

Valtatien 4 (Rantaväylä) parantaminen
välillä Aholaidan eritasoliittymä - Lohikosken
eritasoliittymä, Jyväskylä. Tiesuunnitelma.

Valtatie 4 (E75) Jyväskylän kohdalla on osa TEN-T ydin-verkkoa sekä raskaan liikenteen runkoyhteyttä. Valtatiellä 4 on lyhyellä jaksolla useita eritasoliittymiä, joiden turvallisuus ja toimivuus heikkenevät merkittävästi liikenteen lisääntyessä. Tourulan eritasoliittymän ja Aholaidan eritasoliittymän välillä on lyhyt sekoittumisalue, mikä aiheuttaa vaaratilanteita valtatielle. Valtatie 4 on erittäin herkkä liikenteen häiriöille, millä on vaikutusta koko kaupungin liikennejärjestelmän toimivuudelle.



Nykytila ja ongelmat

Valtatie 4 (E75) Jyväskylän kohdalla on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on osa TEN-T ydinverkkoa ja osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa.

Valtatie 4 halkaisee Jyväskylän keskustan kaupunkirakenteen ja tieosuus toimii Jyväskylän eteläisenä sisääntulotienä, joka välittää sekä pitkänmatkaista, seudullista että paikallista liikennettä. Tiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille että henkilöliikenteelle.

Rantaväylän liikennemäärä on Kankaan kohdalla noin 25 000 ajon/vrk. Raskasta liikennettä on noin 2 000 ajon/vrk. Suunnitelualueella on nykyisin kolme eritasoliittymää: Aholaidan eritasoliittymä, Tourulan eritasoliittymä ja Lohikosken eritasoliittymä. Eritasoliittymien sujuvuudessa on ongelmia ja rampit ruuhkautuvat huipputunteina niin, että jonot ulottuvat valtatielle asti. Valtatien ja eritasoliittymien välisten lyhyiden liittymis- ja sekoittumiskaistojen vuoksi valtatielle liittyminen on vaikeaa.

Lisääntynyt liikenne aiheuttaa yhä pahenevia ongelmia; liikenteen sujuvuus on ruuhka-aikoina huono, matka-ajat ovat kasvaneet, matka-aikojen ennakoitavuus on heikentynyt, toimintavarmuus on kärsinyt ja kaupungin keskustan saavutettavuus on vaikeutunut.

Jyväskylän kaupungin katuverkko ja Rantaväylä ovat voimakkaasti riippuvaisia toisistaan. Aholaidan eritasoliittymä on Jyväskylän kaupungin keskustan tärkein sisääntuloyhteys.

Rantaväylällä tapahtuu poliisin tietojen mukaan keskimäärin viisi loukkaantumiseen ja 45 omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa. Onnettomuudet aiheuttavat noin kerran kuukaudessa liikenneverkkoa laajalti ruuhkauttavia häiriöitä. Häiriöherkkyyks vaarantaa kaupunkiseudun koko liikennejärjestelmän toimivuuden.

Entisen Kankaan paperitehtaan alueelle syntyy lähitulevaisuudessa asuntoja 5000 ja työpaikkoja 2000 ihmiselle. Kankaan alueen asemakaavan täysimääräinen toteutuminen ei ole mahdollista ilman uutta eritasoliittymää valtatielle 4 (Seppälän eritasoliittymä).

Liikenneverkon kuormitus kasvaa seuraavan kymmenen vuoden aikana sekä Rantaväylällä ja katuverkolla pahentaen liikenteen toimimattomuutta. Liikenteen yhä kasvaessa valtatie palvelutaso heikkenee edelleen ja eritasoliittymien ramppien jonot ulottuvat valtatielle.

Jyväskylän kaupunki kehittää keskustaa ja katuverkon Seppälän suuntaan. Seppälän eritasoliittymä edesauttaa Seppälän ja Kankaan alueen saavutettavuutta.

