



Keski-Suomen elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Viite: Valtatien 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla

Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY) ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue (entinen Keski-Suomen ympäristökeskus) toimii ympäristöministeriön 16.2.2010 tekemän päätöksen mukaan yhteysviranomaisena Keski-Suomen ELY:n liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen (entinen Keski-Suomen tiepiiri) hankkeessa Valtatien 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla moottoritienä (laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 468/94, 1584/2009). Ympäristövastuualueella toiminta on eriytetty tämän lausunnon valmistelussa niin, että ne henkilöt, jotka ovat antaneet hankkeesta vastaavalle asiantuntija-apua hankkeen suunnittelussa, eivät ole osallistuneet yhteysviranomaisen lausunnon valmisteluun.

Hanke ja sen vaihtoehdot

Hankkeesta vastaava on Keski-Suomen ELY -viraston liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan suunnitelma hankkeen vaihtoehdoista ja niiden ympäristövaikutusten selvittämisestä. Hankkeen vaihtoehdoina arviointiohjelmassa on tarkasteltu:

- VE 0 hanketta ei toteuteta
- VE 1a ja 1b toteutetaan moottoritie ja suuntaiseritasoliittymä etelän suunnasta joko Hupelin tai Varassaaren kohdalle
- VE 2 toteutetaan moottoritie ilman em. eritasoliittymiä

Vaihtoehdoissa 1a, 1b ja 2 toteutetaan eritasoliittymä Kanavuoressa ja suuntaiseritasoliittymä nykyisen moottoritien suunnasta Vaajakoskelle. Arviointiohjelma sisältää ympäristövaikutusten arvioinnin hankkeen toteuttamatta jättämisestä. Nykyiseen tiehen perustuva vaihtoehto (0+) ei kuitenkaan ole mukana. Myöskään tunnelissa Vaajavirran alittavaa vaihtoehtoa ei ole arviointiohjelmassa mukana.

Arviointiohjelman on laatinut hankkeesta vastaavan konsultti YY-Optima Oy. Hanketta ja sen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa esiteltiin yleisölle torstaina 18.3.2010 klo 18 - 20 Vaajakosken Liekkilässä, os. Varassaarentie 7.

Kuuleminen ja lausuntojen pyytäminen

Arviointiohjelma oli nähtävänä mielipiteiden ja lausuntojen esittämistä varten 1.3. - 31.3.2010 Jyväskylän kaupungin Rakentajantalossa, Hannikaisenkatu 17 ja Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa, Cygnaeuksenkatu 1 Jyväskylä sekä internet-osoitteessa www.elykeskus.fi/keski-suomi/julkaisut. Arviointiohjelmaan oli mahdollista tutustua myös Vaajakosken kirjastossa ja Jyväskylän pääkirjastossa.

Yhteysviranomaisen lähetti lausuntopyynnön seuraaville:

Jyväskylän kaupunki, Laukaan kunta, Toivakan kunta, Keski-Suomen liitto, Luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen piirijärjestö, Keski-Suomen museo, Museovirasto, Liikennevirasto, Leppäveden ja Pohjois-Päijänteen kalastusalue, Keski-Suomen ELY/kalatalousryhmä ja Keski-Suomen pelastuslaitos. Arviointiohjelmaa koskevat lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa ELY -keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle 31.3.2010 mennessä, os. Cygnaeuksenkatu 1, 40100 Jyväskylä. Kuulemisessa saatiin 26 lausuntoa ja mielipidettä.

Yhteenveto lausunnoista

Henkilöt 1 ja 2

Vaajakosken ohitustien rakentamista koskeva Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on herättänyt runsaasti keskustelua vaajakoskelaisten piirissä. Ihmetystä herättää se, että tunnelivaihtoehto on esitetty jätettäväksi pois tarkastelusta. Perusteet tunnelivaihtoehdon poisjättämiselle ovat ohjelmaluonnoksessa vaillinaiset ja osittain harhaanjohtavat.

Hankkeen vaikutuksia pohdittaessa on mietittävä asioita pitkällä aikavälillä. Ohjelman vaihtoehdot 1a, 1b ja 2 ovat näennäisvaihtoehtoja. Näiden rinnalla tunneli on todellinen vaihtoehto.

Yhdyskunnan toimivuuden kannalta taajaman halkaiseminen keskeltä nelikaistaisella moottoritieellä on erittäin raju toimenpide. Peruuttamattomana sille täytyy olla poikkeuksellisen vankat perusteet. Jotta näitä perusteita voidaan mieltää riittäväällä tarkkuudella, täytyy tarkastelussa olla mukana todellisia vaihtoehtoja.

Vaajakoskelaisille kotiseudun maisemat, ympäristö ja sen tuomat virkistysarvot ovat tärkeitä. Moottoritien rakentaminen vaikuttaa näihin erityisen voimakkaasti kielteisellä tavalla.

Tunnelivaihtoehdon rakentamisen edellytykset ja kustannukset on ohjelmaluonnoksessa käsitelty niin ylimalkaisesti ja vaillinaisesti, että näillä perusteilla ei voida vaikutuksiltaan merkittävästi poikkeavaa vaihtoehtoa jättää ohjelmasta pois. Tunnelin korkeaa kustannustasoa ei ole selkeästi osoitettu. Muiden vaihtoehtojen haittavaikutukset tutkitaan tämän YVA -

menettelyn yhteydessä, joten ohjelmaluonnoksen toteutus huomattavien haittavaikutusten puuttumisesta tai mahdollisuudesta niiden torjumiseen kohtuullisin kustannuksin on ennenaikainen.

Hankkeen vaikutusalueen rajauksessa ei ole otettu riittävällä tavalla huomioon valtatie meluvaikutusta. Nykyisenkin nelostien melu yltää pitkälle Savonmäelle ja Kanavuorelle, jopa lähelle näiden vuorten lakeja. Maan pinnalla kulkeva moottoritie voimistaisi tätä meluhaittaa, erityisesti korkeiden siltojen osalta. Tunnelivaihtoehto parantaisi nykyistäkin tilannetta merkittävästi.

Vaadimme tunnelin ottamista mukaan ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan vaihtoehdoksi (ohjelman kohta 2.1).

Niinikään vaadimme hankkeen ensisijaisen vaikutusalueen laajentamista käsittämään Savonmäen etelärinteeseen ja Kanavuoren länsi- ja lounaisrinteen (ohjelman kohta 4.1).

Henkilö 3

Kritiikkiä kohtiin ”Vaihtoehdot ja niiden muodostaminen” ja ”Tunnelin karismisperusteet”

”Vaihtoehdot ja niiden muodostaminen”

Allekirjoittaneen näkemyksen mukaan YVA -ohjelmassa esitetyt vaihtoehdot:

- 0 (Nolla), 1a, 1b ja 2

eivät ole eivätkä edusta todellisia YVA -lain mukaan hyväksyttäviä ja selvitettäviä, YVA:ttavia, vaihtoehtoja.

Vaihtoehdot eivät myöskään ”suojele ihmistä kaavoittajan ja päättäjän mielivallalta” ja on peruteltua todeta, että ko. esitetyt vaihtoehdot on siten nähtävä YVA -lain ja hengen vastaisia. Pidetty yleisötalaisuus 18.3.2010 korosti erityisesti ”ihmistien oikeuksien puolustamista” (konsultin kalvot) suunniteltutilanteessa.

Näissä esitetyissä YVA – arviointiohjelman vaihtoehdoissa on vain näperelynomaisesti käsitelty ns. nollavaihtoehtoon verraten (vanha, olemassa oleva tielinjaus) uuden tielinjauksen suhteen ns. siltaratkaisun vaatimien paikallisliittymien sijoittamista ottamatta huomioon esim. maisemallista tai muita vaikutuksia

(melu, pöly, pienhiukkaset, NATURA -alueen merkitys ja haavoittuvuus, jne.) täysimääräisesti. Edelleen, tällä hetkellä esillä oleva moottoritien linjaus ei perustu vahvistettuun kaavaan, vaan uusi kaava on laadittava ko. tielinjaukselle (Hämeenlinnan hallinto-oikeuden päätös).

Allekirjoittanut edellyttää ja vaatii YVA -prosessin (YVA -ohjelma, YVA -selostus)

- vaihtoehtojen uudelleenmuodostusta ja
- tunnelivaihtoehdon ottamista mukaan siltavaihtoehtojen ohella todellisena vaihtoehtona ja siten
- todellisten vaihtoehtojen käsittelyä prosessissa.

”Tunnelin karsimisperusteet”

Merkillepantavaa ja huolestuttavaa YVA-prosessin tarkasteluvaihtoehtojen muodostamisessa on ollut niitä muodostaneen ”raadin” raju ennakkopäätös jättää TUNNELIVAIHTOEHTO käsittelemättä.

Päätöksen perustana on nähtävissä selvästi silloisen tiepiirin vahvasti ohjanneet näkemykset ja kannanotot sekä poliittinen ja muu painostus esim. ministeri Pekkarisen taholta (eri osapuolten lausunnot ja kannanotot lehdistössä vuoden 2009 aikana, jopa aiemmin) siltavaihtoehdon suuntaan ja tueksi. Tämä menettely on edelleen YVA – lain kirjaimen ja hengen vastaista kaikilta osin – jälleen kerran on unohdettu ”ihmisten oikeudet”, tässä yhteydessä niitä on jopa karkeasti loukattu.

YVA -ohjelmassa esitetyt tunnelivaihtoehdon karsimisperusteet ovat hyvin keinotekoisia ja perustuvat kapea-alaiseen, äärimmäisen tavoitehakuisen asenteeseen ja auktoriteetin kunnioitukseen (tiepiiri, Ministeri Pekkarinen, jne.).

Myöskään esitetty NATURA -alueen läheisyys ei ole pitävä peruste, sillä esitettyyn alueeseen puututaan joka tapauksessa, kuten kuulumme yleisötilaisuudessa (ja samalla puututaan myös lähiasutuksen pihapiireihin, niistä sen kummemmin välittämättä tai niitä omistavien ihmisten oikeuksia kunnioittamatta). Tähän NATURA –alueeseen on jo aiemmin puututtu merkittävällä tavalla rakennettaessa ABS –liikenneaseman kaareva ohitustie Kuopion suuntaan. Silloin alue ei muodostanut esteitä eikä muodostunut esteeksi ko. ohituksen rakentamiselle (n. vuonna 2005).

Vastaavasti nyt on mahdollisuus puuttua varsin yksinkertaisin menetelmin ko. NATURA -alueen merkityksettömiin reuna-alueisiin (koska niihin joudutaan joka tapauksessa puuttumaan) ja näin saada mahdollisemman suuressa määrin ihmisten oikeuksia kunnioittava loppuratkaisu aikaiseksi.

Tunnelivaihtoehdon teknisen toteutuksen mahdollisuuksiin ja tiepiirin käyttämään tietoaineiston oikeellisuuteen ja riittävyteen voi myös kiinnittää huomiota -yli 20 v vanhoilla papereilla ja hyvin pienellä ja rajallisella tutkimus- ja lähtötietoaineistolla on tehty mittavia ja rohkeita johtopäätöksiä ei vain geotekniikan osalta vaan myös rakentamisen kustannusten arvioinnissa..

Yo. perusteella allekirjoittanut edellyttää ja vaatii YVA -prosessin (YVA -ohjelma, YVA -selostus)

- tunnelivaihtoehdon ottamista mukaan siltavaihtoehtojen ohella todellisena vaihtoehtona
- vaihtoehtojen uudelleenmuodostusta ja
- todellisten vaihtoehtojen käsittelyä prosessissa.

Käsittely on tehtävä perusteellisesti YVA -lain, asetusten ja hengen mukaisessa järjestyksessä ihmisten oikeuksia ja vaikutusmahdollisuuksia kunnioittaen.

Henkilöt 4 ja 5

Tuntuu hyvältä, että jo lähes parikymmentä vuotta vanha hanke moottoritien jatkamisesta Vaajakosken ohitse etenee. Asumme Siperianpolulla aivan nykyisen tien vieressä, jossa jyrää, kuten tiedämme lähes 20000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista lähes 10% raskaita. Tielle pääseminen Siperianpolulta varsinkin kaupungin suuntaan on joskus varsinaista venäläistä rulettia. Eikä kevyen liikenteenkään kulku ole helppoa huonokutoista sorapolkua pitkin alikulkuun.

Keskusteltavista vaihtoehdoista tunneli olisi epäilemättä paras ympäristön kannalta. Kuitenkin omalta osaltamme olisimme erittäin tyytyväisiä, kun vain jotakin tapahtuisi so. Liikenne siirtyisi pois mahdollisimman nopeasti nykyiseltä tieltä.

Toivommekin, että eri vaihtoehtojen tarkastelu ja valinta ei viivästyttäisi hanketta monivaiheisten selvittelyjen takia. Nopea aikataulu ratkaisisi liikenne ongelmat parhaiten.

Henkilöt 6 ja 7

Asumme Hupelissa ja tiivistettynä kommenttimme vaihtoehdoista tästä näkökulmasta on:

- Hupelin osalta merkittävin parannustarve liikenteessä on turvallinen kulku 4-tielle, oli kyseessä nykyinen tai tuleva tielinja
- Ympäristömielessä tärkein asia uuden tien osalta on melun hallinta

Vaihtoehdoista 1-2 kannatamme vaihtoehtoa 2, koska tällöin riittävän vetävä ja turvallinen liittyminen 4-tielle voidaan saavuttaa vanhan (nykyisen) 4-tien liittymän kautta. Hupeli-Kanavuori -alueen asukasmäärä on niin pieni ettei sitä varten tarvita eritasoliittymää. Edelleen meluhaittojen minimoimiseksi toivomme että Hupelin kohdalla uusi tie voidaan upottaa kal-

lioleikkaukseen. Mikäli kalliioleikkaus voidaan toteuttaa, Hupelintien voi johtaa tällöin uuden 4-tien yli ja säilyttää nykyisen liittymän nykyiseen 4-tiehen. Erittäin tärkeänä huomioitavana asiana uuden sillan osalta on veden pintaa pitkin kantautuva liikenteen melu. Silta pitää varustaa riittävän korkeilla reunuksilla, jotka estävät liikenteen melun etenemisen sivusuuntaan.

