

# MUISTIO

Projekti **Vt4 Rantaväylän parantaminen välillä Aholaidan etl – Lohikosken etl, Jyväskylä, tiesuunnitelma.**  
Asiakas **Keski-Suomen ELY-keskus**  
Paikka **Jyväskylän kaupunki**  
**Piippurannan Klubi**  
**Paperitehtaankatu 1, 40100 Jyväskylä**  
Päivämäärä **Keskiviikko 26.9.2018 klo 16:30-18.30**  
**Yleisötilaisuus Holstin alueen asukkaille**

Päivämäärä 16.10.2018

Tilaisuuteen osallistui vieraskirjan mukaan 35 henkeä.

Ramboll  
PL 718  
Pakkahuoneenaukio 2  
33101 TAMPERE

P +358 20 755 611  
www.ramboll.fi

## 1. Tilaisuuden avaus

Komi avasi tilaisuuden ja toivotti osallistujat tervetulleiksi. Paikalla oli Keski-Suomen ELY-keskuksesta Kari Komi, Jyväskylän kaupungilta Tapio Koikkalainen sekä suunnittelijalta Ramboll Finland Oy:stä Satu Rajava ja Tero Suoranta.

## 2. Hankkeen esittely

Kyseessä on tiesuunnitelma, mutta tilaisuudessa käsitellään myös tiesuunnitelman ulkopuolisia asioita, koska hanke liittyy kiinteästi kaupunkirakenteeseen. Valtatie 4 kuuluu Jyväskylän kohdalla TEN-T-verkkoon ja on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen väylä. Lausunnolla olevassa asetusehdotuksessa valtatie 4 kuuluu runkoverkkoon. Runkoverkko päätetään LVM:n asetuksella.

Komi listasi hankkeen taustalla olevat aiemmin tehdyt selvitykset ja liikenteelliset periaatteet erityisesti valtion näkökulmasta. Komi kertoi, että tiesuunnitelmaan kuuluu vain alueen maantiet, ei katuverkko. Tiesuunnitelmassa esitetyt liittymäratkaisut edellyttävät tehtäväksi muutoksia myös katuverkossa. Holstin alueen asukkaat on kutsuttu siksi, että he ovat mahdollisesti "kärsijän" asemassa liikenneyhteyksien muuttumisen vuoksi.

Valtatien geometria on riittämätön valtatie nopeustasoille, joten 70 km/h on nopeusrajoitus myös tulevaisuudessa

Koikkalainen esitteli kaavoitustilannetta. Eritasoliittymien paikat on määritetty maakuntakaavassa ja yleiskaavassa – uudella

eritasoliittymällä yhdistetään Seppälän ja Kankaan alueet ja parannetaan saavutettavuutta.

Asemakaavamuutoksia tullaan hankkeen yhteydessä tekemään. Tiesuunnitelmaa ei voida hyväksyä, ennen kuin lainvoimainen asemakaava on tiesuunnitelman mukainen. Myös asemakaavamuutosten yhteydessä kansalaisia kuullaan. Koikkalainen selitti kunnan kannalta uuden eritasoliittymän tarpeellisuuden. Tourulan eritasoliittymän ramppien poistaminen aiheuttaa tarpeen korvaaville yhteyksille.

Kolikkotien katkaiseminen aiheuttaa tarpeen uudelle yhteydelle Holstin alueelle.

Komi muistutti, että suunnitelmat tehdään vuoden 2040 liikenne-ennusteen mukaan. Liikenneselvityksissä on ollut laatimassa pätevä konsultti (Trafix), joten selvitykset ovat luotettavia. Suunnitelmaratkaisuihin on päädytty selvityksen pohjalta tehdyn liikennemallin perusteella.

Pyydettiin yleisöä jättämään palautteet palautelaatikkoon tai toimittamaan ne postilla lokakuun puoleen väliin mennessä. Myös sähköpostitse saa palautetta lähettää.

Rajava esitteli suunnittelun lähtökohtia ja suunnitelmaluonnokset. Tourulassa pahin tilanne – ruuhkat ulottuvat valtatie rampeille asti. Liikenneonnettomuuksia on tapahtunut viiden vuoden tarkastelujaksolla 190 kappaletta. Sujuvuus, turvallisuus ja melun rajoittaminen ovat hankkeen tärkeimpiä tavoitteita.

Katuyhteys Holstista Lohikoskentielle ei ole mahdollinen ympäristöarvojen takia (liito-oravapopulaatio sekä luonnonsuojelualue lähteineen).

Liikennemelu, joka esitetään laskennoissa (tuloksissa), on tasaista taustamelua 2 metrin korkeudessa, jossa ei melupiikit erotu. Suunnittelija esitteli alustavat laskennat. Nykyisestä melutilanteesta ennustevuoteen mennessä ei melut juurikaan kasva. Suunnitelluilla melusuojuuksilla näytettäisiin pääsevän tilanteeseen, joka on parempi kuin tämän hetken tilanne. Alustavasti on tukittu melusuojaratkaisuihin melukaiteita ja meluseiniä (1-2m korkeita).