Hankkeen tavoitteet

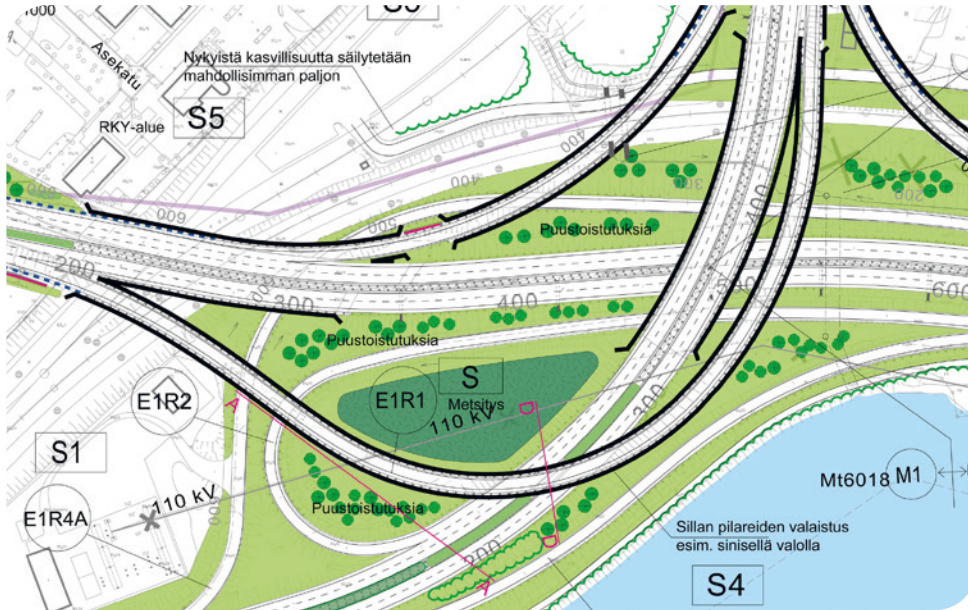
Hankkeen tavoitteena on, että vuoteen 2040 saakka valtatie (TEN-T-ydinverkon) eritasoliittymät ovat toimivia. Tavoitteena on myös turvata valtatiellä nykyinen nopeustaso ja liikenteen sujuvuus sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi tavoitteena on kaistamäärän kasvattaminen valtatiellä tietyillä osuuksilla.

Jyväskylän kaupungin osalta tavoitteena on Seppälän ja Kankaan alueen saavutettavuuden varmistaminen sekä pyöräilyn ja jalankulun olosuhteiden parantaminen.

Tieympäristö

Tieympäristö jaksottuu erityyppisiin osuuksiin. Laatuosassa on huomioitu suunnittelualueen keskeinen sijainti Jyväskylän kaupunkirakenteessa. Erityisesti alueilla, jotka liittyvät kaupungin katuympäristöön, on tavoiteltu rakennettua ja puusto- maista ilmettä kiveyksin ja katupuustutuksin.

E1 Aholaidan eritasoliittymän alueella tieympäristöä hallitsevat Jyväsjärven vesistönäkymät ja suuret risteyssillat. Maiseman suuripiirteisyyden on huomioitu tieympäristön selkeäl- jaisina nurmipintoina sekä puustoistutuksien sijoittelussa ja lajivalinnoissa. Korkeaksi kasvavat puut pehmentävät siltojen maisemakuvallista vaikutusta ja ovat muutoinkin maisematil- lan, siltojen ja ramppien mittakaavaan sopivia.



E1 Aholaidan eritasoliittymä

S9 Tourulan risteyssillan kohdalla poistuvien ramppien alue maisemoidaan nurmetuksella ja puu- ja pensasryhmäistutuksil- la. Tourulan ja Seppälän välisellä osuudella kasvillisuus on suurelta osin luontaisen kaltaista ja vapaa- muotoista. Poistuvan radan alue maisemoidaan maisemanurmella ja metsityssaarekkeilla.

E2 Seppälän eritasoliittymään suunnitelluilla tasavälisillä puuri- veillä on tavoiteltu puusto- maista ja omaleimaista ilmettä. Ramppien keskustat muotoillaan tasaisesti viettäväksi ja rampin läheisyyteen muotoillaan selkeäpiirteinen oja- painanne korostamaan geometris- tä asettelua.