Mikäli päädytään 0-vaihtoehtoon kannalle, on erittäin tärkeää että Hupelintien liittymää 4-tiehen parannetaan välittömästi. Vaihtoehdot lienevät eritasoliittymä (kuten Haapaniemen kohdalla) tai kiertoliittymä. Nykyisillä liikennemäärillä on pelkästään ajan kysymys milloin ko. risteyksessä tapahtuu ihmishenkiä vaativa kolari. Emme halua että tästäkin risteyksestä tulee sellainen tapaus että vasta useita ihmisuhreja vaatineiden onnettomuuksien jälkeen ryhdytään toimenpiteisiin!

Henkilö 8

Tunnelialueesta ei ole tehty kunnollista pohjatutkimusta, niin kuin YVA -arvioinnissa VALHEELLISESTI VÄITETÄÄN, vain pari hassua reikää ja loput arvioitu. Arviot, jotka on tehty tunnelin hinnasta ovat myös täysin hatusa temmattuja. Tielaitoksella ei ole Keski-Suomessa kokemusta tunnelien rakentamisesta.

Mm. Länsimetron suunnitteluun osallistuneiden henkilöiden mielipiteet tunnelin kustannuksista ja toteutusmahdollisuuksista Vaajakoskelle ovat täysin erilaiset, kuin mitä YVA:ssa valheellisesti väitetään. Väittämisen pohjaksi ei ole esitetty minkäänlaisia AMMATTILAISTEN TEKEMIÄ tutkimuksia tai lausuntoja, heiltä ei edes ole asiasta koskaan todistettavasti asiasta tiedusteltu, mikä ei maksaisi juuri mitään!

Sitten YVA:ssa sanotaan että tunneli heikentäisi Vaajakosken saavutettavuutta. Ne, jotka Vaajakoskella asioivat käyttäisivät edelleen nykyisiä reittejä ja ajan säästö, joka moottoritien eritasoliittymällä säästettäisiin olisi vain noin viisi minuuttia. Kukaan vaajakoskelaisista ei tee niin olemattomalla ajan säästöllä yhtään mitään.

Ainut keino säästää oman asuntoni asuin viihtyvyys on rakentaa ohitustie talomme kohdalla maan alle. Tämä tuskin tulee tapahtumaan, jos ohitustie rakennetaan, sillä silloin ei voisi tehdä eritasoliittymää Hupeliin, joka on kaikissa karkeissa suunnitelmissa piirretty MEIDÄN PIHAAN! En ole tavannut vielä ainuttakaan huppelilaista, joka tämän eritasoliittymän sinne haluaisi. Lisäksi talomme kohdalla maan alle rakentaminen ja tien kattaminen tarkoittaisi sitä, että tulisi hervoton ylämäki ennen siltaa, jossa sitten olisivat rekat ja kaikki muut jumissa!!!!

Siinä minulta menee asuin viihtyvyys ja kaikki asuntoon sijoittamani rahat häviävät, kuin tuhka tuuleen. Kukaan tuskin joutuu vahingonkorvausvastuuseen, kerran kaavamerkintä on ollut alueella jo niin kauan. Kukaan

tuskin haluaa ostaa tai vuokrata asuntoa, johon kuuluu YÖT JA PÄIVÄT JÄRKYTTÄVÄ RASKAANLIIKENTEEN METELI!

Arvioinnissa, mihin käytetään yhteiskunnan varoja, ei näy miten lähialueen asukkaat kärsivät, jos tämä hanke toteutetaan.

Henkilö 9

Esitetään kaksi vaihtoehtoa tien sijainniksi, joista toinen on Pohjois-Päijänteen saarten läpi johdettava 'saaristokaupunkiväylä'. Se johdettaisiin Jyväskylän suuntaan Kanavuoren eteläpuolelta. Tunneliakkin paljon edullisempi ja ehkäpä virallisesti esitettyä siltaratkaisuaakin olisi mielestäni koko kaupungin ja siinä sivussa Vaajakoskenkin ohittava "saaristotie" Kuopion tapaan." "Varmasti tuo lähisaaristo otetaan lähitulevaisuudessa kaupungin asutuskäyttöön ja sinne on tehtävä sillat. Tämä saattaisi olla jossain tulevaisuudessa kunhan ensiksi hoidetaan tuo Vaajakoski. Tässä mallissa hoituisi 2 kärpystä samalla vaivalla ja hinnalla: Ohitustie ja kulku uudelle asuntopuolelle.", liite 1

Toinen ehdotus koskee lähinnä liittymäjärjestelyjen tekemistä nykyiselle tielle Vaajakoskella. Se on Hämmäläisen mielestä ympäristön kannalta paras, varmasti aikaisemmin esiteltyjä edullisempikin Se ei tarvitse juurikaan lisää ramppeja ja kuitenkin siitä pääsee hyvin Vaajakoskelle ,myös Vaajakoskelta tälle ohitustielle., liite Piirros: Liite img010a.jpg

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma koskee valtatiejaksoa, joka sijaitsee maakuntakaavalla suojellussa Vaajakosken valtakunnallisessa kulttuuriympäristössä. Vaajakosken valtakunnallinen kulttuuriympäristö on myös RKY 2009 kohdealue, jota koskee valtioneuvoston päätös 22.12.2009 valtakunnallisiin alueidenkäytön tavoitteisiin sisältyvästä kulttuuriympäristö-alueesta (vat-alue). Valtatie 4 rakentaminen moottoritieksi aiotaan toteuttaa jo vuonna 1989 tiedossa olleeseen nykyisen tien eteläpuolella sijaitsevaan maastokäytävään Hupelin, Varissaaren ja Sammalahden alueilla.

Jyväskylän kaupunki (kaupunginhallitus)

Arviointiohjelmassa on huomioitu kattavasti hankkeen arvioitavat ympäristövaikutukset. Arvioinnin laadinnassa tulee varmistaa selvitysten riittävyys ja että arviointi tehdään riittävällä asiantuntijuudella. Maisemallisessa arvioinnissa tulee kiinnittää huomioita siltojen ja erilaisten siltavaihtoehtojen sekä melusteiden sopimiseen maisemaan ja arvokkaaseen kulttuurimiljööseen havainnekuvien tai virtuaalimallin avulla. Kulttuurihistoria tulee myös huomioida rakenteissa ja rakentamistavassa. Meluvaikutukset tulee arvioida paikalliset olosuhteet ja tuleva maankäyttö ja rakentaminen huomioon ottaen. Arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota myös moot-

toritien ja siltojen rakentamisen vaikutuksiin Vaajavirran luonnonympäristölle ja eläimistöille.

Kalastus- ja metsästysseura Koukku ja Paukku ry

Mielipide tunnelin poisjättämisen syistä ja seurauksista.

Keski- Suomen ELY- keskus on päättänyt olla käyttämättä tunnelia edes vaihtoehtona valtatie 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla hankkeessa perusteluna mm. maantielain 13 §. Lain mukaan maantie on rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja *tuotamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii*. On ilmeistä, että ELY- keskus on painottanut päätöstä tehdessään edullisuutta ja pelannut varman päälle saadakseen hankkeen rahoituksen järjestymään valtion budjettiin, jota sen toteutuminen vaatii. Onko joltain taholta annettu viesti jo etukäteen, että mitään tunneleita ei kannata ruveta edes suunnittelemaan jos hankkeeseen halutaan rahoitus?

Kuinka monelle tulee asian aiheuttama vahinkoa, jotta päätökset painottuisivat inhimillisen ratkaisun kannalle? *Kaikki tässä hankkeessa esitetyt siltavaihtoehdot aiheuttavat tarpeetonta vahinkoa tuhansille Vaajakosken sekä Jyväskylän alueen asukkaille.* Virkistys- ja kalastusalueena Vaajavirran ympäristö on korvaamaton ja tämän sosiaalisen puolen merkitys on koko ajan kasvamassa. Tämä näkyy mm. kalastajamäärien jatkuvana kasvuna ja erilaisten tapahtumien lisääntymisenä (mm. nuorisopäivä yhteistyönä Jyväskylän kaupungin nuorisotoimen kanssa sekä perhokalastuksen Suomenmestaruus esikarsintakisat 2010). Siltavaihtoehdosta tulevat kärsimään useat kalalajit etunenässä Keski- Suomen maakuntakala järvitaimen. Vaajavirta on Pohjois- Päijänteen merkittävin vaellusreitti taimenen kannalta ja häviämisen partaalla taisteleva luonnonvarainen kalakanta ei kestä yhdenkään potentiaalisen lisääntymispaikan tai vaellusreitien pilaantumista. Keski- Suomessa on käytetty huomattavia summia rahaa sekä myös tuhansia talkootyötunteja järvitaimenen elinolojen parantamiseen ja luonnonmukaisen vaellus- ja lisääntymiskäyttötymisen säilyttämiseen.

Tunnelivaihtoehdon hylkäämisen perusteluissa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa on lisäksi puutteita. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa kohdassa 3.2, vuorovaikutus ympäristövaikutusten arvioinnin aikana sanotaan: ”ympäristövaikutusten arviointia tehtäessä ollaan yhteydessä sidosryhmiin ja tarvittaessa hankeryhmän ulkopuolisiin asiantuntijatahoihin. Tavoitteena on toisaalta esitellä hankkeen suunnittelun ja ympäristövaikutusten arvioinnin etenemistä ja toisaalta saada lisätietoa ympäristövaikutusten arviointia varten.”

Miksi Vaajakosken kalastus- ja metsästysseura Koukku ja Paukku ry ei ole saanut kutsua ympäristövaikutusten arviointiin? Jäsenmäärämme on n. 500 ja edustamme välillisesti moninkertaisesti suurempaa ihmismäärää

hallinnoimalla ja valvomalla Vaajavirralla tapahtuvaa kalastusta, joten katsomme olevamme oikeutettuja ja päteviä osallistumiseen sekä lisätiedon antamiseen ympäristövaikutusten arvioinnissa. Nimenomaan alueen sosiaalisen merkityksen vankin asiantuntemus on kalastus- ja metsästysseura Koukulla ja Paukulla. *Mielestämme lisäksi ympäristövaikutusten arviointi ei ole riittävä, jos minkäänlaista kalataloudellista tutkimusta ei ole tehty.* Tässä asiantuntemusta ja kapasiteettia tutkimustyöhön löytyy mm. riista ja kalatalouden tutkimuslaitokselta, Konneveden kalantutkimus ry:n järvitaimentyöryhmältä sekä jyvaskylän yliopiston bio- ja ympäristötieteiden laitokselta muutama mainitakseni. Myöskään mikään edellä mainituista ei ole ympäristövaikutusten arviointiohjelman lausuntopyynnön lähetyksillä.

Lisäksi ympäristövaikutusten arviointi on painottunut liikaa Kanavuoren Natura- alueeseen, josta molemmat todelliset vaihtoehdot, sekä siltä että tunneli lohkaisevat käytännössä hyvin suunniteltuna saman verran maata. Natura- alueeseen keskittyminen on jättänyt muut luontoseikat ja alueen merkityksen yhteisölle aivan liian pieneksi. Tuntuu siltä, että on kyllä käytetty Keski- Suomen ympäristökeskuksen lausuntoa vt4 parantamisesta Kanavuoren kohdalla hyväksi siten kuin se siltavaihtoehdon kannalta on edullisinta. Lausunto toteaa mm. ” yleissuunnitelman hyväksyminen ei heikennä merkittäväällä tavalla Natura- alueen luonnonarvoja.” Ympäristökeskus ei ole kuitenkaan lausunnossaan arvioinut tunnelivaihtoehdon vaikutuksia alueeseen, koska se ei yleissuunnitelmaan kuulu. On siis kyseenalaista, ovatko Keski- Suomen tiepiirin väitteet siitä, että tunnelivaihtoehdot on haitallisempi Natura- alueelle, todenmukaisia. Olisi mielenkiintoista nähdä, mikä olisi ympäristökeskuksen lausunto asiasta jos vaihtoehdoissa olisi mukana tunneli.

Uskomme, että jos arviointi tehdään asianmukaisesti ja oikeudenmukaisesti, niin hankkeen kustannukset eivät enää näyttele pääosaa päätöksissä. Tunnelivaihtoehtoon, vaikka sitten olisikin kalliimpi, on varmasti tarpeeksi rahaa. Kysymys on halusta ja priorisoinnista. Jos halua yhteisön huomionottavaan ratkaisuun ei löydy, on asian pakko olla poliittinen. Yleinen etukaan ei vaadi ihmisten sekä luonnon kannalta huonon vaihtoehdon toteuttamista. Sillä on olemassa todellinen vaihtoehto: Tunneli.

Koukku ja Paukku ry vaatii tunnelivaihtoehdosta uusintatarkastelua. Kahdenkymmenen vuoden takainen suppea selvitys tunnelivaihtoehdosta ei voi olla tasavertainen maanpäällisen, vuosikautia selvitetyn, moottoritien kustannuslaskelmiin nähden.