Komi kertoi, että Lohikosken ja Merasimen välillä liittymiskaista rampilta muuttuu suoraan poistumisrampin erkanemiskaistaksi. Tämä ei ole ihanneratkaisu, mutta vaihtoehtoja ei ole kun eritasoliittymät sijaitsevat lähellä toisiaan.

Vasarakatu on hankkeen kannalta negatiivisin asia – siihen on puututtava jossain vaiheessa. Vasarakadulla on nykyisin isot ruuhkat. Tulevaisuudessa se on todennäköisesti 2+2-kaistainen katu, joka vielä vaatii jatkoselvittelyä.

Komi ja Koikkalainen kertoivat maanteiden ja katujen suhteesta toisiinsa ja katuverkon tarpeiden vaikutuksesta tiesuunnitelmiin. Komi kertoi myös rahoituksen perusteista – tälle hankkeelle voi olla vaikeaa saada rahoitus, koska puhutaan yli 120 miljoonan euron hankkeesta.

### 3. Keskustelua yleisön kanssa

Miten Valion raskas liikenne kulkee Vapaaherrantien poistamisen jälkeen?

- Raskas liikenne on jo siirtynyt osittain muualle.
- Uudet ramppiyhteydet tulevat helpottamaan raskaan liikenteen kulkua valtatielle 4.

Miten Holstiin ja sieltä pois pääsee jatkossa? Mitä suojelluille rakennuksille käy?

- Hanke ei vaikuta suojeltuihin rakennuksiin mitenkään.
- Jk+pp-yhteydet säilyvät ja paranevat nykyisestä.
- Kulku Holstiin on esitetty uutta katuyltävyyttä pitkin Kyyhkysentielle/Pääskyntielle.
- Suunnitelmissa on ollut esillä myös Rantaväylän ylittävä yhteysvaihtoehto.

Onko mietitty uuden kadun K5 liikennemääriä?

- Liikennemäärät v.2040 on poimittu Trafixin laatimasta liikenneselvityksestä – arvio 1000 ajon/vrk.

Holstin alueen Merasimen liittymä ei ole niin paha kuin yleisötilaisuudessa on esitetty.

- Liikennemäärät kasvavat tulevaisuudessa (v.2040) merkittävästi, jolloin ongelmia tulee toimivuudessa olemaan.

Kiertoliittymä Kyyhkysentien päässä on jo nykyisellään tukossa. Tähän halutaan siis vielä Holstinkin asukkaat ohjata odottamaan.

- Uudet yhteydet muualla helpottavat muiden suuntien liikennettä.
- Vasarakadun tilannetta tullaan tarkastelemaan jatkossa lisää.

Kommentti valtatie melusta. Merkkajantiellä meteli nyt nykyisin jo melkoinen.

Voidaanko melusuojausten korkeutta nostamalla parantaa Holstin alueen melutilannetta vuonna 2040?

Eikö voisi valtatie 4 kohdalle suunnitella suurta liikenneympyrää, josta olisi aluekohtaiset haarat, myös Holstiin.

- Kuvatulle ratkaisulle ei löydy tilaa ilman, että asuinkiinteistöjä jouduttaisiin lunastamaan. Tämä olisi myös huomattavan kallis ratkaisu.

Aiemmin on tullut käsitys, että Holstista tehtäisiin silta Kankaan alueelle. Miksei se ole suunnitelmassa?

- On tutkittu, että teknisesti se olisi mahdollinen, mutta kallis, joten tällä hetkellä esitelty vaihtoehto on katu-yhteys alueen keskelle. Ei myöskään ongelmaton, koska Vapaaherrantie poistuu, joskin korvaavia yhteyksiä syntyy Kankaan katuverkkoon. Siltaratkaisua tutkitaan vielä tarkemmin suunnittelun edetessä. Korostettiin, että suunnitelmat on autoliikenteen ratkaisuja –jalankulku- ja pyöräily yhteydet säilyvät nykyisellään.

Mitä käy Holstin alueella sijaitsevalle leikkipuistolle ja kevyen liikenteen väylälle?

- Nämä ovat vielä suunnittelematta tarkasti, mutta pyritään säilyttämään nykyisellään.

Kolikkotien ja Holstintien kulmassa on talo ja aita hyvin lähellä tietä ja risteys on vaarallinen, etenkin talvella. Liikennemäärän kasvaessa tilanne pahenee. Voisiko katuyhteyden vielä suoraan lähemmäksi valtatieä ja liittää tätä kautta Kolikkotiehen.

- Todettiin, että ratkaisu kuulostaa järkevältä.

Yleisöstä toivottiin, että läpikulkuliike on ainakin estettävä Holstissa. Tästä ovat kaikki yhtä mieltä.

