

Hupeli – Ruokosaari, asemakaavan muutos ja laajennus sekä asema- kaavan osittainen kumoaminen



JYVÄSKYLÄ



SISÄLLYSLUETTELO

1	TIIVISTELMÄ	3
1.1	Kaava-alue	3
1.2	Tiivistelmä asemakaavasta	4
1.3	Kaavaprosessin vaiheet	5
1.4	Yhteystiedot	6
2	TAVOITTEET	6
2.1	Suunnittelun tarve ja käynnistäminen	6
2.2	Tavoitteet	6
3	LÄHTÖKOHDAT	7
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	7
3.2	Suunnittelutilanne	19
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	28
4.1	Aloitusvaihe	28
4.2	Luonnosvaihe	28
4.3	Ensimmäinen ehdotusvaihe	30
4.4	Uusi ehdotusvaihe (asemakaava uudelleen ehdotuksena nähtävänä)	32
4.5	Hyväksymisvaihe	34
4.6	Uusi hyväksymisvaihe	34
5	ASEMAKAAVAN KUVAUS	35
5.1	Kaavaratkaisun yleiskuvaus	35
5.2	Aluevaraukset	38
5.3	Kaavaratkaisun perustelut	41
5.4	Kaavamerkinnot ja -määräykset	41
5.5	Nimistö	41
5.6	Vaikutusten arviointi	41
6	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	52
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	52
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	52
6.3	Toteutuksen seuranta	52

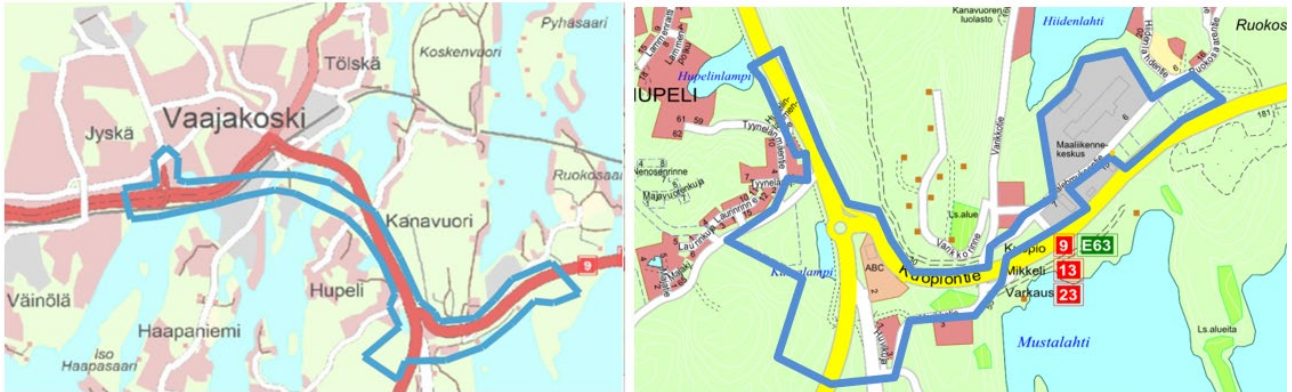
LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- 1) osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- 2) otteet ajantasa-asemakaavasta
- 3) asemakaavan muutosehdotus, pienennös
- 4) yhteenveto ehdotusvaiheen palautteesta ja vastineet
- 5) yhteenveto uuden ehdotusvaiheen palautteesta ja vastineet
- 6) Keski-Suomen ELY-keskuksen oikaisukehoitus
- 7) Natura-arvioinnin tarveharkinta
- 8) asemakaavan seurantalomake

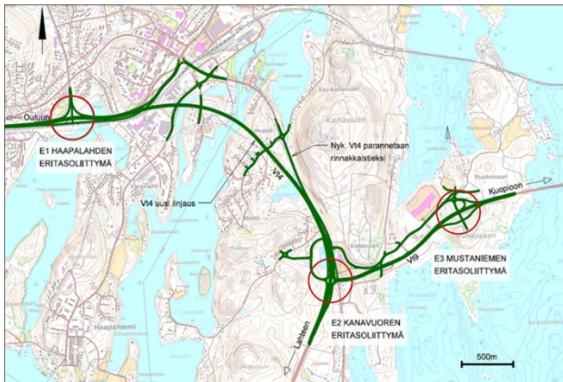
Vaajakosken ohitustien tiesuunnitelmaselostus, tiesuunnitelma-aineisto, informatiivinen aineisto ja selvitykset löytyvät tiesuunnitelman kotisivuilta: <https://projektit.finnmap-infra.fi/vt4vaajakoski/tie-suunnitelma.htm>.

1 Tiivistelmä

1.1 Kaava-alue



Luonnosvaiheen asemakaava-alue on rajattu kuvaan viitteellisesti. Eteläisen osan ehdotusvaiheen asemakaava-alue rajattu oikeanpuoleiseen kuvaan viitteellisesti.



Tiesuunnitelman yleiskartta. Kehitettävien eritasoliittymien sijainti on merkitty punaisilla ympyröillä. Vihreällä merkityt väylät ovat uusia tai parannettavia väyliä.

Asemakaavan laajennus ja muutosalue sijoittuu valtateiden 4 ja 9 ympäristöön Hupelin, Kanavuoren. Ehdotusvaiheessa asemakaava on jaettu kahdeksi erilliseksi asemakaavaksi: pohjoiseen (68:047) ja eteläiseen (73:007).

Asemakaavan laajennus koskee 72. kaupunginosien asemakaavaa.

Asemakaavan osittainen kumoaminen koskee 72. kaupunginosan korttelin 21.osaa, sekä tie-, ja lähivirkistysalueen osaa.

Asemakaavan muutos koskee 72. kaupunginosan korttelia 16, korttelin 17 tonttia 1, korttelia 19, korttelin 20 tonttia 7, korttelia 21 sekä virkistys-, suojaviher-, tie-, vesi-, ja katualueita, 73. kaupunginosan korttelin 37 tontteja 1 ja 8 ja korttelia 47 sekä tie-, suojaviher-, maa- ja metsätalous-, virkistys-, vesi- ja katualuetta. Asemakaavan laajennus koskee 72. ja 73. kaupunginosien asemakaavaa. Asemakaavan osittainen kumoaminen koskee 72. kaupunginosan tie- ja lähivirkistysalueen osaa ja korttelin 21 tontin 1 osaa.

Asemakaavalla muodostuu 72. kaupunginosan kortteli 16, korttelin 17 tontti 5, kortteli 19 korttelin 20 tontit 13 ja 14 korttelin 21 tontti 2 sekä liikenne-, suojaviher-, virkistys- ja katualueita. 73. kaupunginosan korttelin 37 tontti 9, kortteli 47, kortteli 49 sekä suojaviher-, virkistys-, tie- ja katualueita.

Erillinen tonttijako laaditaan myöhemmin.

1.2 Tiivistelmä asemakaavasta

Asemakaava on käynnistynyt Jyväskylän kaupungin kaavoitusohjelman mukaan. Kaavan tarkoitus on luoda asemakaavalliset edellytykset valtatieparantamiseksi. Sitä varten laaditaan tiesuunnitelmaa ja tutkitaan tien liittymistä katuverkkoon. Tiesuunnittelu on oma prosessinsa ja tiesuunnitelmassa sekä tiesuunnitelman asiakirjoissa kuvataan myös asemakaavan vaikutukset ja tarvittavat muutokset asemakaavaan. Tiesuunnitelma on ollut nähtävänä 2.11.-4.12.2023. Aineisto on saatavissa tiesuunnitelman kotisivulta.

Asemakaavan luonnosvaiheen jälkeen asemakaava jaettiin kahdeksi erilliseksi asemakaavaksi, joilla on oma numero ja nimi. Asemakaavat olivat ehdotuksena nähtävänä 7.7.-25.8.2023. Asemakaavoja muutettiin ja tarkennettiin ehdotusvaiheen jälkeen merkittävästi, joten asemakaavat asetettiin uudelleen ehdotuksena nähtäväksi.

Asemakaavaehdotus oli uudelleen nähtävänä 23.4.-23.5.2024. Kaavaehdotukseen tehtiin vähäisiä muutoksia ja asemakaavaselostusta täydennettiin. Kaava etenee hyväksymiskäsittelyyn.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi asemakaavaehdotuksen 26.8.2024. Keski-Suomen ELY-keskus teki hyväksymispäätöksestä oikaisukehotuksen. Oikaisukehotuksen edellyttämät lisäselvitykset laadittiin ja asemakaavaehdotus vietiin uudelleen hyväksymiskäsittelyyn 17.3.2025.

Asemakaava-alue käsittää suojaviheralueiden, tie- ja katualueiden lisäksi muita maankäytön muotoja. Pinta-alaltaan muuttuvien kortteleiden nykyinen käyttötarkoitus säilytetään, mutta esimerkiksi hulevesien käsittelyä koskevat asemakaavamääräykset päivitetään nykyisen säädännön mukaisesti.

Valtatiet 4 rakennetaan Vaajakosken kohdalla Varassaaren kautta kulkevaan uuteen maastokäytävään välillä Kanavuori - Haapalahti noin kolmen kilometrin matkalla. Uusi valtatie rakennetaan moottoritieksi. Haapalahden nykyistä suuntaisliittymää parannetaan rakentamalla uudet rampit Vaajakosken suuntaan. Kanavuoreen valtateiden 4 ja 9 liittymään rakennetaan kokonaan uusi eritasoliittymä. Valtatie 9 parannetaan suunnittelualueella 2+2 kaistaiseksi. Valtatielle rakennetaan Mustaniemen eritasoliittymä ja olemassa oleva Ruokosaaren eritasoliittymä puretaan. Tavoite-nopeus valtateilla on 100 km/h.

Tonttijaot hyväksytään mahdollisilla myöhemmin laadittavilla erillisillä tonttijaoilla ja maankäyttösopimuksia laaditaan tarvittaessa yksityisten maanomistajien kanssa. Alustavasti arvioiden maankäyttösopimuksia ei tarvita, koska rakennusoikeuden määrä ei lisäännä.

Tässä asemakaavaselostuksessa kuvataan kaavan mahdollistaman tiesuunnitelman vaikutusten arviointi vain pääpiirteissään. Tiesuunnitelma ja sen vaikutukset sekä uuden tien lähtökohdat ja tien tarpeellisuuden arviointi kuvataan tiesuunnitelmaselostuksessa. Myös tiesuunnitelman yhteydessä tehdyt selvitykset sekä vaikutusten arviointi kuvataan asemakaavaselostusta tarkemmin siinä. Tiesuunnitelmasta on olemassa tiesuunnitelmaluonnos, jonka kaikille avoimilta kotisivuilta löytyy jatkuvasti täydentyvää yksityiskohtaista selvitysaineistoa mm. luonto-olosuhteista.

<https://projektit.finnmap-infra.fi/vt4vaajakoski/tiesuunnitelma.htm>

1.3 Kaavaprosessin vaiheet

Aloitusvaihe

- Kaavoituksen vireilletulosta tiedotettiin sanomalehti Keskisuomalaisessa 18.6.2021.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) julkiseksi 18.6.2021.

Luonnosvaihe

- Luonnosvaiheen viranomaisneuvottelu 10.5.2022.
- Asemakaavan muutosluonnos kaupunkirakennelautakunnan käsittelyssä 21.6.2022.
- Asemakaavaluonnos MRA 30§:n mukaisesti nähtävillä 28.6.–19.8.2022 välisen ajan.
- Luonnosvaiheen asemakaavan ja tiesuunnitelman esittelytilaisuus järjestetään 11.8.2022.
- Asemakaava-alue jaetaan kahdeksi erilliseksi asemakaavaksi.

Ehdotusvaihe

- Asemakaavan muutos- ja laajennus ehdotus sekä asemakaavan osittainen kumoaminen kaupunkirakennelautakunnan käsittelyssä 13.6.2023.
- Asemakaavan muutosehdotus MRL 65§:n mukaisesti nähtävillä 7.7.–25.8.2023.
- Ehdotusvaiheen yleisötilaisuus järjestetään etätilaisuutena 14.8.2023.
- Ehdotusvaiheen (ensimmäinen ehdotusvaihe) viranomaisneuvottelu 16.5.2023.

Uusi ehdotusvaihe

- Asemakaavan muutos- ja laajennusehdotus kaupunkirakennelautakunnan käsittelyssä 2.4.2024.
- Asemakaavaehdotus MRL 65§:n mukaisesti nähtävänä 23.4.-23.5.2024.
- Uuden ehdotusvaiheen yleisötilaisuus 7.5.2024.

Hyväksymisvaihe

- Asemakaavan muutosehdotus kaupunkirakennelautakunnan käsittelyssä 18.6.2024.
- Asemakaavan muutosehdotus kaupunginhallituksen käsittelyssä 12.8.2024.
- Asemakaavan muutosehdotus hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 26.8.2024.

Uusi hyväksymisvaihe

- Asemakaavan muutosehdotus kaupunkirakennelautakunnan käsittelyssä 4.3.2025.
- Asemakaavan muutosehdotus kaupunginhallituksen käsittelyssä 10.3.2025.
- Asemakaavan muutosehdotus kaupunginvaltuuston käsittelyssä 17.3.2025.

1.4 Yhteystiedot

Reijo Teivaistenaho, asemakaava-arkkitehti

Jyväskylän kaupunki

Asemakaavoitus

Postiosoite: PL 233, 40101 Jyväskylä

Käyntiosoite: Hannikaisenkatu 17

Puh. 040 566 2457

Sähköpostiosoite: etunimi.sukunimi@jyvaskyla.fi

2 Tavoitteet

2.1 Suunnittelun tarve ja käynnistäminen

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus laatii tiesuunnitelmaa valtateiden 4 ja 9 parantamisesta Haapalahden ja Kanavuoren välillä konsultteinaan Ramboll Oy ja FinnMap Oy.

Asemakaava on käynnistynyt Jyväskylän kaupungin kaavoitusohjelman mukaan. Kaavan tarkoitus on luoda asemakaavalliset edellytykset valtateiden 4:n ja 9:n parantamiseksi Jyskän, Haapalahden, Vaajakosken, Sammallahden, Varassaaren, Hupelin, Kanavuoren ja Ruokosaaren kohdilla. Niitä varten laaditaan tiesuunnitelmaa ja tutkitaan myös tien liittymistä katuverkkoon.

2.2 Tavoitteet

Valtatie 4 (E75) Vaajakosken kohdalla on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Tieosuus toimii Jyväskylän eteläisenä sisääntulotienä, joka välittää sekä pitkänmatkaista, seudullista että paikallista liikennettä. Samalla tieosuudella kulkeva valtatie 9 (E63) on tärkeä osa itä-länsisuuntaista poikittaisyhteyttä.

Vaajakosken ja Kanavuoren välinen tieosuus ruuhkautuu säännöllisesti, mikä aiheuttaa haittaa niin elinkeinoelämän kuljetuksille, bussiliikenteelle kuin henkilöliikenteellekin. Ruuhkautuminen heikentää matka-aikojen ennakoitavuutta ja kuljetusten toimintavarmuutta. Liikenteen jonoutumisen ja vaarallisten liittymien vuoksi onnettomuusriski on kohonnut.

Valtatie 4 on Vaajakosken ja Kanavuoren välillä kaksikaistainen sekaliikennetie, jonka nopeusrajoitus on 50-60 km/h. Suunnittelualueen liikennemäärät ovat 20 200–25 600 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2017), josta raskaan liikenteen osuus on 7–11 %. Valtatien 4 liikennemäärät ovat kasvaneet noin 17-20 % viimeisen kahdeksan vuoden aikana.

Tieosuudella tapahtuu vuosittain keskimäärin 2 henkilövahinkoihin johtavaa onnettomuutta. Suunnittelualueella on tapahtunut vuosien 2013-2017 aikana 105 onnettomuutta, joista henkilövahinkoon johtaneita oli 16. Onnettomuuksia tapahtuu eniten Vaajakosken ja Kanavuoren kiertoliittymissä.

Tavoitteena on vähentää ruuhkaisuutta, parantaa tieturvallisuutta, melunsuojausta ja nopeuttaa niin paikallisen kuin pitkän matkan liikenteen sujuvuutta. Pitkän matkan kuljetusten ja kuljettajien olosuhteita parannetaan uudella terminaalialueella Kanavuoren eritasoliittymän kohdalla.

3 Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Asemakaavamuutos- ja laajennusalueen pinta-ala on 66,28 hehtaaria. Suunnittelualue pitää sisälleen rakennettua ympäristöä, luonnonympäristöä ja vesistöjä. Suunnittelualueella on rakennusten lisäksi kunnallisteknisiä järjestelmiä, kuten voimalinjoja, teitä, siltoja, katuja, viemäreitä, vesijohtoja, kaukolämpöverkostoa ja rautateitä.

Maan omistaa pääosin Suomen valtio. Muita maanomistajia ovat Jyväskylän kaupunki ja yksityiset maanomistajat. Korttelialueet ja osa lähivirkistysalueistakin ovat yksityisten maanomistajien omistuksessa.

Tiesuunnitelman yhteydessä laaditun laajan luontoselvityksen perusteella tiesuunnittelua koskevalla alueella on merkittäviä luontoarvoja. Kanavuoren-Koskenvuoren Natura 2000 – verkostoon kuuluva alue rajautuu suunnittelualueeseen ulottuen aavistuksen verran myös suunnittelualueen sisälle.

3.1.2 Rakennettu ympäristö

Asemakaava-alueella on kolme tiiviimmin rakennettua ympäristöä, jotka poikkeavat luonteeltaan toisistaan. Laurinrinteen omakotitalovaltainen asuinalue on rakennettu 2010-luvulla.

Kanavuoren risteysaluetta hallitsee ohikulkijoiden ja alueen asukkaiden suosima ABC-liikenneasema laajoine pysäköintialueineen ja polttoaineenjakealueineen.

Kanavuoren varikko jää asemakaava-alueen ulkopuolelle mutta liittyy Ruokosaaren kehittyvään työpaikka-alueeseen, jossa on Kuljetusliike Vähälän maalikkenneterminaali ja muutamia tuotantotoimintaan keskittyviä yrityksiä. Alue on houkutellut tuotanto- ja kuljetusalan yrityksiä hyvien liikenneyhteyksien ansiosta.

Alueen maisemaa leimaavat maantie ja moottoritie, jotka ovat suhteellisen metsäisen alueen sisällä. Kanavuori rinnealueineen ja avokallioneen on merkittävin maisemallinen tekijä lähialueella. Kanavuoren varikkoalue jää suunnittelualueen ulkopuolelle. Vaikka Laurinrinteen asuinalueella on vanhan asutuksen leimaa, on alueen rakennettu ympäristö epämääräinen.



Ortoilmakuva suunnittelualueesta ja sen lähiympäristöstä. Suunnittelualue sijoittuu osin rakennettuun ympäristöön, osin melko rakentamattomaan ympäristöön.

Risteävät valtatiet tekevät alueesta valtakunnallisesti tärkeän henkilö ja tavaraliikenteen solmualueen. Valtatie 4 on maan tärkein pohjois-etelä –suuntainen kuljetuskäytävä. Se kuuluu EU:n TEN-T-ydinverkkoon, joka yhdistää Euroopan merkittävimpiä alueita ja kaupunkeja. Valtatie 9 kuuluu TEN-T-kattavaan verkkoon ja muodostaa yhden maan tärkeimmistä poikittaisyhteyksistä. Molemmat valtatietä ovat myös vuoden 2018 pääväyläasetuksen mukaisia pääteitä, joiden palvelutasolla on valtakunnallisesti suuri merkitys elinkeinoelämälle ja alueiden kehittymiselle. Valtakunnallisen merkityksen lisäksi valtateilla 4 ja 9 on keskeinen rooli seudullisen ja paikallisen tieliikenteen välittäjinä. Ne ovat tärkeä tukijalka Jyväskylän kaupungin tiiviin yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän toiminnalle.

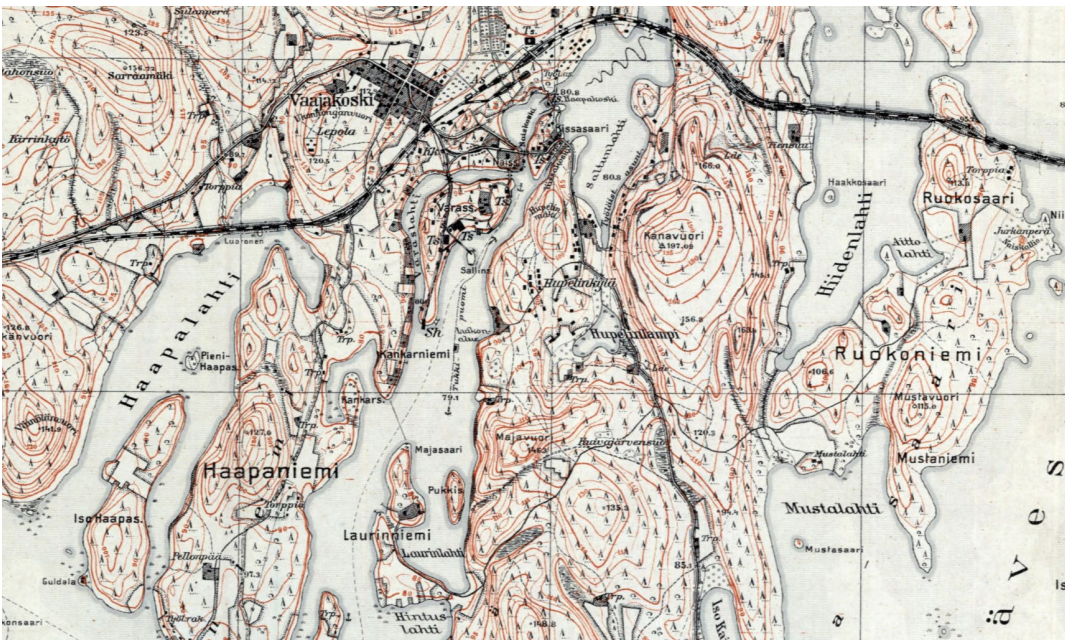
Valtateiden palvelutaso on Vaajakosken kohdalla useissa kohdissa välttävä. Kasvavien liikennemäärien myötä paheneviin sujuvuus ja turvallisuusongelmiin varaudutaan kohottamalla teiden suunnittelu ja hankevalmiutta.

Tiesuunnitelman suunnittelualueella asuu 160 henkilöä ja vaikutusalueella noin 9000 ihmistä.



Alue, jolla asuu noin 9000 henkilöä.

Suunnittelualueen ympäristössä sijaitsee yritys- ja liiketiloja ja asutusta. Näihin kuljetaan paljon autoilla, mutta myös jalan ja pyörällä.



Ote peruskartasta vuodelta 1922. Maantietä Kuopion suuntaan ei ollut.



Ote peruskartasta vuosilta 1963-1972. Tietä Kuopion suuntaan ei ole rakennettu eikä Kanavuoressa ole liikenneasemaa. Laurinrinteen asuinalue on rakennettu. Ruokosaari on maatalosualuetta.



Ote maastotietokannasta vuodelta 2022. Vaajakosken moottortie, Haapalahden rampit ja uusi nelostie etelään on rakennettu, samoin 9-tie Kuopion suuntaan. Vanha nelostie on jäänyt rinnakkaistieksi. Kanavuoreen ja Vaajakosken keskustan eteläpuolelle on rakennettu kiertoliittymät eli liikenneympyrät. Ruokosaareen on rakennettu maaliikenneterminaali.



Kanavuoren liikenneasema pysäköintikenttineen.



Ruokosaaren maaliikenneterminaali- ja työpaikka-alue. Kanavuoren varikkoaluetta kuvan vasemmassa reunassa.



Laurinrinteen vanhaa ja uutta asuinalueita kuvan vasemmassa yläkulmassa. Kanavuoren kiertoliittymä kuvan oikeassa alakulmassa. Kanavuoren Natura 2000-verkostoon kuuluvaa aluetta näkyy kuvan oikeassa reunassa.

