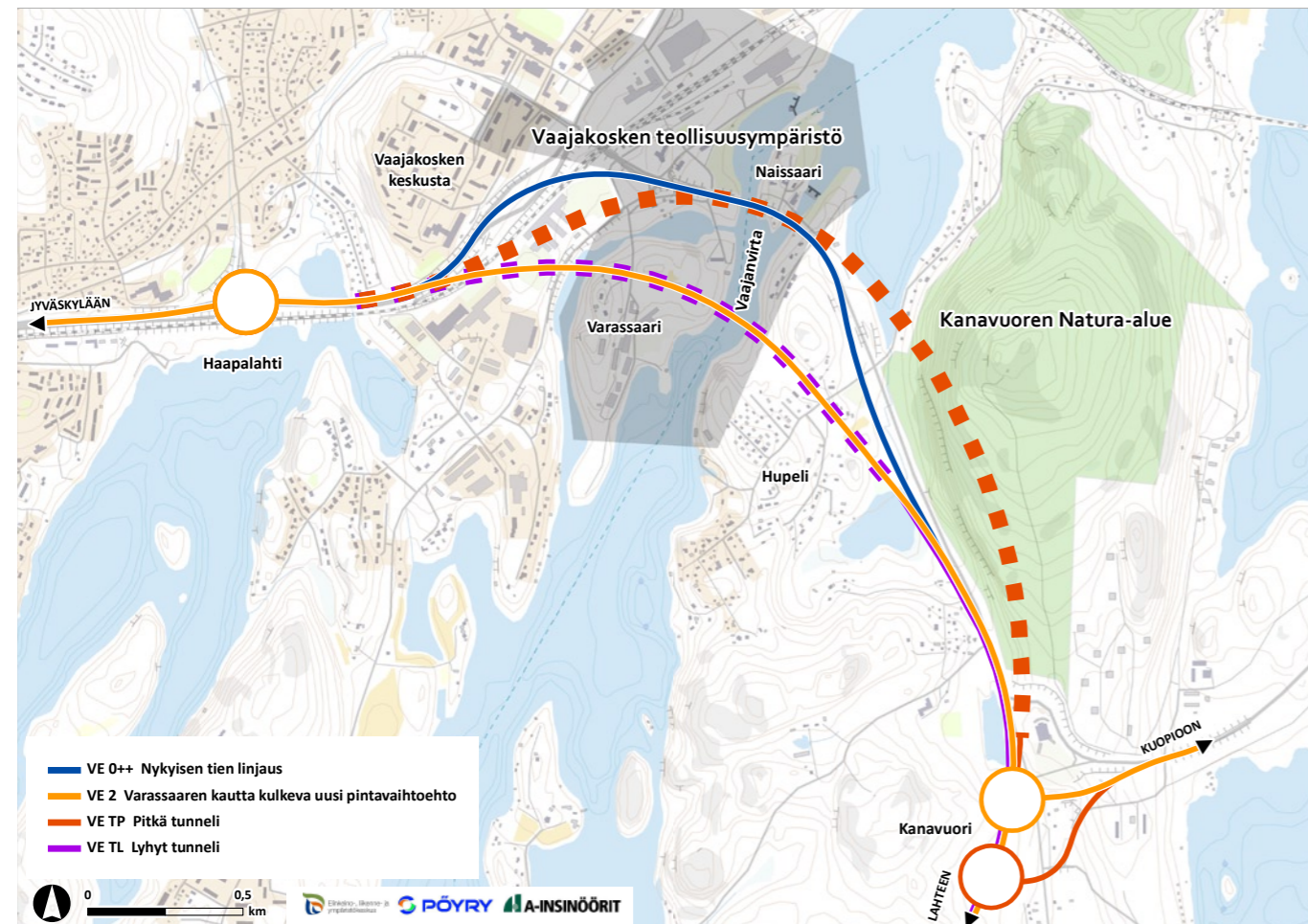
- Perusvaihtoehto (Varassaaren kautta kulkeva uusi pintavaihtoehto) VE 2
- Nykyisen tien linjaus (pintavaihtoehto) VE 0++
- Lyhyt tunneli VE TL
- Pitkä tunneli VE TP

Vaihtoehtoja on verrattu hankkeen toteuttamatta jättämiseen (vaihtoehtoon 0).