Pyydettiin yleisöltä mielipiteitä Holstin uudesta kadusta.

Pienempi paha olisi tehdä katu etelämpänä, nykyisen jkpp-väylän paikalle.

- Voi olla mahdoton toteuttaa korkeuserojen takia.

Olisiko mahdoton ajatus tehdä Kolikkotien kautta uusi pisto K5:lle?

- On tutkittu ja katsotaan vielä kerran, mutta korkeuserot ja luontoarvot vaikeuttavat huomattavasti ratkaisuihin. Ratkaisu ei todennäköisesti ole toteuttamiskelpoinen.

Jyväskylän Energian 110 kV pääteasema on myös osa tätä suunnitelmaa ja voi vaikuttaa katuratkaisuihin. Uusi korkeajännitejohto on tulossa alueelle ja tarkoitus lisätä nykyisiin pylväisiin. Jos/kun alueelle tulossa katuyhteys, pyritään 110kV johtolinja pistämään maahan betonikaukaloon. Selvitys on vielä tältä osin kesken.

Kysymys melusta. Onko meluntorjuntatoimenpiteitä tulossa ennen hankkeen toteutumista?

- Ensin tehdään suunnitelma ja sitten katsotaan melusuojausta. On huomioitava, että melukaide mahtuu valtatielle hyvin (vaatii vähemmän tilaa), mutta jos puhutaan meluaidasta, tiealuetta tarvitaan lisää ja lunastuksia voidaan joutua tekemään. Nykyisellä luonnoksella lunastuksia ei tarvitsisi tehdä.

Jäisikö sähköjohto ilmaan?

- Ei, se on tarkoitus laittaa tien alle jos alueen ajoyhteys rakennetaan nykyisen johtokäytävän kohdalle. Selvitys on kesken, onnistutaanko se teknisesti tekemään.

Voisiko Kolikkotiellä asuvat päästä K5:lle muualtakin kuin ihan eteläpäästä?

- Hyvin vaikeaa tehdä yhteyksiä talojen välistä maaston korkeuserojen vuoksi.

Holstin oma silta?

- Kankaan alue kehittyä, rakennetaan lähivuosien sisällä. Kankaan alueen kantava ajatus on autottomuus. Toinen johtoajatus on kehäpuisto, jonka sisäpuolelle rakentuu alueen sydän. Holstin liikenteen ohjaaminen Kankaan alueelle on ristiriidassa näiden kaavoituksellisten ajatusten kanssa. Mutta käytännössä Holstin liikenne voitaisiin ohjata eritasoliittymään Rantaväylän ylittävän sillan kautta osittain hyödyntäen Kankaan puolen katuverkkoa.

Holstin oma silta olisi hyvä ratkaisu.

- Komi kertoi, että kaupunkirakenteeseen ei voida tiesuunnitelmalla vaikuttaa – aloite tultava kaupungilta.

Merasimen silta on jo olemassa – se kelpaisi Holstin asukkaille.

- Lisäkaistojen olisi mahduttava alle. Tämä vaatisi selvittelyä.
- Tämäkään ratkaisu ei poistaisi ongelmaa ajoneuvoliikenteen johtamisesta Kankaan alueelle ja Holstin nykyinen silta johtaa kadulle joka poistuu käytöstä.

Sähköjohdon kaivu maahan tulee vaatimaan huomattavasti leveämmän maastokäytävän kuin pelkkä katu.

- 110 kV tehdään betonikaukaloon, ja se mahtuu suunnitelmassa esitetyle välikaistalle.
- Leveyttä voidaan periaatteessa pienentää, jos jätetään jkpp-väylä pois. Kadulla voidaan sallia myös jalankulku ja pyöräily.

Säästäkää Holsti, kyseessä on keidas kaupungin keskellä. Myös Kankaan aluetta tulee varjella.

- Arvokkaat alueet tulevat kyllä huomioiduksi kunnan kaavoitusprosessissa.

Eri vaihtoehdoista pitäisi olla vaikutukset selvillä.

- Tiehankkeeseen kuuluu aina vaikutusten arviointi. Lisäksi ennen tiesuunnitelman hyväksymistä tehdään kaavamuutokset, joita varten tehdään selvitykset.

Aiemmin on mainittu, että Holstin kohdalle tulee valtatielle 3 kaistaa, eikä mahdu meluaitaa. Voiko valtatie ramppi olla lyhyempi, jotta meluaita mahtuu?

- Merasimen ramppia ei voida aloittaa aiemmin ja siinä on oltava ohjeen mukainen sekoittumisalue – ramppia ei voi lyhentää.

Yleisötilaisuus päättyi noin kello 18:30.

T:\tie2017\36606\_Vt4 Rantaväylä JKL\03\_hallinto\yleisötilaisuus\Vt4 Rantaväylä 1. yleisötilaisuus 26092018 muistio.docx