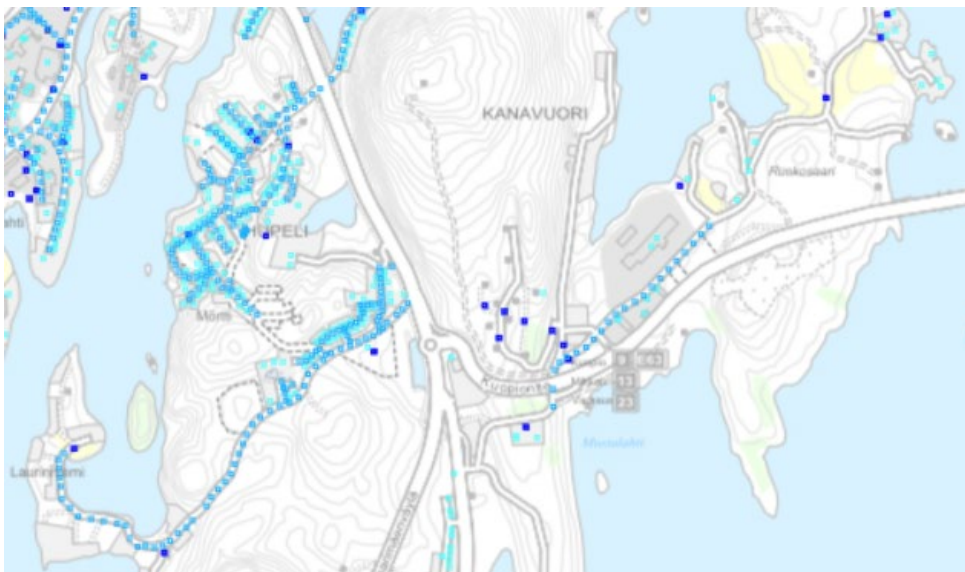
Muinaisjäänteet

Kaava-alueella ei ole tunnettuja muinaisjäänteitä.

Kunnallistekniset järjestelmät

Suunnittelualueella sijaitsee:

- Telian ja Elisan telekaapeleita ja -johtoja,
- Jyväskylän Energian sähköjohtoja ja -kaapeleita (0,4 kV, 20 kV ja 110kV),
- Elenia Oy:n kaukolämpölinjoja,
- Alva Oy:n kunnallistekniikkaa (jätevesi, sadevesi, talousvesi)
- ELY-keskuksen ja kaupungin tie- ja katuvalaistuksen johtoja ja kaapeleita.



Kunnallistekniikka. Sähköverkko Alva, sininen katkoviiva, vesi- ja viemäriverkosto sininen yhtenäinen viiva.

Liikenne

Valtatie 4 on valtakunnallinen päätieyhteys Helsingistä Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Tie kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-T -ydinverkkoon osana Botnia käytävää sekä Euroopan komission ehdotukseen TEN-T ydinverkkokäytäväksi. Valtatie 4 kuuluu pääväyläasetuksen mukaiseen runkoverkkoon ja on osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Suunnittelualueen osuus välillä Haapalahti–Kanavuori on osa valtateita 4,9,13 ja 23. Tieosuus toimii Jyväskylän eteläisenä sisääntulotienä, joka välittää sekä pitkämatkaista, seudullista, että paikallista liikennettä.

Suunnittelualueella on tie-, katuverkostoa sekä siltoja, alikulkukäytäviä ja kevyenliikenteenväyliä. Suurin osa silloista on rakennettu 1970-1980-luvulla. Suunnittelualueen kadut kuuluvat Jyväskylän kaupungin katuverkkoon.

Nykyinen valtatie 4 (Vaajakosken moottoritie, Vaajakoskentie) sijaitsee taajamarakenteessa, kulkien Haapalahdesta Vaajakosken kiertoliittymän kautta Kanavuoren kiertoliittymään. Vaajakosken ja Kanavuoren kiertoliittymien välillä nopeusrajoitus on 50 – 60 km/h ja se katkaisee nelostien moottoriväyläjakson.

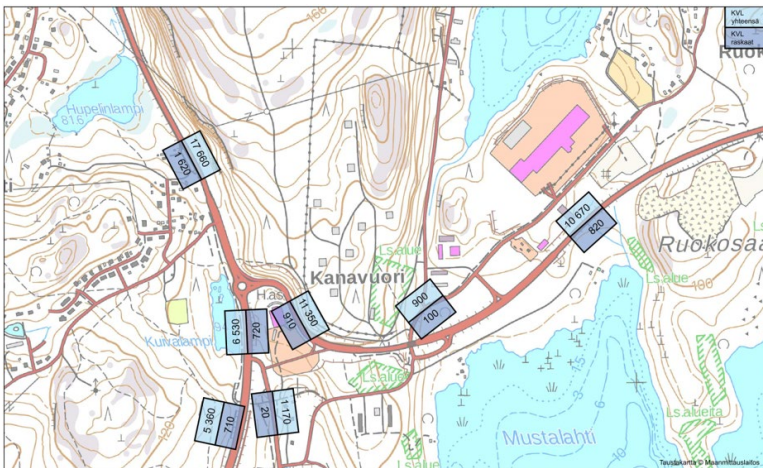
Maankäyttö suunnittelualueella on tiivistä. Valtatien 4 varressa sijaitsee Vaajavirran koulu ja ABC liikenneasema. Nykyisellä valtatiellä on useita katuliittymiä, joista liittyminen valtatieen liikenteeseen on usein vaikeaa. Suunnittelualue liittyy kiinteästi Vaajakosken keskustajamaan ja valtatie 4 läheisyydessä on runsaasti asutusta. Lisäksi suunnittelualueella sijaitsevat Varassaaren,

Haapaniementien sekä Ruokosaaren teollisuusalueet. Tie rajoittuu noin kilometrin matkalla Kanavuoren Natura 2000 -verkostoon kuuluvaan alueeseen. Vuosina 2017–2021 valtateiden 4 ja 9 tiejaksoilla on tapahtunut kaikkiaan 60 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 17 on johtanut henkilövahinkoon. Onnettomuuksissa ei ole kuollut yhtään henkilöä.

Valtatien liikenne aiheuttaa merkittävästi meluhaittaa lähialueen asutukselle eikä melusteita ole nykyisin riittävästi. Nykyisen valtatie 4 sujuvuusongelmat heikentävät maakäytön kehittämismahdollisuuksia merkittävästi.

Valtatie 9 (Kuopiontie) sijoittuu harvemmin rakennetulle alueelle. Nopeusrajoitus on nykyisellään Ruokosaaren länsipuolella 60-80 km/h.

Valtatien 4 nykyverkon tiejaksolla Haapalahti–Vaajakosken kiertoliittymä on vuorokauden keskimääräinen liikennemäärä (KVL2020) noin 25 600 ajon/vrk ja välillä Vaajakosken kiertoliittymä–Kanavuori 22 440–17 660 ajon/vrk. Liikenteestä on raskaan liikenteen osuus 8-9 %. Vuoteen 2040 mennessä liikennemäärien ennustetaan kasvavan tiejaksolla Haapalahti–Vaajakosken kiertoliittymä noin 34 300 ajon/vrk:ssa ja välillä Vaajakosken kiertoliittymä–Kanavuori 29 200–21 200 ajon/vrk:ssa. Valtatie 9 liikennemäärä on 11 400–10 400 ajon/vrk, mistä raskaan liikenteen osuus on n. 8 %.



Liikennemääriä asemakaava-alueella vuonna 2020.

Kevyt liikenne

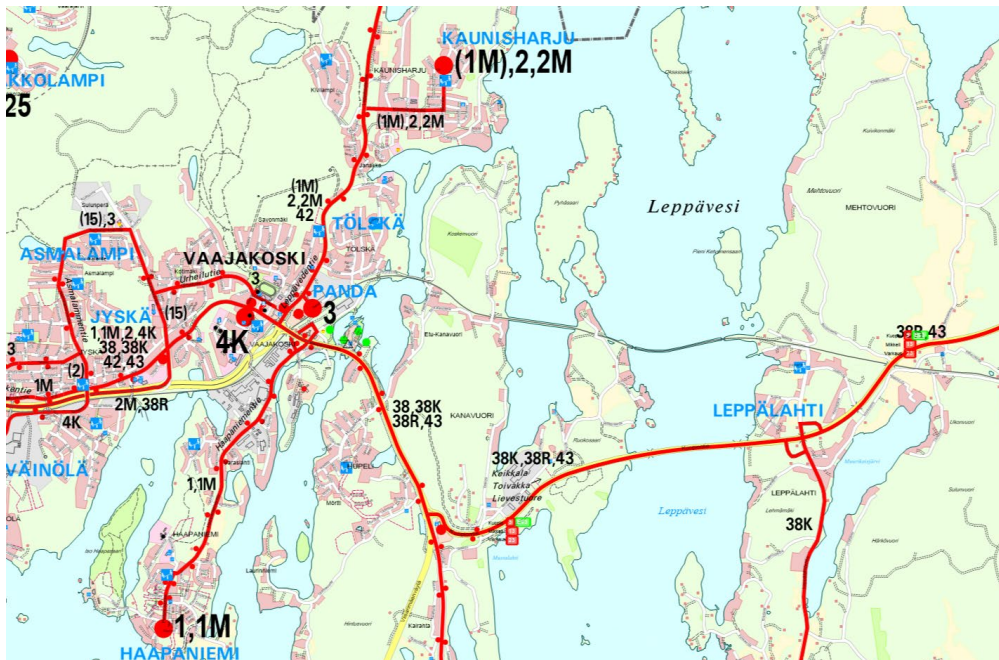
Suunnittelualueella on kevyenliikenteenväyliä ja niihin liittyviä alikulkuja. Valtatie 9 varressa ei ole jalankulku- ja pyöräilyväylää, vaan reitit sijoittuvat muille alueen väylille. Myös Haapalahden ja Haapaniemen työpaikka-alueen kohdalta puuttuu kevyenliikenteen yhteys kaupungin keskustan suuntaan. Reitti on merkitty Jyväskylän kaupungin yleiskaavaan ja sitä pyritään kehittämään myös Vaajakosken ohitustien suunnittelun ja kaavoituksen yhteydessä.



Kevyenliikenteenverkostot Suunnittelualueella on kaksi alikulkutunnelia.

Joukkoliikenne

Linjojen 38, 38K, 38R ja 43 pysäkkejä sijoittuu ysitien ja nelostien varteen. Alueelle liikennöi myös Jyväskylän Linkki-VIP-palveluliikenneauto. Valtatiellä kulkee pitkämatkaista joukkoliikennettä mutta suunnittelualueella ei ole niiden pysäkkejä.

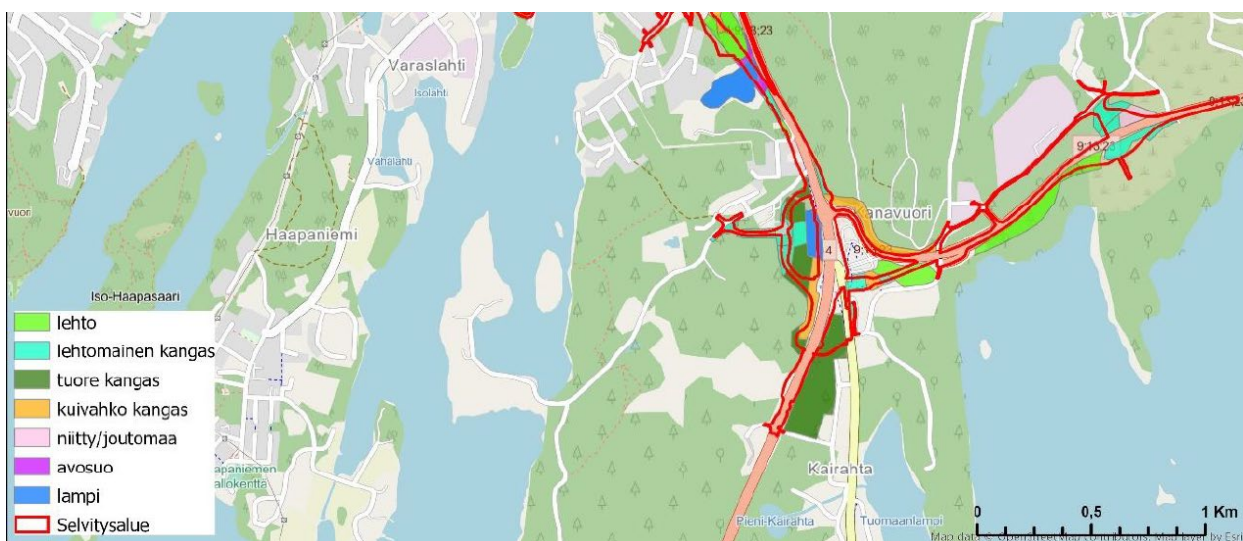


Paikallisliikenteen linjat ja pysäkit (punaiset pisteet).

3.1.3 Luonnonympäristö

Kasvillisuus- ja luontotyytit

Luontoselvityksen selvitysalueella on runsaasti erityyppisiä metsäalueita rehevistä lehdoista kuivahkoihin mäntykankaisiin. Suuri osa selvitysalueesta on olemassa olevan tien juuri matalaksi niitettyä piennarta. Lisäksi selvitysalueella on kolme lampea. Selvitysalueella tavatut kasvupaikkatyytit on rajattu alla olevaan kuvaan.



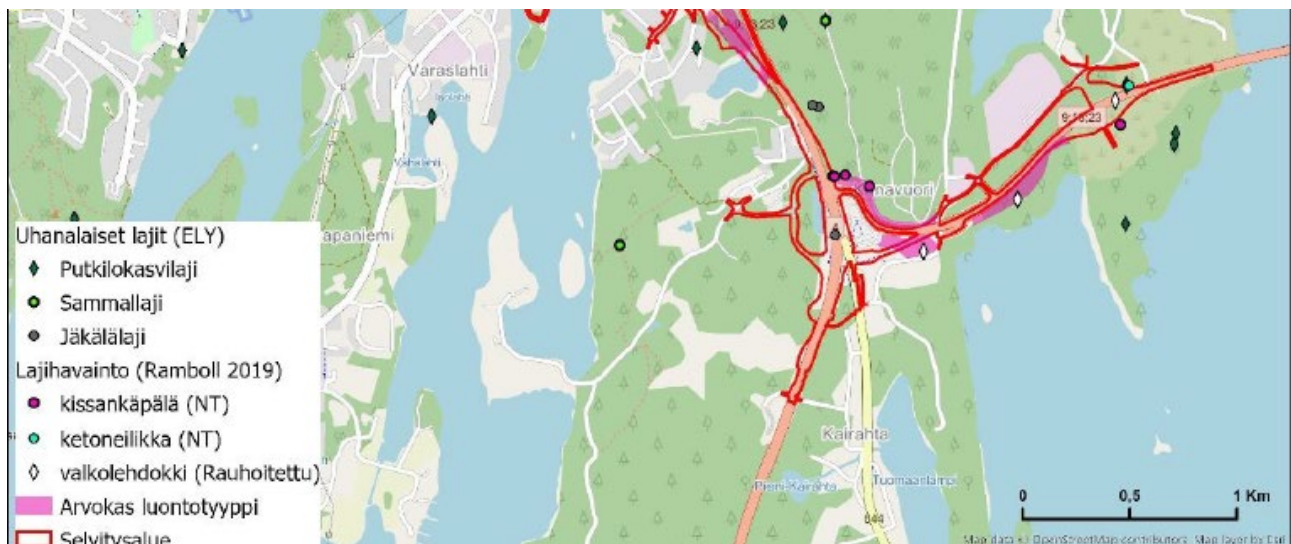
Kasvillisuus- ja luontotyytit.

Lehtoja tavataan paikoittain. Kaikki alueella tavatut lehdot ovat lehtipuuvaltaisia, valtalajina pääasiassa koivu. Vaajakosken ABC-liikenneaseman kaakkoispuolen lehdossa tavataan runsaasti mm. haapaa, lehmusta, harmaaleppää ja koivua. Kuopiontien eteläpuolella, Mustanlahden ja tien välissä lehtovyöhykkeen itäpäässä sijaitsee terva- ja harmaaleppävaltaiset lehdot. Suurin osa selvitysalueen lehdoista on kosteita tai tuoreita keskirasvanteisia lehtoja. Runsasravinteisia lehtoja tavataan ABC-liikenneaseman kaakkoispuolella (tuore runsasravinteinen lehto) ja Mustanlahden pohjukan pohjoispuolella (kosteaa runsasravinteinen lehto). Etenkin Hupelinlammen pohjoispuoleisen, Varikkotien pohjoispuoleisen ja Mustanlahden pohjukan pohjoispuoleisen lehtoalue arvioidaan olevan erityisen edustavia.

Myös lehtomaista kangasta on laajasti. Lehtomaiset kankaat ovat joko havu- tai lehtipuuvaltaisia ja kenttäkerroksen kasvillisuus koostuu mm. mustikasta, lillukasta, kielosta, vadelmasta, heinistä, sekä erilaisista ruohoista, heinistä ja saniaisista.

Tuoretta kangasta tavataan pääasiassa selvitysalueen eteläosassa ABC-liikenneaseman länsi- ja eteläpuolilla. Tuoreen kankaan pääpuulajina on kuusi ja kenttäkerros koostuu mustikasta, maitikasta, metsäimarteesta ja heinistä. Paikoin tavataan myös puolukkaa. Tuoreiden kankaiden puusto kielii metsätalouskäytöstä. Etenkin ABC-liikenneaseman eteläpuoliset metsiköt kasvavat pääasiassa hyvin tasaikäistä puustoa.

Kuivahkoa kangasta tavataan koko selvitysalueella. Kuivahkojen kankaiden pääpuulajina on joko koivu tai mänty. Kenttäkerroksen kasvillisuus koostuu varvuista, pääasiassa puolukasta. Myös kieloa ja heiniä tavataan paikoin runsaasti. Lisäksi ABC-liikenneaseman pohjoispuolella tavataan silmälläpidettävää ahokissankäpälää. Tämän kuvion ABC-liikenneasemalle viettävä jyrkkä hiekkainen rinne on hyvin kuiva ja kasvillisuutta tavataan paikoin niukasti. Rinteen arvioidaan olevan luontotyyppinä huomionarvoinen, jota korostaa silmälläpidettävän ahokissankäpälän (*Antennaria dioica*) esiintyminen alueella. Alarinteessä, tien vieressä kasvaa kuitenkin runsaasti haitalliseksi vieraslajiksi luokiteltua komealupiinia.



Huomionarvoiset kasvilajit ja arvokkaiksi arvioidut luontotyypit.

Luonnonsuojelualueet ja suojellut luontotyypit

Selvitysalueen reunassa sijaitsee Kanavuori-Koskenvuori Natura 2000-verkostoon kuuluva alue (FI0900003), joka on lisäksi osittain luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi kallioalueeksi (Kanavuori-Koskenvuori, KAO090050).

Lisäksi selvitysalueen läheisyydessä sijaitsee useita luonnonsuojelulain 29 § mukaisten suojeltavien luontotyyppien suojelualueita, jotka kaikki ovat lehmusmetsiköitä. Itse selvitysalueelle näistä osuu kuitenkin vain yksi – Varikkotien lehmusmetsikkö (LTA204533).

Luontodirektiivin liitteen IV lajit

Liito-orava

Liito-oravalle soveltuvia metsiä on selvitysalueella ja sen läheisyydessä esiselvityksen perusteella 13 erillistä kuviota. Osalla soveltuvista aluista on aiemmin tehtyjä liito-oravahavaintoja. Liito-oravalle parhaiten soveltuvat alueet sijaitsevat Varikkorinteessä ja Ruohosaarentien kupeessa Kuopiontien pohjoispuolella. Valtatie 4:n varrelle sijoittuvat, ABC liikenneaseman eteläpuolelle jäävät kuusimet-sät soveltuvat liito-oravalle vain kohtalaisesti, sillä puusto on hyvin tasaikäistä ja lehtipuita ei juuri-kaan kasva sekapuuna. Kaikkien kohteiden osalta ajantasainen tieto liito-oravan esiintymisestä esi-tetään VT4 Parantaminen välillä Vaajakoski – Jyväskylä, luontoselvitykset raportissa (https://projek-tit.finnmap-infra.fi/vt4vaajakoski/pdf/20211007/Vt4_Vaajakoski_luontoselvitykset_05032021.pdf) perustuen kevään 2020 maastokartoitukseen.

Kanavuoren Natura 2000- verkostoon kuuluvalla alueella on liito-oraville soveltuvia, asuttuja lisään-tymis- ja levähdysalueita, joita on todennäköisesti latvus-kulkuyhteys sekä nykyisen väylän länsi-puolelle että VT9 eteläpuolelle.

Viitasammakko

Selvitysalueelle tehtyjen maastokäyntien ja ilmakuvien perusteella luokiteltiin seuraavat vesistökoh-teet viitasammakon lisääntymisen kannalta mahdollisiksi kohteiksi: Sammallahden pohjukka, Hupe-linlampi, Kuivalampi, Mustalahden pohjoisranta, sekä Kuopiontien sillan kupeet. Kevään 2020 yöselvityksessä ensimmäisenä selvitysyönä viitasammakkoita havaittiin Kuivalammesta, Mustalah-den pohjoisrannasta, sekä Kuopiontien sillan kupeista. Viitasammakkoa ei havaittu Hupelinlam-mesta. Viitasammakkoa ei havaittu Hupelinlammesta seuraavanakaan yönä. Näillä kohteilla ei kuultu myöskään muiden sammakkoeläinten ääntelyä.

Lepakot

Mustanlahden pohjoisrannalla on useita kiinteistöjä, joiden rakennukset soveltuvat lepakoiden li-sääntymis- ja levähdyspaikoiksi. Lepakoiden osalta erityisesti tärkeiden ruokailualueiden (II luokan alueet) maankäytössä on huomioitava alueen arvo lepakoille. Luokan II alueita arvioitiin olevan kaava-alueen ulkopuolella Mustanlahden pohjukassa. Myös alueille johtavat mahdolliset reitit ja alu-een läheisyydessä sijaitsevat potentiaaliset lisääntymispaikat ja siirtymäreittien päissä olevat saalis-tusalueet tulee huomioida.

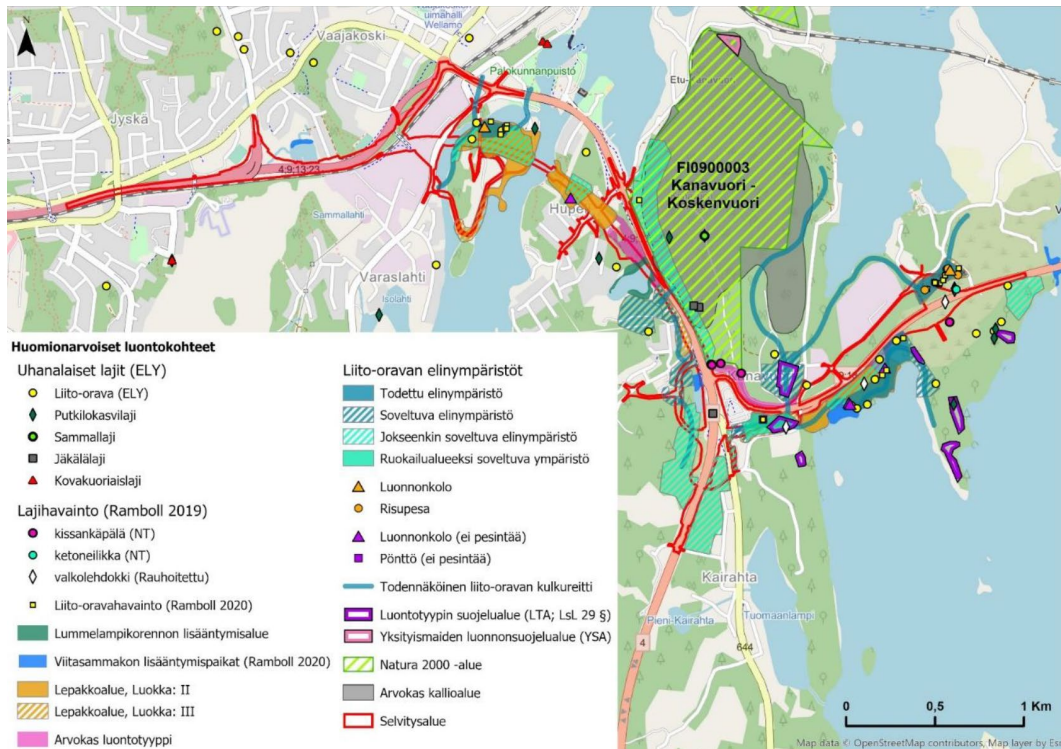
Suunnittelualueen kaikki tiesuunnitelman vuoksi purettavaksi esitetyt rakennukset on kartoitettu le-pakkopiilopotentialiin suhteen. Varsinainen kartoitus on kohdistettu niihin rakennuksiin, joissa on rakennusten ulkopuolelta arvioituna mahdollisuuksia lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikaksi tai talvehtimispaikaksi. Rakennuksista 13 on kartoitettu myös sisätilojen osalta. Kartoitustulosten pe-rusteella kolmen rakennuksen todettiin olevan lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikka. Tiehank-keen toteuttaminen edellyttää näiden rakennusten purkamista koskien luonnonsuojelulain 83 §:n mukaista poikkeamislupaa.