Kalastus- ja metsästysseura Koukku ja Paukku ry (toinen lausunto)

Kalastus- ja metsästysseura Koukku ja Paukku ry:n toiminta, nykytilanne ja tulevaisuuden näkymät

Vaajakosken Koukku ja Paukku ry täytti juuri 60 –vuotta. Seura on pitkään tehnyt työtä edistääkseen kalavesien hoitoa ja mikä tärkeintä anta-

nut ihmisille mahdollisuuden harrastaa. Aiemmin seura on palvellut lähinnä paikallisia ihmisiä, mutta nykypäivänä Vaajakosken ulkopuolelta tulevat kalamiehet ja -naiset ovat saavuttaneet yhtä tärkeän roolin ajatellen seuratoiminnan kasvua ja kehittämistä. Seuralla on paikallisia jäseniä tällä hetkellä noin 500 henkeä ja jäsenmäärä on jatkuvasti kasvussa. Suuri osa heistä kalastaa Vaajavirralla. Vuosittain alueella käy satoja kalastajia myös muilta alueilta. Juuri valmistumassa olevan Äänekoski-Vaajakoski reitin kalataloustarkkailuraportin mukaan, kalastavien ruokakuntien määrä Vaajavirralla on ollut suurempi kuin Kuusaan- ja Kapeenkoskella (Liite). Seuratoimintaa on kehitetty voimakkaasti erilaisia kalastusmahdollisuuksia luomalla viimeisten vuosien aikana monien vapaaehtoisten toimesta. Työ on tuottanut hedelmää ja Vaajavirran imago on kasvanut huomasti myös kansallisessa mittakaavassa. Seura on nykyisin yksi suurimmista kalastus- ja metsästysseuroista Suomessa. Seura on perustanut mm. istuta- ja ongi periaatteella toimivan lampikalastuskohteen Varassaaren länsipuolella sijaitsevalle vesialueelle. Suunniteltu tielinjaus tulisi kulkemaan tämän alueen yli. Jyväskylän lähiseuduilla ei juurikaan tämän tyylistä kalastustarjontaa ole ja lampikalastuskohde on ollutkin erittäin suosittu kalastajien keskuudessa. Tänä keväänä kohteessa järjestetään mm. perhokalastuksen sm –kilpailujen esikarsinnat sekä nuorisotapahtuma, johon osallistuvat Koukku ja Paukku ry, Keski-Suomen Perhokalastajat ry, Rapala –konserniin kuuluva Normark Oy sekä Jyväskylän kaupunki. Lisäksi itse Vaajavirralla järjestetään vuosittain useita kalastuskilpailuja seuralaisten kesken ja ilmapiiristä on aistittavissa, että tulevaisuudessa kisoja saatetaan järjestää myös kansallisessa mittakaavassa.

Alueen kalasto ja ympäristö

Vaajavirta kalastuskohteena on hyvin erilainen kuin Äänekoski-Vaajakoski reitin muut virtavedet. Tämä on ehdoton voimavara alueelle. Mahdollisuus monipuolisempaan kalastukseen Vaajavirralla on tuonut monia kalastamaan Vaajakoskelle. Vaajavirran kalasto koostuu lähestulkoon kaikista yleisimmistä järvikaloista. Alueella lisääntyy lohikaloista mm. uhanalainen järvitaimen, harjus ja kuore. Lähialueella lisäksi muista merkittävistä sisävesien lajeista kuha. Taimenen ja harjuksen yksi merkittävistä pienpoikasalueista Vaajavirralla sijoittuu Varassaaren itäpuolen rannalle. Tällä ranta-alueella havaitaan ympäri vuoden runsaasti poikasia. Selvittämättä on, käyttävätkö taimen ja harjus aluetta lisääntymisalueenaan. Ranta-alue on myös merkittävä kuoreen kutupaikkana. Varassaaren ympäristö kokonaisuudessaan on olennainen osa kalastusympäristöä.

Moottoritien rakentamisen haitalliset vaikutukset

Toteutuessaan suunniteltu tielinjaus tulisi kulkemaan Varassaaren länsipuolella sijaitsevan lampikalastuskohteen sekä Varassaaren itäpuoleisella rannalla sijaitsevan lohikalajien pienpoikasalueen yli. Varassaareissa tapahtuvat maamassojen liikuttelut vaikuttavat myös suoraan vesistöön. Veden samentuminen, etenkin lampikalastuskohteessa, olisi suuri ongel-

ma. Tällä alueella veden virtaussuunta vaihtelee voimakkaasti, joten kohde kokonaisuudessaan kärsii työmaan aiheuttamisista häiriöistä. Selvää on, että ainakin pienpoikasalue tullaan menettämään täydellisesti Varassaaren itärannalta. Vaajavirran alaosa sekä alapuolinen vesialue tulee myös kärsimään rakennusaikaisista häiriöistä. Vesi tulee osittain samentumaan hyvin todennäköisesti myös tällä puolella. Tällä on puolestaan välittömiä vaikutuksia kalojen (vaellus)käyttäytymiseen. Tiepohjan räjäytystöistä aiheutuvan ”melun” vaikutukset kalojen käyttäytymiseen ovat arvioitu ja ne tulisikin selvittää. *Onko kalataloudellinen puoli arvioitu YVA –ohjelmassa laisinkaan?*

Vesistövaikutukset ja ympäristön maisemallinen muutos tulevat vaikuttamaan suoraan merkittävästi seuratoimintaan. On hyvin epätodennäköistä, että esimerkiksi lampikalastuskohdetta ei tulla enää pyörittämään, jos tielinjaus toteutuu – kuka nyt haluaisi kalastaa valtavan työmaan vieressä, sameassa vedessä tai vastaavasti nelikaistaisen moottoritien alla? Varassaaren ympäristö kokonaisuudessaan on oleellinen osa kalastus- ja virkistätymisympäristöä. Näin suuri hanke tulee tuhoamaan kohteen vetovoimaisuuden täydellisesti. Aivan varmaa on, että rakennustöiden alkaessa kalastajat tulevat kaikkoamaan alueelta. Jäsenmaksut ja kalastusluvatulot ovat merkittävin tulonlähde seuralle. Tällä hetkellä seuran tuloista n. 85 % muodostuu näistä. Kalastajien ja jäsenien kaikotessa seuran taloudellinen pohja häviää. Kalastus ei ole ainut seuran tarjoamista palveluista. Seuralla on mm. kaksi vuokrattavaa mökkiä, joista seuralle tulee vuosittain kustannuksia. Lisäksi seura tarjoaa jäsenilleen mahdollisuuden metsästysharrastukseen. Tierakentamisen mukana häviävät ihmisten mahdollisuudet harrastaa.

On aivan käsittämätöntä, että seuraan, joka hallinnoi hankkeen välittömässä vaikutuspiirissä olevaa vesialuetta, ei ole oltu missään yhteydessä asian tiimoilta. Tiehanketta ja YVA –ohjelmaa on valmisteltu vuosikaudet, mutta seuraamme ei ole ilmeisesti huomioitu ollenkaan. Nyt arviointiohjelma esitetään yleisötilaisuudessa ja ilmoitetaan, että mielipiteiden jättämiseen on aikaa pari viikkoa! Melko epäreilua.

Tiehanke koskee seuran kautta suoranaisesti satoja ja välillisesti jopa tuhansia ihmisiä. YVA - arviointiohjelmasta ei tule millään lailla ilmi onko paikallisia ihmisiä haastateltu tai onko mahdollisia Vaajavirtaan kohdistuvia vesistö- ym. haittoja edes arvioitu. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on mainittu, että ”lähtökohtana on, että uusia luontoselvityksiä ei tarvitse tehdä.” Tielinjaus koskee muutakin ympäristöä kuin ainoastaan Kanavuoren Natura -aluetta. Vaikka Valtatie 4:llä on suuri yhteiskunnallinen merkitys, niin se ei tarkoita sitä, että Vaajavirran aluetta ei tarvitsisi huomioida ympäristövaikutuksen arvioinnissa. YVA –arviointiohjelmassa on mainittu myös luonnonvarojen hyödyntäminen, joka koskee kallio- ja soravaroja. Eikö kalakantojen hyödyntäminen ole juuri luonnonvarojen hyödyntämistä? Kuten on tullut ilmi, Vaajavirralla on suuri yhteiskunnallinen merkitys viihtyvyyden kannalta etenkin paikallisille ja lähitienoon asukkaille. Arviointiohjelmassa vähätellään Varassaaren luontoarvoja,

mutta ei mainita alueen merkitystä virkistätymisalueena paikallisille ihmisille. Kanavarakentamisen yhteydessä tapahtuneet muutokset olivat kyllin suuria ja niistä toipuminen on kestänyt kauan. Vihdoinkin, kun ihmiset ja eläimet ovat tottuneet uuteen ympäristöön, niin taas ollaan käynnistämässä suurta, ympäristöä pilaavaa hanketta.

YVA -arviointiohjelmassa mainitaan, että ”tunnelista on laadittu vuonna 1990 suppea selvitys.” Perusteena hylkäämiseen olivat pääasiassa 1) *Natura-alue*, 2) *Kallioperän sopimattomuus*, 3) *Ylläpitokustannukset sekä* 4) *Ajokustannukset sekä pakokaasujen päästöt*. Kysymyksiä, mitä em.

esityksistä perusteista herää ovat 1) **Eikö** tunneliaukon suuta Kanavuoren puolella ole mahdollista siirtää lähemmäksi nykyistä liikenneympyrää, tällöin tilantarve Natura-alueen suhteen ei olisi ongelma. Erkanemisväylien rakennusteknisillä ratkaisuilla luulisi tämänkin olevan mahdollista, 2) **Tämä** asia on esitetty hyvin epämääräisesti. Mitä tarkoittaa suppea selvitys? Onko se riittävän vertailukelpoinen? Onko rakennuskustannuksissa otettu huomioon mm. YVA –arviointiohjelman kuulemistilaisuudessa esitettyjä asioita, joilla rakennuskustannuksia saataisiin kompensoitua? Entä ympäristölle, ihmisille ja yhteiskunnalle siltavaihtoehdosta aiheutuvat aineettomien ja aineellisten arvojen menetys. Kuinka nämä on huomioitu kustannuslaskelmissa? 3) **Mikä** tekee tunnelin ylläpitokustannuksista niin paljon kalliimman? Onhan sillallakin ylläpitokustannuksia, mm. talvinen kunnossapito, jota tunnelin osalla ei ole., 4) **Maasto** Vaajavirran itäpuolella on korkeampaa kuin länsipuolella. Eikö tästäkin koidu polttoainekustannuksien lisääntymistä, kun moottoritissä on jatkuvasti nouseva kulma? Tunnelivaihtoehdossa on sekä nousuja että laskuja, nämäkö eivät kompensoi millään tavalla toisiaan? Eikö suurempi nopeus aiheuta enemmän pakokaasupäästöjä kuin alhainen? Eikö tunnelivaihtoehdossa ole mahdollisuus johtaa pakokaasuja pois keskitetymin kuin maanpäällisellä ratkaisulla?

YVA –arviointiohjelmassa mainitaan, että ”Tunnelin rakentamista ei voida myöskään pitää maantielain 13 §:n mukaisena vaihtoehtona. Maantie on lain mukaan rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja *tuottamatta kenellekään enempiä vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii.*” Eikö juuri maanpäällinen vaihtoehto aiheuta enemmän haittaa ja vahinkoa kuin tunnelivaihtoehto? Suurimmat haitat olisivat voimakkaasti lisääntyneet *melu* nopeuksien noustessa, *hiukkaspäästöjen lisääntyminen* sekä *maiseman tärveltyminen*. Yksi maanpäällisen vaihtoehdon perustelu liittyy Vaajakosken saavutettavuuteen. Vaajakosken saavutettavuus tuskin heikkenee, vaikka kulku Vaajakoskelle järjestettäisiin vanhaa tietä pitkin sekä Päijänteen itä- että länsipuolelta. *Liittymä Varassaareissa ei voi olla vaihtoehtona*. Näiden lisäksi vakavat onnettomuudet, mm. kemikaalivuodot yms. maanpäällisessä tieratkaisussa tietävät aina suurempaa tuhoa ympäristölle. Kuinka taataan, että kuvitellussa Naissaaren liittymässä, ei tapahdu onnettomuuksia? Miten onnettomuudessa tapahtunut päästö leviää ympäristöön? Vastaus: nopeasti ja suoraan vesistöön! Tunnelivaihtoehdossa käytettäisiin alhaisempia ajonope-

uksia, jolloin myös onnettomuuksia tapahtuisi harvemmin. Tiejohdaja Seppo Kosonen tiepiiristä sanoi keskisuomalaisessa 2008 (<http://www.ksml.fi/uutiset/keski-suomi/vaajakoskella-tutkitaanmy%C3%B6s-ohitustietunneli/305473>), että tunnelivaihtoehtokin tutkitaan uudelleen, kun Kanavuori-Haapalahti -tiesuunnitelman päivittäminen alkaa. Kosonen arvioi, että tunnelin pitäisi olla kaksi kilometriä pitkä. Kuinka siten YVA -ohjelmassa on laskettu kustannusarviot vuotuisille ylläpitokustannuksille neljän tunnelikilometrin mukaan (verrattu Vuosaaren tunneliin)?

Koukku ja Paukku ry vaatii tunnelivaihtoehdosta uusintatarkastelua. Kahdenkymmenen vuoden takainen suppea selvitys tunnelivaihtoehdosta ei voi olla tasavertainen maanpäällisen, vuosikautia selvitetyn, moottoritien kustannuslaskelmiin nähden. Maanpäällisen tierakentamisen haitallisia vaikutuksia ympäristöön ja ihmisten harrastusmahdollisuuksiin ei voi liikaa korostaa.

Henkilöt 10-17

Moottoriteiden rakentaminen suosii henkilöauto- ja rekkaliikennettä, mikä on tulevaisuuden ilmastostrategioiden vastaista. Kestävämpää kehitystä olisi henkilö- ja tavaraliikenteen siirtäminen rautateille. Asuintaajaman halki osin siltojen varassa kulkeva moottoritie pilaa maiseman, lisää melua ja saastepäästöjä sekä pirstoo elinympäristöt elinkelvottomiksi palasiksi. Näiden välittömien haittojen lisäksi YVA:ssa on tutkittava laajemmin moottoritien vaikutusta raide- ja joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksiin, koska tällä on kauaskantoisia ympäristövaikutuksia.