E2 Seppälän eritasoliittymä

E2 Seppälän ja E3 Lohikosken eritasoliittymien välisellä osuudella valtatie kulkee maastoleikka- uksien, tukimuurien ja kasvillisuuden rajaamassa tilassa ja näkymät ovat vahvasti valtatie suuntaiset. Mieleenpainuvien elementtien tällä osuudella ovat Holstin alueen puoleiset tukimuurit (nykyinen tuki- muuri ja uusi tukimuuri). Uusi tukimuuri verhoillaan nykyistä tukimuuria vastaavaksi.

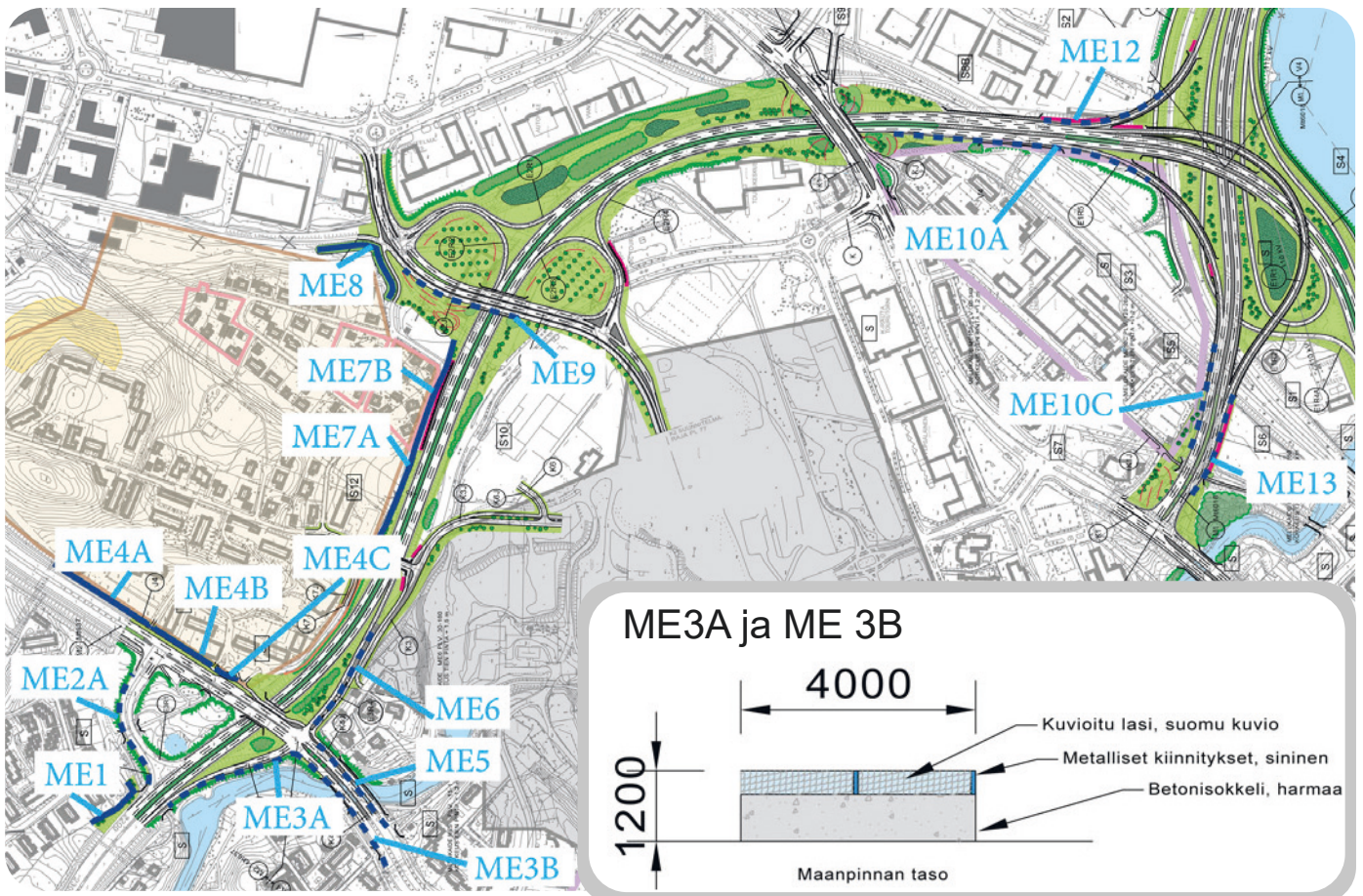
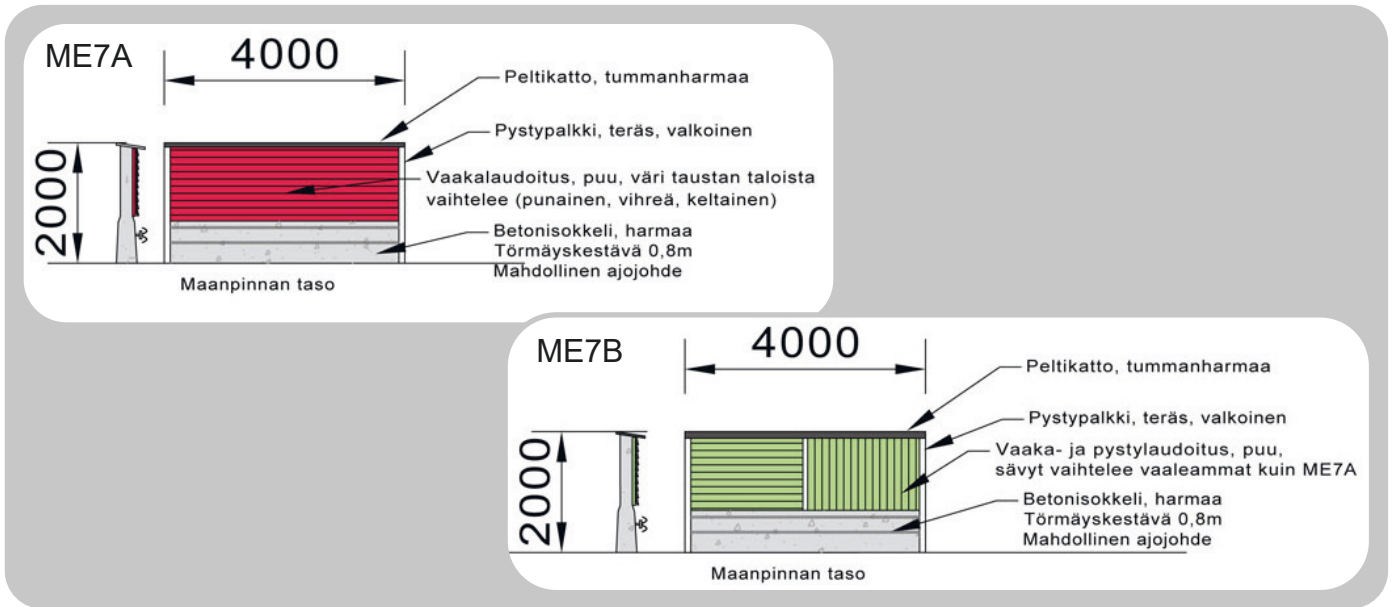
E3 Lohikosken eritasoliittymässä on aistittavissa Tourujoen läheisyys jokirannan säilyvän kasvillisu- uden rehevyytenä.