Sudenkorennot

Ainoa kartoitusten yhteydessä havaittu rauhoitettu sudenkorentolaji oli lummelampikorento (Leu-corrhinia caudalis), jonka lisääntymispaikka todettiin Hupelinlammella.

Kirjoverkkoperhoset

Kirjoverkkoperhoselle soveltuvia elinympäristöjä löytyi selvitysalueelta ainoastaan Vaajakosken ABC-liikenneaseman lähiympäristöstä. Kaikki soveltuvat alueet ovat runsaasti maitikkaa kasvavia puoliavoimia metsänreunoja. Kaikkein potentiaalisin elinympäristökuvio sijaitsee paahteisessa ja rinteessä Vaajakosken ABC-liikenneaseman pohjoispuolella. Muut potentiaaliset elinympäristöt eivät olleet yhtä paahteisia. Soveltuvilta alueilta ei havaittu kirjoverkkoperhosen toukkien seittipesiä. Kirjoverkkoperhosen tiukasti suojeltuja lisääntymispaikkoja ei esiinny selvityksen perusteella tiesuunnitelman vaikutusalueella. Laji ei edellytä jatkosuunnittelussa erityisiä toimenpiteitä.

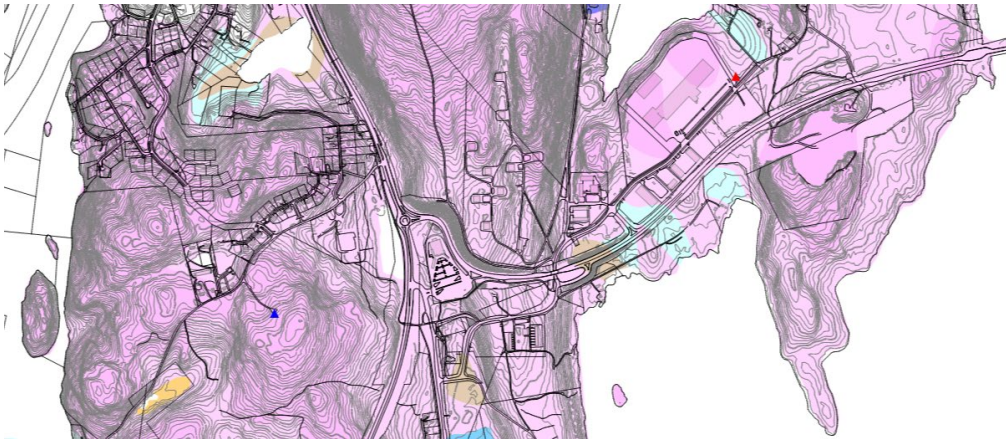


Pohjavesi

Alueella ei sijaitse vedenoton kannalta merkittäviä pohjavesialueita.

Maaperä

Alueen maaperä on suurimmaksi osaksi moreenimaata ja kalliota. Yksittäisiä alueita hiesua löytyy järven rantojen vierestä muistona siitä, kun nämä alueet olivat vielä veden alla. Suurelta osalta aluetta ei löydy kaupungin omista rekistereistä tietoa maaperän laadusta.



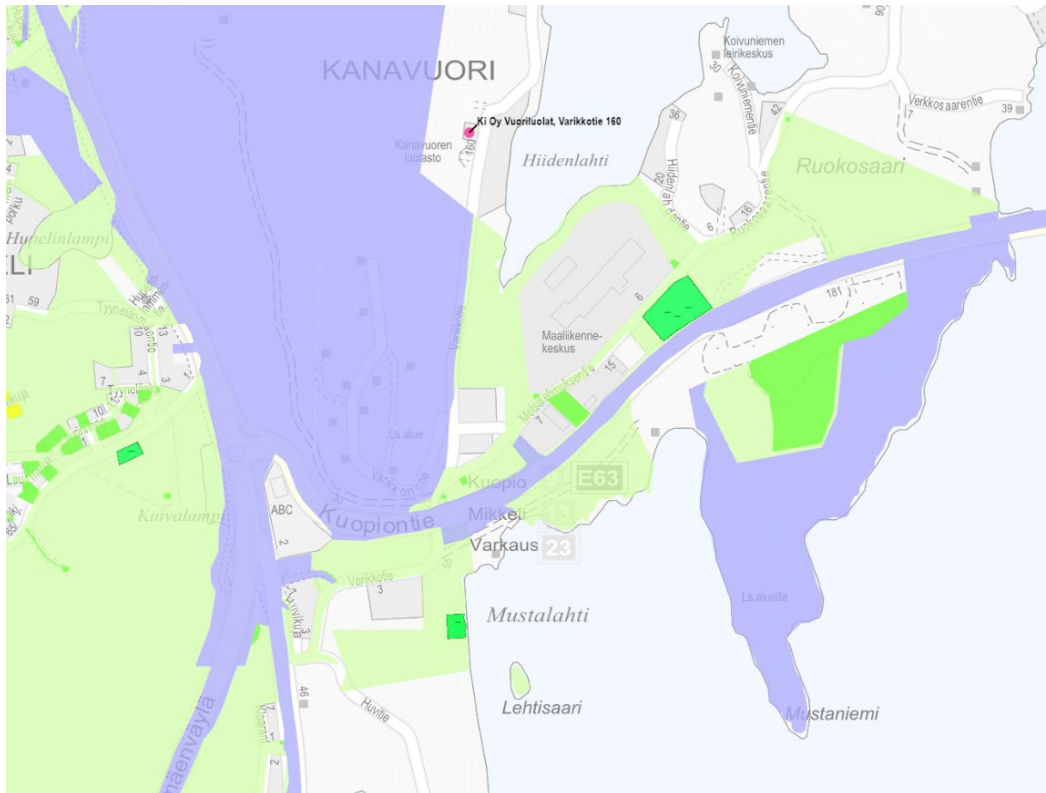
Maaperäkartta. Vaaleanpunaiset alueet ovat moreenia, tummemman punaiset kalliota ja vaalean siniset alueet hiesua.

Pilaantuneet maat

Suunnittelualueella ei ole tiedossa pilaantuneita maita. Kunnostettuja maita löytyy Vaajakoskentien ja Sulunperäntien risteyksessä olevan kylmäaseman kohdalta, Varassaaresta vanhan nahkatehtaan kohdalta ja vt 4 vierestä kunnostettu öljyvahinko Kanavuoren risteuksen etelä puolelta.

3.1.4 Maanomistus

Suurin osa kaava-alueesta on Suomen valtion omistuksessa. Maata omistavat myös Jyväskylän kaupunki ja yksityiset maanomistajat. Valtio ja kaupunki omistavat lähes kokonaan maat tiealueen vaatiman maastokäytävän kohdalta.



Maanomistus. Vihreät alueet ovat Jyväskylän kaupungin omistuksessa, violetit Suomen valtion ja harmaat yksityisten. Tiealueet sijoittuvat pääosin valtion omistamille maille. Kanavuoren alue on valtion omistamaa aluetta mutta Metsähallituksen hallinnassa.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet (VAT)

Uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat tulleet voimaan 1.4.2018 ja se korvaa aiemmat (2000 ja 2008) päätökset valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
2. Tehokas liikennejärjestelmä
3. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
5. Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Hanke tukee seuraavia valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita:

Toimiva aluerakenne

Hankkeen toteuttaminen tukee tavoitetta parantamalla Jyväskylän seudun kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Hanke parantaa aluerakenteen toimivuutta ja liikenneyhteyksiä Jyväskylän kaupunkiseudun sisällä. Uusi valtatieyhteys mahdollistaa nykyistä paremmin Vaajakosken keskustan maankäytön kehittämisen osana Jyväskylän kaupunkiseudun moni keskuksista aluerakennetta. Hanke parantaa kaupungin ja maaseudun vuorovaikutusta Keski-Suomessa.

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Hankkeen toteuttaminen mahdollistaa Vaajakosken taajamarakenteen maankäytöllisen ja liikenteellisen kehittämisen. Jatkossa Vaajakosken keskustan ja taajamien laajentumisalueiden kehitys voi tukeutua rinnakkaistieksi muuttuvaan vanhaan valtatiehen ja siihen liittyvään tie- ja katuverkkoon. Myös pyöräilyn, jalankulun ja ulkoilun reittien kehittäminen mahdollistuu taajamarakennetta ja elinympäristön hyvää laatua tukevalla tavalla.

Valtatieliikenteen aiheuttaman melun, tärinän ja ilman epäpuhtauksien etäisyys asutuksesta kasvaa, vähentäen niiden aiheuttamaa haittaa ja parantaa siten asukkaiden elinympäristön laatua Vaajakosken taajamassa.

Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet toteutuvat myös luonnonvarojen osalta siten, että valtatieläisyyden rakentamisen tarvittava maa- ja kallioaines saadaan hankkeen sisältä ja syntyvä maa- ja kalliomassaylijäämä voidaan käyttää lähiseudun muihin rakennuskohteisiin.

Sinänsä tiet ja sillat suunnitellaan ja rakennetaan kuten 2000-luvulle tyypilliseen tapaan ja ne tuovat maisemaan tämän ajan kerrostuman. Aiemmat muutokset ovat tapahtuneet enemmän tai vähemmän alueen arvot huomioiden 1900-luvun aikana.

Niillä kohdin, missä nykyiset koko lailla luonnontilassa olevat alueet muuttuvat tie- ja siltaympäristöksi menetetään mahdollisuudet ulkoilun ja paikallisten luonnonantimien keräilyyn ja hyödyntämiseen. Paikallisiin totuttuihin ulkoilureitteihin voi tulla katkoksia.

Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto

Hanke täyttää tavoitteet hyvin. Liikenneturvallisuus paranee selvästi. Onnettomuuksien määrä vähenee. Nopeustason noustessa onnettomuuksien keskimääräinen vakavuus kasvaa mutta kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrä on ennustetilanteessa silti pienempi, kuin nykytilanteen mukaisilla järjestelyillä vuonna 2040.

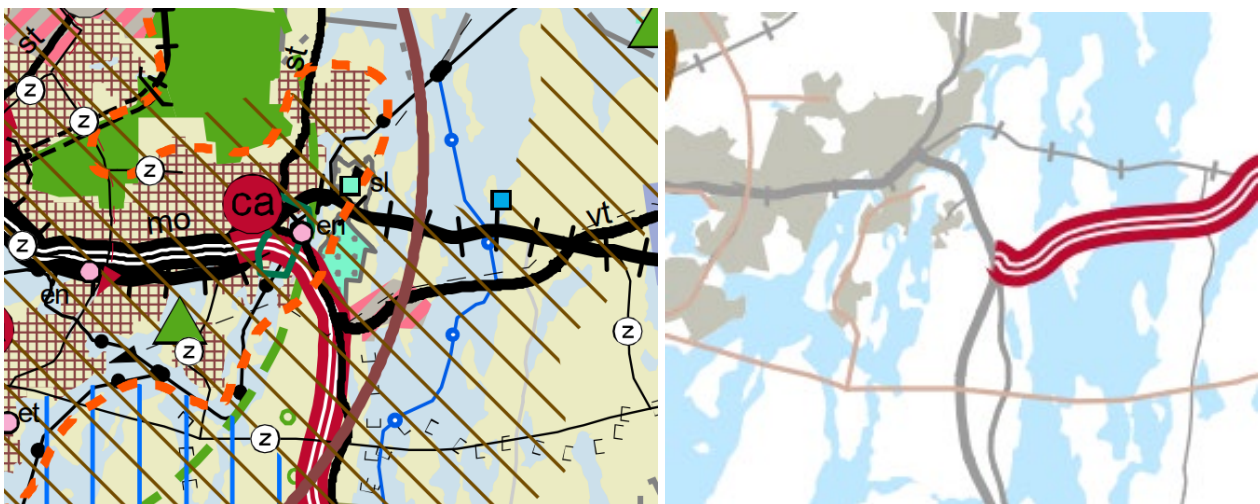
Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat. Pitkämatkainen liikenne siirtyy uudelle valtatielle, jolloin linja-autoliikenteen matka-ajan ennustettavuus paranee. Lisäksi rakennettavat liityntä-pysäköinnit, pyöräparkit ja paikallisliikenteen pysäkkien tason nosto parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat selvästi ja verkko laajenee Baanan ja rinnakkaistieksi jäävän vanhan valtatie varteen rakennettavien jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisen myötä.

Maakuntakaavatilanne

-Maakuntakaavassa suunnittelualuetta koskee useampi lainvoimaisen maakuntakaavan (lainvoima 28.1.2020) merkintä. Alue sijoittuu osin seudullisesti merkittävän tiivistettävän taajaman alueelle ja biotalouteen tukeutuvalle alueelle. Lisäksi kaava-alue sisältyy kulttuuriympäristön vetovoima-alueeseen sekä pieneltä osin Kanavuori-Koskenvuori luonnonsuojelualueeseen. Kanavuori-Ruokosaari on lainvoimaisessa maakuntakaavassa osoitettu monipuolisena työpaikka-alueena, valtatie 4 uutena moottori- tai moottoriliikennetienä, valtatie 9 valtatiemerkinä sekä Jyväskylä-Pieksämäki-rata valtakunnallisesti merkittävänä pääratana.

Maakuntakaavaan on merkitty uusi moottori- tai moottoriliikennetie, kantatie, valtakunnallisesti merkittävä päärata, laivaväylä, voimalinja ja monipuolinen työpaikka-alue Kanavuori-Ruokosaari. Joulukuussa 2023 hyväksytyssä (8.12.2023) Keski-Suomen maakuntakaavassa 2040 valtatie 9 koskien Kanavuori-Lievestuore väli on osoitettu uutena moottori- tai moottoriliikennetienä. Kaavaselostukseen on hyvä tarkistaa maakuntakaavaa 2040 koskevat tiedot. Maakuntakaava 2040 ei ole enää vireillä vaan hyväksytty maakuntavaltuustossa 8.12.2023.



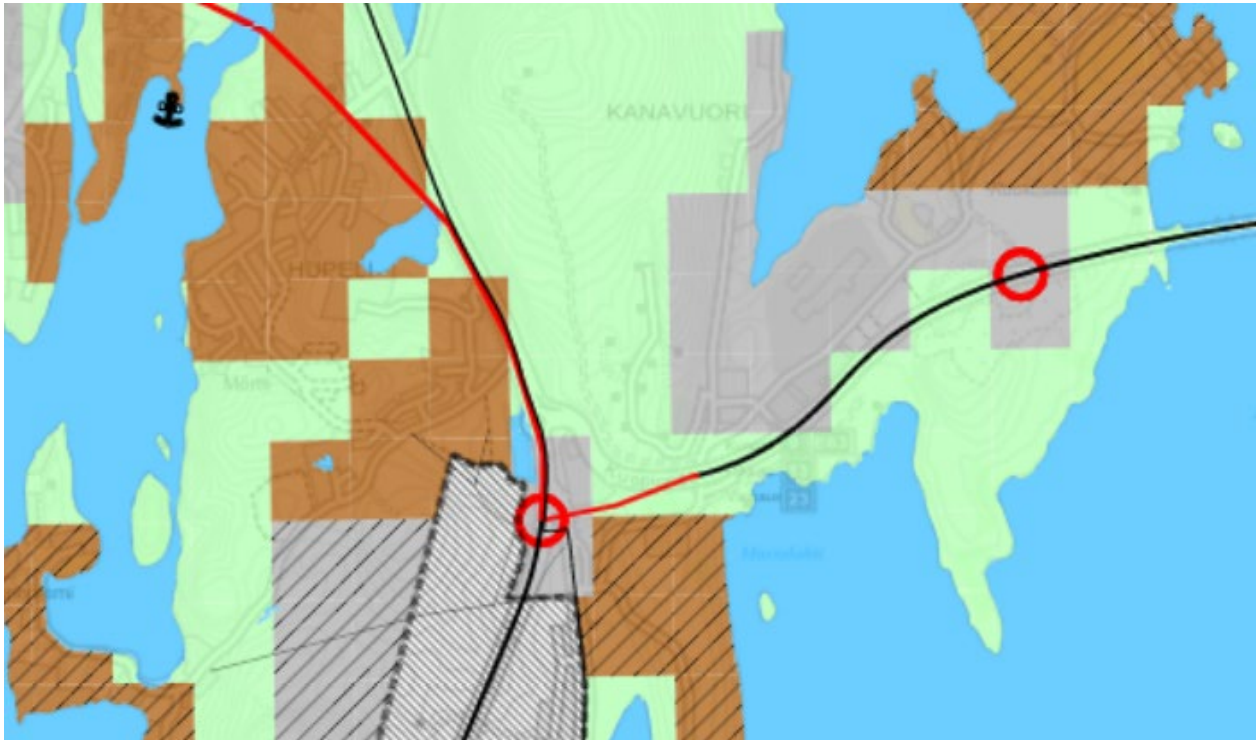
Ote maakuntakaavakartasta ja Keski-Suomen maakuntakaava 2024 -kaavakartasta.

Keski-Suomen maakuntahallitus päätti Keski-Suomen maakuntakaavan 2040 voimaan tulemisesta. Maakuntavaltuuston 8.12.2023 hyväksymä maakuntakaava kumoaa tai muuttaa osittain tällä hetkellä lainvoimaisen Keski-Suomen maakuntakaavan kaavaratkaisuja. Asemakaava-alueella kantatie muuttuu Kanavuoresta itään päin moottoriliikennetieksi (uusi).

Yleiskaava

Alueella on voimassa strateginen Jyväskylän kaupungin yleiskaava, joka muodostuu seitsemästä kartasta. Yleiskaavaan on merkitty seuraavat alueet ja toiminnot:

Kartta 1/7



Ote ajantasayleiskaavasta, joka muodostuu Jyväskylän kaupungin yleiskaavan kartasta 1/7 Yhdyskuntarakenteen kehittyminen ja Orvasaaren osayleiskaavasta. Uusi tie ja uudet eritasoliittymät esitetty punaisella viivalla. Tilaa vaativien työpaikkojen alue on harmaa, aluekeskus punainen, kestävän liikkumisen taajama ruskea ja viheralue vihreä.

- Kestävän liikkumisen taajama

Toiminnoiltaan monipuolinen taajamarakenteen alue, jolla maankäytön muutosten ja tehostamisen tulee perustua asemakaavoitukseen. Asemakaavoituksessa tulee noudattaa yleiskaavakarttojen 2-6 merkintöjä ja määräyksiä. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon lähivirkistystyksen tarpeet sekä paikallisten viheryhteyksien jatkuminen. Suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota myös joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Uusien rakennuspaikkojen muodostaminen vaatii pohjakseen asemakaavan. Ennen asemakaavoitusta alueella voidaan sallia ympäristön ominaispiirteisiin soveltuva, myöhempää kaavoitusta haittaamaton, olemassa olevien rakennuspaikkojen korjaus- ja täydennysrakentaminen.

- Tilaa vaativien työpaikkojen alue

Työpaikka-alue, jolle voidaan tärkeitä pohjavesialueita lukuun ottamatta asemakaavoittaa ympäristöhäiriöitä tuottavaa tuotantotoimintaa ja muuta tilaa vaativaa työpaikkatoimintaa. Asemakaavoituksessa tulee noudattaa karttojen 2-6 merkintöjä ja määräyksiä. Alueelle voidaan muun työpaikkarakentamisen ohella sijoittaa tuotannolliseen pääkäyttötarkoitukseen liittyviä myymälätiloja. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon virkistys- ja viheryhteyksien jatkuminen sekä kiinnittää erityistä huomiota muodostuvien hulevesien käsittelyyn ja alueelta pois johtamiseen. Alueelle ei voi sijoittaa muunlaisia kuin moottoriajoneuvojen toimialaan kuuluvia paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksiköitä. Näiden koko voi olla enintään 10 000 kem² Eteläportin ja Seppälänkankaalle sijoittuvien Palokärki ja Itäisen Palokärki alueilla sekä enintään 3000 kem² Tikkakosken, Ruokosaaren ja Keljonlahden alueilla. Muille tässä yleiskaavassa tilaa vaativien työpaikkojen alueeksi merkityille alueille ei sallita lainkaan vähittäiskauppaa muuten kuin toiminnan päätoimialaan liittyviä tarpeellisia myymälöitä. Kohteet: Palokärki (Seppälänkangas) Itäinen Palokärki (Seppälänkangas) Tikkakosken itäosa Ruokosaari (Kuopiontien varsi) Keljonlahti Eteläportti (KM-s-määräyksen mukaan) Säynätsalo (saaren eteläosa) Korpilahti (taajaman pohjoispuolinen alue) Kirri (pohjoisosa) Nuutti Heinämäki Rautpohjan tehtaan alue Sulunperä Seppälänkangas.

- Viheralue

Ulkoilua ja virkistystä varten varattu alue, jolle voi sijoittua virkistysreittejä ja liikuntapaikkoja. Alueella on voimassa ehdollinen rakentamisrajoitus (MRL 43.1 §). Alueelle voi sijoittaa kuitenkin tämän estämättä virkistystä ja ulkoilua palvelevia rakennuksia ja rakennelmia sekä ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia rakennuksia ja laitteita. Rakentamisen sijoittelussa tulee ottaa huomioon kulttuuriympäristön, maiseman ja luonnon erityispiirteet sekä ekologiset viheryhteydet. Myös maanläjitystoiminta on mahdollista, mikäli tämä perustuu asianmukaiseen hyväksytyyn suunnitelmaan ja toimet eivät aiheuta pysyvää haittaa alueen virkistyskäytölle tai ympäristön erityisarvoille. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon alueelle sijoittuvien palvelujen saavutettavuus sekä viherverkon ja virkistysreittien jatkuvuus alueelta toiselle.

- Kestävän liikkumisen taajama

Tiivistyvä, toiminnoiltaan monipuolinen taajamarakenteen alue, jolla maankäytön muutosten ja tehostamisen tulee perustua asemakaavoitukseen. Asemakaavoituksessa tulee noudattaa yleiskaavakarttojen 2-6 merkintöjä ja määräyksiä. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon lähivirkistystyksen tarpeet sekä paikallisten viheryhteyksien jatkuminen. Suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota myös joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Uusien rakennuspaikkojen muodostaminen vaatii pohjaksi asemakaavan. Ennen asemakaavoitusta alueella voidaan sallia ympäristön ominaispiirteisiin soveltuva, myöhempää kaavoitusta haittaamaton, olemassa olevien rakennuspaikkojen korjaus- ja täydennysrakentaminen.

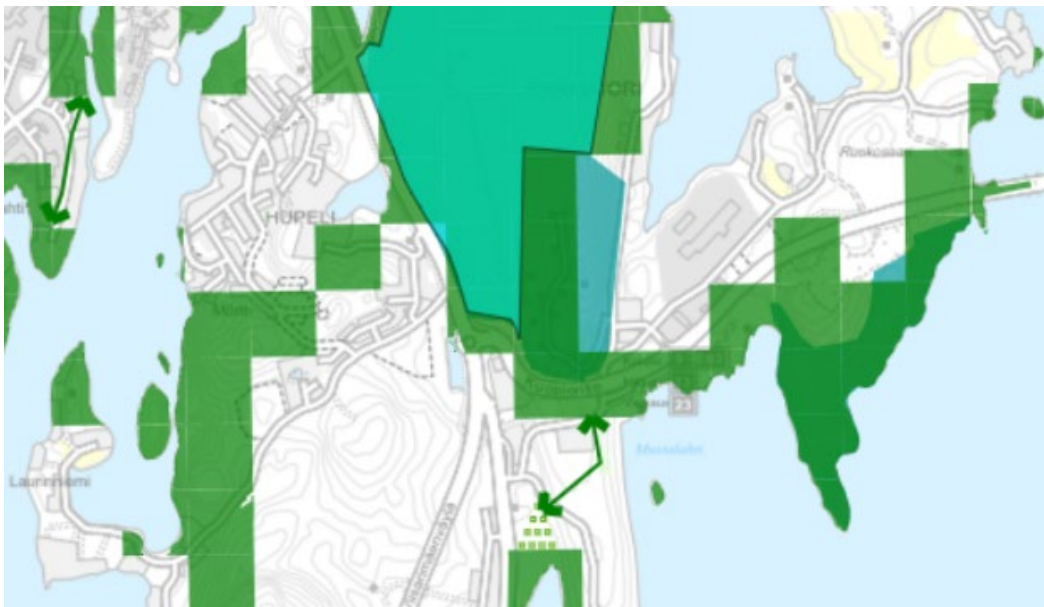
- Selvittämisen arvoinen taajama

Tiivistyvä toiminnoiltaan monipuolinen taajama-alue, jossa maankäytön muutosten ja tehostamisen tulee perustua asemakaavoitukseen. Asemakaavoituksen tulee perustua osayleiskaavoitukseen tai erilliseen, MRL 39 § mukaisen yleiskaavan

sisältövaatimukset täyttävään selvitykseen. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon lähivirkistysten tarpeet sekä paikallisten viheryhteyksien jatkuminen. Siinä tulee kiinnittää erityistä huomiota myös joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Uusien rakennuspaikkojen muodostaminen vaatii pohjakeen asemakaavan. Ennen asemakaavoitusta alueella voidaan sallia ympäristön ominaispiirteisiin soveltuva, myöhempää kaavoitusta haittaamaton olemassa olevien rakennuspaikkojen korjaus- ja täydennysrakentaminen.