Melu ja päästöt

Hämeenlinnan hallinto-oikeuden päätöksenkin nojalla tien meluvaikutukset on tutkittava tarkoin. YVA:ssa on selvitettävä melun häiritsevä vaikutus paitsi ihmisiin myös eläimiin erityisesti Kanavuoren Natura-alueella.

Moottoritiellä käytettävät suuremmat ajonopeudet lisäisivät rengasmelun ja päästöjen määrää nykyisilläkin liikennemäärillä. Nopeuden lisäys 80:stä 120:een km/h lisää polttoaineen kulutusta jopa 30 % [EU] ja siis päästöjä samassa suhteessa.

YVA -ohjelmassa luvataan arvioida häkä-, typen oksidi-, hiilivety- ja hiukaspäästöjen määrä. Erityisesti on otettava huomioon renkaiden tienpinnaasta irrottamien, keuhkoja vahingoittavien nanohiukkasten sekä otsonin määrät. Myös maailmanlaajuiset ympäristövaikutukset, ainakin hiilidioksidipäästöjen osalta, on otettava mukaan YVA:aan.

Vaikutukset liikenteeseen, liikkumiseen ja kuljetuksiin sekä yhdyskuntarakenteeseen

Tiehanketta on perusteltu Tiehallinnon Tilastokeskuksen väestöennusteesta johtamalla ennusteella liikennemäärien kasvulle vv. 2007-2040 [TIE 2007], mutta kyseisessä arvioinnissa ei ole lainkaan otettu huomioon mm. mahdollisia muutoksia yhdyskuntarakenteessa ja joukkoliikenteessä, ja ennusteeseen on siten syytä suhtautua kriittisesti. Todellinen autoilun tarve voi olla paljonkin pienempi.

YVA -ohjelmassa mainitaan aiheellisesti, että erilaisten ympäristövaikutusten keskinäinen vuorovaikutus on myös otettava huomioon. Tämä on erittäin tärkeä näkökohta.

Erityisesti on kiinnitettävä huomiota siihen maailmanlaajuisesti havaittuun tosiasiaan, että parantuneet tieliikenneyhteydet itsessään aiheuttavat liikenteen lisääntymistä. Jos autolla pääsee nopeammin kuin bussilla, ihmiset käyttävät enemmän autoa ja joukkoliikenteen kannattavuus heikenee. Tästä edelleen seuraa bussivuorojen väheneminen ja siis joukkoliikenteen houkuttelevuus yksityisautoilun vaihtoehtona asukkaiden kannalta vähenee entisestään.

Toisaalta ihmisten liikkumiseen käyttämä aika on jo vuosikymmeniä ollut keskimäärin 70 minuuttia päivässä [VTT s.18][TEM s.28], joten tuskin tämäkään tie kyseistä aikaa muuttaisi. Autoilun sujuvuus houkuttelee ajamaan useampia tai pidempiä matkoja, joten liikenne kokonaisuudessaan kasvaa.

Eräs tiehankkeen perusteluista on ollut, että siirtämällä liikennettä uudelle moottoritiele saataisiin paikallisten asukkaiden käyttämä, rinnakkaistieksi jäävä nykyinen tie ympäristöineen rauhoittumaan ja ruuhkia vähenemään. Vaarana on, että liikenne ei vähenekään vanhalla tiellä ennustetussa määrin, vaikka uuden tieosuuden liikennemäärät vastaisivatkin ennustettua. Tällöin alueen kokonaiskuormitus melun ja päästöjen osalta kasvaa.

Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelyt vaikuttavat toisiinsa monimutkaisella tavalla. Kun suunnittelussa lähdetään siitä, että lisääntyvälle maantieliikenteelle tarvitaan lisää teitä, niin itse asiassa aiheutetaan autoilun lisääntymistä ja yhdyskuntarakenteen hajaantumista, joka puolestaan lisää ihmisten autorippuvuutta entisestään. Tämä kehityskierre johtaa erityisesti Yhdysvalloista tuttuun, ns. Suburban Sprawl -ilmiöön, jossa asuinalueet sijaitsevat levällään kaukana palveluista ja työpaikoista tavalla, joka ei mahdollista toimivan joukkoliikenteen järjestämistä. Tieverkko on kattava, mutta ihmiset viettävät silti autoissa pitkiä aikoja. Tällaista kehitystä me emme halua Jyväskylän seudulle.

Vaadimme, että YVA:ssa selvitetään moottoritien vaikutukset ihmisten liikennekäyttäytymiseen, asuinalueiden rakentumiseen ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin. On selvää, että moottoritie melualueineen valtaa Vaajakosken alueesta suuria osia, jotka ilman moottoritietä voisivat olla hyviä asuntoalueita. Tiivis asutus mahdollistaisi toimivan joukkoliikenteen.

Tämä kaikki vaikuttaa edelleen liikenteen melun ja päästöjen määrään sekä paikallisesti että maailmanlaajuisesti.

Jyväskylän seudun kunnat ovat suunnitelleet rakenne- ja liikennemallivaihtoehtoja [20X0], joista ns. "Raidebanaani" sisältäisi ympäristöystävällistä lähijunaliikennettä. Tämäkin vähentäisi autoteiden tarvetta.

Myös tavaraliikenne olisi saatava maanteiltä rautateille, jo liikenneturvallisuudenkin vuoksi ja myös jotta Suomen kansainväliset sitoumukset kasvihuonekaasujen päästövähennyksistä voisivat toteutua. YVA:ssa on selvitettävä, heikentäisikö moottoritie lähijunaliikenteen ja tavarajunaliikenteen toteutusmahdollisuuksia. Lisäksi on tutkittava kasvavan rekkaliikenteen vaikutus liikenneonnettomuuksien määrään.

Vaajakosken liikenneympyrä

Tiehanketta on myös perusteltu Vaajakosken liikenneympyrän ruuhkauttavalla vaikutuksella. YVA -ohjelmankin tiehanketta perustelevassa osuudessa väitetään, että "Viivästyksset nykytilassa Kanavuoren ja Vaajakosken välillä ovat vilkkaan liikenteen aikana useita kymmeniä minuutteja."

Vastauksena tiedusteluun, mihin tutkimuksiin em. väite perustuu, tiehankkeesta vastaavan ELY -keskuksen liikenneosaston tieinsinööri Jukka Lehinen antoi Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksen [AKE 2008], joka käsittelee liikenneympyrän kaksikaistaiseksi muuttamisen vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen. Tutkielman teon aikaisessa yksikaistaisessa tilanteessa viivytys Kanavuoresta Vaajakosken suuntaan ajettaessa oli vilkkaimman ruuhka-ajan aikana 340 sekuntia per ajoneuvo (ja toiseen suuntaan 105 s) - siis runsaat viisi minuuttia. Tutkielman mukaan kaksikaistaminen lyhentäisi näitä viivytyksiä kymmeneen sekuntiin ja olisi suurimmillaan pari minuuttia Kanavuoren suuntaan mennessä. Jos myös Kanavuoren liikenneympyrä parannetaan kaksikaistaiseksi, liikenne pysyy mallinnuksen mukaan sujuvana myös vuoden 2018 ennustetuilla liikennemäärillä (jotka siis voivat olla ylimitoitettuja) -vilkkaimpana ruuhka-aikanakin.

Tutkielma ei tue väitettä, että viivytykset olisivat kymmeniä minuutteja. YVA -ohjelman kyseisessä kohdassa on siis asiavirhe.

Seuranta

Nyt liikenneympyrän kaksikaistaisuus on toteutunut. Olisikin kiinnostavaa verrata toteutuneita ruuhkalukuja tutkimuksessa [AKE 2008] ennustettuihin, mutta asiasta ei ole tehty seurantatutkimusta. Paikalliset asukkaat ovat (mm. Liekkilän 18.3. puheenvuorojen perusteella) varsin tyytyväisiä uuden ympyrän sujuvuuteen.

Tiehallinnon selvityksessä [TIE 2005] todetaan, että seurantatutkimuksia toteutuneiden suurten tiehankkeiden todellisista vaikutuksista ei yleensä-kään ole Suomessa tehty kuin satunnaisesti. Näin tiehankkeiden alkupe-

räisessä suunnittelussa käytettyjä laskentamalleja ei ole voitu testata ja mahdollisia virheitä toistetaan uusien hankkeiden yhteydessä.

YVA -ohjelmassa mainitaan, että "Yleissuunnitelman valmistelun yhteydessä tuotetaan liikennettä, liikkumista ja kuljetuksia koskevat tiedot sillä tarkkuudella, että kohdissa 4.4 – 4.8 esitetyt ympäristövaikutukset pystytään arvioimaan."

Tähän mennessä esitetyt tiedot eivät ole mielestämme riittävän tarkkoja, ajankohtaisia eivätkä hyvin perusteltuja, jotta tämä tavoite täytyisi. Tiehankkeen perusteluina käytettyjen liikennemääräarvioiden on perustuttava tarkempiin empiirisiin mittauksiin nykyisistä liikennemääristä sekä tarkempaan analyysiin yhdyskuntarakenteen, yksityisautoliikenteen ja joukkoliikenteen keskinäisistä vuorovaikutuksista, jotta YVA kohdistuisi mahdollisimman realistiseen malliin tiehankkeesta.

Erityisesti vaadimme, että ennen päätöksentekoa on tutkittava Kanavuoren ja Vaajakosken välinen nykyinen liikennemäärä ja läpikulkuliikenteen osuus siitä.

Maisema ja kulttuuriperintö

Kaavailtu moottoritie leikkaisi kahtia Varassaaren, erottaen suojellun Liekkilän rakennuksen kulttuurihistoriallisesta kontekstistaan tulitikkutehtaan ympäristöstä. Tie kulkisi näiden rakennusten ja läheisten asuintalojen pihoja hipoen, tuhoten koko historiallisen tehdasmiljöön. Kuitenkin kyseinen miljöö on tärkeä osa alueelle suunniteltua kansallista kaupunkipuistoa [PPKK]. YVA:ssa on selvitettävä, miten moottoritie heikentää maisema- ja kulttuuriarvoja.

Luonnonolot

YVA -ohjelmassa todetaan, että tien aiheuttamat estevaikutukset eläimille on otettava huomioon. Tämän on tarkoitettava käytännössä sitä, että eläimille on tarvittaessa tehtävä kulkureittejä esimerkiksi yli- tai alikulkukäytäviä rakentamalla, ja näiden kustannukset on otettava huomioon toteutuksesta päätettäessä.

Suunnitelman mukaan asfalttiin peittyisi 2-3 hehtaaria Kanavuoren Natura-alueesta. Tämän vaikutusta alueen luontoarvoihin on YVA -ohjelman liitteessä (Martikainen 2000) vähätelty varsin ylimalkaisesti, vaikka tietyt saattavat jopa muuttaa veden virtausta ja siten vaikuttaa kasvillisuuteen ja pohjaveteen. Vaikutukset Natura-alueen luontoon ja eliöstöön on arvioitava huolellisemmin. Lain mukaan Natura-alueen luonnonarvoja ei saa heikentää, ellei erityinen yhteiskunnallinen etu sitä vaadi. Puheenaoleva tienpätkä ei ole sellainen etu.

Keski-Suomen liitto

Kaikki YVA- ohjelmassa tarkasteltavat vaihtoehdot perustuvat väylän 1990-luvulla tiesuunnitelmatasolla tutkittuun linjaukseen ja ovat vahvistetun maakuntakaavan moottoritiemerkinnän mukaisia. Merkintään liittyy suunnittelumääräys, jonka mukaan tiesuunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennemelun estäminen. Keski-Suomen liitto korostaakin YVA- ohjelman liikennemeluun liittyvien tarkastelujen tärkeyttä.

Vaajakosken teollisuusympäristö kuuluu valtakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, mikä asettaa erityisiä vaatimuksia suunniteltavan moottoritien ja erityisesti sen siltojen ympäristöön sovittamiselle. Kun uudet liikennejärjestelyt tulevat olemaan näkyvästi esillä myös suhteessa asutukseen sekä virkistys- ja suojelualueisiin, pitää Keski-Suomen liitto suunniteltavien ratkaisujen selkeää havainnollistamista arvioinnin kannalta olennaisen tärkeänä.

Keski-Suomen liitto näkee aiheelliseksi, että työssä arvioidaan myös moottoritien siltarakenteiden vaikutuksia vesiliikenteeseen. Tällöin tulee veneilyn ohella ottaa huomioon myös matkustajaliikenteen ja laivakuljetusten tarpeet. Muilta osin liitto pitää YVA -ohjelmassa esitettyjä selvityksiä riittävinä.

Vaajakosken taajaman ohittava moottoritie sisältyy Keski-Suomen liiton kärkihankkeisiin. Väylän rakentaminen poistaisi vaikean pullonkaulakohdan, joka tuottaa vaajakoskelaisille huomattavia ympäristö- ja turvallisuusongelmia. Liitto toivoo hankkeen YVA- menettelyn ja suunnittelun ripeää etenemistä ja pitää tämän valtakunnallisesti ja paikallisesti merkittävän rakennuskohteen sisällyttämistä hallituksen seuraavaan liikennepoliittiseen selontekoon välttämättömänä.

Keski-Suomen museo

Keski-Suomen museo haluaa tuoda esiin sen, että ympäristövaikutusten arviointiohjelman sivulla 6 esitetty liittyminen muihin hankkeisiin koskien Vaajakosken maantiesillan nostamista 2,5 metrillä ei vaikuta maantieliikenteeseen, mutta Vaajakosken valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön maisemaan ja kulttuuriarvoihin kyseinen nostotoimenpide vaikuttaisi häiritsevästi.