Tourujoen kunnostussuunnitelma on huomioitu tieympäristön suunnittelutyössä. Joen kunnostus- suunnitelman tavoitteiden mukaisesti joen ranta- vyöhykkeen kasvillisuus jätetään harventamatta, eikä näkymiä avata tieltä joelle päin. Liikenne saa- daan kätkeytymään kasvillisuuden taakse jokiran- nasta katsottuna. Tämä on huomioitu myös melu- suojausten ulkoasun suunnittelussa. Tourujoen symbolikasvina toimii hopeapaju. Hopeapajua voi käyttää valtatie 4 jatkosuunnittelussa joen läheis- sissä puustoistutuksissa.

Nykyiset keskikaistan istutukset valtatiellä 4 pyri- tään säilyttämään ennallaan. Siellä missä nykyinen kasvillisuus jää tien tai sillan rakennustöiden alle, istutetaan uutta kasvillisuutta.

Melusuojauksien periaatteellisissa julkisivusuunnitelmissa on kiinnitetty huomiota siihen, että rakenteet liittyvät visuaalisesti olemassa oleviin rakennetun ympäristön elementteihin kuten nykyisiin aitoihin tai rakennuksiin. Myös paikan omaleimaisuutta on huomioitu melusuojausten suunnitelmissa esim. E3 Lohikosken ja E2 Seppälän eritasoliittymien sekä Holstin alueen melusuojauksissa.

Nykyisin suunnittelualueella ei ole melusuojauksia muualla kuin Lohikosken eritasoliittymän pohjoispuolella. Tiesuunnitelmassa esitetyt melusuojaukset vähentävät meluhaittaa asutukselle. Esitetyt suojaukset vähentävät melua verrattuna nykyiseen melutasoon.



Meluaitojen ulkoasu ja sijainti

Vaikutukset

Pitkämatkainen ajoneuvoliikenne ja TEN-T-ydinverkko

- Liikenteen sekoittumisesta aiheutuvat **valtatien häiriötilanteet vähenevät ja päätielle liittyminen helpottuu**, kun lyhyet eritasoliittymien välit jäävät pois ja liittymien väleissä liittymis- ja erkanemiskaistat yhdistetään paikoin sekoittumisalueiksi.
- Paikallisen (katuverkon) liikenteen sujuvoituminen parantaa myös valtatie tilannetta, kun **riski jonojen ulottumisesta päätielle asti pienenee**.
- Aiempaa **loivakaarteisempi ramppi** Vaajakosken suunnasta Oulun suuntaan **sujuvoittaa merkittävästi TEN-T-ydinverkkoon kuuluvaa yhteyttä**.
- **Matka-ajan ennakoitavuus paranee**, mikä parantaa etenkin raskaan liikenteen toimintaedellytyksiä ja vähentää kustannuksia.
- **Häiriötilanteissa käytettävät varareitit pitenevät** Vapaa-herrantien katketessa.

Paikallinen ajoneuvoliikenne

- Tourulantien-Seppäläntien liittymätiheyden laskiessa **liikenne sujuvoituu**.
- **Häiriöherkkyys pienenee**, kun liikenne kanavoituu useampaa reittiä aiemman yhden solmupisteen (Tourulan liittymä) sijaan.
- Katuyhteyksien katketessa **liikenne hakeutuu uusille rei-teille ja voi paikoitellen myös lisääntyä kokooja- ja tonttikaduilla**.

Joukkoliikenne

- **Joukkoliikenteeseen ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia**, koska linjaliikenne ei nykytilanteessakaan käytä Tourulan rampeja.

Liikenneturvallisuus

- **Liikenneturvallisuus paranee** hankkeessa pääasiassa liikenteen häiriötilanteiden vähenemisen kautta: esim. **peräänajojen riski pienenee**.
- Myös **ramppien piteneminen ja ramppigeometrian paraneminen** (Vaajakoskelta Ouluun) lisäävät turvallisuutta.

Erikoiskuljetukset

- **Tärkeimmät pitkämatkaiset erikoiskuljetusreitit** alueella ohittavat Jyväskylän keskustan kauempana kulkevaa alemmaa tieverkkoa pitkin, joten niihin **hanke ei vaikuta**.
- Vaajakosken suunnasta Ouluun johtavan rampin loivennus **helpottaa matalien ja pitkien/leveiden erikoiskuljetusten kulkua**.

Jalankulku ja pyöräily

- Katuyhteyden K2 (Merasin) kautta muodostuu **laadukas yhteys** Kankaan alueen läpi keskustan suuntaan, ja sitä täydentää katuyhteys Holstiin → **valtatien estevaikutus pienenee**.
- Vaikka Kolikkotie ja Holstintie katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä, **Holstin alueelta säilyvät jkpp-yhteydet eri suuntiin**.