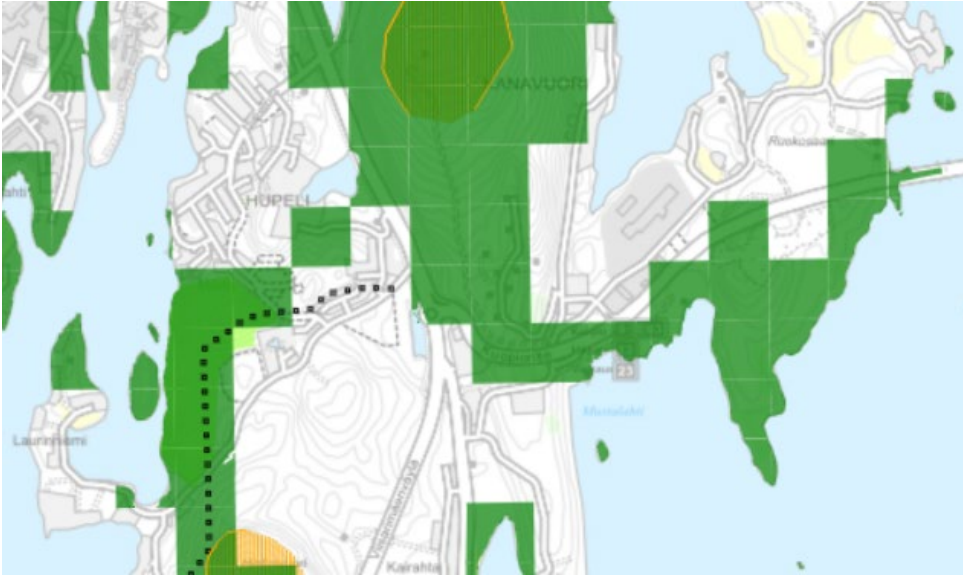
- Valtatie/olemassa oleva
- Valtatie/suunniteltu
- Suunniteltu valtatie eritasoliittymä (Kanavuori, Ruokosaari)

Kartta 2/7 Luontoarvojen verkottuminen



Ote Jyväskylän kaupungin yleiskaavan kartasta 2/7 Luontoarvojen verkottuminen. Hupelinlammen kohdalla oleva verkon osa heikkenee tiealueen leventymisen seurauksena. Natura 2000 -alue merkitty kaavaan vaalean vihreällä värillä. Etelän suuntaan on merkitty nuolipäisellä viivalla Viheryhteystarve osana viheralueverkkoa. Tämä yhteys voi tiealueen laajentumisen seurauksena heiketä. Asemakaavassa esitetään uuden tien eteläpuolelle suojaviheraluetta ja tiealueelle viheryhteystarpeen toteuttamiselle varattua alueen osaa, joilla voidaan tehdä mm. liito-oravien liikkumista helpottavia teknisiä ratkaisuja.

Kartta 3/7 Maisema ja virkistys



Ote Jyväskylän kaupungin yleiskaavan kartasta 3/7 Maisema ja virkistys. Suunnittelualueella ei ole erityisiä poikittaisyhteystarpeita. Kanavuoren maisemallisestikin arvokas alue jää suunnittelualan ulkopuolelle.

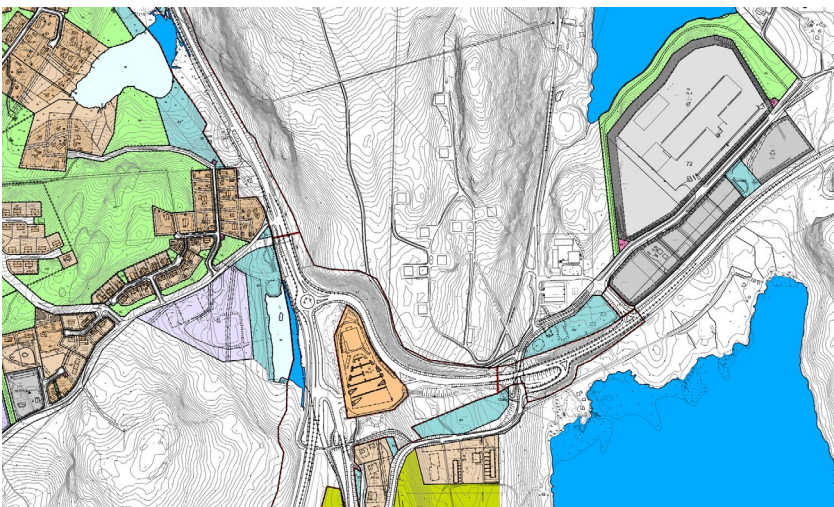
Oravasaaren osayleiskaava

Osayleiskaavassa ei ole otettu kantaa mitä maankäyttöä alueella tulisi uuden tien lisäksi olla vaan kaavaan on rajattu "Asemakaavoitettavaksi tarkoitettu alue." Kaavakarttaan on merkitty kokoojatie, jota reunustaa "Liikennemelualue. Yli 55 dB". Alueelle ei tule suunnitella uutta asutusta eikä muuta melulle herkkää toimintaa. Olemassa olevan asutuksen vähäinen täydennysrakentaminen on sallittua.

Voimassa olevat asemakaavat

Alueella on voimassa asemakaavat:

- Hupelin asemakaava, korttelit 1-35 73:001 (25.4.2005)
- Kanavuoren asemakaava, korttelit 1-11, 73:002 (22.5.2006)
- Etu-Kanavuori, 72:001 (25.5.1998)
- Kanavuoren asemakaava, korttelit 15-18, 72:003 (12.11.2001)
- Ruokosaaren teollisuusalueen laajennus, 72:006 (17.12.2012)



Ote Jyväskylän kaupungin ajantasa-asemakaavasta. Valkoisilla alueilla liikennealueiden välejä lukuun ottamatta ei ole asemakaavaa.

Jyväskylän kaupungin karttapalvelussa voi tutustua [Ajantasa-asemakaavaan](#).

Suunnittelualueen ja lähiympäristön suunnittelu- ja kaavatilanne

Suunnittelualueella on vireillä asemakaava 72:009 Kanavuoren varikkoalueen asemakaava, joka on ollut pitkään pysähdyksissä.

AVOin kaupunkiympäristö -politiikka (Jyväskylän kaupunginvaltuusto 30.9.2019)

Politiikka sisältää periaatteet kaupunkiympäristön suunnitteluun ja rakentamiseen erityisesti arkkitehtuuria, viherympäristöä ja osallistumista suunnitteluun. Periaatteet ovat nivottu kolmeen teemaan:

- 1) Aaltojen lailla rakennamme kaupunkiympäristöä ihmisläheiseksi, huomioimalla maiseman ja historian arvot uudisrakentamisessa sekä teemme laadusta ymmärrettävää.
- 2) Viihtyisäksi koko kylän voimin pääsemme luontopohjaisiin ratkaisuihin, ihmisiä liikuttavalla ja hyvinvointia luovalla ympäristöllä sekä avaamalla kaupunkisuunnittelua asukkaille.
- 3) Oppien, tehden, unelmoiden luomme tulevaisuutta rohkeilla kilpailuilla ja kunnianhimoisilla kokeiluilla, ideoimalla yhdessä ja kannustamalla toisiamme parempaan.

Valtatien suunnittelun yhteydessä pyritään kiinnittämään erityistä huomiota suunnitelmien havainnollistamiseen ja meluaitojen sekä -esteiden arkkitehtoniseen ja kaupunkikuvalliseen laatuun. Alueen maanomistajien kanssa on järjestetty neuvotteluita.

Alueelle laaditut selvitykset ja suunnitelmat

Tiesuunnitelman yhteydessä on tehty selvityksiä ja niiden perusteella on tehty analyyskejä ja arvioitu suunnittelulle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Arvioinnin suorittamistapa on asiantuntija-arviointi. Asemakaavatyö perustuu Valtatien 4 ja valtatie 9 parantaminen välillä Haapalahti - Kanavuori, Jyväskylä yhteydessä tehtyihin suunnitelmiin ja selvityksiin.

Liikenteellisiä selvityksiä

Liikenteelliset selvitykset kuvataan tiesuunnitelman selostuksessa. Aineisto on löydettävissä tiesuunnitelman [kotisivuilta](#).

Tutkitut vaihtoehdot

Tutkitut vaihtoehdot ja niiden perustelut kuvataan tiesuunnitelmaselostuksessa. Valtatie 4 parantamisesta Vaajakosken kohdalla on vuonna 2011 valmistunut ympäristövaikutusten arviointi sekä hankearviointi, joissa arvioitiin neljää erilaista vaihtoehtoa. Näistä yksi, Varassaaren kautta kulkeva pintavaihtoehto, valittiin jatkosuunnitteluun. Hankkeen yleissuunnitelma valmistui vuonna 2013. Yleissuunnitelma on hyväksytty Liikennevirastossa (nykyinen Väylävirasto) 2018 ja se on lainvoimainen. Vaajakosken kohdan tiesuunnitelma käynnistettiin keväällä 2019. Maastotutkimukset tiesuunnitelman laatimista varten aloitettiin syyskuussa 2019 ja ne jatkuvat edelleen. Tiesuunnitelmaluonnoksia esiteltiin ensimmäistä kertaa yleisötilaisuudessa 17.12.2019 Vaajakoskella.

Tiesuunnitelman vaihtoehtotarkastelun yhteydessä nousi esille uusi tasausvaihtoehto välillä Haapalahti-Vaajanvirta, joka poikkei yleissuunnitelmaratkaisusta siinä määrin, että kohteesta aloitettiin laatimaan lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä (LjMTL) mukainen yleissuunnitelman muutossuunnitelma. Yleissuunnitelman muutossuunnitelmaa esiteltiin virtuaalisessa yleisötilaisuudessa 26.1.2021.

Yleissuunnitelman muutossuunnitelma välillä Haapalahti-Vaajanvirta valmistui loppuvuodesta 2021 ja on lähtenyt lain mukaiseen käsittelyyn. Kun yleissuunnitelman muutossuunnitelma on vahvistunut, suunnittelu jatkuu tiesuunnitelman laatimisella. Valmista tiesuunnitelmaa esitellään yleisölle syksyllä 2022 ja tilaisuuden ajankohdasta tullaan kuuluttamaan erikseen.

Tutkittuja vaihtoehtoja kuvaavat selvitykset

- [17T-1 Raskaan liikenteen pysäköintialueen sijaintiselvitys](#)
- [17T-1-1 Liite 1, Vaihtoehtovertailutaulukko](#)
- [17T-1-2 Liite 2, Alueiden sijaintikartta](#)
- [17T-2 Mustaniemen eritasoliittymän vaihtoehtovertailu](#)
- [17T-2-1 Liite 1, Vaihtoehtovertailutaulukko](#)
- [17T-2-2 Liite 2, Suunnitelmakartta, vaihtoehto 2 \(VE2\)](#)
- [17T-3 Väyläarkkitehtuurin tutkitut vaihtoehdot](#)
- [17T-4 Natura-alueen ohitus](#)

Ympäristöselvityksiä ja vaikutuksia kuvaavat selvitykset

Selvitykset löytyvät tiesuunnitelman selostuksesta ja tiesuunnitelman kotisivuilta. Luettelo alustavasti arvioiden merkittävimmistä selvityksistä ja suorat linkit niihin:

- [Hankearviointi](#)
- [Valtatien 4 ja valtatie 9 parantaminen välillä Kanavuori - Haapalahti, Natura-arvio 2023](#)
- [Natura-arvioinnin liite](#)
- [Luontoselvitykset-raportti, Valtatie 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla tiesuunnitelma](#)
- [Meluselvitys Valtatie 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla tiesuunnitelma](#)
- [Meluselvityksen liiteaineisto](#)
- [7.4T-1 VT 4 Vaajakoski arkkitehtuurin periaatteet](#)
- [16T-3 Maisemaselvitys](#)
- [16T-4 Hulevesiselvitys](#)
- [16T-5-1 Pilaantuneiden maiden esiselvitys](#)
- [16T-5-2 Hupelinlammen ja Haapalahden vesi- ja sedimenttitutkimus](#)
- [16T-6-1 Luontoselvitys 2021](#)
- [16T-6-2 Liito-oravaselvitys 2022](#)
- [16T-6-3 Luontoselvitys 2022](#)
- [16T-6-4 Liito-oravaselvitys 2023](#)
- [16T-6-5 Luontoarvot kartalla](#)
- [16T-6-6 Natura 2000 -arviointi](#)
- [Liite 1, Yleiskartta](#)
- [Liite 2, Vt4 tieympäristökartta 3 poikkileikkausten sijainnit](#)
- [Liite 3, Vt4 tieympäristökartta 4 poikkileikkausten sijainnit](#)
- [Liite 4, Vt 4 luontoselvitys 2021](#)
- [Liite 5, Vt 4 luontoselvitys 2022](#)
- [Liite 6, Vt 4 liito-oravaselvitys 2022](#)
- [Liite 7, Vt Kanavuori Liito-oravaselvitysraportti 2023](#)
- [Liite 8, Luontokohteet kartta](#)
- [16T-7 Raskaan liikenteen pysäköintialueiden häiriövaloselvitys](#)
- [Rakennusten lepakkoselvitys 2024](#)

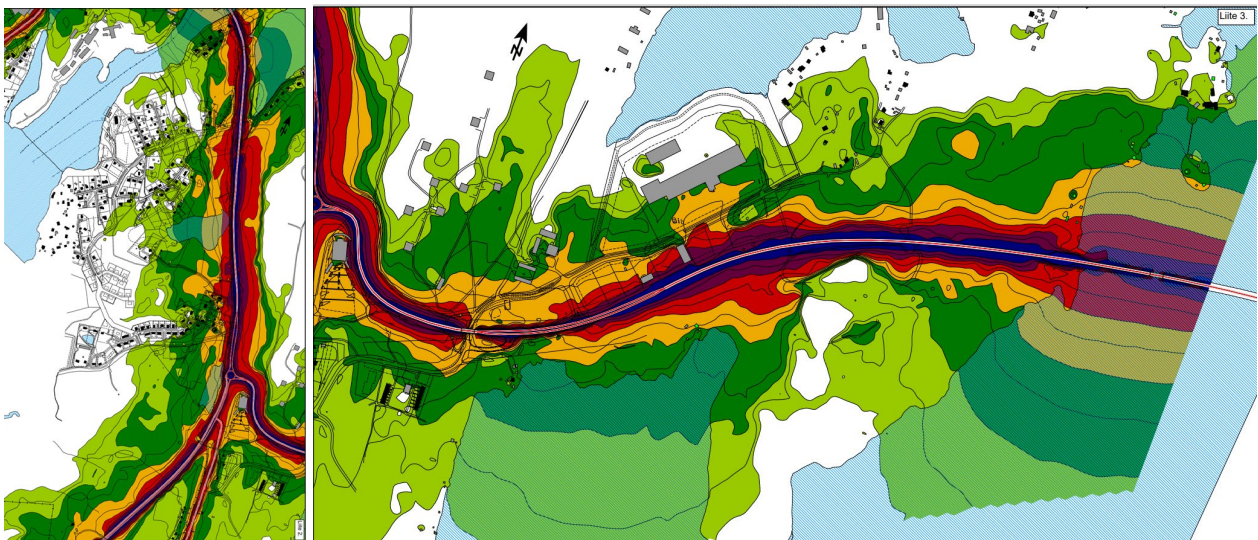
Melutilanne

Asemakaava-alueella sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen mukaisia melutason yleisiä ohjeita, jotka on esitetty taulukossa 1. Suunnittelualueella melulle herkkiä kohteita selvitysalueella ovat asuinalueet ja oppilaitokset, joiden osalta päiväaikainen melun A-painotetun keskiäänitason ohjearvo on <55dB. Lisäksi alueelle sijoittuu yksittäisiä loma-asuntoja. Päiväaikainen melutaso on tässä tapauksessa meluvaikutusten arvioinnin kannalta merkitsevä, koska päivä- ja yöaikaisen ohjearvon ero 5dB on pienempi kuin melutason ero vaikutusalueilla päivä- ja yöaikaan.

Tiesuunnitelman yhteydessä tehtiin liikennemelulle kattava meluselvitys. Melulaskenta toteutettiin 3D-maastomalliin perustuvalla SoundPlan melulaskentaohjelmalla pohjoismaiseen tieliikennemelun laskentamalliin pohjautuen. Meluselvitysraportti liitekuvineen on suunnitelman liitteenä 16T-2.

Vt9 Kuopiontien melualueelle sijoittuu yksittäisiä loma-asuntoja Mustalahden ja Ruokosaaren kohdalla. Melun ohjearvotaso asuinalueille ja kouluille on päiväaikaan <55dB ja yöaikaan <45 dB Valtioneuvoston päätöksen (Vnp 993/92) yleisten ohjearvojen mukaan.

Nykytilanteessa melulle altistuvien asukkaiden määrä rakennus- ja huoneistorekisterin (RHR) aineiston perusteella laskettuna on 977 asukasta (koko tiesuunnitelma-alueella). Laskennassa on mukana kaikkien sellaisten asuinrakennusten asukaslukumäärä, joihin kyseinen meluvyöhyke ulottuu.



Melutasot päiväaikaan välillä Hupeli-Kanavuori ja Kanavuori-Ruokosaari. Yli 55 dB-alue keltainen, punainen, sininen.

Meluselvitys ja -melukartat

- 16T-2 Meluselvitys
- Liite 1. Päiväaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} (07-22) vuoden 2018 liikennemäärillä, nykyverkko, kuva 1, luonnos
- Liite 2. Päiväaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} (07-22) vuoden 2018 liikennemäärillä, nykyverkko, kuva 2, luonnos
- Liite 3. Päiväaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} (07-22) vuoden 2018 liikennemäärillä, nykyverkko, kuva 3, luonnos
- Liite 4. Päiväaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} (07-22) vuoden 2040 liikennemäärillä, nykyverkko, kuva 1, luonnos
- Liite 5. Päiväaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} (07-22) vuoden 2040 liikennemäärillä, nykyverkko, kuva 2, luonnos
- Liite 6. Päiväaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} (07-22) vuoden 2040 liikennemäärillä, nykyverkko, kuva 3, luonnos

- Liite 7. Päiväaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} (07-22) vuoden 2040 liikennemäärillä, TS suunnitelma-ratkaisu, kuva 1, luonnos
- Liite 8. Päiväaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} (07-22) vuoden 2040 liikennemäärillä, TS suunnitelma-ratkaisu, kuva 2, luonnos
- Liite 9. Päiväaikaiset keskiäänitasot L_{Aeq} (07-22) vuoden 2040 liikennemäärillä, TS suunnitelma-ratkaisu, kuva 3, luonnos

4 Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Aloituspaihe

Asemakaava on käynnistynyt Jyväskylän kaupungin kaavoitusohjelman mukaisesti. Asemakaavan vireille tulosta on kuulutettu sanomalehti Keskisuomalaisessa 18.6.2021. Kaavan laadintaan liittyy sellaisia valtakunnallisia, seudullisia tai muita keskeisiä tavoitteita, joiden selvittämiseksi viranomaisneuvottelu kaupungin ja Keski-Suomen ELY-keskuksen kesken tulee järjestää. (MRL 66 § 2 mom.). Viranomaisneuvottelut on järjestetty 10.5.2022 ja 16.5.2023. Asemakaavatyön yhteydessä ei ole järjestetty erikseen yleisötilaisuutta aloitusvaiheessa. Tiesuunnitelman esittelytilaisuudessa on kerrottu kaavoituksen etenemisestä.

4.2 Luonnosvaihe

4.2.1 Kaavaluonnoksen valmistelu

Asemakaavaratkaisu pohjautuu periaatteellisella tasolla Jyväskylän kaupungin yleiskaavaan. Asemakaavan maankäyttö ja rajaukset perustuvat tieyleissuunnitelmaan. Tiesuunnitelma vaikuttaa eniten maankäyttöolosuhteisiin Varassaaressa ja Kanavuorella. Näissä tapauksissa tie- ja ramppilinjaus on sellainen, että asemakaavallista tiealuetta joudutaan laajentamaan tai muulle maankäytölle joudutaan esittämään rajoitteita.

Asemakaavaluonnos käsiteltiin kaupunkirakennelautakunnassa 21.6.2022. Asemakaavan luonnosvaiheen yleisötilaisuus järjestettiin elokuussa 2022.

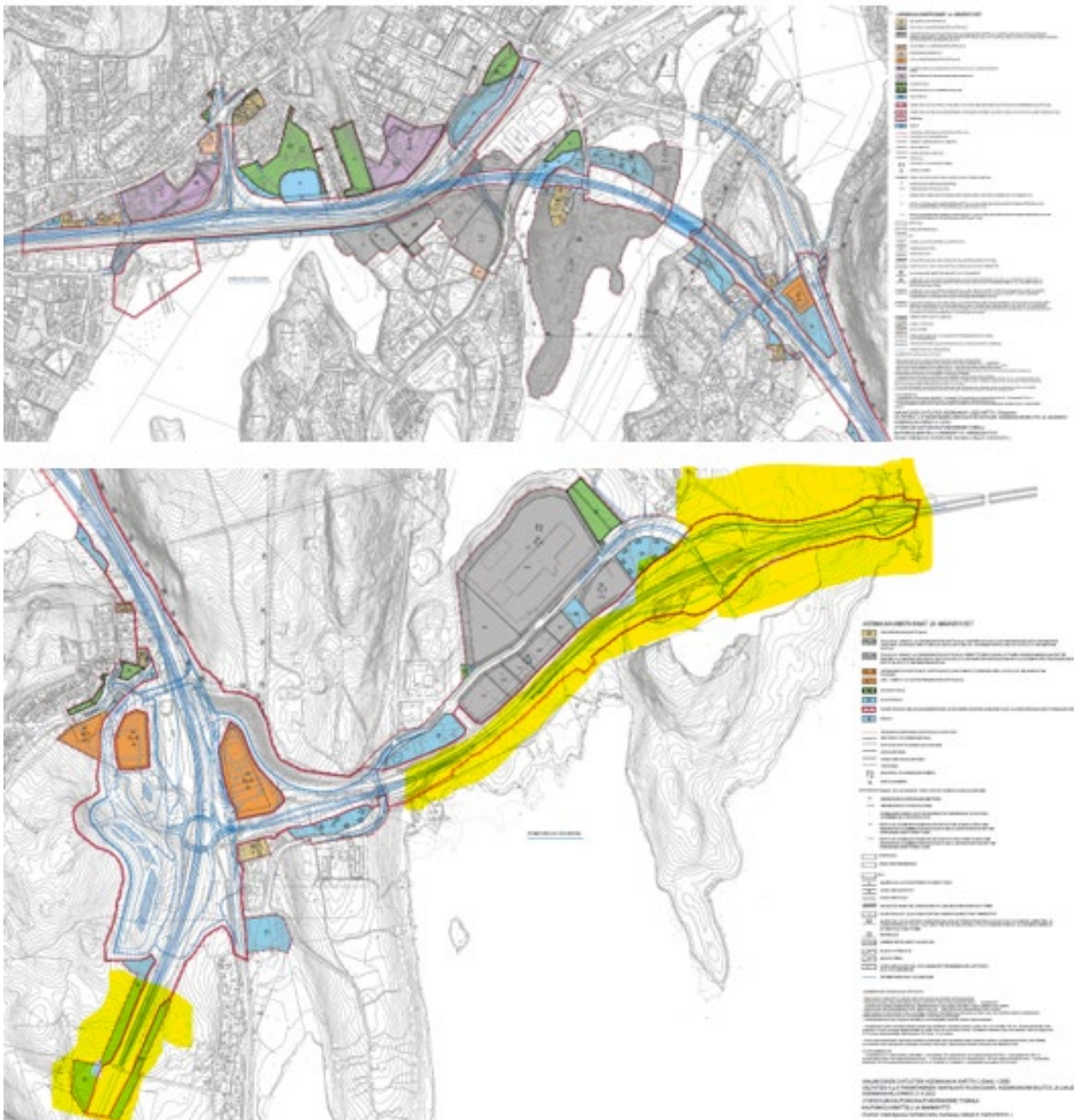
4.2.2 Luonnosvaiheen palaute (lausunnot ja mielipiteet) ja vastineet/huomioihin ottaminen

Asemakaavaluonnos, joka koski koko tiesuunnittelualuetta, oli nähtävänä 28.6.-19.8.2022. Kaavaluonnoksen nähtävänä olosta kuulutettiin sanomalehti Keskisuomalaisessa 28.6.2022. Lausuntoja saatiin 4 kappaletta: Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen liitto, Keski-Suomen museo ja Alva-yhtiöt Oy. Mielipiteitä saatiin Telia Finland Oy:ltä, Jyväskylän seudun luonnonsuojeluyhdistykseltä ja kahdelta yritystoimijalta. Yhteenveto luonnosvaiheen palautteesta ja vastineista niihin on asemakaavaselostuksen liitteenä.

