

Vt4 parantaminen välillä Aholaidan eritasoliittymä – Lohikosken eritasoliittymä, Jyväskylä, Tiesuunnitelma, Yleisötilaisuus 8.12.2020 – Teams Live klo 17.30-19

TILAISUUDESSA ESITETYT KYSYMYKSET JA NIIHIN ANNETUT VASTAUKSET

Kysymys: Ketkä ovat hankkeen ohjausryhmän jäsenet?

Vastaus: Väylävirastosta Päivi Nuutinen ja Pekka Rajala, Jyväskylän kaupungilta Erja Saarivaara, Leena Rossi, Veli-Jussi Koskinen, sihteerinä Kari Komi, Keski-Suomen ELY-keskuksesta ja puheenjohtajana Jukka Lehtinen, Keski-Suomen ELY-keskuksesta.

Kysymys: Nykyiset ja tulevat liikennemäärät huomioiden suunnitelma on täysin ylimitoitettu suunnitelma. Suunnitelmassa kolme eritasoliittymää sijoitettu parin kilometrin välille. Seppälässä liikenne törmää Vasarakadun hidaskatuun ja Prisman parkkipaikkaan. Suunnitelma on vastoin kaupungin nykyisen yleissuunnitelman liikennejärjestelyjä. Jyväskylässä ei ole ruuhkia eikä hanke tule siten saamaan koskaan rahoitusta.

Vastaus: Pohjalla on käytetty Jyväskylän seudun Emme-mallia ja uusinta liikenne-ennustetta 2040. Liikenne-ennuste perustuu 2018 valmistuneeseen valtakunnalliseen tieliikenne-ennusteeseen (Liikennevirasto 2018e). Sen mukaan liikenne vielä hivenen kasvaa, valtatiellä ennusteen mukaan liikenne jopa 40 000 ajon/vrk. Suunnitelmat on laadittu vuoden 2040 liikenne-ennusteen perusteella.

Kysymys: Mitä tehdään Vasarakadulle, jos liikenne keskitetään sinne? Seppäläntien rakentaminen 2+2 kaistaiseksi kesti 30 vuotta.

Vastaus: Tässä tiesuunnitelmassa ja suunnitelma-alueen rajaus ei ulotu Vasarakadun alueelle. Tiesuunnitelmalla hyväksytään ainoastaan maantien (vt4) parantaminen ja eritasoliittymät sekä niiden liittyminen olemassa olevaan valtatieverkkoon. Liikennettä tulee ohjautumaan Seppälään ja Vasarakadulle aiempaa enemmän. Vasarakadusta on aloitettu aluevaraus suunnitelmien laatiminen. Siinä tarkastellaan lisäkaistoituksen mahdollisuuksia, jotta vastataan kasvaviin liikennemääriin. Kun ja jos tämä hanke lähtee käyntiin, tulee Vasarakadun saneeraus myös ajankohtaiseksi.

K: Viralliset asiakirjat tulee laittaa esille viranomaisen sivuille, ei konsultin sivuille.

Vastaus: Viralliset asiakirjat ovat viranomaisen sivuille, kun tiesuunnitelma lähtee nähtäville. Tiesuunnitelma on linkitetty Väyläviraston hankesivuilla.

K: Miten pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta palvelee se, että siihen sekoitetaan lyhytmatkainen paikallinen liikenne? Esim. Kankaalta pääsy Taulumäen suuntaan ja päinvastoin.

Vastaus: Ratkaisu kestää lisäliikenteen. Kangas-Taulumäki on väli, jossa on eniten rasietta tieverkolle eli Kankaan-Seppälän eritasoliittymästä Taulumäen eli Lohikosken eritasoliittymään. Liikenteen kasvu on tällä kohdalla suurinta. Suunnitelmien toteutuessa toimivuus tuossa kohdassa on ennustetilanteessa hyvä. Liikenneturvallisuus paranee, kun ramppien sekä sekoittumis- ja liittymiskaitojen pituuksia kasvatetaan.

K: Minusta Seppälän ramppi riittäisi. Rampit Tourulan sillalta pitäisi ottaa pois, mutta rampit Tourulan siltaan olisi säilytettävä. Aholaidan silta sen sijaan on kallis ja turha.

K: Siis tarkoitin ramppeja Tourulan sillalta etelään.