Ihmisten elinolosuhteet, melu

- Melusteiden ansiosta **melulle altistuvien asukkaiden määrä laskee** verrattuna sekä nykytilanteeseen että erityisesti vuoden 2040 vertailutilanteeseen (jossa liikenne on kasvanut, mutta mitään toimenpiteitä ei ole tehty), **viihtyisyys** lisääntyy.
- **Kaikkia yli 55 dB:n keskiäänitasolle** (päiväaika klo 07–22) **altistuvia ei ole mahdollista kokonaan poistaa** kohtuullisesti toteutettavissa olevin toimenpitein.
- **Ajoneuvoliikenteen vähäisempi ruuhkautuminen** mm. katuverkolla valtatie läheisyydessä **lisää viihtyisyyttä** alueella.
- Holstintielle jätettävä **pelastustie säilyttää asukkaiden turvallisuuden** nykyisellä tasolla, vaikka muun liikenteen reitti järjestetään Kankaan alueen kautta. Alue on saavutettavissa hälytysajoneuvoin myös Seppälän suunnasta.

Kiinteistövaikutukset

- Hankkeen toteutettavuus vaatii kiinteistölunastuksia, radan ja tasoristeyksen lunastamisen ja purkamisen sekä liikennealueiden laajentamista useassa paikassa.

Ympäristö, luonto ja maisema

- **Liikenteen sujuvuuden paraneminen vähentää hiukan hiilidioksidipäästöjä**, tosin ajoneuvotekniikan kehityksellä on huomattavasti suurempi merkitys.
- **Pohjavesiin ei arvioida kohdistuvan pysyviä vaikutuksia**.
- **Luonnon monimuotoisuus ei heikkene**; liito-oravan elinpiiriin tai luonnonsuojelualueisiin ei esitetä suunnitelmassa muutoksia.
- Holstin risteyssillan läheisyyteen **kehitetään** liito-oravan kulkuyhteys valtatie yli istuttamalla puita ja asentamalla liito-oravatulppia.
- Holstin alueen säilytettävään pientaloalueeseen kohdistuvia **vaikutuksia lievennetään sovittamalla meluaidan visuaalinen ilme pientaloalueen mittakaavaan**.
- **Valtatiet eritasoliittymineen muodostavat jo nykyisellään hallitsevan maisemaelementin**, eivätkä nykyiseen valtatielinjaan tai sen läheisyyteen kohdistuvat toimenpiteet muuta kokonaiskuvaa oleellisesti.
- Suurimmat maisemavaikutukset ovat Aholaidan eritasoliittymän uusilla rampeilla ja silloilla, Seppälän liittymäkokoaisuudella sekä valtatie ylittävän katuyhteyden K5 sillalla.
- Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön hallitaan mm. suojaistutuksilla sekä melusteiden harkitulla visuaalisella ilmeellä ja läpinäkyvyydellä.
- **Tourulan sotateollisuusalueelle kohdistuvat vaikutukset ovat lievän myönteisiä (RKY alue)**.
- Suunniteltu tielinja sijoittuu hieman nykyistä etäämmälle rakennetun kulttuuriympäristön aluerajasta.
- Suojellun rakennuksen lähelle suunniteltu melukaide lieventää meluvaikutusten lisäksi myös tieympäristöstä rakennukseen kohdistuvia visuaalisia häiriöitä.

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

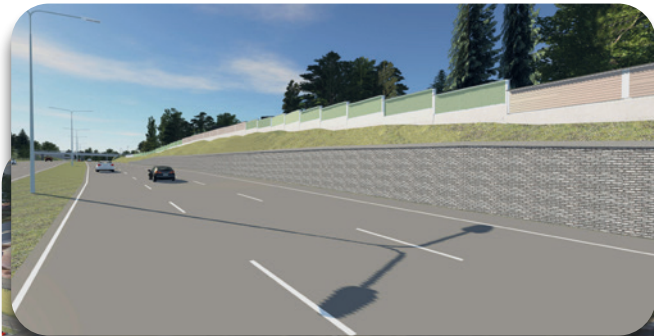
- Hankkeen toteutus aiheuttaa **muutoksia asema-kaavoihin**.
- Tiesuunnitelmassa valittu ratkaisuvaihtoehto Holstin alueella **minimoi hankkeen aiheuttamat kaavamuutostarpeet sekä yhdyskuntarakennetta ja viheralueita pirstovat vaikutukset**.
- Seppälän eritasoliittymä avaa uusia yhteyksiä ja tuo lisäkapasiteettia väyläverkolle **mahdollistaen Kankaan ja Seppälän alueiden maankäytön kehittämisen**.
- **Hanke edesauttaa maankäytön kehittämistä**.