Asemakaava jaettiin luonnosvaiheen jälkeen kahdeksi asemakaavaksi, joilla on eri kaavanumerot. Tämä asemakaavaselostus koskee suunnittelualuetta, joka alkaa Hupelinlammen kohdalla ja päättyy Ruokosaaren kohdalle. Alue on lähes sama, kuin asemakaavan luonnosvaiheen kartta 2.

Asemakaavan luonnosvaiheen jälkeen asemakaavakarttaa ja asemakaavaselostusta täydennettiin ja muutettiin lausuntoihin, mielipiteisiin ja tarkentuneeseen suunnitteluun perustuen. Tiehankkeen vaikutusten arviointi täydentyi myös, joten sitä kautta myös asemakaavan vaikutusten arviointia voitiin tarkentaa. Asemakaavaselostuksessa kuvattu vaikutusten arviointi on suppeampi ja toteavampi kuin mitä tiesuunnitelman asiakirjoissa esitetään. Selostuksen lukijan on ja oli mahdollista tutustua tiesuunnitelman julkisiin asiakirjoihin tiesuunnitelman kotisivuilla: <https://projektit.finn-map-infra.fi/vt4vaajakoski/tiesuunnitelma.htm>

Asemakaava-aluetta supistettiin asemakaavan luonnosvaiheen jälkeen vt 4 kohdalla etelässä, vt 9 kohdalla idässä ja Ruokosaaren työpaikka-alueen kohdalla.



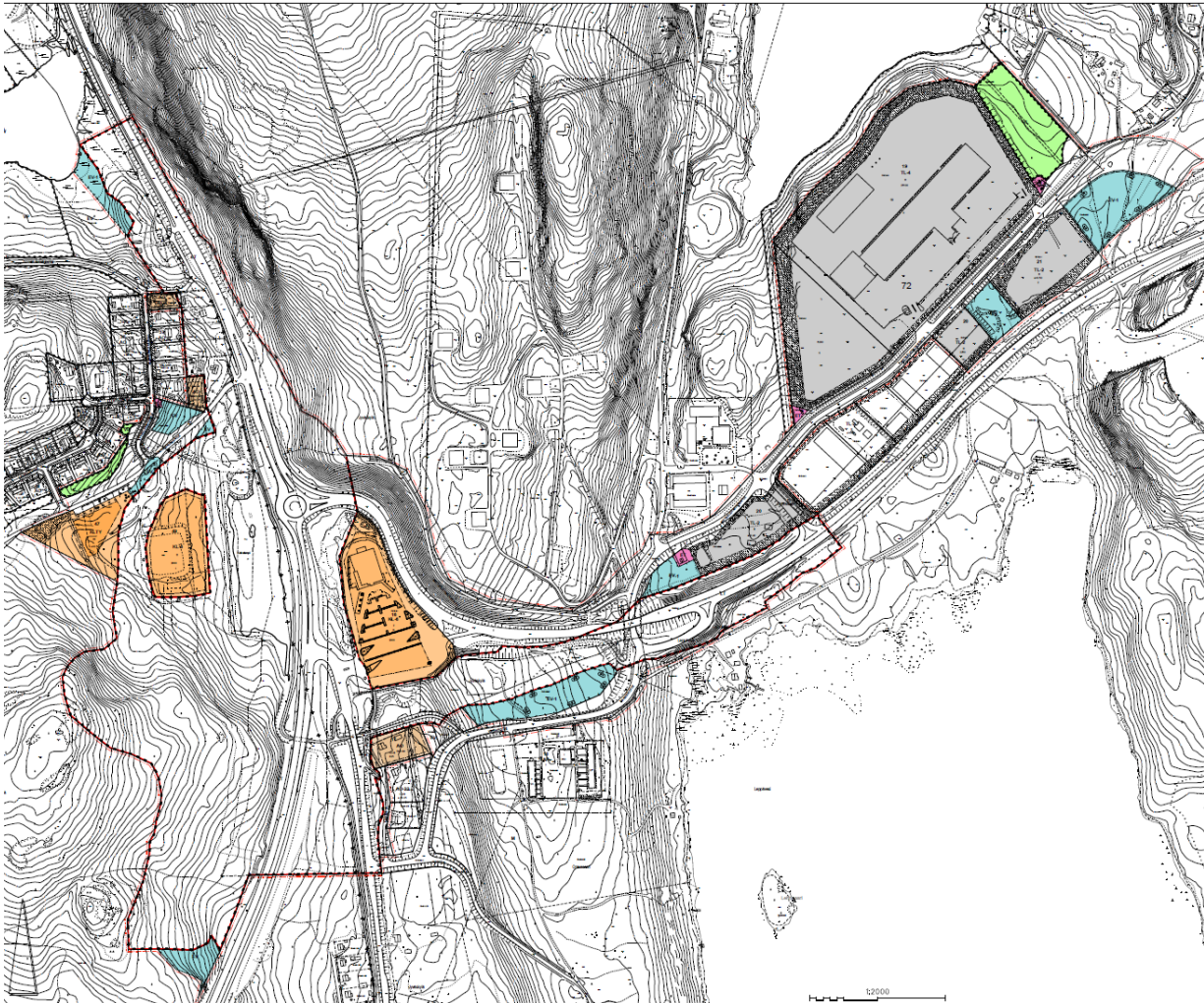
Asemakaavan luonnosvaiheen kaavakartat. Asemakaava-aluetta supistettiin kohdissa, jotka kuvassa on korostettu keltaisella korostusvärillä.

4.3 Ensimmäinen ehdotusvaihe

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävänä 7.7.-25.8.2023. Kaavaehdotuksesta saatiin seitsemän lausuntoa ja neljä muistutusta. Yksi muistutuksista tuli ennen kaavan virallista nähtävänä oloa.

Yhtä muistutusta on täydennetty nähtävänä olon jälkeen. Lausunnon antoivat Väylävirasto, Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen liitto, Metsähallitus, Alva-yhtiöt ja Te-lia Oyj.

Asemakaavaehdotusta esiteltiin 14.8.2023 Teams-keskustelutilaisuudessa, johon osallistui 15 henkilöä. Lisäksi asemakaavaa esiteltiin Vaajakosken paikallistapahtuman (Vaajakosken Kohinat) iltatilaisuudessa 40-50 henkilölle.



Ote ensimmäisen ehdotusvaiheen asemakaavakartasta.

4.3.1 Ehdotusvaiheen palaute (lausunnot ja muistutukset) ja huomioon ottaminen

Lausunnoissa tai lausunnon osissa, jotka koskevat eteläisen kaavaehdotuksen aluetta, käsiteltiin seuraavia asioita:

- Asemakaavaselostusta ja asemakaavakarttaa koskevia täydentämis- ja korjausesityksiä.
- Kaava-aluetta tulee laajentaa Varikkotielle johtavan purettavaksi esitetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän kohdalle, jossa LT-alue tulee muuttua EV-alueeksi tai muuksi soveltuvaksi alueeksi.

- Asemakaavan kumoamismerkintöjä on selkeytettävä.
- Metsälehmuksentien purettavan rampin kohta kaavassa EV-alueeksi ja ajoyhteys ulottumaan hu-
levesialtaalle asti.
- Kanavuoren alueen ja Ruokosaaren liito-oravan elinympäristöjen kulkuyhteydet valtatie yli esitet-
tävä kaavassa (hyppypuutarpeet).
- EV-1 -kaavamääräystä täsmennettävä niin, että alueelle saa sijoittaa liito-oravan kulkuyhteyksiä
parantavia rakenteita ja laitteita.
- Selostuksessa kuvattava maisemarakennetta ja sen arvoja ja ominaispiirteitä osana rakennetun
kulttuuriympäristön kuvausta, jotta voidaan arvioida kattavasti myös niihin kohdistuvaa muutosta.
- Vaikutustenarviointia tulisi tehdä myös suhteessa yleiskaavassa osoitettuihin maiseman ja virkis-
tyksen alueisiin.
- Rakentamistapaa koskevan kaavamääräyksen tarkentaminen.
- Liito-oravan kulkuyhteys Kanavuoren alueelta länteen vanhan tien ylitse tulee turvata ylitystolpilla
ja/tai puustolla.
- Natura-alueen rajausta on esitetty virheellisesti.

Muistutuksissa, jotka koskivat erityisesti tämän asemakaavaehdotuksen aluetta, käsiteltiin seuraavia asioita:

- Jyväskylän kaupungin tulee keskeyttää asemakaava ja edellyttää (esim. tiesuunnitelmasta anta-
massaan lausunnossa) liikennejärjestelyiden suunnittelua nykytietoon pohjautuen.
- Mielenterveyteen liittyviä vaikutusten arviointia ei ole tehty.
- Heikentävä vaikutus viihtyvyyteen, vesistöihin, kulttuuriympäristöön, luontoon ja maisemaan.
- Äänimaisema muuttuu ja rengasmelu kasvaa ajonopeuksien noustessa
- Tiedottamisessa ja osallistamisessa on ollut puutteita.
- Suunniteltua rekkaparkkia vastustetaan.
- Asemakaava (tiesuunnitelma) estää kiinteistön käytön vapaa-ajan asuntona. Muistuttaja vaatii me-
netykset korvattaviksi.

Ehdotusvaiheen palautteesta ja kaavoittajan vastineista on koottu erillinen yhteenveto, joka on
asian liitteenä. Asemakaavaehdotukseen on tehty muutoksia saadun palautteen ja tarkentuneen
tiesuunnittelun johdosta:

- Asemakaavaa kumottu Ruokosaaren teollisuusalueen ja Ruokosaaren itäpuolen lisäksi Varikko-
tien kohdalla.
- AO-tontti 37-7 poistettu asemakaavanmuutosalueesta.
- Natura-alueen rajausta palautettu alkuperäiseen muotoon.
- Yleisen tien aluetta (LT) muutettu suojaviheralueeksi (EV) Varikkotien pohjoispuolella.
- Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten (TL-2) korttelialuetta 20 muutettu itäosastaan suojaviher-
alueeksi (EV). Suojaviheralueelle merkitään ajo-yhteys.

- Asemakaavaselostukseen täydennetty maisemavaikutusten arviointia ja alueen kuvausta korjattu.
- Rakentamistapaa koskevaa määräystä tarkennettu.
- Suojaviheraluetta (EV-1) koskevaa kaavamääräystä tarkennettu.
- Suojeltua metsälehmusmetsikköä (s-6) koskevaa kaavamääräystä tarkennettu.
- TL-2-kottelialueille merkitty istutettavat puurivit tulevaisuuden liito-oravien kulkureiteiksi.
- Karttateknisiä tarkennuksia, kuten liittymän likimääräisen sijainnin osoittavien nuolien siirtoja.

Asemakaavaan tehty muutokset ja erityisesti asemakaavanmuutosalueen laajennukset ovat merkittäviä, joten asemakaava asetetaan uudelleen ehdotuksena nähtäville.

4.4 Uusi ehdotusvaihe (asemakaava uudelleen ehdotuksena nähtävänä)

4.4.1 Kaavaehdotuksen valmistelu

Valmistelu on kuvattu luvussa 4.3.1.

4.4.2 Ehdotusvaihe 2:n palaute (lausunnot ja muistutukset) ja vastineet/ huomioon ottaminen

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävänä 23.4.-23.5.2024, jona aikana saatiin neljä lausuntoa ja kolme muistutusta. Lausunnon antoivat Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen liitto ja Metsähallitus. Muistutuksen antoivat DNA Tower Finland Oy ja Telia Oyj ja Keski-Suomen liito-oravayhdistys ry.

Saman aikaisesti nähtävillä oli Vaajakosken ohitustien pohjoisen osan asemakaavaehdotus. Asemakaavaehdotuksia esiteltiin 7.5.2024 Vaajakummun yhtenäiskoululla järjestetyssä keskustelutilaisuudessa, johon osallistui 25 henkilöä.

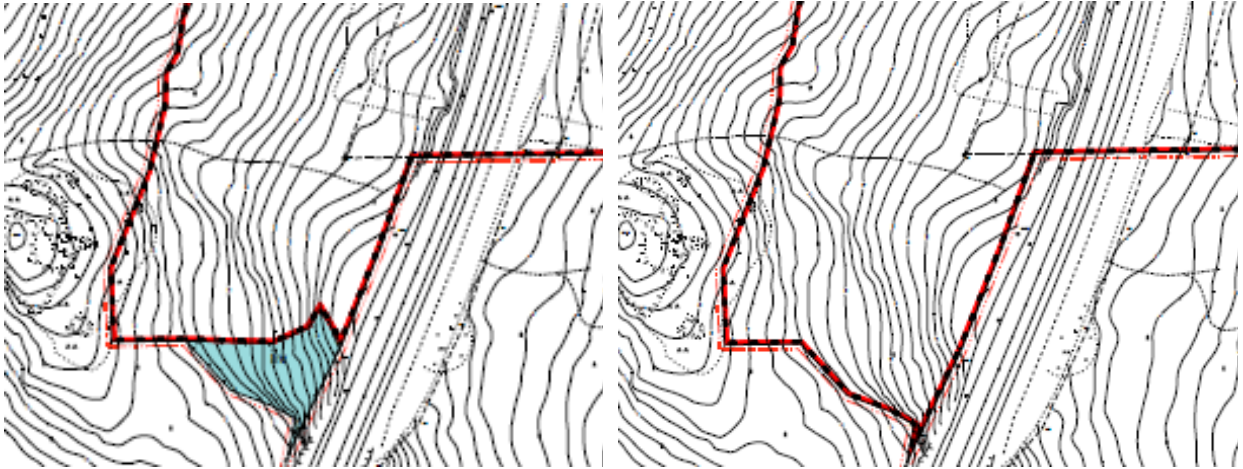
Eteläisen osan kaavaehdotusta koskevissa lausunnoissa käsiteltiin seuraavia asioita:

- Suunnitellun kevyenliikenteenväylän (J10) tulee sijoittua liikennealueelle. Kaavaa tulee muuttaa.
- Kaavamääräystä ja -merkintöjä tulee tarkentaa ja korjata.
- Kaavaselostuksen vaikutusten arviointia tulee täydentää mm. Natura-vaikutuksien osalta.
- Selostukseen tulee tarkentaa Maakuntakaavaa koskevaa kuvausta.
- Liito-oravan liikkumismahdollisuudet tulee turvata asemakaavassa.

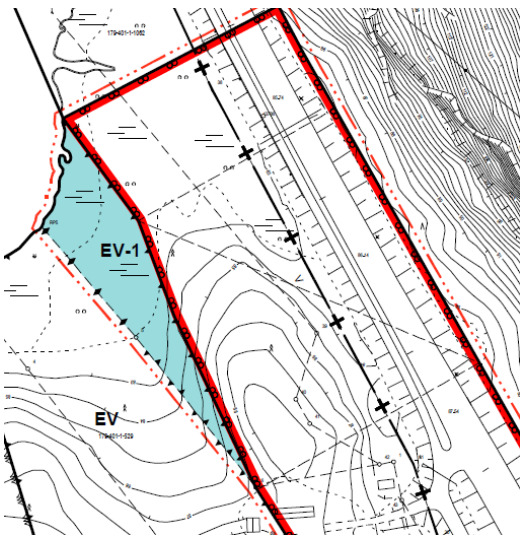
Muistutuksissa käsiteltiin seuraavia asioita:

- Jatkosuunnittelussa ja tien toteuttamisen yhteydessä huomioon otettavia asioita.
- Huomioita tiesuunnitelma-aineiston liito-oravaselvityksistä ja tiesuunnitelmaselostuksen liito-oravia koskevista kuvauksista.

Ehdotusvaihe 2:n lausunnoista, muistutuksista ja vastineista niihin on laadittu erillinen yhteenveto, joka on asemakaavaselostuksen liitteenä. Myös kooste ensimmäisessä ehdotusvaiheessa annettusta palautteesta ja vastineista niihin on asemakaavaselostuksen liitteenä.



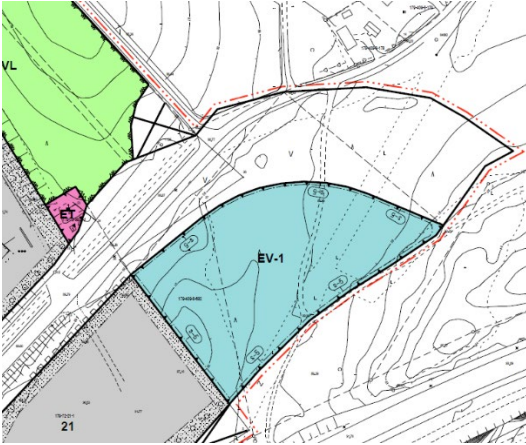
Asemakaavaa on muutettu uuden ehdotusvaiheen jälkeen kaavan eteläosassa. EV-alue muuttuu LT-alueen osaksi.



Viheryhteystarpeen toteuttamiselle varattu alueen osa (v) Hupelinlammen itäpuolella.



Viheryhteystarpeen toteuttamiselle varatut alueen osat (v) Metsälehmuksentien alueella yhdistävät Natura-alueen sen eteläpuolelle olevaan suojeltuun lehmusmetsikköön ja kauemmaksi etelään.



Viheryhteystarpeen toteuttamiselle varattu alueen osa (v) Metsälehmuksentien itäpäässä.

4.5 Hyväksymisvaihe

Asemakaavaehdotukseen on tehty muutoksia saatujen lausuntojen johdosta:

- Kaavakarttaan ja -määräyksiin on tehty teknisiä tarkennuksia.
- Kaavakarttaan on lisätty ohjeelliset alueet liito-oravien hyppypuille. Hyppypuut on esitetty tiesuunnitelma-aineistossa.
- Kaavaselostusta on täydennetty vaikutusten arvioinnin ja lähtötieto- ja selvitysluettelon osalta.

Asemakaavaan tehdyt muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, joten asemakaavaa ei tarvitse asettaa uudelleen ehdotuksena nähtäville.

Asemakaavan muutos-, laajennus ehdotus etenee kaupunkirakennelautakunnan käsittelyyn 18.6.2024. Käsittely hallituksessa ja valtuustossa on elokuussa 2024.

4.6 Uusi hyväksymisvaihe

Kaupunginvaltuusto hyväksyi asemakaavaehdotuksen kokouksessaan 26.8.2024. Keski-Suomen LEY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuu alue on tehnyt asemakaavan hyväksymispäätöksestä oikaisukehotuksen 9.10.2024.

Oikaisukehotuksessaan ELY-keskus katsoi, että asemakaava on selvityksiltään puutteellinen ja luonnonsuojelulain vastaisena asemakaavan sisältövaatimusten vastainen. Lepakoiden osalta ei oltu tehty riittäviä selvityksiä lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta. Tältä osin asemakaavan hyväksymispäätös perustuu puutteellisiin selvityksiin, ja on siten maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vastainen.

ELY-keskus toteaa oikaisukehotuksessaan, että eteläinen asemakaava on suojellun luontotyyppin esiintymän (Varikkotien lehmusmetsikkö LTA204533) esiintymän ja direktiivilajien (liito-orava, viitasammakko, lummelampikorento) lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämisen ja heikentämiskielon vastaisia. Eteläisellä asemakaavalla heikennetään Varikkotien lehmusmetsikköä. Liito-oravien osalta kaavaratkaisulla heikentämis- tai häviämisaaran kohteena ovat Varikkotien, Ruokosaaren ja Mustalahden lisääntymis- ja levähdyspaikat; viitasammakon osalta lisääntymis- ja levähdyspaikat, jotka sijaitsevat Kuivalammella, Kuopiontien sillanpielillä Ruokosaarella ja

lummelampikorennon osalta Hupelinlammen lisääntymis- ja levähdyspaikka. Kaavan hyväksymisen edellyttää luonnonsuojelulain 66§:n ja 83§:n mukaisten poikkeamislupien hakemista ja hyväksymistä.

Oikaisukehotuksen johdosta kunnanvaltuuston on tehtävä kaavaa koskeva päätös. Jollei valtuusto tee päätöstä kuuden kuukauden kuluessa oikaisukehotuksesta, kaavan hyväksymispäätös on katsottava rauenneeksi (maankäyttö- ja rakennuslain 195 S 4 momentti). ELY-keskus katsoo, että ennen kaavan hyväksymispäätöstä on varmistettava, että hyväksymispäätös on erityisesti luonnonsuojelulain mukainen. Kaavaa varten on tehtävä tarvittavat Natura-vaikutusten tarveharkinnat, sekä tarveharkinnan niin osoittaessa myös Natura-arviointi.

Tiesuunnitelmaan liittyvät täydentävät lepakkoselvitykset on tehty talvella joulukuussa 2024. Varmistettuja lepakoiden kesäajan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja löytyi kolmesta kohteesta.

Keski-Suomen ELY-keskus on tehnyt seuraavat asemakaavan hyväksymisen ja hankkeen toteuttamisen mahdollistavat luonnonsuojelulain 83 § mukaiset poikkeamislupapäätökset:

- Liito-orava, Ruokosaaren lisääntymis- ja levähdyspaikka (KESELY/3806/2024)
- Liito-orava, Varikkotien lisääntymis- ja levähdyspaikka (KESELY/3809/2024)
- Viitasammakko, Kuivalammen lisääntymis- ja levähdyspaikka (KESELY/3804/2024)
- Lepakko, Vaajakosken lisääntymis- ja levähdyspaikat (KESELY/29/2025, KESELY/30/2025)
- Lummelampikorento, Hupelinlammen lisääntymis- ja levähdyspaikka (KESELY/3803/2024)
- Suojeltu luontotyyppi, Varikkotien lehmusmetsikkö (KESELY/3808/2024)

Jyväskylän kaupunki on laatinut Natura-tarveharkinnan, jonka perusteella ei ole tarvetta tehdä erillistä Natura-arviointia. Tarveharkinta-asiakirja on lisätty asemakaavaselostuksen liitteeksi.

Asemakaavakarttaan ja selostukseen tehdyt muutokset:

- Asemakaavakarttaan on tehty oikaisukehotuksen edellyttämä muutos Varikkotien lehmusmetsän EV-1-alueen ja asemakaavan mukaisen katualueen rajauksen sekä lehmusmetsikön suojelumerkinnän laajuuden osalta. Muutosalueen maanomistaja on Jyväskylän kaupunki.
- Asemakaavaselostusta on täydennetty kaavaprosessin ja luontoarvojen kuvauksen sekä vaikutusten arvioinnin osalta.
- Asemakaavaselostusta on täydennetty vaikutusten arvioinnin sekä lähtötieto- ja selvitysluettelon osalta.