Hankkeen vaihtoehdoissa on esitetty erilaisia eritasoliittymä-ratkaisuja, joista Keski-Suomen museon mielestä vaihtoehto 1b vaikuttaisi vähiten Vaajakosken valtakunnallisen kulttuuriympäristön maakunnallisia ja valtakunnallisia kulttuuri- ja rakennushistoriallisia erityisarvoja sisältäviin rakennuksiin, historiallisia arvoja kuvastavaan liikenne- ja yhdyskuntarakenteeseen ja teollisuusperintömaisemaan. Hupelin eritasoliittymässä jouduttaisiin puuttumaan paikallisesti arvokkaisiin rakennettuihin ympäristöihin, mutta kokonaisvaikutukset valtakunnallisen arvoalueen suhteen ei-

vät muodostu erityisen merkittäviksi. Suunnitteluvaihto 1b:ssä on tierakentaminen yhdistettävissä tasapainoiseen historialliseen aluekehitykseen ja rakennuskannan säilyttämiseen Vaajakosken keskustassa, Naisaassa, Varassaassa ja Sammallahdessa. Nykyisen maastokäytävän valtatieparantamistoimia tulee suunnitella ja ohjata arvomaisemaa huoltaen ja turvaten merkittävät kulttuuri-ympäristöarvot myös siinä tilanteessa, kun uutta valtatiekäytävää rakennetaan.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa yhdyskunta-rakenteeseen, kaupunkikuvaan ja rakennuksiin, maisemaan ja kulttuuriperintöön on arvioitu nykyistä maankäyttöä ja alue-varauksia kuvaten sekä konsulttityönä tehtävään maisema-arviointiin pohjautuen. Keski-Suomen museon mielestä vaikutusten arviointia tulee täydentää jo asemakaavalla suojeltujen rakennusten ja valtakunnallisen rakennetun ympäristön edellyttämän maisemansuojelun tavoitteenasettelusta käsin. Tulevaa ympäristökehitystä tulee merkittäväällä tavalla ohjaamaan uusi moottoritie. Tässä yhteydessä toista historiallista aikakautta kuvaava rakennusperintö pitää pystyä säilyttämään ja uudisrakentamisen ohjaustoimet ennakoimaan merkittävässä ympäristössä muuttavassa hankkeessa. Erityisen huolella tulee tarkastella meluvaikutukset ja niiden torjunta sekä vaikutukset herkkäpiirteisessä vesistömaisemassa, maakunnallisesti tärkeässä rautatieympäristössä ja niihin tukeutuvassa rakennus-perinnössä. Silta- ja siltaratkaisujen vaikutukset maisemaan ovat myös tärkeitä tutkia vaihtoehtoja punnittaessa.

Keski-Suomen pelastuslaitos

Keski-Suomen pelastuslaitoksen osalta ilmoitamme, että pelastustoimen näkökannalta katsoen ympäristövaikutukset on otettu riittävästi huomioon arviointiohjelmaa laadittaessa.

Suunnittelun edetessä tulee huomioida riittävä määrä ajoneuvoliittymiä eri kaupunginosa- ja korttelialueille sammutus- ja pelastustoimien helpottamiseksi.

Laukaan kunta (kunnahallitus)

Laukaan kunta pitää YVA:n selvityksiä riittävinä eikä kunnalla ole huomautettavaa YVA:sta.

Liikennevirasto

Liikennevirasto ei hankkeen ohjaavana viranomaisena anna lausuntoa hankkeen YVA- arviointiohjelmasta.

Henkilö 18

Tampereen Rantaväylän tunnelia koskevat valitukset on hylätty tuomioistuimessa. Vaajakosken vaihtoehtoisen tunnelin B kaikki suunnitteluparametrit ylittävät moottoritien minimivaatimukset. Haluttaessa tunnelin kaarresädetä voidaan kasvattaa 1000 metriin saakka vaarantamatta sen kustannustasoa oleellisesti.

Henkilöt 19-20

Vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman johdannossa todetaan: ”YVA -menettelyssä arvioidaan tutkittavien vaihtoehtojen merkittävimmät ympäristövaikutukset ja mahdollisuudet haittojen lieventämiseen tai torjumiseen.” Ongelmana YVA -arvioinnissa on näin ollen jo lähtökohtaisesti se, ettei tutkittavissa vaihtoehdoissa 0, 1a, 1b ja 2 ole arvioitavana lainkaan todellisia vaihtoehtoja suunnitellulle Vaajavirran ylittävälle siltarakennelmalle, vaan ainoastaan toteutustapa vaihtoehtoja, kuten liittymien sijainti jne. Varsinaisia vaihtoehtoja, kuten tunnelivaihtoehto toteutettuna nykyisen Vaajavirran sillan kohdalle (Asko Lipsanen esitys 18.3.2010 YVA -tilaisuudessa Liekkilässä) tahi nykyisen tielinjan hyödyntämisestä uusilla moottorien käyttöön tarkoitetuilla rampeilla lisättyinä (Liite 1 - esimerkkikuva) ei ole otettu mukaan lainkaan arvioitavina vaihtoehtoina.

Moottoritiehanketta esitellään arviointiohjelmassa Vaajakosken keskustan ohittavana tienä, jopa ohitustienä. Vaajakosken keskustana ei kuitenkaan voitane pitää Vaajakosken liikenneympyrää, vaikka Vaajakosken kaupallinen keskusta sijaitseekin aivan tämän liittymänvälittömässä läheisyydessä. Vaajakosken keskus(ta)alueeseen kuuluu kaupallinen keskuksen lisäksi myös vetovoimainen virkistysalue Naissaari ja Vaajavirran ympäristö monine palvelu-, harrastus- ja kulttuuriympäristöineen. Moottoritie tähän maisemaan sijoitettuna ei siten ole, eikä tule olemaan, millään vaihtoehdolla toteutettuna Vaajakosken ohitustie, vaan Vaajakosken läpikulkutie. Läpikulkutiensuunnittelussa, etenkin jos moottoritie tuodaan keskelele taajamaa ja asutusaluetta, tulisi suunnittelussa lähteä etenemään ensisijaisesti ympäristölle aiheutuvien väistämättömien haittojen minimoimisesta. Nykyisessä arviointiohjelmasta puuttuvat sen sijaan täydellisesti nämä vähiten ympäristölle häiriötä aiheuttavat (tunneli tai nykyisen tielinjan hyödyntäminen) vaihtoehdot.

Viihtyvyyden ja terveys

Viihtyvyyden kannalta Vaajakosken, ellei jopa koko Jyväskylänkauneinta aluetta on nimenomaan Vaajavirran alue. Naissaaren, Varassaaren, Haapalahden ja Hupelin sekä Kanavuoren aluemuodostavat kauniin kokonaisuuden, joka houkuttelee alueelle niin matkailijoita kuin kaupunkilaisiakin yhä enenevässä määrin. Alueen palvelutarjonta on moninaistunut

Wanhan Woimalan, Naissaarenkahvilan, Designpuodin, Naissaaren Näyttämön ja Liekkilän myötä, monipuolisia veneily-, kalastus- ja sukellusmahdollisuuksia unohtamatta. Matkailullista potentiaalia on lisäksi vielä paljon hyödyntämättä.

Vaajavirran kauniit kansallismaisemat ja alueen käyttö virkistysalueena tulevat tuhoutumaan suunnitellun moottoritien linjauksen (vaihtoehdot 1a, 1 b ja 2) sekä siltojen myötä – nykyinenkin linjaus häiritsee voimakkaasti Naissaaren yritysten toimintapotentiaalia, vaikka tuokin liikennevirran aivan palveluiden vieritse. Liittymien ongelmallisuus ja melu on jo nyt merkittäviä haittatekijöitä, mutta kaunis maisema houkuttelee. Suunnitellun moottoritien nopeuksien lisääminen ja nostaminen korkealle sillalle, vesistön yläpuolelle tuhoaa Vaajavirran maiseman paitsi visuaalisesti, niin myös levittää sekä hiukkaspäästöt että melun laajoille alueille virran molempiin suuntiin. Alueen virkistyskäyttö ja viihtyisyys saadaan tällä tavalla tuhottua täydellisesti. Raskaan läpikulkuliikenteen hiukkaspäästöjen vaikutukset alueen ihmisten terveyteen on selvitettävä huolellisesti samoin kuin hiukkaspäästöjen leviämisalueet tuuli- ja vesivirtauksissa.

Tunnelivaihtoehto veisi raskaan läpikulkuliikenteen pois upeasta maisemasta, rauhoittaisi alueen ja mahdollistaisi viihtyisien ja houkuttelevien asutus- ja matkailullisten alueiden kehittämisen tähän maisemaan, esim. leirintäalueen, jolle muualla Jyväskylässä ei enää ole järvenrantoja tarjolla.

Elinympäristö ja kaupunkikuva

Kanavuoren ja Hupelin alueelle on kaavoitettu viime vuosina voimakkaasti omakotitontteja, joten näihin maisemiin on muuttanut kymmeniä lapsiperheitä. Yksinomaan Hupelin asuinalueeseen kuuluvalla Lammenraitille ja -polulle, jotka sijaitsevat suunnitellun moottoritielinjauksen välittömässä läheisyydessä, on muuttanut viime vuosina lukuisia lapsiperheitä, yhteensä n. 20 lasta, joita puolet on alle 5 -vuotiaita ja lisää on tulossa ainakin oman perheemme myötä, kun muutamme syksyllä 2010 Lammenraitti 7:ään valmistumassa olevaan omakotitaloomme. Miten aiotuissa ratkaisuissa huomioidaan lapsiperheiden turvallisuus, viihtyminen ja päivittäiset toiminnot alueella, jossa ”kotiavalle” tulisi yksi Suomen vilkkaimpia moottoriliikenneväyliä?

Vaajakoski on aiempina vuosikymmeniä pitkälti profiloitunut epätoivottuna asuinalueena, sosiaalisine ongelmineen ja kaupallisen keskustan rapautuneella yleisilmeellä. Kauniiden asuinalueiden luominen Kaunisharjuun, Kivilammelle, Hupeliin ja Kanavuoreen on kuitenkin nostanut merkittävästi Vaajakosken profiilia kaupunkilaisten mielissä. Alueen maaseutumainen luonnonkauneus yhdistettynä rauhallisiin, vehreisiin asuinalueisiin, lähellä palveluja, on tehnyt alueesta haluttavan ja houkuttelevan asuinalueen. Nyt tämä kehitys on vaarassa kariutua moottoritien uusien linjauksien myötä. Erityisesti Hupelin ja Varassaaren asuinalueille sekä molempien alueiden kulttuurihistoriallisille ympäristöille haitat ovat merkittävät.

Ympäristö ja luonnonvarat

Siltavaihtoehdon vaikutuksia luonnonoloihin ei ole selvitetty riittävästi. Yksittäisten kasviesiintymien, sekä silta ja aiemmin linjatun tunnelivaihtoehdon sijoittumissuhdetta Natura-alueeseen on käsitelty, mutta siltarakennelmien vaikutuksia vesistöön ja ranta-alueisiin ei ole tutkittu. Vaajavirran alue on merkittävä virkistysvesistö sekä kalastusalue ja alueelta saadaan mm. taimenta, järvalohta, harjusta ja kuhaa. Miten vedenlaatuun ja kalakantaan tahi rantakasvillisuuteen tulee vaikuttamaan silloille nostetun moottoritien talviset auraukset, hiekoitus ja suolaustyöt? Lisäksi tulee selvittää öljy- ja raskasmetalli valumat sekä mahdolliset säiliöautojen tai muun raskaankaluston onnettomuudet ja näissä yhteyksissä tapahtuvat päästöt vesistöön. Tunnelivaihtoehdossa sekä hiukkaspäästöt, melu, että erilaiset valumat ja jätteet olisivat nykyaikaisesti käsiteltävissä ja hallittavissa ympäristöä kuormittamatta. Siltarakentamisella ei saada alueen luonnonvaroja hyötykäyttöön, vaan ranta-alueiden ja asuinrakentamiseen erinomaisesti kelpaavan tonttimaan käyttämisellä tienpohjana haaskataan arvokasta ja suojeltua (rantarakentaminen) maapinta-alaa. Jyväskylän kunnan kannalta moottoritien siltalinjauksien alle ja välittömään läheisyyteen jäävät alueet olisivat erittäin arvokasta tonttimaata, jolle on vielä runsaasti kysyntää. Verotuloja kertyisi näistä maa-alueista kunnan taloutta parantamaan sekä tontinmyyntituottoina, että veroina alueelle asettuvilta asukkailta. Näyttöä on, että esimerkiksi Hupelin alueen tonteista on viime vuosina kilpailtu ja hinnat ovat olleet korkeita.

Tunnelivaihtoehdossa tämä arvokas tonttimaa, myyntitulot ja verotulot niin kiinteistö- kuin henkilöverotuksen ominaisuudessaakin jäisivät täysimääräisesti kunnan taloutta parantamaan ja tuloja syntyisi vuosittain. Louhittaessa tunnelia syntyy lisäksi sivutuotteena valtavasti myyntikelpoista murskettä, joka louhiminen muutoin infrastruktuuri hankkeiden tarpeisiin on erittäin kallista.

Yhteenveto

Me allekirjoittaneet vaadimme, että vaihtoehdot: tunneli, silta ja nykyisen tielinjauksen hyväksikäyttömahdollisuudet lisälinjauksilla parannettuna, tutkitaan objektiivisesti viranomaisten taholta. Huolestuttavaa on, että asiaa valmisteleva viranomainen, ELY - keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen johtaja Seppo Kosonen on tehnyt SuurJyväskylän lehti 24.03.2010 mukaan jo ratkaisunsa – sillan puolesta, tunnelia vastustaen, vaikkei vaikutuksia eikä taloudellisia tekijöitä eri vaihtoehdoille ole vielä lainkaan selvitetty. Voimmeko luottaa tällaisen viranomaisen puolueettomaan päätöksenteko kykyyn?