Holstin alueen vaikutukset

- Vaikka Kolikkotie ja Holstintie katkeavat, uusi **katuyhteys valtatie yli turvaa sujuvat yhteydet sekä keskustan suuntaan että valtateille 4 ja 9**.
- **Ajoreitit Seppälän alueelle ja Lohikoskentielle pite-nevät**.
- **Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet säilyvät joka suuntaan** vähintään nykyisellään ja paranevat keskustan suuntaan.
- **Pelastuslaitoksen ajoyhteydet turvataan** tarvittavilta osin jalankulku- ja pyöräilyväyliä hyödyntävillä reiteillä (pelastusreitit).
- **Ajoyhteys** seututieltä 637 (Laukaantie) **Kolikkotien kivi-jalkaliikkeisiin katkeaa**, mutta Kankaan alueen kehittyminen tuo liikkeille myös **uutta potentiaalista asiakaskun-taa**.
- Tiesuunnitelmassa esitetty vaihtoehto on **vaikutuksiltaan edullisin mm. luonnonolojen, päästöjen leviämisen, lähivirkistysalueiden, maiseman, kulttuuriympäristön, liikenneyhteyksien ja kaavamuutostarpeiden kannalta**.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

- **Valtatie parannetaan nykyiselle paikalleen kapeassa maastokäytävässä, mikä lisää rakentamisen aikaisia haittavaikutuksia ja pidentää niiden ajallista kestoa**.
- Rakentamisen aikana Vaajakosken moottoritieillä sekä alueen valtateilla on monin paikoin käytössä vain 1 kaista/suunta, minkä lisäksi käytössä on alennettu nopeusrajoitus ja Aholaidan kohdalla tilapäinen liikennevalo-ohjaus, joten **hidastusvaikutus liikenteelle on huomattava**.
- Liikenne hakeutuu ainakin osittain uudelle reitille, mikä **lisää kuormitusta alemmalla verkolla** ja aiheuttaa asuk-kaille melu-, pöly- ja mahdollisesti myös tärinähaittaa.
- Aholaidan eritasoliittymän parantamisen aikana tulee hallita Jyväsjärveen kohdistuvat vaikutukset sekä **aikataulut-taa toimenpiteet siten, että haittavaikutukset linnustoon minimoidaan**.
- **Tärinävaikutukset suojelluille rakennuksille mini-moidaan perustamalla sillat porapaaluilla lyöntipaalu-ten asemasta**.
- **Paalutustöiden melu- ja tärinävaikutuksia minimoidaan käyttämällä perustuksilla porapaaluja**.
- Rakentamisella on vaikutuksia myös rata- ja rataliiken-teeseen.
- Rakentamisen oletetaan kestävän kaksi vuotta.



Kustannukset

Hankkeen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 108 000 000€ (alv 0%). Radansiirron kustannukset ovat noin 4 700 000€ (alv 0%). MAKU-indeksi 115,7 (2010=100), 10/2018.

Hankkeen **hyöty-kustannussuhde on 1,34.**

Aikataulu

Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vasta kun vaaditut kaavamuuutokset on hyväksytty. Rakentamisen rahoituksesta ja ajankohdasta ei ole tietoa.

Lisätiedot

Keski-Suomen ELY-keskus

Kari Komi
kari.komi@ely-keskus.fi
Cygnaeuksenkatu 1
40100 Jyväskylä
Puh. 040 755 7050

Jyväskylän kaupunki

Tapio Koikkalainen
tapio.koikkalainen@jkl.fi
Hannikaisenkatu 17
40100 Jyväskylä
Puh. 014 266 7594

Keski-Suomen elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Cygnaeuksenkatu 1
40100 Jyväskylä
puh. 0295 024 500
www.ely-keskus.fi/web/ely/ely-keski-suomi

Suunnitelman laatija

Ramboll Finland Oy
Satu Rajava
satu.rajava@ramboll.fi
Pakkahuoneenaukio 2
33100 Tampere
Puh. 040 517 1432