YVA-laissa ympäristövaikutuksella tarkoitetaan hankkeen aiheuttamia välittömiä tai välillisiä vaikutuksia:

- ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen;
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen,
- eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen;
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön;
- luonnonvarojen hyödyntämiseen; sekä
- edellisissä kohdissa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

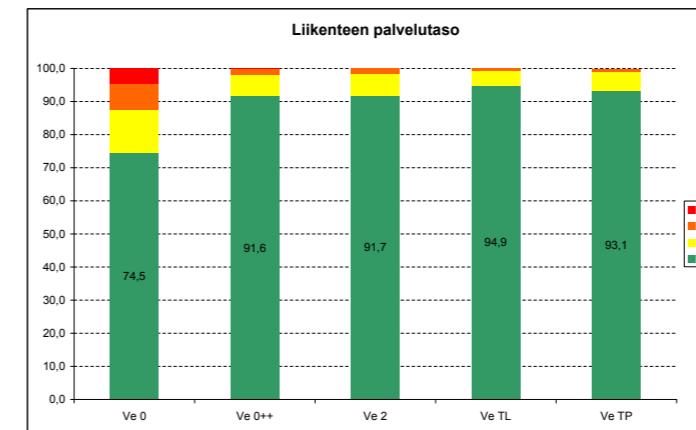
Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin sekä rakentamisen aikaisia että käytön aikaisia vaikutuksia.



Hankealueen sijainti ja tutkitut vaihtoehdot

## Vaihtoehtojen liikenteelliset ominaisuudet

Kaikissa toteuttamisvaihtoehdoissa (VE 2, 0++, TL ja TP) liikenteen sujuvuus ja turvallisuus päätiellä paranevat. Ajoneuvoliikenteen määrät rinnakaistieksi jäävällä nykyisellä valtatiellä 4 vähenevät merkittävästi, jolloin asukkaiden liikkuminen Kanavuoren ja Vaajakosken keskustan välillä helpottuu huomattavasti. Moottoritien mitoitusnopeuden osalta tavoitteena ollut 100 km/h saavutetaan vain VE 2:ssa. Tunnelivaihtoehdot ovat suurten pituuskaltevuuksien vuoksi haasteellisia raskaalle liikenteelle ja riski liikenteen häiriöille on suuri.



## Vaihtoehtojen ympäristövaikutukset

Kaikissa vaihtoehdoissa melualueille jää asukkaita meluntorjuntatoimenpiteistä huolimatta, mutta nykytilanteeseen verrattuna melulle altistuvien määrä vähenee. Meluasteet vaikuttavat monissa paikoin tien rajautuvien asuinalueiden ympäristöön. VE 2 on vaihtoehdoista meluntorjunnan kannalta haasteellisin. Kaikissa vaihtoehdoissa on jatkosuunnittelussa otettava huomioon Varikkotien suojeltu lehmusmetsikkö.

	Nykytilanne	Ennustetilanne nykyverkolla VE0	VE 2	VE 0++	VE TL	VE TP
Ilman meluntorjuntaa	261	342	281	200	152	146
Meluntorjuntatoimenpiteiden jälkeen	-	-	151	87	51	47

**VE:issa 0++ ja 2** aiheutuu maisema- ja kaupunkikuva-vaikutuksia Vaajakosken RKY-alueelle. Se kestää kuitenkin suhteellisen hyvin muutoksia ja kookkaita liikennejärjestelyitä. Yksittäisten arvokohteiden rajautuminen ja lähiympäristö muuttuvat kuitenkin merkittävästi molemmissa pintavaihtoehdoissa. Siltojen toteuttamisen vesistövaikutukset ovat tilapäisiä ja paikallisia, eikä niiden arvioida aiheuttavan pysyvää haittaa kalakannoille tai Vaajanvirran kalastusalueen virkistyskäytölle.

**Vaihtoehdolla 2** on Varassaassa jakava vaikutus Vaajakosken RKY-alueeseen. Yksittäisen Poikalanmäen arvokohteen rajausta ja lähiympäristö muuttuvat. Meluntorjunta vaatii korkeita rakenteita suurelle osuudelle tiestä. Meluasteet ovat näkyvä elementti ympäristössä, ja vaativat huolellista toteutusta ja ympäristöön soveltamista erityisesti RKY-alueella. Vaajanvirran ja Hupelin maisemakuva muuttuu. Linjauksen lähistöllä Hupelissa ja Varassaassa asuin ympäristön laadun koetaan heikenevän. Vaihtoehto mahdollistaa Vaajakosken keskusta-Virranranta-Naissaari-vyöhykkeen kehittämisen kaupunkimaisemmaksi ympäristöksi.