Eri toteutusvaihtoehtojen todelliset kustannukset ja sosioekonomiset vaikutukset on selvitettävä, eikä tunnelivaihtoehtoa tule sivuuttaa ”hiharavistuksella”, jonka mukaan se on kallein. Varmasti tunnelivaihtoehto onkin puhtailta toteutuskustannuksiltaan kallein, mutta kustannuksia arvioitaessa on muistettava myös tulot: louhittavan maa-aineksen myyntiarvo, sekä

säästynyt tonttimaata ja sitä kautta edelleen vuosittain tuloutettavat verot. Lisäksi on huomattava, että rahalla ostetaan tässä tapauksessa muutakin kuin vain kulkuväylä - silta tai tunneli. Tunneliratkaisulla ostetaan asumisviihtyvyyttä (meluttomuutta, saasteettomuutta ja edelleen terveyttä), säilytetään luontoa ja kulttuurialueita, parannetaan alueen matkailun vetovoimaisuutta – luonnonmaisema on aina rakennettua maisemaa kauniimpaa ja houkuttelevampaa, lisäksi saavutettaisiin nykyaikainen tapa hoitaa moottoritietasoinen liikenne taajama-alueella ja huolehdittaisiin ihmisten elinympäristöstä kestävien periaatteiden mukaisesti.

Kyseessä on läpikulkutie, ei ohitustie. Oikein tapa hoitaa moottoritien liikenne olisi läpikulku liikennevirtojen ohjaaminen Jyväskylän ohitse – nykyisellään liikennevirrat on puristettu kulkemaan suoraan kaupungin lävitse: Rantaväylä – Vaajakoski-Jyskä-Palokka ja kaikki nämä järvien ranta-alueet riistäen, keskelle asutusta – missä muualla maailmassa vesistöille ja niiden koskemattomuudelle lasketaan näin vähän arvoa?

Ylilääkäri, syntyjään norjalainen, Terje Forslund esitti YVA- kuulemistilaisuudessa 18.03.2010, että aiemmin keskusteluissa esitetyt tunnelin ylläpitokustannukset 1-2 milj. eur/km / vuosi ovat voimakkaasti ylimitoitettuja. Norjassa, tunnelirakentamisen mallimaassa, tunnelin huoltokustannukset ovat kilometrin matkalle n. 1 milj. kruunua / km /vuoksi eli n. 120 teur / km / vuosi, mistä tämä kokoluokat erot alustavissa laskelmissa johtuvat? Huomattavaa on, etteivät siltojenkaan hoitokulut ole ilmaiset – lumityöt, hiekoitukset, suolaukset jne. joista tunnelivaihtoehdossa ei sen sijaan tarvitse huolehtia.

Taloudellisin sekä vähiten vastalauseita herättävä vaihtoehto olisi varmasti nykyisen tielinjan hyödyntäminen siten, että Vaajakosken nykyinen liikenneympyrä ohitettaisiin moottoritien lisäkaistoilla, johdettuna Tana Oy:n viereisen jättömaan ylitse (Liite 1 - KSML:n mielipideosiosta nimerkiltä ”ekkevaari” lainattu esimerkkikuva). Tätä tonttia ei voi järkevästi käyttää kaupalliseen tahi asuinrakentamiseen rautatien ja kuoppamaisen sijaintinsa vuoksi. Vaihtoehtoista tämä olisi helpoin, järkevin ja tulisi edullisimmaksi.

Taloudellisesti elvyttävin ja vaajakoskelaisten sekä uskoakseni laajemminkin jyväskyläläisten mielestä toivottavin ratkaisu olisi tunnelin rakentaminen nykyisen siltalinjauksen kohdalle (Asko Lipsasen esitys YVA – tilaisuudessa 18.03.2010).

Käsittämätöntä on lisäksi, että Kirrin pohjoispuolelle Lintukankaalle suunnitellaan yhteensä 19 milj. kustannusarvioltaan olevaa kaksiaukkoista moottoritietunnelia. Tällä alueella ei ole juuri asutusta, ei kulttuurihistoriallista tahi matkailullista arvoa, miksi tänne on suunniteltu rakennettavaksi tunneli, jota kukaan ei kaipaa, mutta Vaajakoskella, jossa se tuottaisi tärkeitä sosioekonomisia etuja, tunneliratkaisu sen sijaan halutaan evätä?

Jollei sosioekonomisesti ja ekologisesti kestävää nykyaikaista tunneliratkaisua pystytä taloudellisista syistä Vaajakoskelle toteuttamaan, eikä lisäkaistoilla puolueettomasti tutkien päästä tyydyttävään lopputulemaan moottorien kapasiteetissa, on rahanpuutteenvuoksi tyydyttävä 0 -vaihtoehtoon.

Henkilö 21

Ensimmäinen asia, mikä tulee mieleen tästä tiehankkeesta on peruskysymys: Tarvitaanko tähän kohtaan moottoritien tasoista tietä? Eihän Jyväskylässä pääse mihinkään suuntaan moottoritietä pitkin. Nykyisillä liikennemäärillä ja ottaen huomioon myös mahdollisen kasvun on mielestäni ainut järkevä ratkaisu rakentaa nykyistä väylää sivuava rinnakkaistie, jota pitkin ohikulkijat pääsevät suoraan nykyiselle moottoritielelle ja sieltä Kanavuoren uuteen liittymään.

Voitaisiin tutkia historiaa Tampereelta, missä vastaaventyyppistä tiehanketta on pyöritelty 50-luvulta alkaen. Alussa oli tarkoitus tehdä tie läpi Pyynikin harjun tunnelissa, mutta se hylättiin kalliina. Seuraavana vaiheena 1972 Pyynikki-toimikunta sai onneksi kaupungin linjaamaan tien harjun sijaan Näsijärven rantaan. Tie avattiin osittaisena -77 ja pitkällisen Pet samo taistelun jälkeen kokonaan vasta n. 10 vuotta myöhemmin. Kyseistä väylää, jonka liikennemäärät ovat nykyisin 40000 ajoneuvon luokkaa eli noin tuplasti Vaajakoskella mietittävän tien määrästä ollaan tekemässä tavallisena valtaväylänä, ei siis moottoritienä, todennäköisesti tunneliin. Tästä hankkeesta voitaisiin varmaan täällä oppia jotakin.

Vaajakoskella 18.3. olleessa tilaisuudessa tiesuunnitelman puolustajat vähättelivät rakennusmaan arvoa Varassaaren osalta. Tämä tuntuu käsittämättömältä tilanteesta, jolloin muutamaa viikkoa aiemmin lehdessä oli suunnitelma liittää Lehtisaari, Kalasaari ja Vuoritsalo jättimäisillä silloilla kaupunkiin arvokkaan tonttimaan lisäämiseksi. Mielestäni juuri Varassaaren osalta tämä moottoritiehanke on suurin ympäristörikos. Jos tie kuitenkin kaikesta vastustuksesta huolimatta linjataan Varassaaren halki avolouhoksena, toivoisin sen tapahtuvan mahdollisimman kapealla linjalla ilman liittymiä. Paikalliset ihmiset tulevat kyllä toimeen vanhalla tielinjalla liittymineen ja ympyröineen. Ohi ajavat voidaan lajitella jo hyvissä ajoin molemmissa päissä oikeille reiteille.

Tunnelivaihtoehto, jota aiemmin on tutkittu on ollut pituudeltaan ja laajuudeltaan järjetön. Tunneli saataisiin paljon pienemmillä kustannuksilla lyhyen kaavan mukaan nykyisen tielinjan alle. Tunnelista ei myöskään tarvitse tehdä moottoritietunnelia, vaan kaksiputkinen versio, missä aina toinen tunneli toimii mahdollisissa pelastustehtävissä huoltotunnelina. Vanha väylähän jää ohitustieksi häiriötilanteissa.

Argumentit Natura-alueesta Kanavuoren kupeessa ovat aika erikoisia. Maailmalla on tuhansia tai jopa satojatuhansia teitä rakennettu kapeille

ahtaille alueille kahteen tai jopa useampaan kerrokseen. Tärkeintä on viedä liittymä Kanavuoren päässä riittävän kauas, jotta siitä saadaan riittävän laaja ja siten liikennevirrat tehokkaasti separoitua VT9:n, VT4:n ja Vaajakosken alueen välillä.

Toivon, että tämä ja sadat muut samansuuntaiset mielipiteet otetaan huomioon jolloin jälkipolvet voivat kiittää nykysukupolvea rakentamisesta.

Museovirasto

Museoviraston ja Keski-Suomen maakuntamuseon välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti asiasta lausuu maakuntamuseo.

Henkilö 22

Ympäristövaikutuksia tarkastellessa tulisi huomioida tarkasti liittymän tarpeellisuus Varasaaren kohdalla. Ympäristön ja ihmisten viihtyisyyden vuoksi ihmetyttääkin miksi pitää moottoritieellä olla liittymiä useita reilun kahden kilometrin matkalla.

Liittymä Varasaassa pilaa koko saaren, saassa on kaavavilulla reitillä komea männikkö eikä kuten joissakin lausunnossa ”pusikoitunutta takapihaa”. Vaikutusalueella sijaitsee kolme (3) vuonna 1920 rakennettua museoviraston suojelemaa omakotitaloa joissa asuminen ja pihapiirissä oleskeleminen muuttuu sietämättömäksi jos liittymä sinne rakennetaan. Rakennukset ja siellä asuvat IHMISET joutuvat teiden muodostamaan ”mottiin”. Sen lisäksi alue sijaitsee valtakunnallisesti maisemallisesti arvokkaaksi luokitellulla alueella!

Melusuojauksellakaan ei pystytä saavuttamaan vaadittua 55 db. rajaa joka sekun on erittäin häiritsevä. Autojen ja moottoripyörien aiheuttama kiihdytysmeteli on huomattava verrattuna normaaliin ajomeluun. Sillat ja liittymä joudutaan kuitenkin vesistöjen ylityksen vuoksi viemään suht. korkealla, tietysti jos moottoritie laitetaan tunneliin tai katetaan, kuten viereiselle teollisuusalueelle on kaavassa suunniteltu niin silloinhan haitat poistuvat.

Lisäksi alue sijaitsee peruskalliolla joten liikenteestä aiheutuva värinä saattaa aiheuttaa rakennuksille vahinko, lisäksi kiinteä maaperä johtaa myös matalataajuisia melua rakennuksien sisälle.

Lyhyenä tiivistelmänä edellä mainittuihin asioihin voidaan lausua: Moottoritien haitat Varasaassa voidaan poistaa vain jos tie katetaan ns. maanpäällisellä tunnelilla tai oikealla tunnelilla sekä aivan turha liittymäjärjestelyt viedään pois sieltä. Siihen liittyen Haapaniementie tuulee pitää entisellä paikalla jo kustannussyistä. Vaikutuksia tarkastellessa tulee

huomioida ihminen, tietysti luontoakaan unohtamatta mutta Kanavuoren alue on saanut ohjelmassa ylimitoitettun huomion.

POIKALANMÄEN asukkaiden puolesta

Henkilö 23

Luin nettisivullanne olleen julkaisun Vaajakosken ohitustien linjauksesta. Ihmettelen, miten luonnonsuojelualueelle ei voi aiheutua vahinkoa noin mittavasta liikennemäärästä (18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, kasvua 20 % viiden vuoden sisällä, 10 % raskasta liikennettä). Mikä määrä Liikenteen hiilimonoksidia(CO), typen oksideja (NOx), hiilivetyjä ja hiukkasia kulkeutuu suoraan luonnonsuojelualueelle ja ennen kaikkea Hupelin ja Varassaaren/Talsanniemen asukkaiden hengitysilmaan/pihoille (alueella asuu pieniä lapsia). Miksi näitä arvioita, kuinka paljon ja miten kauas nämä edellä mainitut haitat leviävät ko. asutuskeskuksiin ei ole esityksessä julkaistu (nämä varmasti ovat tiedossa olevilla liikennemäärillä laskehtavissa). Lisäksi tulee liikenteen meluhaitta, joka kantautuu kauas. Onko meluvalleja/aitoja tarkoitus rakentaa haittaa pienentämään?

Toiseksi haluan tuoda tietoonne, että kyseinen Varassaaren alue, mistä tielinjaus kulkee on ollut asukkaiden virkistysaluetta. Ainut metsällinen henkireikä, jossa on voinut päästä pakoon liikenteen ja kaupungin melua kohtalaisen hiljaiseen metsäkaistaleeseen/virtaavan veden äärelle lenkkeilemään. Nyt tämä ainut henkireikä muuttuu entistä meluisammaksi tiealueeksi. Melkoinen muutos ja haitta alueen asukkaille. Mistä korvaava virkistysalue tilalle?

Miksi tielinjausta ei voida toteuttaa leventämällä jo nyt olemassa olevaa tietä nelikaistaiseksi ja tekemällä erilliset liittymät paikallisasukkaille? Se säästäisi luontoa, kun ei tarvitsisi repiä kokonaan uudelle tielle tilaa metsään/asutusalueiden läheisyyteen. Lain mukaanhan on rakennettava sitten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Toteutuuko tuossa uudessa tielinjauksessa sitten lain kirjain? Oman perheen ja naapureiden terveydentilasta huolestuneena

Pohjois-Päijänteen kalastusalue

Vt 4 Vaajakosken moottoritien ympäristövaikutusten arvioinnissa ei ole otettu kantaa Vaajanvirran ylityksen mahdollisesti kalastolle tai kalastukselle aiheuttamista haitoista. Vaajanvirta on Äänekosken reitin alin virta-alue jossa on merkittävää järvitaimenen vaellusta ja oletettavasti myös jonkin verran lisääntymistä. Alue on myös merkittävimpiä virtavesikalastusalueita Keski-Suomessa.