5 Asemakaavan kuvaus

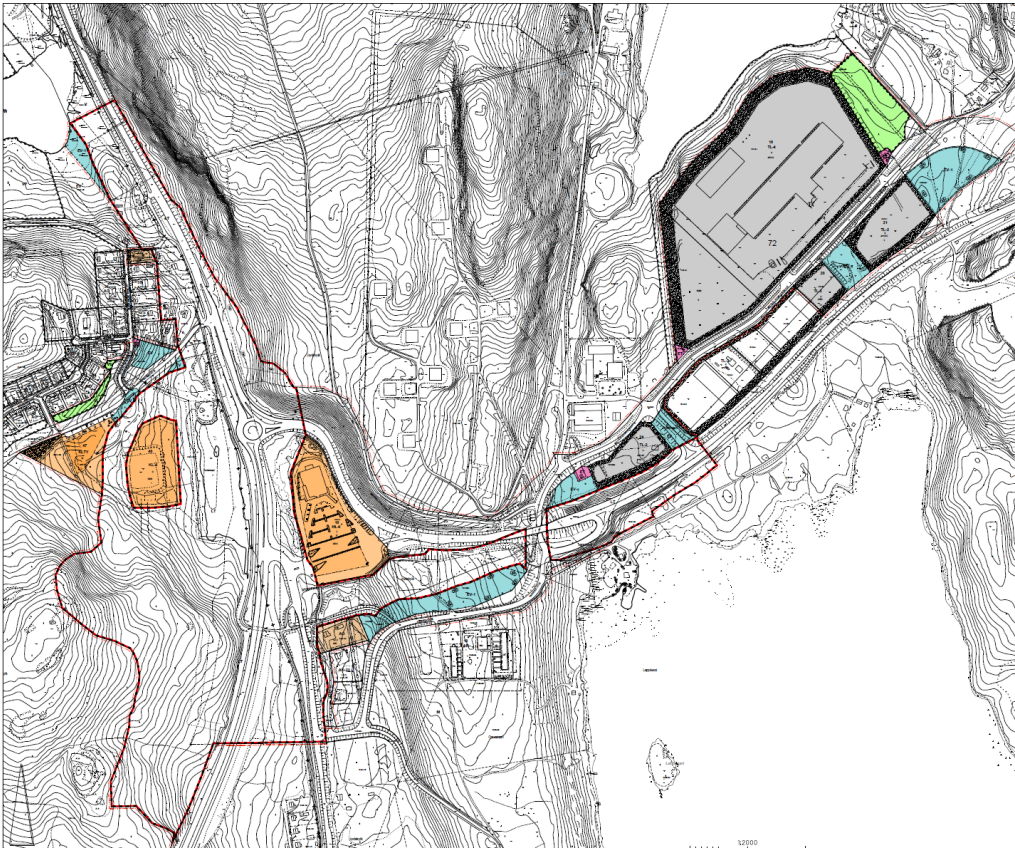
5.1 Kaavaratkaisun yleiskuvaus

Tiesuunnitelma vaikuttaa monien kortteleiden olosuhteisiin. Useimmissa tapauksissa tien, eritasoliittymän tai rampin rakenteiden tarvitsema maastokäytävä edellyttää, että asemakaavallista tietä tai katualueita joudutaan laajentamaan tai vastaavasti muulle maankäytölle joudutaan esittämään rajoitteita suojaviheralueilla.

Useilla erillispientalo-, työpaikka- ja palvelutonteilla kapea alue tontista tai korttelista muuttuu tiealueeksi, jotta tiesuunnitelman mukaiset rakenteet melusuojuuksineen voidaan toteuttaa tiealueella.

Erillispientalotonteilla käyttötarkoitus ja rakennusoikeuden määrä eivät muutu. Työpaikkakortteleissa, joissa rakentamisen määrä ilmaistaan tehokkuusluvulla, menetetään rakennusoikeutta tontin pienentyessä. Asemakaavassa varataan tie-, rautatie- ja suojaviheralueita niin, että tiesuunnitelman mukaiset rakenteet ja laitteet voidaan toteuttaa tiealueille.

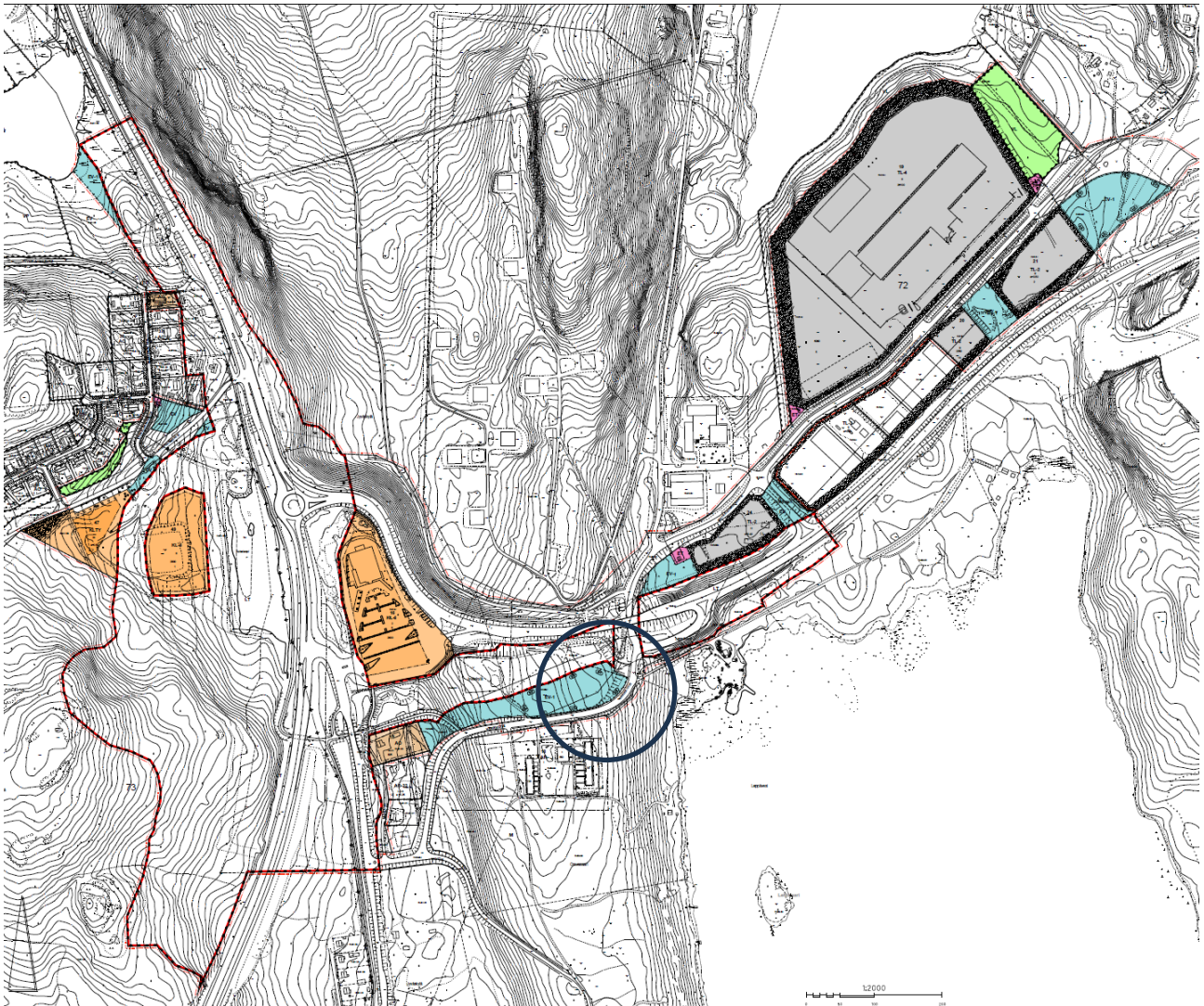
Asemakaavaa kumotaan kolmessa kohdassa. Varikkotien itäpuolella, ja kahdessa kohdassa Ruokosaaren itäosan kohdalla. Varikkotein kohdalla kumotaan asemakaavan mukaista yleisen tien aluetta (LT), Ruokosaassa lähivirkistys alueen osaa (VL) ja Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialuetta (TL-2).



Ote hyväksymisvaiheen 2024 asemakaavakartasta.



Kolme kohtaa, joissa asemakaavaa kumotaan, on merkitty kaavakarttaan mustalla rastilla.



Ote uuden hyväksymisvaiheen (17.3.2025) asemakaavakartasta. Varikkotien kohdalla tehty muutos (EV-1 - alueen laajennus) korostettu mustalla ympyrällä.

5.1.1 Mitoitus

Kaavamuutos voi lisätä työpaikkojen määrää liike- ja työpaikkakorttelivarannon lisääntyessä mutta ei merkittävästi.

Asemakaavan mitoitus tietoja on kappaleessa 4.2. Aluevaraukset. Mitoitustiedot mm. eri käyttötarkoitusten ja rakennusoikeuden määrien muutoksista tarkentuvat asemakaavan ehdotusvaiheessa ja esitetään taulukko muodossa.

Asemakaavan käyttötarkoitusten mukaiset pinta-alat (ha-tarkkuudella):

Liikennealueita (LT)	34,3 ha
Katualueita	9,25 ha
Suojaviheralueita (EV ja EV-1)	3,72 ha

Lähivirkistysalueita (VL ja VL/s)	1,35 ha
Erillispientalojen korttelialueita (AO)	0,48 ha
Työpaikka-alueita (TL-2, TL-4)	12,7 ha
Liikekorttelialueita (KL-6, KLTY)	0,45 ha
Yhdyskuntateknisen huollon alueet	0,13 ha

5.1.2 Palvelut

Asemakaavalla ei muodostu uusia asuinkortteleita. Asukkaiden palvelut sijoittuvat Vaajakosken aluekeskukseen ja Jyväskylän kaupungin keskustaan. Asemakaavalla muodostetaan kaksi uutta liikekorttelia, joihin voi sijoittua myös päivittäistavarakauppaa, toimistoja tai muuta liiketoimintaa. Asemakaavalla muodostuu yksi uusi teollisuus- ja varastorakennusten tontti.

5.1.3 Ympäristön häiriötekijät

Alueella on maantieliikennettä, joista aiheutuu melua, fyysistä uhkaa, pölyä ja nokea. Sillat ja suuret eritasoliittymät ramppeineen ovat merkittävä maisemallinen tekijä. Tiesuunnitelman mukaan melua torjutaan meluestein, kuten maavalleilla ja meluseinillä. Turvallisuuteen vaikutetaan suunnitteleamalla, rakentamalla ja ylläpitämällä teitä sellaisina, ettei turhaa vaaraa aiheudu. Melua voidaan alennetuilla nopeusrajoituksilla torjua viisaammassa tulevaisuudessa jopa tehokkaammin, kuin melunsuojarakenteilla.

5.2 Aluevaraukset

5.2.1 Korttelialueet

Erillispientalojen korttelialueet AO

Erillispientalojen korttelialueita on kaksi, joista toinen Laurinrinteen alueella (kortteli 37) ja toinen Kairahdassa (kortteli 17). Voimassa olevissa asemakaavoissa kaavamääräykset ovat varsin seikkaperäisiä käsittäen määräyksiä mm. pysäköinnin määrästä. Yksi asemakaavatontti poistuu Laurinrinnementien itäpäästä- korttelista 37 ja se muutetaan tiealueeksi

AO-korttelialueet ovat mukana asemakaavan muutoksessa, koska suunniteltu tie rakenteineen ei mahdu voimassa olevan asemakaavan tiealueelle. Korttelien rakennusoikeudet säilytetään entisellään. Jos rakennusoikeus on ollut merkittävä tehokkuusluvulla, muutetaan se luvuksi siten, ettei rakennusoikeuden alkuperäinen määrä vähenny. Tällainen on AO-tontti Kanavuoren eritasoliittymän kaakkoispuolella, jossa korttelitehokkuus on $e=0,25$ ja tontin alkuperäinen koko 3300 m². Tontti pienenee mutta alkuperäinen rakennusoikeus 825 kerrosalaneliömetriä säilytetään siitä huolimatta, että se on erillispientalotontille erittäin suuri rakennusoikeus.

Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialue TL-2 (72. kaupunginosan kortteli 20).

Korttelialueet sijaitsevat Ruokosaassa Ruokosaarentien ja maantien välissä. Korttelialueet pienevät tiealueen ja katualueen kustannuksella. Yksityisessä omistuksessa olevien kortteleiden rakennusoikeus säilytetään muuttamalla rakennusoikeuden ilmaisutapa luvuksi. Korttelissa 20 rakennusoikeutta on yhteensä 6496 kerrosalaneliömetriä jakautuneena kahteen tonttiin. Korttelissa 16 tehokkuusluku $e=0,50$ tuottaa rakennusoikeuden määräksi 6392 kerrosalaneliömetriä. Kortteleiden kerrosluku on II. Enintään 30 % sallitusta rakennusoikeudesta saa rakentaa liiketilaksi. Suuruudeltaan yli 600 kerrosalaneliömetrin liiketiloja ei sallita. Ulkovarastointia ei sallita alueelle. Alueelle ei saa rakentaa asuntoja.

Teollisuus-, varasto- ja liikerakennusten korttelialue TL-4 (72. kaupunginosan kortteli 19).

Korttelialue on Ruokosaassa Ruokosaarentien pohjoispuolella. Korttelialue pienenee katualueen kustannuksella. Yksityisessä omistuksessa olevan korttelin tonttien rakennusoikeudet säilytetään muuttamalla rakennusoikeuden ilmaisutapa luvuksi. Korttelissa 19 rakennusoikeutta on yhteensä 32 380 kerrosalaneliömetriä (26100+6280). Korttelin kerrosluku on II. Enintään 10 % sallitusta rakennusoikeudesta saa rakentaa liiketilaksi. Suuruudeltaan yli 600 kerrosalaneliömetrin liiketiloja ei sallita. Ulkovarastointia ei sallita alueelle. Alueelle ei saa rakentaa asuntoja. Korttelialueen pinta-ala on 106 479 m².

Liikerakennusten korttelialue KL-6. (73. kaupunginosan korttelit 16 ja 48 (uusi))

Korttelialueella sallitaan polttoaineiden jakelu. Pohjavesiä ei saa vahingoittaa. Korttelialueet sijoittuvat Kanavuoren suunnitellulle eritasoliittymäalueelle. Korttelissa 16 on Osuusliike Keskimaan liikenneasema laajoine pysäköinti- ja huoltamoalueineen. Tiealue pienentää korttelialuetta hieman ja korttelipinta-ala on 23 125 m². Korttelialueen rakennusoikeuden määrä on 2000 kerrosalaneliömetriä.

Uusi korttelialue (48) sijoittuu tiealueen rampin sisälle. Korttelialueen pinta-ala on 12 112 m². Se on olemassa olevan liikenneaseman korttelialuetta pienempi mutta molempien kortteleiden rakennusoikeus on 2000 kerrosalaneliömetriä ja kerrosluku on II. Korttelialueen rakennusoikeuden määrä on 2000 kerrosalaneliömetriä.

Yhteensä liikerakentamisoikeutta korttelialeilla on 4000 kerrosalaneliömetriä.

Liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialue KLTY (73. kaupunginosan kortteli 47).

Kanavuoren koulun kortteli (YO 47) on ollut pitkään tyhjiällä ja koulu on purettu. Liikenneolosuhteiden muuttuessa huomattavasti muutetaan tiealueen huomattavasti pienentämän korttelin käyttötarkoitusta. Asemakaavan luonnosvaiheessa ei ole tarkempaa käsitystä korttelin käyttötarkoituksesta, joten on luontevaa mahdollistaa monenlaista toimintaa, joka ei aiheuta suurempia ympäristöhaittoja. Laurinniementien pohjoispuolella on omakotikortteleita. Liikekorttelin tehokkuusluku $e=0,50$ mahdollistaa 9650 m² laajuisella tontilla 4825 kerrosalaneliömetrin toteuttamisen kahteen kerrokseen (II).

5.2.2 Muut alueet**Yhdyskuntatekninen huolto ET**

Yhdyskuntateknisen huollon korttelialueita on kolme kappaletta. Yksi Laurinniementien kupeessa, yksi Kanavuoren varikon eteläpuolella ja yksi Ruokosaaren työpaikka-alueella.

Lähivirkistysalue VL

Lähivirkistysalueita on Kanavuoren eritasoliittymäalueen pohjoispuolella Laurinniementien vieressä ja Ruokosaaren työpaikka-alueen itäpuolella. Ruokosaaren lähivirkistysalue pienenee itäisestä kulkumastaan, koska voimassa olevan asemakaavan lähivirkistysaluetta kumotaan pieneltä osalta. Lähivirkistysalueiden yhteispinta-ala on 13561 m².

Suojaviheralue EV

Suojaviheralueet eivät ole ensisijaisesti ulkoiluun ja virkistykseen tarkoitettuja alueita vaan liittyvät tien aiheuttamiin toimiin. Merkinnällä osoitetaan sellaiset lähinnä liikenneväylien varrella olevat viheralueina säilytettävät alueet, joiden tarkoituksena on pääasiassa suojata muita alueita liikenteen melu- ym. haitoilta, ja joita ei sijaintinsa takia voida käyttää virkistysalueina. Kaavan luonteesta johtuen näitä alueita on paljon. Tiesuunnittelun edetessä voidaan tarvittaessa tarkistaa yleisen tien alueen ja suojaviheralueen rajaa. Kaikki suojaviheralueet sijoittuvat joko valtion tai kaupungin omistamille maille.

Suojaviheralue EV-1

Suojaviheralueet eivät ole ensisijaisesti ulkoiluun ja virkistykseen tarkoitettuja alueita vaan liittyvät tien aiheuttamiin toimiin. Merkinnällä osoitetaan sellaiset lähinnä liikenneväylien varrella olevat viheralueina säilytettävät alueet, joiden tarkoituksena on pääasiassa suojata muita alueita liikenteen melu- ym. haitoilta, ja joita ei sijaintinsa takia voida käyttää virkistysalueina.

Tässä asemakaavassa on indeksillä osoitettu suojaviheralueita, joissa on luonnonsuojelua edistäviä tarpeita ja/tai luontoarvoja. Hupelinlammen eteläpuolella olevalla EV-1 -alueella on tarvetta liito-oravien liikkumisedellytysten säilyttämiseen ja parantamiseen. Lammen rannassa on lummelampikorennon lisääntymisalue. Toinen EV-1 -alue sijoittuu Varikkotien pohjoispuolelle, jossa on lehmusmetsikkö ja siinäkin tarve liito-oravien kulkuyhteyksien säilyttämiseen ja parantamiseen. Kolmas EV-1 -alue sijoittuu Kanavuoren varikon alueen eteläpuolelle, jossa voi olla tarvetta liito-oravien kulkuyhteyksien parantamiseen ja säilyttämiseen. Aivan asemakaava-alueen itäosassa on Ruokosaaren liito-oravan elinympäristö, joka halkeaa kahtia. Jäljelle jäävä alue suojellaan voimakkaasti sekä erillisellä suojelumerkinnällä että suojaviheralueen EV-1 -merkinnällä.

Yleisen tien alue LT

Merkinällä vartaan alueet liikennealueita varten. Hupelin, Kanavuoren ja Ruokosaaren alueilla LT-alueita asemakaavassa on noin 34,9 ha. LT-alueille rakennetaan tiet, sillat ja niiden tarvitsemat rakenteet sekä melusuojaukset.

Katualue

Merkinnällä vartaan alueet katualueita varten. Katualueita ovat Metsälehmuksentie, Metsälehmuksentien jatke (yleisen tien alue LT muuttuu kaduksi), Laurinniementie ja Varikkotie.

5.3 Kaavaratkaisun perustelut

Asemakaava on Keski-Suomen maakuntakaavan ja maakuntakaavan päivityksen mukainen. Asemakaava on Jyväskylän kaupungin yleiskaavan mukainen. Asemakaavaratkaisussa huomioidaan yleiskaavan mukainen olemassa oleva ja suunniteltu valtatie, suunniteltu valtatie eritasoliittymä (Kanavuori, Ruokosaari), luontoarvojen verkottuminen sekä Maisema ja virkistys.

Kaavaratkaisu perustuu lähes kokonaan tiesuunnitelmaan ja tiesuunnitelman yhteydessä tehtyihin selvityksiin. Kaavaratkaisussa on huomioitu myös asemakaavaprosessin yhteydessä annetut lausunnot. Suojelualueet on muodostettu tiedossa olevien luonto- ja kulttuuriympäristö sekä muinaismuistoaluealuerajausten mukaan.

5.4 Kaavamerkinnät ja -määräykset

Asemakaavaluonnoksessa on erikoismerkintöjä erilaisille suojeluteemoille, kuten muinaismuistot, rakennettu kulttuuriympäristö ja luontoarvot.

- et Yhdyskuntateknisen huollon rakennuksille ja laitoksille varattu alueen osa.
- y Alueen ylittävä silta. Merkinnöillä osoitetaan likimain alueet ja paikat, joihin siltoja rakennetaan.
- a Alikulkutunneli. Merkinnällä osoitetaan likimain paikat, joihin tulee yleisen tien alittava silta.
- v Viheryhteystarpeen toteuttamiselle varattu alueen osa, sijainti on ohjeellinen. Alueelle tulee mahdollistaa vähintään yksi liito-oravan liikkumiselle soveltuva kulkuyhteys. Alueelle voidaan toteuttaa viheryhteyttä ja liito-oravan kulkuyhteyttä tukevia puu- ja pensasistutuksia sekä rakennelmia tiesuunnitelmaan ja erikseen laadittavaan suunnitelmaan perustuen.
- nat Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue. Merkinnällä osoitetaan Natura-alue. Alue ulottuu myös yleisen tien alueelle.
- i-2 Istutettava alueen osa, joka tulee säilyttää tai istuttaa puita ja pensaita niin, että niistä muodostuu tiheä reunavyöhyke. Alueelle saa sijoittaa aurinkopaneeleita niille alueille, joita ei istuteta.
- s-5 Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain 49 pykälän perusteella suojeltuja liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Puusto tulee säilyttää tai hoitaa niin, että liito-oravan pesäpuut ja liikkumisen kannalta riittävä puusto säilytetään.
- s-6 Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain 29 pykälän perusteella suojeltu lehmusmet-sikkö. Puiden suojaaminen niiden vaurioitumisen ehkäisemiseksi on sallittua. Maastoa ja kasvillisuutta ei saa muuttaa niin, että luontotyyppin ominaispiirteiden säilyminen vaarantuu.

5.5 Nimistö

Uusia nimettäviä katuja tai puistoja ei ole.

5.6 Vaikutusten arviointi

5.6.1 Vaikutusten arvioinnin menetelmät

Vaikutusten arviointia on tehty tiesuunnittelun ja asemakaava-suunnittelun yhteydessä asiantuntija-työnä. Osalliset ja maanomistajat ovat osallistuneet vaikutusten arviointiin osana asemakaava ja tiesuunnitteluprosessia. Osallisten näkökulmia vaikutuksiin kuvataan asemakaavan vaikutusten arviointiosassa.

Maisemallisia vaikutuksia voi arvioida tiesuunnitelmasta laaditun animaation avulla: <https://projektit.finnmap-infra.fi/vt4vaajakoski/#media>

5.6.2 Asemakaavaehdotuksen vaikutukset teemoittain tiivistetysti

Asemakaavaa on laadittu tiesuunnitelmaan perustuen. Tiesuunnitelman vaikutukset ja haitallisten vaikutusten lieventäminen kuvataan asemakaavaselostusta tarkemmin tiesuunnitelmaselostuksessa. Tiesuunnitelman informatiivisessa aineistossa on runsaasti vaikutustenarviointi- ja kuva-aineistoa tarkempaa vaikutusten arviointia varten.

Liikenne

-Hanke sujuvoittaa TEN-T-ydinverkkoon kuuluvan valtatie 4 liikennettä ja vähentää liikenteen ruuhkautumisesta aiheutuvien häiriötilanteiden määrää. Matka-ajan ennakoitavuus paranee jo (liikennemäärien) nykytilanteessa mutta etenkin ennustetilanteessa.

- Liikenneturvallisuusriski pienenee

-Kokonaisuutena jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteydet säilyvät nykyisen tasoisina. Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa uuden pyöräilybaanan rakentaminen Jyskän ja Haapalahden välille, jolloin pyöräily- ja kävely-yhteydet paranevat huomattavasti.

-Vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat vähäiset. Kanavuoren eritasoliittymän pysäkit parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta ja käytettävyyttä.

Maankäyttö

Uusi tielinjaus heikentää joillain osin työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia, koska tiealue vaatii useilta työpaikkakorttelialueilta maa-alueita. Haapaniemen alueella tiealue katkaisee työpaikkakorttelin. Tielinjauksen muuttaminen aiheuttaa kolmen omakotitalon purkamisen ja poistaminen kokonaan. Niitynpääntein alueella moottoritien melusuojaukseksi rakennettava 10 metriä korkea meluseinä heikentää alueen viihtyisyyttä mutta samalla vähentää meluvaikutusta. Poikalanmäellä uusi tielinjaus heikentää korttelin asuin- ja elinolosuhteita ja muuttaa rky-alueen luonnetta.