Vastaus: Aholaita on yksi kaupungin pääsisääntuloväylistä pohjoisen suunnasta. Lisäksi rakennetaan uusi et Seppälän kohdalle. Uusien eritasoliittymien rampit alkavat Tourulan liittymästä, jolloin Tourulan ramppien tekeminen on mahdotonta, koska liittymis- ja sekoittumiskaistat menevät päällekkäin.

Lisäksi ollaan tekemässä valtatie sekä seudullisen ja paikallisen liikenneverkon parantamista olosuhteissa, jotka sijoittuvat Keski-Suomen maakuntakaavan ja Jyväskylän kaupungin yleiskaavan strategisen keskusta-aluevarauksen sisälle. Tavoitteena on kehittää maankäyttöä ja liikenneympäristöä nykyistä kantakaupunkimaisemmaksi etenkin ydinkeskustaa ja Seppälää yhdistävillä Kankaan ja Tourulan alueilla.

Kaupunkimaisuus luo yhteensovittamiseen lisähaasteita. Rakenteen sisällä pitää etsiä tehokkain ja resurssiviisain tapa maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi. Kaikkia alueita ei voi osoittaa liikennealueiksi. Liikennealueiden laajuus on optimoitava kaupunkimaisuuteen. Myös kävelyssä, pyöräliikenteessä ja joukkoliikenteessä on pyrittävä nykyistä parempaan sujuvuuteen.

Aholaidan sillat liittyvät tähän kokonaisuuteen. Jos halutaan keskustan saavutettavuus säilyttää, tarvitaan uusia reittejä, ettei liikenne ohjautuisi edelleen Tourulantietä pitkin.

Tärkeä näkökulma syntyy myös pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen huomioimisesta. Tämän tiesuunnitelman taustalla on toki elinkeinoelämän kuljetukset ja henkilöautoliikenteen sujuvuus. Näiden vaikutukset liikennemääriin ovat merkittäviä. Tilaa on kuitenkin niukasti käytettävissä.

K: Meinaatteko poistaa Tourulan eritasoliittymän? Sitä ei saa tehdä.

Kts. edellinen vastaus.

K: Olisi kiva nähdä liikennemäärät eri rampeilta eri suuntiin.

Liikenteellisiä selvityksiä on tehty suunnitelman aikana ja ne löytyvät hankkeen nettisivuilta:

http://projektit.ramboll.fi/Vt4_Rantavayla_JKL/tiesuunnitelma.html

- 16T-12 Vt4 ja ympäröivä katuverkko, liikenteen toimivuustarkastelut 30.12.2016, Trafifix
- 16T-13 Tourulantien yhteenkytkentätarkastelu Rantaväylän tiesuunnitteluun liittyen 27.3.2018, Traficon
- 16T-14 Vt4 Kankaan ja Aholaidan eritasoliittymät, Liikenteen toimivuustarkastelut, 23.4.2018, Trafifix
- 16T-15 Seppälän eritasoliittymä, liikenteen toimivuustarkastelut, 5.3.2019, WSP
- 16T-16 Seppälän eritasoliittymä ja Vasarakatu, liikenteen toimivuustarkastelut, 25.4.2019, WSP

K: Kankaan alueelle ei tule johtaa eritasoliittymästä suoraan liikennettä.

Vastaus: Todennäköisesti Kankaan alueelle tulee jotakin rakenteellisia esteitä, eikä ole niin "vetävä" kuin tiesuunnitelmassa näyttää. Tiesuunnitelmassa on sekä maantietä että katuja, koska suunnitelmassa tulee esittää liityntäpinnat muuhun liikenneverkkoon. Nämä kaikki tiesuunnitelmassa esitetyt väylät kuuluvat toteutushankkeeseen.

Kaupunkirakenteen sisällä tulee parannettavaksi muuta katuverkkoa ja nämä suunnitelmat tulevat sitten myöhemmin nähtäviksi. Kankaan alueella tehdään katusuunnittelua ja Vasarakadun osalta suunnittelu on jo käynnistynyt. Nämä tiesuunnitelmiin sisältyvät katujaksot tulevat vielä kertaalleen nähtäville ja myös siinä vaiheessa on vielä yksi palautteenantomahdollisuus.

K: Näytitte vt4:n roolin valtakunnan liikenneverkossa. Näyttäkää kaupungin liikenneverkko, jota ratkaisunne tukee.

Vastaus: Katuverkon osalta ei ole olemassa vastaavaa hyväksyttyä liikenneverkkoa. Kaupunki huolehtii asiasta kaavoituksen yhteydessä.