Kalastusalue vaatii selvittämään moottoritien ylityksen vaikutusten selvittämistä sekä rakennusvaiheen, että pysyvien vaikutusten osalta.

Henkilö 24

Kritiikkiä kohtaan 2.2. "Karsitut vaihtoehdot"/täydentävä mielipide:

Tunnelin rakenteellinen nopeus:

Tieviranomaisen edustaja on useissa yhteyksissä ilmoittanut, että tunnelivaihtoehdon B (esittämämme vaihtoehto) ohjenopeus on 80 km/h ja että se ei siksi ole riittävä tien suunnittelussa. Olemme tarkistaneet ohjenopeuden ja se on voimassa olevien normien mukaan 100 km/h. Pysäytysaikat ylittävät reilusti minimiarvot ja pituuskallistus on selvästi alle 4%. Suunnitteluparametrit ylittävät moottoritien minimivaatimukset.

Tunneliaukot

Tieviranomaisen edustaja korosti kokouksessa, että rinnakkaistien tunnelien suuaukot ovat kaukana toisistaan ja vievät siten paljon maa-alaa. Tunnelin osuudella niiden etäisyys on 11 metriä, mutta suuaukon kohdalla se voi olla paljon kapeampi. Ns. normaalipoikkeuksen ajoratojen keskinäinen etäisyys on 6,5 m eli kysymys on 5,5 metrin leveyserosta. Tämä ei ole teknisesti suuri asia, jos yleensä on halua hoitaa asia.

YVA- tilaisuudessa esitetyt väitteet valituksista

Vaajakosken Liekkilässä järjestetyssä tilaisuudessa väitettiin, että Tampereella esillä olleessa moottoritiepäätöksessä on kesken valitusprosessi. Hämeenlinnan hallinto-oikeus on kyseiset valitukset hylännyt, joten esitetty väite oli harhaanjohtava.

Luetelluista ja perustelluista syistä esitämme, että tunnelivaihtoehdon B otetaan mukaan Vaajakosken ohitustien ympäristövaikutusten arvioimisohjelmaan.

Henkilöt 25-33

Kritiikkiä kohtaan 2.2. "Karsitut vaihtoehdot"

1. Rakennuskustannukset

Tielaitos esittää tunnelivaihtoehdon kustannukset 2-3 kertaa suuremmiksi kuin siltavaihtoehdon.

Kustannuslaskelmia ei ole kuitenkaan esitetty ja ne on ilmeisesti aikoinaan tehty tunnelivaihtoehto A:n mukaan. Tämä noudattaa ns. eteläisempää linjausta, jonka mukaan Vaajavirran alitus tapahtuisi yli 30 metrin syvyydessä ruhjeisella maaperäalueella ja aiheuttaisi tielle vaikean pysty-

geometrian ja olisi paitsi teknisesti hankala myös kallis. Sen sijaan pohjoisempi vaihtoehto B noudattaa nykyisen tien linjausta, alittaa Vaajavirran matalimmalta kohdalta eikä ongelmia pystygeometriassa ole. Vaaka-geometria eli tunnelin kaareutuvuus ei kuitenkaan salli kuin 80 km/t maksiminopeuden, mikä ei kuitenkaan voi olla tunnelisuunnitelman poissulkeva tekijä. (Mainittakoon, että Tampereen moottoritietunnelin nopeusrajoitus on 60 km/t) Kustannuslaskelmat osoittavan tämän tunnelivaihtoehdon rakennuskustannuksiksi 87,4 milj. €.

2. Muut kustannukset

Ohitustien ratkaisuvaihtoehtoja punnittaessa on otettava huomioon myös muut tienrakennukseen vaikuttavat kustannukset, mitkä tasoittavatkin eri vaihtoehtojen harkitsemista.

Seuraavana tiivistetty kustannuslaskelma: (luvut milj. €)

	silta	tunneli
Rakentaminen	44,1	87,4
Rakennusaikaisen liikenteen häiriökustannukset	11,0	6,1
Maapohjan lunastuskulut	1,2	
Meluhaittakustannukset, 20 v diskontattu	1,5	0,5
Kunnossapitokustannukset, 20v diskontattu	17,2	13,5
Rakennusoikeuden myynti, 108.200 k-m ²		-23,1
Louheen myynti murskeena 1,6 milj. tonnia		-9,8
Kokonaiskustannukset	74,9	74,4

Tämä laskelma osoittaa, että kustannuserustelu ei ole mikään syy jättää tunnelivaihtoehtoa pois YVA -ohjelmasta. Laskelma perustuu tiesuunnittelusta annettuihin ohjeisiin ja normeihin.

Erityisesti tulee korostaa tunneliratkaisun tuomaa kaavoitushyötyä, sillä säästämällä Hupelin, Varassaaren ja Vaajakosken moottoritien alle jääneet alueet voidaan näille kaavoittaa varovaisen arvion mukaan ainakin 23 milj. €: edestä rakennusoikeutta.

Lisäksi tiedetään, että Jyvässeudulla on puute lähialueilla tuotetusta kalliomurskeesta. Tunnelilouheesta saataisiin 1,6 milj. tonnia kalliomurskettä, jonka nettomyyntihinta on tällä hetkellä vajaa 10 milj. €.

3. Maaperä

Tunnelivaihtoehto A:n kohdalla tiepiirin esittämät näkökohdat pitänevät paikkansa, mutta eivät vaihtoehto B:n kohdalla, sillä tällä linjauksella v.1990 tehdyt viisi koeporausta osoittavat alueella olevan vain yksi vajaa 2m leveä ruhjevyyhyke, joka tunneliasiantuntijoiden mukaan ei aiheuta minkäänlaista rakennusestettä tai merkittäviä lisäkustannuksia. Näin ollen YVA -ohjelmassa esitetty maaperäongelma koskee vain vaihtoehto A:ta, joka muutenkaan ei sovellu tunnelisuunnitelman pohjaksi.

4. Vaajakosken alueen saavutettavuus

Vaihtoehto B:n mukaan tehty tunneli olisi mol. päistään samanlainen kuin siltaratkaisut ja kummassakin tapauksessa tienkäyttäjät joutuu päättämään Vaajakoskelle menon etelästä tullessaan Kanavuoren kiertoliittymässä ja pohjoisesta tullessaan Sulunperä liittymässä. Siltaratkaisulla Vaajakosken saavutettavuus ei parane tunnelivaihtoehtoon verrattuna.

5. Pakokaasupäästöt

Tunneliratkaisu on tältä osin ehdottomasta ekologisempi kuin siltaratkaisu, sillä tunnelista pakokaasut voidaan ohjata hallitusti vähemmän haitallisille alueille, kun taas silloilta pakokaasut leviävät hallitsemattomasti kaikkiin suuntiin lähialueille. Tampereen ohitustien tunneliratkaisua puolelataan erityisesti pakokaasujen eliminoimisella.

6. Meluhaitta

Hämeenlinnan hallinto-oikeus kumosi ohitustiekaavan ennen kaikkea meluhaittojen takia. Tunneli ratkaisisi ongelman vaivattomasti. Lisäksi siltaratkaisussa, jossa Vaajavirran ylittävä moottoritiesilta vaatii Päijänne-Keitele-kanavan takia 8,5 metrin alituskorkeuden, massiivisilla meluaidoilla varustettu silta ja korkeat pengerrykset molemmilla rannoilla pilaisi Vaajakosken perinnemaiseman täydellisesti ja peruuttamattomasti. Tampereen ohitustien tunnelivaihtoehtoa perustellaan myös meluhaittojen poisjäämisellä.

7. Käyttökustannukset

20 vuoden aikajänteellä tunnelin käyttökustannukset ovat siltavaihtoehtoa edullisemmat (vrt. kustannuslaskelma kohdassa 2, Muut kustannukset). YVA -ohjelmassa oleva Vuosaaren tunnelin vertaaminen ei ole asiallista,

sillä Vuosaaren tunneli on ns. rekkatunneli ja sen uudentyyppinen telemaatiikka on vaatinut ensimmäisenä käyttövuotenaan sisäänajoja ja opettelukustannuksia.

8. Vaikutus Kanavuoren Natura-alueeseen

Tunneliratkaisu B vaikuttaa Kanavuoren Natura-alueeseen juuri saman verran kuin siltaratkaisut.

Edellä luetelluista ja perustelluista syistä esitämme, että tunnelivaihtoehto B otetaan mukaan Vaajakosken ohitustien ympäristövaikutusten arviomishjelmaan.

Toivakan kunnan ympäristölautakunta

Asiassa tehdyt selvitykset ovat riittäviä, eikä lautakunnalla ole muuta huomautettavaa asiasta.

Henkilö 34

Esitän esitettyä suunnitelmaa kohtaan arvostelua ja pyydän korjaamaan suunnitelmaa seuraavasti:

Omistan Vaajakosken Kanavuorella Laurinniementien varrella kaksi rinnakkaista tonttia, joiden vierestä ja erittäin läheltä on suunniteltu rakennettavaksi po. tieväylä ja siihen liittyen myös Kanavuoren ja Vaajakosken välille paikallistie. Vakituinen asuntoni, omakotitalo, sijaitsee toisella omistamistani tonteista.

Minulle esitettyjen tiesuunnitelmien mukaan tiet pyritään vetämään ja rakentamaan mahdollisimman lähelle tonttejani ja vakituista asuinpaikkaani (omakotitalo). Syyksi on sanottu suunnitellun tien toisella puolella oleva "Natura-alue", joka on suunnittelussa asetettu etusijalle asutukseen verrattuna.

Kyseinen "Natura-alue" on muodostettu minulle käsittämättömistä syistä. Esimerkiksi juuri tonttieni kohdalla rinnemaasto on hyvin tavanomainen ja siihen on SOK istuttanut normaalin puuston lisäksi haapoja, joita tehdas tarvitsi tulitikkujen valmistusta varten. Po. "natura-alueella" ei ole löydetty mitään merkittäviä kasveja tai eläimiä eikä sillä ole merkittäviä luontoarvoja.

On käsittämätöntä, että tie kohdallani pyritään siirtämään mahdollisimman lähelle vakituista asuntoani ja kohti omistamiani tontteja. Tämä merkitsee minulle huomattavaa kaikenasteisten ja -laatuisten haittojen lisääntymistä. Liikenne alueella on jo nyt erittäin vilkas ja sen arvioidaan muuttuvan "Lusi - Kanavuori" -tien perusparannuksen valmistuttua nykyistä vielä merkittävästi vilkkaammaksi. Tämän seurauksena, ja erityisesti omista-

mieni tonttien osalta, esim. melu- ja pöly- sekä muut liikenteen aiheuttamat haitat alueella lisääntyvät merkittävästi.

Koska tie, esitettyjen suunnitelmien mukaan, joka tapauksessa joudutaan rakentamaan osin ko. "Natura-alueelle" (nykyinen tie jo sivuaa sitä), olisi oikea ratkaisu siirtää suunniteltua tielinjausta ja rakennettavaa tietä mahdollisimman paljon tälle "Natura-alueen" kulma-alueelle, koska tällä "Natura-alueen" osalla ei ole todettavissa mitään suojelua tai erityistä arvotusta vaativia arvoja.

Ei voi olla tavoitteena, että sattumanvarainen ja merkityksetön "Natura-alue" otetaan välineeksi tietä tonteilleni suunniteltaessa. Odotan, että arvostusjärjestyksessä myös alueella pitkään asuneille ihmisille annetaan arvoa ja ratkaisuja tehtäessä **ihmisten etu alueella** asetetaan etusijalle. Erityisesti, koska joka tapauksessa merkityksetöntä "Natura-aluetta" joudutaan käyttämään tiealueeksi.

Huomautan samalla, että Hämeenlinnan hallinto-oikeus on kumonnut tietä varten suunnitellun kaavan. Päätöksessään hallinto-oikeus toteaa, että tien meluhaittoja ei ole otettu kaavan suunnittelussa riittävästi huomioon ja meluntorjuntaa ei ole suunniteltu hyväksyttävällä tavalla. Myöskään tonttieni osalta melun vaikutuksia ei ole otettu riittävästi huomioon, joten katson, että laadittavassa YVA -lain mukaisessa suunnitteluvaiheessa tämä on arvioitava.

Yhteysviranomaisen lausunto

Tiedot hankkeesta ja sen tarkoituksesta

Hanke on ollut pitkään vireillä ja se on paikallisesti hyvin tunnettu. Sen suunnittelu on keskittynyt tiettyyn maastokäytävään, mihin maankäytön suunnittelu Vaajakoskella on mukautunut useiden vuosien ajan. Kaavoitus on ennakoanut tiehanketta jo vuosien ajan, ja tie on otettu huomioon maakuntakaavassa ja Vaajakosken yleiskaavassa. Hämeenlinnan hallinto-oikeus on kumonnut 4.3.2010 Vaajakoski-Jyskä asemakaavan muutoksen ja laajennuksen katsoen meluselvitykset riittämättömiksi.

Tiehanke on perusteltu ennen muuta ruuhkien välttämällä ja liikenteen jouduttamisella. Liikenteen lisääntymisen myötä ruuhkia on ilmennyt jo pitkään Vaajakosken moottoriteillä Jyväskylän ja Kanavuoren välisellä jaksolla tiettyinä aikoina kuten viikonloput. Ruuhkien ennakoidaan kasvavan ja tiejakson muuttuvan pullonkaulaksi Lusi - Vaajakoski -tiehankkeen valmistuessa. Hankekuvausta tulisi täydentää esittämällä väylälle suunnitellut ajonopeudet, koska niillä on vaikutusta ympäristöön kohdistuviin vaikutuksiin.