Vaajakosken teollisuusympäristön rky-alue muuttuu osittain merkittävästi. Uusi nelikaistainen tie siltoineen ja meluseinineen muuttavat alueen luonnetta.

Uudet järjestelyt parantavat olosuhteita Vaajakosken keskustassa.

Melu ja ilmalaatu

Tiesuunnitelmassa esitetyt melusuojaukset vähentävät meluhaittaa asutukselle verrattuna nykyiseen tilanteeseen. Valtatie 4 linjaus siirtyy nykyisestä uuteen maastokäytävään ja nopeustaso nousee nykyisestä huomattavasti, joten lähtökohtaisesti ratkaisulla on suuri vaikutus meluympäristöön. Valtatie 9 (Kuopiontie) säilyy vt4 liittymäaluetta lukuun ottamatta nykyisessä maastokäytävässä, joten sen osalta muutokset aiheutuvat valtaosin liikennemäärän kasvusta ja muuttuvasta nopeusrajoituksesta. Tiesuunnitelmassa esitettävien melusuojausten määrä on huomattava ja niiden ansiosta melutilannetta pystytään merkittävästi parantamaan monien melulle herkkien kohteiden osalta. Melualueella asuvien määrä vähenee nykyratkaisuun verrattuna noin 30 % vuoden 2040 liikennemääräennusteella ja yli 60dB melualueella asuvien määrä vähenee noin 80% nykyratkaisuun verrattuna. Joidenkin yksittäisten asuinrakennusten kohdalla melutilanne heikkenee nykyverkkoon verrattuna.

Vuonna 2012 valmistuneen ilmanlaatuselvityksen mukaan ilmanlaatu tulee parantumaan nykytilanteeseen verrattuna Vaajakoskentiellä Vaajakosken kiertoliittymän ja Hupelinlammen välisellä alueella. Ilmanlaatu tulee heikkenemään uuden valtatielinjauksen ja uusien liittymien kohdalla mm. Poikalanmäessä, Hupelissa ja Kanavuoren liittymäalueella. Typpioksidipitoisuuden vuorokausiohjearvo ylittyy väylällä (vt 4) ja risteysalueilla ja pitoisuudet ovat lähellä ohjearvotasoa. Ohjearvoja ei kuitenkaan sovelleta tiealueella, ne koskevat vain asumiseen ja oleskeluun tarkoitettuja alueita. Pienhiukkasten vuosikeskiarvopitoisuudet alittavat selvästi vuosiraja-arvon.

Osallisten esiin tuomasta näkökulmasta meluvaikutukset pahenevat eniten Poikalanmäen ja Varrassaaren alueella mutta myös laajemmin Vaajakoskella, kuten Kanavuoren risteysalueella.

Luonto, kasvillisuus ja eläimistö

VT4 Parantaminen välillä Vaajakoski – Jyväskylä, luontoselvitykset raportissa kuvataan Jyväskylän Vaajakosken alueelle sijoittuvan, VT4 parantamiseen tähtäävän tiesuunnitelman tarpeisiin laadittujen luontoselvitysten menetelmät, tulokset ja johtopäätökset. Johtopäätösoiosiossa kerrotaan tiesuunnitelman toteuttamisesta aiheutuvat seuraamukset alueella tunnistetuille luontokohteille.

Lehmusmetsikkö

Varikkotien rauhoitetun lehmusmetsikön alueella 7 kappaletta lehmuksia jää tien rakentamisen alle. Lisäksi suojelualueen ulkopuolelle sijoittuva laaja-alainen pensasmainen useasta noin 5 cm rungosta koostuva lehmus sijoittuu tiealueelle. Aivan tiealueen tuntumaan, noin 20 metrin säteelle, sijoittuu useita lehmuksia, joista osa on monirunkoisia ja halkaisijaltaan yli 30 cm.

Arviolta neljäsosa suojellun luontotyyppin pinta-alasta tuhoutuu suunnitelman mukaisesta tien rakentamisesta, lisäksi kuivattava reunavaikutus heikentää jäljelle jäävän alueen reunavyöhykettä. Luonnonsuojelulain 64 §:n perusteella suojellun luontotyyppin suojelusta poikkeamiseen on myönnetty luonnonsuojelulain 66§:n mukainen poikkeamislupa. Tiehanke ei vaikuta haitallisesti muiden lähialueelle sijoittuvien rauhoitettujen lehmusmetsiköiden ominaispiirteisiin (valaistusolot, hydrologia, kasvilajisuhteet), joten niistä ei aiheudu suunnitteluun vaikuttavia seikkoja.

Liito-orava

Ruokosaaresta tien rakentaminen hävittää yhden pesäpuun ja aiheuttaa leveän, vaikeasti ylitettävän puuttoman alueen jäljelle jäävien pesäpuiden välille. Varikkotiellä yksi liito-oravan mahdollisesti

pesintään hyödyntämä puu jouduttaneen kaatamaan. Ruokosaari pohjoinen ja Varikkotie edellyttävät luonnonsuojelulain mukaisen poikkeamisluvan liito-oravan lisääntymispaikan heikentämiseksi tai hävittämiseksi. Tien rakentaminen heikentää monin paikoin myös alueen liito-oravalle soveltuvia kulkuyhteyksiä. Kulkuyhteydet heikkenevät etenkin Kanavuoren Natura-alueelta länteen ja etelään, sekä Varassaaren todetulta elinympäristöltä lounaaseen. Kulkuyhteyksien heikkenemisen vaikutukset arvioidaan yksityiskohtaisemmin Natura-arvioinnissa ja laadittavissa poikkeamislupahakemuksissa.

Haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää säilyttämällä liito-oravan elinympäristöjen välisiä viheryhteyksiä ja ekologisia käytäviä sekä minimoimalla rakennusala siellä missä se on mahdollista. Elinympäristöjen kytkeytyneisyyttä voidaan parantaa viheryhteyksin sekä asentamalla esimerkiksi hyppytolppia tai muita liito-oravan liikkumisen mahdollistavia rakenteita.

Kaavaratkaisun tiealueen ulkopuolisten korttelialueiden vaikutusta liito-oravan elinympäristöverkostoon on tarkasteltu erillisessä Natura-arvioinnin tarveharkinnassa.

Viitasammakko

Viitasammakon havaittiin lisääntyvän Kuivalammen pohjoispäässä, Mustalahden ruovikkoisessa lahdelmassa ja Kuopiontien sillan kupeissa. Viitasammakkoa ei havaittu Hupelinlammesta. Hupelinlammen katsotaan kuitenkin olevan viitasammakoille hyvin soveltuva alue, joten viitasammakon esiintyminen alueilla tulevana vuosina on mahdollista. Tien rakentaminen uhkaa hävittää viitasammakon todetuista esiintymisalueista Kuivalammen, joka jää tien liittymäalueen sisään. Tämä kohde edellyttää luonnonsuojelulain mukaisen poikkeusluvan hakemista viitasammakonlisääntymispaikan heikentämiseksi. Sammallahden pohjukan ja Haapalahden sekä Kuopiontien sillan osalta tulee yksityiskohtaisemman arvioida/perustella poikkeamisluvan tarve/miksi ei tarvita poikkeamislupaa.

Lepakot

Kaavaratkaisu kohdistuu kolmeen rakennukseen, jotka on tunnistettu lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoina. Näiden paikkojen hävittämiseksi ja heikentämiseksi on haettu ja myönnetty luonnonsuojelulain 83 §:n mukainen poikkeamislupa.

.

Sudenkorennot

Rauhoitettuja sudenkorentoja havaittiin ainoastaan Hupelinlammella, jossa elää lummelampikorentoja. Hupelinlammen osittainenkin täyttäminen sen itäosassa edellyttää luonnonsuojelulain 49 § mukaista poikkeamista rauhoitetun lummelampikorenon lajisuojelusta.

Linnusto

Linnustollisesti monipuolisin alue oli asemakaava-alueen ulkopuolella oleva Mustalahden pohjukka. Alueella havaittiin yhteensä 25 lajia, joista 6 oli huomionarvoisia. Alue on luokiteltavissa paikallisesti arvokkaaksi linnustoalueeksi. Muita lajistollisesti runsaimpia alueita olivat Varassaari, Kuivalampi ja Leppäveden sillan ympäristö, joista havaittiin 15 lajia sekä Sammallahden pohjukka, josta havaittiin 13 lajia.

Kasvillisuus

Rauhoitetun valkolehdokin esiintymä sijoittuu nykyisen tien välittömään läheisyyteen Ruokosaaressa. Luonnonsuojelulain 48§ nojalla rauhoitetun kasvilajin esiintyminen ei estä alueen käyttämistä maa- ja metsätalouteen tai rakennustoimintaan eikä rakennuksen tai laitteen tarkoituksenmukaista käyttämistä. Tällöin on kuitenkin vältettävä vahingoittamista tai häiritsemistä rauhoitettuja eläimiä ja kasveja, jos se on mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia. Valkolehdokkiesiintymän siirtäminen on teknisesti toteutettavissa tien rakentamisen yhteydessä. Samoin silmälläpidettävien ahokissankäpälän ja ketoneilikan esiintymä tulee huomioida tien rakentamisen yhteydessä ja tarvittaessa siirtää uuteen korvaavaan elinympäristöön tien reunaluiskiin.

Natura-alue

Hankkeesta ei aiheudu suoria haitallisia vaikutuksia Natura-alueen luontodirektiivin liitteen I luontotyypeihin (9050 lehdot ja 9180 raviini- ja rinnelehdot), mikäli maarakennustöiden yhteydessä huolehditaan, ettei tien reuna-alueiden rakentaminen aiheuta sortumia ja vahinkoja puuston juuristolle Natura-alueen lounaisreunalla sijaitsevalla alueella. Sortuminen saattaisi pienentää luontotyyppin pinta-alaa ja vaikuttaa haitallisesti puuston juuristoon. Sortuminen voidaan välttää suunnittelemalla tien rakentaminen siten, ettei sortumista pääse syntymään. Ilman lievennystoimia, vaikutus olisi kohtalainen.

Tiesuunnitelman mukaisen tielinjauksen alle jäävällä Natura-alueen osalla ei tällä hetkellä sijaitse luontodirektiivin liitteen I luontotyypejä. Tielinjauksen alle jäävässä osassa on varttunutta haavikkoa, jossa on runsaasti mäntyä ja koivua sekapuuna. Metsätyypiltään alue on tuoretta ja lehtomaista kangasta. Alue on entistä talousmetsää, jossa tällä hetkellä on kuusialikasvosta ja johon on alkanut muodostumaan lahoppua. Ikärakenteeltaan puusto on nuorta, maastokäynnin perusteella noin 50-vuotiaasta puustoa ja monilähteisen valtakunnan metsien inventoinnin (MVMI) vuoden 2019 kartta-aineiston mukaan pääosin 11–45-vuotiaasta ja osittain 46–55-vuotiaasta metsää.

Tielinjauksen aiheuttama muutos on pysyvä, mutta kokonaisvaikutuksena Natura-alueeseen muutos on merkityksetön. Tielinjauksen alle jäävä pinta-ala on noin 0,34 ha ja kyseisen luontotyyppin Natura-tietolomakkeen ilmoittama pinta-ala on 41 ha. Hankkeesta ei arvioida aiheutuvan suoria toiminnan aikaisia haitallisia merkittäviä vaikutuksia Natura-alueen luontodirektiivin liitteen I luontotyypeihin.

Tielinjauksella on välillisiä reunavaikutuksia Natura-luontotyyppiin (9050 lehdot, 9180 raviini- ja rinnelehdot) alueen lounaisrajalla. Vaikutukset kohdistuvat pääasiallisesti luontotyyppiin Natura-alueen ulkopuolella. Reunavaikutuksella on mahdollisesti välillisiä vaikutuksia luontotyyppiin Natura-alueella mm. lisääntyneenä myrskyalttiutena, ojituksen aiheuttamana kuivumisena ja puuston juuriston vaurioitumisena. Parannettavan ja rakennettavan tien varren ojaa perataan, millä on ympäristöä kuivattava vaikutus. Perkauksen kuivattava vaikutus ylärinteessä olevaan lehtoon arvioidaan kuitenkin merkitykseltään vähäiseksi.

Hankkeen seurauksena ei menetetä liito-oravayksilöitä tai niiden lisääntymispaikkoja Natura-alueella. Tiehankkeen vaikutukset kohdistuvat liito-oravan todennäköisiin kulkureitteihin, jotka nykyisen tiesuunnitelman toteutuessa tulevat ilman lievennystoimia heikentymään aikaisempaa leveämpien väylien vuoksi. Liito-oravan kulkuyhteyksien heikkeneminen Natura-alueen ja sen ulkopuolisten liito-oravan elinympäristöjen välillä voi vaikuttaa haitallisesti lajin elinympäristöjen kytkeytyneisyyteen. Liito-oravapopulaation kooksi on arvioitu 1–5 yksilöä. Liito-oravapopulaation koko on jo nykyisellään pieni, jolloin se saattaa hävitä alueelta myös muista pienistä populaatioista uhkaavista syistä kuin suunnitellusta tiehankkeesta johtuen. Tiesuunnitelmassa olevan tielinjauksen

rinnakkaistien alle jäävän Natura-alueen osa lounaiskulmassa arvioidaan olevan pieni osa liito-oravalle soveliaasta elinympäristöstä. Soveltuvan elinympäristön menetys verrattuna kokonaisuuteen on huomattavan pieni. Suorat ja välittömät vaikutukset on arvioitu lievennystoimien kanssa vähäisiksi heikennyksiksi.

Natura-lausunto, Pirkanmaan ELY-keskus

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue on pyytänyt 10.8.2023 Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (myöh. ELY-keskukselta) luonnonsuojelulain mukaista lausuntoa Natura-arvioinnista, joka on tehty laadittavana olevan tiesuunnitelman ”Valtatien 4 parantaminen välillä Kanavuori - Haapalahti” mukaisten toimenpiteiden vaikutusten arvioimiseksi Kanavuori-Koskenvuoren Natura 2000 -alueeseen.

Pirkanmaan ELY-keskus toteaa, että Natura-arviointiraporttia voidaan pitää aiemmin lausunnossa kuvatuista puutteellisuuksista huolimatta keskeisiltä osiltaan riittävänä ja asianmukaisesti laadittuna valtatie neljän (vt4) parannushankkeen yksinään sekä yhdessä muiden hankkeiden kanssa aiheuttamien vaikutusten merkittävyyden arvioimiseksi.

Lisäksi Pirkanmaan ELY-keskus toteaa lausunnon johtopäätösosiossa, että tienparannushanke ei yksistään merkittävästi heikennä Kanavuori-Koskenvuoren Natura 2000 -alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja, kun haitallisia vaikutuksia rajoitetaan muuttamalla tiesuunnitelmaluonnosta rakentamiseen varattavan alueen osalta, sekä kun vaikutuksia lievennetään ja lieventämistoimien toimivuutta seurataan sekä Natura-arvioinnissa esitetyillä että lausunnossa tarkennetuilla tavoilla. Erityisen tärkeää on, että riittävien lieventämistoimien yksityiskohtainen suunnittelu toteutetaan huolellisesti seuraavalla suunnittelutasolla, ja lieventämistoimien toteutuminen varmistetaan tien parantamistoimien/rakentamisen yhteydessä.

ELY-keskus toteaa Natura-arviointiin jääneen epävarmuutta yhteisvaikutusten tarkastelun osalta. Mikäli Natura-arviointiraportissa mainittujen hankkeiden vaikutukset poikkeavat tämän lausunnon yhteisvaikutukset -kappaleessa esitetystä, tulee yhteisvaikutuksien arviointia tarkentaa viimeistään seuraavalla tiehankkeen suunnitelmatasolla.

Natura-arviointiin liittyvät epävarmuustekijät

Natura-arvioinnissa esitettyjä välillisiä ja välittömiä vaikutuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon arviointiin ja sen tuloksiin liittyvät epävarmuustekijät. Luontotyyppien ja liito-oravien inventointitietojen ajantasaisuus vaikuttavat Natura-arvioinnissa tunnistettujen vaikutusten merkittävyyden arviointeihin. Luontotyyppien osalta raviini- ja rinnelehtojen sijainnit perustuvat Metsähallituksen maastoinventoinnin muistiinpanoihin sekä Martikainen (2000) julkaisun liitteeseen. Raviini- ja rinnelehtojen sijainteja ei ole esitetty Natura-alueen tietolomakkeessa tai Metsähallituksen ylläpitämässä avoimessa paikka-tietoaaineistossa (Valtion suojelualueiden biotooppikuviot, paikkatietoaaineisto, aineisto ladattu 12/2020). Raviini- ja rinnelehtoluontotyyppilaikkujen rajauksia on tätä Natura-arviointia varten tarkennettu 9.6.2021 tehdyn maastokatselmuksen tulosten perusteella. Rajauksen tekeminen boreaalisen lehdon ja raviini- ja rinnelehdon välille on lähtökohtaisesti epätarkkaa. Rakentamistoimet rinnakkaistien alueella (nykyinen vt4) ovat vähäisiä, eikä niihin katsota sisältyvän ennakkoimattomia riskejä, joita ei ole pystytty Natura-arvioinnin yhteydessä tarkastelemaan.

Metsähallituksen luontotyyppien kuviotietokannassa ei ole otettu huomioon Natura-alueen lounaispuolella olevan boreaalisen lehdon läpi kulkevaa voimajohtolinjaa, jolta puustoa on raivattu jo ennen Natura-alueen perustamista.

Epävarmuuksia sisältyy myös liito-oravan kulkuyhteyksien toimivuuteen liittyen, koska ennakkoon ei pystytä arvioimaan lieventämistoimina ehdotettujen hyppypylväiden toimivuutta tässä kohteessa kuten ei myöskään sitä, ylittääkö liito-orava tielinjaa nykyisin. Natura-arvioinnissa esitetystä vaikutusten arvioinnissa on lisäksi hyvä huomioda, että liito-oravaselvitys on tehty vain tien viereisillä alueilla. Liito-oravan elinpiirin varsinaisten ydinalueiden sijainteja Natura-alueella ei näiden maastoselvitysten perusteella pystytä luotettavasti osoittamaan. Tämä tuo epävarmuutta vaikutusten arviointiin, arvioitaessa vaikutuksille alttiin osuuden merkitystä liito-oravalle Natura-aluekokonaisuudessa. Suomen lajitietokeskuksen tietokannan perusteella, ainoa Natura-alueelle kohdistuva liito-oravahavainto on tehty pohjoisemmalla, Koskenvuoren alueelta vuonna 2007 (Laji.fi, luettu 23.3.2021).

Jyväskylän kaupungin yleiskaavan näkökulma

Jyväskylän kaupungin yleiskaavan kartassa 2/7 Luontoarvojen verkottuminen Hupelinlammen kohdalla oleva verkon osa heikkenee tiealueen leventymisen seurauksena. Natura 2000 -verkostoon kuuluvalta alueelta etelän suuntaan on merkitty nuolipäisellä viivalla Viheryhteystarve osana viheralueverkkoa. Tämä yhteys voi tiealueen laajentumisen seurauksena heiketä. Asemakaavassa esitetään uuden tien eteläpuolelle suojaviheraluetta ja tiealueelle viheryhteystarpeen toteuttamiselle varattua alueen osaa, joilla voidaan tehdä mm. liito-oravien liikkumista helpottavia teknisiä ratkaisuja.

Natura-arviointi on keskittynyt tiesuunnitelman mukaisen ratkaisun vaikutusten arviointiin. Tämän lisäksi kaavaan sisältyvien muiden maankäyttöratkaisuiden osalta on tehty erillinen Natura-arvioinnin tarveharkinta. Harkinnassa on todettu, että näillä ratkaisuilla ei ole yksin tai yhteisvaikutuksena tiesuunnitelman kanssa todennäköisesti merkittävää heikennystä Natura-alueen suojeluarvoihin eikä näin ollen varsinaista Natura-arviointia tältä osin tarvita.

Pinta- ja pohjavedet

Tiesuunnitelman toteutuksella on merkittävä vaikutus pinta- ja pohjavesiin. Uudet väylät katkaisevat niin pohja- kuin pintaveden luontaiset reitit. Laajalti päällystetyt tiealueet kerryttävät suuria määriä sade- ja sulamisvesiä, joiden ohjaamiseen ja käsittelyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota. Suunnittelualueella ei kuitenkaan ole merkittäviä pohjavesivarantoja.

Maisema ja taajamakuva

Uusi tielinjaus muuttaa maisemaa varsinkin Hupelissa ja vesistöjen kohdalla. Meluntorjuntarakenteet, tiet ja sillat ovat hallitseva elementti maisemassa. Hupelin alueella on pientaloasutusta ja vahvasti metsäisiä alueita. Tieympäristössä pyritään säilyttämään ja täydentämään nykyistä puustoa ja muuta kasvillisuutta. VT 4 eteläpuolelle rakennetaan meluntorjunta (vallit ja seinät). Meluvalit metsitetään ja alueelle esitetään pääasiassa uusia puuistutuksia.

Raskaan liikenteen pysäköintialue muodostaa laajan kokonaisuuden Kanavuoren eritasoliittymän viereen. Hulevesialtaiden ja rekkaparkin ympäristöt viimeistellään niityin ja runkopuuistutuksin.



Näkymä Kanavuoren risteysillalle etelästä päin. Valtatie 4:n liikenne alittaa "lautasen" ajoramppien välissä. Risteysalueesta välittyvään kaupunkikuvaan kiinnitetään erityistä huomiota.

Valtatiet ja niiden liittymäalueet ovat Jyväskylän kaupunki- ja maisemakuvan kannalta merkittäviä. Ne vaikuttavat ympäristönsä mittakaavaan, luonteeseen ja viihtyisyyteen. Tiemaiseman mittakaava on lähtökohtaisesti suuripiirteistä. Teollisuuden ja kaupan alueilla mittakaava on tiemaiseman tavoin suuripiirteistä. Mittakaavaltaan pienipiirteisten asuin- ja virkistysalueiden yhteydessä tiemaiseman ja muun rakenteen välinen mittakaavallinen ero on suuri, mikä korostaa väylän kaupunkirakennetta jakavaa vaikutusta ja saattaa heikentää väylää ympäröivien alueiden kaupunkikuvallista laatua korttelirakenteen reuna-alueilla.

Väylämaiseman mahdollisia haitallisia vaikutuksia kaupunki- ja maisemakuvaan on lievennetty tie- rakenteiden, siltojen ja meluseinien suunnitteluratkaisulla ja ympäristö- ja maisemasuunnittelulla.

Muutokset eivät erityisesti pahenna kaupunginosia toisistaan erottavia linjoja. Joiltain osin uudet alikulut ja kevyenliikenteenyhteydet parantavat valtatie eri puolilla olevien alueiden yhteyksiä. Tie- alueen reuna-alueilla tehtävät parantamistoimenpiteet, kuten poistuvat ja uudet tielinjat ja ympäristörakentaminen vaikuttavat kuitenkin joidenkin kortteleiden reunoihin.

Uusi moottoritie rakenteineen ja siltoineen vaikuttaa voimakkaasti maisema- ja kaupunkikuvaan kaikkialla mihin sitä rakennetaan. Alustavasti arvioiden maisemaan voimakkaimmin vaikuttavat toimenpiteet Kanavuoren suuri eritasoliittymä ja siihen liittyvä suuri raskaan liikenteen taukoalue Kuviallammen eteläpuolella. Ruokosaaren eritasoliittymä näyttää laajan aiemmin rakentamattoman alueen alle.

Kanavuoren eritasoliittymä on maisemallisessa solmukohdassa heti Kanavuoren eteläpuolella. VT9 uuden linjauksen avaaminen liittymästä itään lisää paikan avointa tilaa ja merkitystä Jyväskylän itäisenä porttina. Eritasoliittymä esitetään toteutettavaksi suurena ympyränä, jonka sisäpinnat moottoritien maisemassa ovat karua kivipintaa ilman viherrakenteita. Tällä korostetaan VT 4 ja VT 9 metsäisten ja luonnonmukaisten maisemien muuttumista Kanavuoren liittymässä uudenlaiseksi, nyt kaupunkimaiseksi ympäristöksi. Kanavuoren liittymän läheisyyteen on suunniteltu laajoja liikennettä palvelevia huolto-, terminaali-, pysäköinti- yms alueita.