**Vaihtoehto 0++** sijoittuu nykyisen tien eteläpuolelle samaan maastokäytävään. Naissaaren maisemakuva muuttuu, melusuojaus peittää näkemiä ja tie meluntorjuntarakenteineen on näkyvä elementti myös Vaajakosken keskustan maisemassa. Liikennealueiden hallitsevuus RKY-aluekokonaisuudessa ei kuitenkaan merkittävästi kasva. Vaajakosken keskusta-Virranranta-Naissaari -vyöhykkeen kehittäminen tavoitteiden mukaisesti vaikeutuu. Rakentamisen aikaiset vaikutukset liikenteelle ovat vaihtoehdossa merkittävät.

**Tunnelivaihtoehdoissa** Haapalahdessa ja Kanavuorella ympäristövaikutukset (esim. melu) ovat pääosin samat kuin pintavaihtoehdoissa. Valtatieliikenne siirtyy tunneliin ja sen aiheuttamat ympäristöhaitat vähenevät merkittävästi Hupelinlammen ja Haapalahden välisellä osuudella. Vaihtoehdot mahdollistavat Vaajakosken keskusta-Virranranta-Naissaari-vyöhykkeen kehittämisen kaupunkimaisemmaksi ympäristöksi. Tunnelivaihtoehdoissa jää tunneliosuuksilla oleva alue muuhun maankäyttöön. Kanavuoren Natura-alueen suojelun perusteena olevia luontoarvoja ei heikennetä merkittävästi. Erilaisilla toimenpiteillä, kuten tunnelien kallioseinien tiivistystöillä, voidaan lieventää esim. kallio pohjaveteen kohdistuvia haitallisia vaikutuksia. Tunnelien louhin-

---

nassa syntyy merkittävä määrä kiviainesta, josta vain osa voidaan käyttää hankkeen tarpeisiin.

Hankealueella hyödyntämättömän kiviaineksen käsittely saa aikaan huomattavan kuljetus- ja välivarastointi/loppusijoitustarpeen.

**VE:ssa TL** tunnelin suuaukko ja päästöt ilmaan Hupe-linlammen kohdalla aiheuttavat riskin Kanavuoren lehtoalueelle, ja jatkosuunnittelussa tulee tutkia tunnelin ilmanvaihtojärjestelyjen tehostamista. Muutoin luonnon-ympäristöön kohdistuvat vaikutukset ovat tunnelivaihtoehdoissa pääosin rakentamisaikaisia.

## Jatkosuunnittelu ja päätöksenteko

Keski-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonva-rat -vastuualue antaa tästä arviointiselostuksesta lau-

sunnon kuultuaan sitä ennen asukkaita ja viranomaisia. Lausunnon jälkeen hankkeesta vastaava ELY-keskuk-sen liikenteen ja infrastruktuurin vastuualue päättää jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Seu-raavassa vaiheessa laaditaan valitusta vaihtoehdosta yleissuunnitelma, joka käsitellään ja josta päätetään maantielain mukaisesti. Yleissuunnitelman jälkeen laa-ditaan tiesuunnitelma sekä rakennussuunnitelma, joi-den perusteella väylää voidaan ryhtyä rakentamaan.

Hankkeen toteutuminen käynnistyy aikaisintaan vuonna 2015. Rakentamisen käynnistyminen edellyttää edus-kunnan päätöstä hankkeen rakentamisen rahoitukses-ta. Alustava arvio toteuttamiseen kuluva ajasta on vaihtoehdosta riippumatta 2,5 – 3,5 vuotta.



Arviointiselostus on nähtävänä mielipiteiden ja lausuntojen esittämistä var-ten 3.6. - 4.7.2011 Jyväskylän kaupungin Rakentajantalossa (Hannikai-senkatu 17) ja Keski-Suomen ELY-keskuksessa (Cygnaeuksenkatu 1). Arviointiselostus on samanaikaisesti nähtävänä myös Internet-osoitteessa [www.ely-keskus.fi/keski-suomi/yva-vireilla](http://www.ely-keskus.fi/keski-suomi/yva-vireilla) ja siihen voi tutustua Halsilan ja Vaajakosken lähikirjastoissa ja pääkirjastossa.

Arviointiselostusta koskevat lausunnot ja mielipiteet lähetetään yhteysviran-omaiselle 4.7.2011 mennessä, os. Cygnaeuksenkatu 1, 40100 Jyväskylä. Kuulemisen päätyttyä yhteysviranomaisen antaa arviointiselostuksesta lau-suntonsa hankkeesta vastaavalle.