Hankkeen vaihtoehdot

Hanke sijoittuu arviointiohjelman mukaan yleiskaavan mukaisesti maastoon, ja sillä on vaihtoehtoisia liittymäratkaisuja. Paikallisesti on esitetty voimakkaasti tunnelin rakentamista Vaajavirran alitse, mitä tielaitos ei ole hyväksynyt vaikeamman toteutuksen ja kalleuden takia. ELY:n liikenne- ja infrastuktuuuri -vastuualue on liittännyt viimeaikoina kannanoton tunnelin huonosta toteuttavuudesta uuden tielinjan mukaiseen sijoituspaikkaan. Tunnelivaihtoehtoa uuden sillan kohdalla se on pitänyt vaikeana toteuttaa mm. Vaajavirran syvyyden takia.

Nykyisen tien kohdalla veden syvyys ja kallioperä saattaa mahdollistaa matalamman tunnelin. Asiasta ei ole varmuutta. Tunnelilinjalta ei ole riittävästi tietoa kallion pinnan sijainnista ja kallion laadusta tunnelin täsmällisen linjauksen ja korkeusaseman määrittelemiseksi. Tunnelin mahdollisuutta on selvitetty vuonna 1990 tiepiirin toimesta. Silloin on tehty mm. maa- ja kallioperän kairaustutkimuksia.

Tunnelin toteuttamismahdollisuuden selvittäminen on tärkeää hankkeen mittavien ympäristövaikutusten kannalta. Jo aloitettuja selvityksiä tulee jatkaa nykyisen tien kohdalla tai tehdä niitä muussa sen rakentamiselle mahdollisimman suotuisassa kohdassa. Myös hankkeen elinkaari on peruste, joka puoltaa tämän vaihtoehdon selvittämistä. Tunneleiden rakentaminen on Suomessa yleistynyt viime aikoina. Keski-Suomessa on rakennettu vain rautatietunneleita. Vesistön alla kulkevan tunnelin rakentaminen on vaativampi tehtävä. Tunneleita on rakennettu meren alle mm. Norjassa.

Nykyisen tien parantaminen eli 0+ vaihtoehto on jätetty pois arviointiohjelmasta. Vaihtoehdon pois jättämistä ei ole perusteltu. Vaihtoehdon mukaan ottamista tulisi harkita. Mikäli 0+ vaihtoehto jätetään pois tarkastelusta, tulee tämä perustella hyvin. 0+ vaihtoehto saattaisi olla Jyväskylän Rantaväylän kaltainen nopeuksiltaan hidastettu leveä väylä. Myös rantaväylä välittää valtatieasoista liikennettä.

Kuvaus ympäristöstä ja tarvittavat selvitykset

Arviointiohjelmassa ympäristön tilan kuvaus perustuu pitkälle jo aiempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä tehtyihin selvityksiin. Niitä on tehty yleisuunnitelman ja tiesuunnitelman yhteydessä. Tällöin niistä on myös pyydetty ja saatu lausuntoja viranomaisilta ja yksityishenkilöiltä. YVA- menettelyssä tehtäviä selvityksiä voidaan käyttää siltavaihtoehdon ja tunnelin osalta uutta yleis- ja tiesuunnitelmaa varten. Niitä tarvitaan myös kaavoituksen lainvoimaiseksi saattamiseen.

Uusia selvityksiä tarvitaan melusta, sillan maisemavaikutuksista sekä tunnelivaihtoehdon osalta myös maisemallisia ja selvityksiä ja sopeuttaminen luonnonsuojelualueen sijaintiin. Tunnelivaihtoehto edellyttää myös

maa- ja kallioperän syvyyden, korkeusaseman ja ominaisuuksien selvittämistä rakennustekniikan kannalta sekä tunnelin louhinnan rakentamisen aikaisten vaikutusten selvittämistä myös ympäristövaikutusten kannalta.

Tiehankkeen vaikutukset ihmisten asuinympäristöön, vesistöön ja luontoon ovat keskeisiä arvioitavia kohteita. Hankkeen luontoon kohdistuvat vaikutukset ovat selvästi laajempia kuin vaikutukset paikalliseen Kanaavuoren Natura-alueeseen, jotka tunnetaan hyvin.

Vaajavirran vesistövaikutukset on tärkeä selvityskohde. Vesistövaikutukset riippuvat paljon sillan tyypistä, tarvitaanko vesistöön rakentamista vai voidaanko se välttää. Vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon, että Vaajavirta on merkittävä järvitäinen vaellusympäristö ja se on Keski-Suomen merkittävimpiä virtavesien kalastusalueita. Vaajanvirran ylityksen mahdollisesti kalastolle tai kalastukselle aiheuttamat haitat tulee selvittää sekä rakennusvaiheen, että pysyvien vaikutusten osalta. Tien ylläpidosta sillalla mahdollisesti aiheutuvat vaikutukset vesistöön tulee ottaa huomioon arvioinnissa.

Vaajavirran ympäristö on merkittävä maisema- ja virkistysalue. Vaajakosken seudulla on maisemaan, luonnonarvoihin, rakennettuun kulttuuriympäristön ja niitä heijastavaan alueen teollisuushistoriaan liittyviä arvoja. Vaajakoski sijaitsee maiseman solmukohdassa, missä tie- ja vesireitti risteävät. Hankkeen vaihtoehtoja tulee arvioida perusteellisesti myös siltä osin, millaisia kulttuuriympäristövaikutuksia niillä on. Moottoritiehankkeen kulttuuriympäristövaikutusten arviointi tulee sisällyttää YVA -menettelyyn.

Varassaari on osa valtakunnallisesti merkittävää kulttuurihistoriallista ympäristöä (RKY 93 Naissaaren alue, Vaajakoski). Toistaiseksi lainvoimainen aineisto on RKY 93 -kohdeluettelo aluerajauksineen, mutta uusi RKY2009 -päivitysaineisto tulee korvaamaan vanhan tullessaan lainvoimaiseksi. Uudessa päivitetyssä RKY2009 -kohdeluettelossa, jossa myös kohteen nimi on muuttunut Vaajakosken teollisuusympäristöksi, on valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön aluerajaus laajentunut Vaajanvirran itäpuolelle.

Kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnin tulee perustua ajantasaisiin, kattaviin selvityksiin. Hankkeen vaihtoehto 1a:ssa liittymä on Varassaarella. Rakennuksiin ja kulttuuriperintöön liittyvänä arviointiaineistona on arviointihjelmassa mainittu vain Varassaaren asemakaava-aineiston hyödyntäminen. Arvioinnissa tulee selvittää, miten kattavasti siinä on huomioitu mahdollinen liittymän rakentaminen Varassaareen ja sen kulttuuriympäristövaikutukset. Kaava-aineisto tulisi saattaa YVA- selostuksen liitteeksi tai referoida riittävällä tarkkuudella. On myös huomattava, että Varassaaren asemakaava-alueen raja on Vaajavirrassa, mutta RKY2009 -aluerajaus ulottuu myös Vaajavirran itäpuolelle. Arviointiaineistossa ei sen vuoksi tule pitäytyä pelkästään Varassaaren asemakaavan taustaselvityksiin, vaan tulee tehdä kokonaisvaltainen tarkastelu ja vertailu mootto-

ritie-, silta- ja liittymäratkaisujen sekä tunnelin kulttuuriympäristövaikutuksista Vaajavirran molemmin puolin.

Kaupunkikuvaan ja maisemaan liittyvien vaikutusten arvioinnin taustaksi tarvitaan mm. maisema-analyysit eri vaihtoehtoista. Hankevaihtoehtoja pitää pystyä havainnollistamaan kuvin. Hankkeessa korostuu hyvän suunnittelun merkitys: miten päästään tärkeässä ja herkässä paikassa vesistön yli pienimmillä vaurioilla. Sillat muodostavat maisemaan uuden kerroksen. Suunnittelun ja toteutuksen tulee olla erityisen laadukasta, jotta Vaajakosken teollisuusympäristö säilyy jatkossakin valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä.

Luontoselvitysten kattavuus tulee tarkistaa arviointia tehtäessä. Tämä on tarpeen, koska arviointiohjelmassa ei ole tarkemmin lueteltu ja kuvattu alueelta tehtyjä inventointeja. Kun näitä olemassa olevia selvityksiä arvioidaan, tulee kiinnittää huomiota mm. selvitysten ajankohtaan suhteessa uudistuneeseen lainsäädäntöön (ainakin luonnonsuojelulaki 1096/1996, metsälaki 1093/1996 ja vesilain 1 luvun 15a ja 17a §:t). Kyseiset lainmuutokset ovat tuoneet oleellisia lisäyksiä luontoarvojen selvitystarpeisiin. Myös maantieteellinen kattavuus tulee tarkistaa. Koska uuden tielinjauksen alue on suhteellisen pieni, on tarkentavat lisäselvitykset helppo toteuttaa, kunhan muistaa oikeat inventointiajankohdat. Arviointiohjelmassa esille otettava tien estevaikutusten selvittäminen eläimille on hyvä.

YVA -ohjelmassa mainitaan, että hankkeen yhteydessä laaditaan uusi yleissuunnitelma. Mikäli YVA -arvioinnissa tutkitaan sellaisia tielinjavaihtoehtoja tai ratkaisuja, joilla voi olla merkittäviä vaikutuksia Kanavuori - Koskenvuori Natura 2000 -kohteelle, tulee nämä vaikutukset arvioida luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisesti. Suunnittelun lähtökohdaksi tulee olla pyrkimys pysyä Natura 2000 -alueen ulkopuolella. Kohteen läheisyyteenkin suunniteltavat toimenpiteet tulisi suunnitella siten, että vaikutukset rajauksen sisäpuolelle olisivat mahdollisimman vähäisiä. Myös tunnelin suuaukon sijoittaminen tulee tutkia tästä lähtökohdasta. Edellä mainitun lisäksi tulee ottaa huomioon se, mitä luonnonsuojelulain 66 §:ssä säädetään luvan myöntämisestä ja suunnitelman hyväksymisestä. Kyseisellä Natura 2000 -kohteella on myös priorisoituja luontotyyppisiä. Jos hanke merkittävästi heikentäisi niitä, vaikeutuisivat luvan myöntämisen edellytykset 66 §:n kolmannen momentin mukaisesti edelleenkin.

Siltavaihtoehdot 1a, 1b tai 2 vaikuttavat myös rinnakkaistiejärjestelyihin. Sillä miten nykyistä tietä kehitetään rinnakkaistienä, on vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja luontoon. Sen vuoksi hankkeen YVA:ssa pitää pystyä arvioimaan myös rinnakkaistiejärjestelyn vaikutukset eri hankevaihtoehtoissa.

Tielinja kulkee pitkään teollisuuskäytössä olleiden alueiden kohdalta tai läheltä. Näillä kohdin maaperässä saattaa esiintyä haitallisia aineita tai jätteitä. Arviointiohjelmassa tulisi esittää, kuinka em. alueet huomioidaan hankkeessa. Luokiteltuja pohjavesialueita suunnittelualueella ei ole. Arvi-

ointiselostusta varten tulee tarkistaa, onko tiealueella tai sen lähellä yksittäisiä kaivoja tai lähteitä, joiden antoisuuteen, laatuun tai muuhun arvoon tierakentaminen voisi vaikuttaa. Meluselvitysten tekeminen eri liittymävaihtoehtoista ja erityisesti tunnelin suuaukoilta on tärkeää.

Ehdotus tarkasteltavan vaikutusalueen rajauksesta

Vaikutusalueen raja on riittävän laaja.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Haittaa aiheuttavien valumiin välttämiseksi maa-ainesten läjitysmaat tulee suunnitella huolellisesti ja ottaa mukaan jo arviointiselostukseen. Sen pohjaksi tulee selvittää riittävästi rakentamisalueen maaperän laatua. Tunnelivaihtoehdon osalta tulee hahmotella louheen ja muun poistettavan maa-aineksen mahdollinen välivarastointi ja pois kuljetus.

Tiedot hankkeen tarvitsemista suunnitelmista ja luvista

Tarvittavat suunnitelmat ja luvat on esitetty arviointiohjelmassa. Silta ja tunneli yleisen kulku- ja uittoväylän yli tai vesistön alta vaatii vesilain mukaisen luvan.

Suunnitelma arviointimenettelyn järjestämisestä aikatauluineen

Arviointiohjelma sisältää arvion aikataulusta, jonka mukaan arviointi olisi valmis vuoden 2011 tammikuun lopussa. Tunnelivaihtoehdon mukaan ottaminen saattaa myöhentää aikataulua. Arviointiohjelma tarjoaa tässä lausunnossa esitetyin lisäyksin riittävän lähtökohdan hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen laatimiselle. Hankkeen suuri koko, vaikutusten pysyvyys ja sijoittuminen arvokkaaseen luonnon- ja kulttuuriympäristöön edellyttää huolellista harkintaa ja sellaisten vaihtoehtojen hakemista, joissa ympäristöön kohdistuvat haitat voidaan minimoida. Ympäristövaikutusten kannalta arvioitaviin hankevaihtoehtoihin tulee näin ollen ottaa mukaan edellä esitetyllä tavalla myös tunnelin rakentaminen.

Kari Lehtinen

ympäristö ja luonnonvarat -vastualueen johtaja

Esa Mikkonen

ylitarkastaja

JAKELU

Lausuntojen ja mielipiteiden esittäjät

Suomen ympäristökeskus (2 kpl arviointiohjelmia)

Ympäristöministeriö

MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA MUUTOKSENHAKU

Suoritemaksu on 4800 €. Hankkeesta vastaavalta perittävä maksu perustuu valtioneuvoston asetukseen 17.12.2009/1097. Hankkeesta vastaava, joka katsoo lausunnosta perittävän maksun virheelliseksi, voi vaatia siihen oikaisua Keski-Suomen ELY -viraston ympäristövastuualueelta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.