Nykytilanteeseen verrattuna myönteisenä vaikutuksena voidaan pitää tiemaisemien rajapintojen maisemointia.



Kanavuoren eritasoliittymä ja raskaan liikenteen pysäköintialue muuttavat alueen luonnetta entistä enemmän valtatie rakenteiden leimaamaksi. Suunniteltu suuri pysäköintialue muuttaa rinnealuetta voimakkaasti.

Ympäristörakentamisen laatutaso

Laatutasoltaan uusi kasvillisuus ja liikennealueen kiveyspinnat vastaavat vähintään nykyistä laatutasoa ja sitovat uudet tiejärjestelyt ympäristöön sopiviksi. Ympäristörakenteiden uusiminen ja toteuttaminen nykyaikaisin materiaalivalikoimin luo hyvät lähtökohdat maisemallisesti korkealaatuiseen ympäristöön.

Melusuojaukset ovat merkittäviä ja näkyviä rakenteita kaupunkikuvassa ja tieympäristössä. Suunnitellut melusuojaukset liittyvät visuaalisesti nykyisiin rakenteisiin. Melusuojausten ja niiden avonaisuuden tai umpinaisuuden merkitystä osana tiemaisemaa voidaan arvioida myös havainnekuvien avulla. Kanavuoren ja Hupelin alueella on suunniteltu käytettävän melko perusmuotoista meluseinämää toisin kuin Varassaaren rky-alueella, jossa ympäristön asettamat vaatimukset seinän arkkitehtuurille ovat suuremmat.



Kanavuoren ja Hupelin alueilla käytettävä meluseinämämalli.

Tärinä

Uusilla/muutettavilla väylillä ei ole merkittäviä vaikutuksia tienvarren asutukselle ja työpaikkatoiminnalle tärinän kannalta. Rakentamisaikana osa työvaiheista aiheuttaa vähäistä tärinähaittaa rakennuskohteiden läheisyyteen.

Ihmisten elinolot ja viihtyvyys

Ajoneuvoliikenteen vähäisempi ruuhkautumien mm. katuverkolla valtatie läheisyydessä lisää viihtyisyyttä alueella. Hupelin alueen asukkaiden pääsy liikennevirtaan helpottuu ja nopeutuu verrattuna nykyiseen tilanteeseen, jossa on huomattavia hankaluksia liittyä nelostielle.

Uudet melusuojaukset lisäävät viihtyisyyttä piha-alueilla, kun ajoneuvojen aiheuttama melu ei kantaudu niin voimakkaasti pihoille. Valtatie 4 linjaus siirtyy nykyisestä uuteen maastokäytävään ja nopeustaso nousee nykyisestä huomattavasti, joten lähtökohtaisesti ratkaisulla on suuri vaikutus meluympäristöön. Valtatie 9 (Kuopiontie) säilyy vt4 liittymäaluetta lukuun ottamatta nykyisessä maastokäytävässä, joten sen osalta muutokset aiheutuvat valtaosin liikennemäärän kasvusta ja muuttuvasta nopeusrajoituksesta. Alueella ei ole paljoa asutusta. Tiesuunnitelmassa esitettävien melusuojausten määrä on huomattava ja niiden ansiosta melutilannetta pystytään merkittävästi parantamaan monien melulle herkkien kohteiden osalta. Melualueella asuvien määrä vähenee nykyratkaisuun verrattuna noin 30 % vuoden 2040 liikennemääräennusteella ja yli 60dB melualueella asuvien määrä vähenee noin 80 % nykyratkaisuun verrattuna. Joidenkin yksittäisten asuinrakennusten kohdalla melutilanne heikkenee nykyverkkoon verrattuna.

Asemakaavaprosessissa ovat osalliset tuoneet esiin rekkaparkkia koskevan huolensa. Rekkaparkki ja uusi liikekortteli muuttaisivat nykyään virkistyskäytössä olevan metsäisen alueen kokonaan. Alueen turvallisuus heikkenisi ja lisääntyvä liikenne pahentaisi alueen meluolosuhteita. Viihtyisiä ulkoilumahdollisuuksia joutuisi hakemaan jopa muilta alueilta.

Yritykset

Alueen yritysten saavutettavuus paranee uusien eritasoliittymien myötä. Uusien väylien myötä ihmisten kulkeminen alueella muuttuu ja uudet kulkuyhteydet/liikennejärjestelyt samalla myös sujuvoittavat valtatie 4 liikennettä. Kuljetusten matka-ajan ennakoitavuus paranee ja matka-ajoissa saavutetut säästöt voivat vaikuttaa muuhun kustannustasoon.

Asemakaavalla syntyy kaksi uutta liikerakentamisen tonttia, joista toisessa voi olla liikenneasema. Yksi liikerakentamisen tontti pienenee ja sen kiinnostavuus yritystoimijoille melkein suoran valtatie-liittymän poistumisen takia voi heikentyä. Tontin näkyvyys uudelle ohitustielle sen sijaan on hyvä.

Talous

Tiesuunnitelman mukaisen hankkeen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 200 miljoonaa euroa. Kustannusarvio sisältää rakennuskustannuksien lisäksi työmaa- ja tilaajatehtävät sekä suunnittelukustannukset. Hankkeeseen sisältyvän raskaan liikenteen taukopaikan kustannukset ilman työmaa- ja tilaajatehtäviä ovat 8,8 M€.

Asemakaava kaventaa monin paikoin tonttialuetta, jolla voi olla taloudellista merkitystä omistajalleen. Rakennusoikeuden määrä ei vähene yhdelläkään tontilla.

Tien ja siltojen rakentaminen tuo työpaikkoja ja toimeliaisuutta sekä rakennusurakoita talousalueen yrittäjille.

Kannattavuus

Liikenteen sujuvuus paranee ja häiriöherkkyys sekä matka- ja kuljetusajat pienenevät. Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus lasketaan 30 vuoden ajalle.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Hankkeessa joudutaan tekemään merkittäviä työnaikaisia järjestelyjä ja suurimpien kokonaisuuksien rakentamisajaksi voidaan arvioida 2-3 vuotta. Rakentaminen aiheuttaa häiriötä sekä ohikulkulle että paikalliselle liikenteelle ja lähiympäristön asukkaille koko rakentamisen ajan.

Rakentamisen aikaiset melu-, värinä- ja pölyämisen vaikutukset ympäristöön eivät poikkea tavanomaisesta tien rakentamisesta. Meluhaittoja lievennetään tarvittaessa tekemällä paljon melua aiheuttavat rakentamistoimenpiteet kuten räjäytykset päiväaikaan. Pölyämistä vähennetään tarvittaessa kastelujärjestelyin. Siltojen ja tukimuurinen perustuksissa käytetään paaluja. Siltojen paalutustöiden melu- ja värinävaikutuksia minimoidaan käyttämällä perustuksissa porapaaluja. Tukimuurien lyöntipaalutustyön meluhaittoja vähennetään tekemällä paalutustyöt päiväaikaan.

Haittavaikutuksia voidaan vähentää tekemällä järven läheisyydessä meluisat toimenpiteet linnuston pesimäkauden ulkopuolella (heinäkuun lopun- huhtikuun puolivälin välisenä aikana).

Tien rakentamisen yhteydessä aiheutetaan luontoon ja ympäristöön suoria ja välillisiä haitallisia vaikutuksia, joista osa jää pysyviksi ja osa palautuu. Tien rakenteiden alle jäävä luonto tuhoutuu peruuttamattomasti. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu tien alle tai rakentamisen läheisyyteen mahdollisesti jäävät arvokkaat luontokohteet ja niistä laaditaan luonnonsuojelulain mukaiset toimenpiteet, kuten poikkeamisluvat. Siltojen rakentaminen vesistöjen välittömässä läheisyydessä voi aiheuttaa kiintoaineskuormitusta, josta voi aiheutua vesistöhaittaa. Pienvesiä tuhoutuu tai niiden luonnontila heikentyy rakentamisen johdosta. Suunnittelun avulla haitat on minimoitu ja rakentamisaikaiset toimenpiteet tulee neuvotella ympäristöviranomaisten kanssa.

Rakentamisen aikaiset estevaikutukset, liikkuminen rakentamisaikana ja korvaavat reitit tarkoittavat osin merkittävääkin haittaa asukkaille ja erityisesti jalan ja pyörällä liikkuville. Tärkeää on reittimuutoksista ja korvaavista reiteistä laaja ja riittävä tiedottaminen sekä somessa että ilmoitustauluin sekä erityisen tärkeää korvaavien reittien turvallisuus.

Tierakentamisen ulkopuolelle jäävä osuus Varikkotien lehmusmetsästä voidaan suojata rakennustöiden ajaksi aidalla niin, että lehmusten rungot ja juurakot eivät vaurioidu. Yleisesti ottaen suoja-aita tulee silloin asettaa noin 1,5 metrin päähän puun latvuksen ulkopuolelle.

Tierakentamisen vaikutuksista Kanavuoren Natura-alueeseen on laadittu erillinen, luonnonsuojelulakiin perustuva Natura-arvio.

Tiesuunnitelma leikkaa Kanavuoren-Koskenvuoren Natura-alueen eteläosaa, aiheuttaen näin noin 0,34 ha:n suuruisen alueen menetyksen. Suunnittelualueen pinta-ala on mitattu tielinjauksen uloimman rajan ja Natura-alueen rajauksen mukaisesti. Uuden kevyen liikenteen väylän ja uuden Vt 4:n tielinjaukseen liittyvän rampin väliin jäävä rakentamaton alue Natura-alueen eteläpäässä saattaa vaurioitua rakentamisen aikana ilman rakentamisen ja työmaaliikenteen erityisjärjestelyitä.

Maansiirtotöillä saattaa olla reunavaikutuksia Natura-alueen lounaispuolella sijaitseviin luontotyyppeihin tien reunaluiskaa rakennettaessa, mikäli kaivujen seurauksena luontotyyppien

pinta-alat pienenevät esim. maaperän sortumisen seurauksena. Tarkempia rakennusaikaisia suunnitelmia, joilla maarakennustöiden luontotyypeille aiheuttamia vaikutuksia voidaan lieventää, ei ole vielä tarkemmin suunniteltu. Lisäksi maansiirtotöiden ja mahdollisten räjäytystöiden seurauksena syntyvällä pölyllä saattaa olla vaikutusta Natura-alueen kasvillisuuteen, mikäli sitä pääsee kulkeutumaan merkittäviä määriä alueelle. Räjäytystyöt ovat mahdollisia erityisesti Natura-alueen eteläpäädyssä, missä louhintaa tulisi tehdä asennettavan kunnallistekniikan osalta. Parannettavan rinnakkaistien linjaus kulkee pitkin Natura-alueen lounaisrajaa, rajautuen Natura-alueen suojelupe-rusteena mainittuun lehdot -luontotyyppiin.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Tiesuunnitelma koostuu lukuisista osapiirustuksista, joiden perusteella laaditaan varsinaiset toteutuspiirustukset. Suunnitelmat täsmentyvät jopa rakentamisen edetessä, sillä kaikkia olosuhteita ja reunaehjoja on mahdotonta saada selville ennen kuin maansiirtotyöt etenevät jne. Tiesuunnitelma-aineistoa löytyy tietä suunnittelevan konsultin tiesuunnitelma-kotisivuilta. [Tiesuunnitelman aineisto](#)

Tien toteuttaminen vaatii huomattavan määrän piirustuksia ja selostuksia. Ne pohjautuvat tiesuunnitelmaan.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen tien, siltojen ja ramppien osalta voi viedä vuosikymmenen. Rakennuskortteleiden osalta mahdolliset muutokset ovat riippuvaisia yksityisten toimijoiden toimenpiteistä.

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa järjestyksessään toisen valtion väyläverkon 8-vuotisen Valtion väyläverkon investointiohjelman. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Vuosia 2023–2030 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä. Investointiohjelmassa 2023–2030 uutena maantieverkon kehittämishankkeena esitetään vt 4 Vaajakosken kohdan kehittäminen Jyväskylässä. Investointiohjelmaa laadittaessa on arvioitu, että hankkeen kustannusarvio olisi 171 miljoonaa euroa. Kustannustaso on tuon jälkeen noussut.

Investointiohjelma verkossa: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/185466/vj_2022-40_978-952-317-977-6.pdf?sequence=1&isAllowed=y

6.3 Toteutuksen seuranta

Asemakaavan toteutumista seurataan tiiviissä yhteistyössä Jyväskylän kaupungin asemakaavoituksen, rakennusvalvonnan ja yhdyskuntatekniikan sekä muiden asiassa oleellisten viranomaisten kanssa. Tiesuunnitelman toteuttaminen vaatii rahoituspäätöksen. Asemakaavan toteutuksen seurannassa on erityisesti kiinnitettävä huomiota rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen, kaupunkikuvan ja melusuojausten korkealaatuisuuteen ja hulevesien hallintaan. Selvästi kaavan tavoitteista poikkeavista hankkeista on keskusteltava asemakaavoituksen edustajien kanssa.



**Aaltojen lailla
Viihtyisäksi koko kylän voimin
Oppien, tehden, unelmoiden**

AVOin kaupunkiympäristö -politiikka yhdistää ihmiset,
luonnon ja arkkitehtuurin toimivaksi kokonaisuudeksi.

Tähtäämme sopusointuun ja elämyksellisyyteen,
ympäristön ja ihmisten tarpeet huomioiden.

Yhdessä luomme tulevaisuuden Jyväskylää –
arvoja, ympäristöä ja ihmistä kunnioittaen.

www.jyvaskyla.fi/avoinkaupunkiymparisto

JYVÄSKYLÄ



Vaajakosken ohitustie, eteläinen

Hupeli – Ruokosaari asemakaavan muutos ja laajennus sekä asemakaavan osittainen kumoaminen

Kaavatunnus 73:007

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)



Asemakaavan muutosalue käsitti luonnosvaiheessa Jyskän, Vaajakosken, Varassaaren, Kanavuoren ja Ruokosaaren alueita. Asemakaavan luonnosvaiheen jälkeen asemakaava-alue on ehdotusvaiheessa jaettu kahteen osaan kahdeksi erilliseksi asemakaavaksi: Vaajakosken ohitustie, pohjoinen (68:047) ja Vaajakosken ohitustie, eteläinen (73:007). Tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma koskee eteläosaa eli Hupelin, Kanavuoren ja Ruokosaaren alueita.

Asemakaava on käynnistynyt Jyväskylän kaupungin kaavoitusohjelman mukaan. Tarkoitus on luoda asemakaavalliset edellytykset valtatieparantamiseksi. Sitä varten laaditaan tiesuunnitelmaa ja tien liittymistä katuverkkoon tutkitaan. Tiesuunnittelu ja asemakaavatyö ovat erillisiä prosesseja vuorovaikutustilaisuuksineen.

Valtatie 4 rakennetaan moottoritieksi Vaajakosken kohdalla Varassaaren kautta kulkevaan uuteen maastokäytävään välillä Kanavuori - Haapalahti noin kolmen kilometrin matkalla. Haapalahden nykyistä suuntaisliittymää parannetaan rakentamalla uudet rampit Vaajakosken suuntaan. Kanavuoreen valtateiden 4 ja 9 liittymään rakennetaan kokonaan uusi eritasoliittymä ja sen lähistölle uusi rekka-autojen taukoalue. Valtatie 9 parannetaan suunnittelualueella 2+2 kaistaiseksi. Mustanieteen rakennetaan uusi eritasoliittymä ja Ruokosaaren eritasoliittymä puretaan. Tavoitenoisuus valtateilla on 100 km/h.

Asemakaavamuutoksella säilytetään rakennuskortteleiden nykyinen käyttötarkoitus mutta tarvittaessa voidaan tutkia muita käyttötarkoituksia. Tonttijako tehdään asemakaavan yhteydessä. Maankäyttösopimuksia laaditaan tarvittaessa yksityisten maanomistajien kanssa.

Suunnittelija

Reijo Teivaistenaho

Asemakaava-arkkitehti

etunimi.sukunimi@jyvaskyla.fi

P. 040 566 2457

JYVÄSKYLÄ



Suunnittelun lähtökohdat

Kaavoitustilanne:

- [Maakuntakaavassa](#) suunnittelualueutta koskee useampi lainvoimaisen maakuntakaavan (lainvoima 28.1.2020) merkintä. Alue sijoittuu osin seudullisesti merkittävän tiivistettävän taajaman alueelle ja biotalouteen tukeutuvalla alueella. Lisäksi kaava-alue sisältyy kulttuuriympäristön veto-voima-alueeseen sekä pieneltä osin Kanavuori-Koskenvuori luonnonsuojelualueeseen. Kanavuori-Ruokosaari on lainvoimaisessa maakuntakaavassa osoitettu monipuolisena työpaikka-alueena, valtatie 4 uutena moottori- tai moottoriliikennetienä, valtatie 9 valtatiemerkinä sekä Jyväskylä-Pieksämäki-rata valtakunnallisesti merkittävänä pääratana.

Maakuntakaavaan on merkitty uusi moottori- tai moottoriliikennetie, kantatie, valtakunnallisesti merkittävä päärata, laivaväylä, voimalinja ja monipuolinen työpaikka-alue Kanavuori-Ruokosaari.

Joulukuussa 2023 hyväksytyssä (8.12.2023) Keski-Suomen maakuntakaavassa 2040 valtatie 9 koskien Kanavuori-Lievestuore väli on osoitettu uutena moottori- tai moottoriliikennetienä. Kaavaselostukseen on hyvä tarkistaa maakuntakaavaa 2040 koskevat tiedot. Maakuntakaava 2040 ei ole enää vireillä vaan hyväksytty maakuntavaltuustossa 8.12.2023.

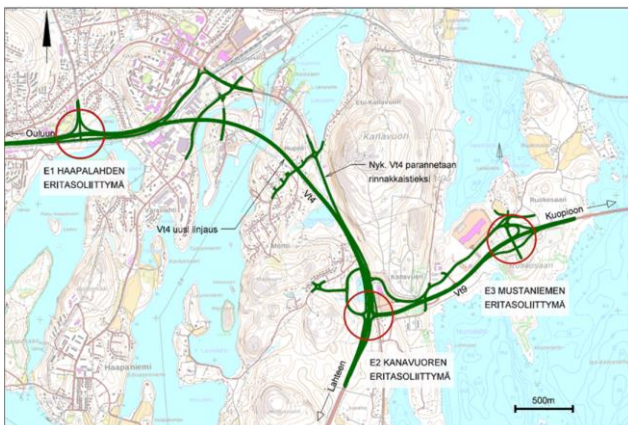
- [Jyväskylän kaupungin yleiskaavan](#) pääkartassa (1/7 Yhdyskuntarakenteen ohjaus) suunnittelualue on kestävän liikkumisen taajamaa, työpaikka-alue, virkistysaluetta ja selvittämisen arvoista taajamaa. Karttaan on merkitty uusi moottoritie ja olemassa oleva seututie. Suunnittelualueelle on merkitty eritasoliittymä Kanavuoren (uusi) ja Ruokosaaren (uusi) kohdalle. Suunnittelualue sivuaa yleiskaavan kartan 2/7 (Luontoarvojen verkottuminen) Kanavuori-Koskenvuori Natura 2000 -aluetta, jonka pinta-ala on 162 hehtaaria.

- [Oravasaaren osayleiskaavan](#) pohjoisimmassa osassa on asemakaavoitettavaksi tarkoitettua aluetta.

- [Asemakaavat](#): Suunnittelualueella voimassa olevat asemakaavat: 72:003, 72:005, 72:006 ja 73:002. Suunnittelualue ulottuu kahdelle asemakaavan mukaisen kaupunginosan alueelle. Merkittävä osa suunnittelualueesta on tie- ja katualuetta. Lisäksi suunnittelualueella on autopaikoille, asuinpientaloille, erillispientaloille, teollisuudelle, työpaikka ja liiketoimintaan sekä palveluille kaavoitettuja korttelialueita.

Aluetta koskevat suunnitelmat, selvitykset ja päätökset:

[Tiesuunnitelma](#). Asemakaavaratkaisu perustuu Valtatien 4 ja valtatie 9 parantaminen välillä Haapalahti - Kanavuori, Jyväskylä -nimistä tiesuunnitelmaan. Tiesuunnitelma-aineisto käsittää laajan selvitysaineiston suunnittelualueen olosuhteista ja suunnitellun tien ja siltojen vaikutuksista. Ne toimivat myös asemakaavan vaikutusten arvioinnin pohjana.



Tiesuunnitelman yleiskartta.

Taustoittavat selvitykset ja suunnitelmat:

Tiesuunnittelun yhteydessä on laadittu meluselvitys, luontoselvityksiä, Natura 2000 -arviointi ja tarvittaessa laaditaan lisäselvityksiä. Tiesuunnitelmasta on tehty ympäristövaikutusten arviointi YVA, johon liittyy selostus. YVA-aineisto löytyy Väyläviraston hanketta varten laadituilta kotisivuilta:

<https://vayla.fi/vt-4-vaajakosken-kohdalla>.

Suunnittelualueen nykytilanne:

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Jyväskylän kaupunki laativat tiesuunnitelmaa. Valtatie 4 on osa TEN-T *ydin*verkkoa sekä kansallinen raskaan liikenteen runkoyhteys. Valtatie 9 on tärkeä osa valtakunnallista ja kansainvälistä itä - länsisuuntaista poikittaisyhteyttä ja osa TEN-T *kattavaa* verkkoa. Valtatiet 4 ja 9 ovat osa kansallista raskaan liikenteen runkoyhteyttä sekä suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Suunnittelualueen tieosuus välillä Haapalahti - Kanavuori on osa valtateita 4, 9, 13 ja 23. Tieosuus toimii Jyväskylän eteläisenä sisääntulotienä, joka välittää sekä pitkämatkaista, seudullista että paikallista liikennettä.

Valtatien 4 parantamisen tavoitteena on sekä pitkänmatkaisen että paikallisten autoliikenteen sujuvuuden parantaminen ja ruuhkautumiseen johtavien ongelmien poistaminen. Hankkeella pyritään myös luomaan edellytyksiä Vaajakosken keskustan elinvoimaisuuden ja viihtyisyyden lisäämiselle. Liikenteestä aiheutuvien haittojen lieventämisessä tärkein tavoite on liikennemelusta kärsivien asuinkehteiden suojaaminen.

Valtatie 4 on Vaajakosken ja Kanavuoren välillä kaksi kaistainen sekaliikennetie, jonka nopeusrajoitus on 50–60 km/h. Suunnittelualueen liikennemäärät ovat 20 200–25 600 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2017), josta raskaan liikenteen osuus on 7–11 %. Vaajakosken ja Kanavuoren välinen tieosuus ruuhkautuu säännöllisesti, mikä aiheuttaa haittaa henkilöliikenteelle, bussiliikenteelle ja kuljetuksille. Ruuhkautuminen heikentää matka-aikojen ennakoitavuutta ja kuljetusten toimintavarmuutta. Liikenteen jonoutumisen ja vaarallisten liittymien vuoksi onnettomuusriski on kohonnut. Suunnittelualueella on tapahtunut vuosien 2013–2017 aikana 105 onnettomuutta, joista henkilövahinkoon johtaneita oli 16. Eniten onnettomuuksia tapahtuu Vaajakosken ja Kanavuoren kiertoliittymissä.

Alueella on merkittäviä luontoarvoja, kuten Varikkotien rauhoitettu lehmusmetsikkö Kanavuoressa, liito-oravien levähtämis- ja lisääntymispaikkoja, viitasammakoiden, lepakoiden ja useiden rauhoitettujen hyönteisten esiintymisalueita.

Suunnittelualueella on kunnallisteknisiä järjestelmiä, voimalinjoja, teitä, katuja, rautateitä. Rakennettu ympäristö muodostuu pääosin hallimaisista teollisuusrakennuksista sekä vähäisessä määrin pientaloista.

Suunniteltu uusi tie katkaisee valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (Vaajakosken teollisuusympäristö).

Alueen maan omistajat ovat Suomen valtio, Jyväskylän kaupunki ja yksityiset maanomistajat.

Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (MRL 62§).

Tässä asemakaavan muutoksessa/laajennuksessa osallisia ovat:

- Kaava-alueen ja siihen rajoittuvien alueiden maanomistajat, yrittäjät, asukkaat ja toimijat
- Keski-Suomen ELY-keskus
- Väylä
- Museovirasto
- Keski-Suomen museo
- Metsähallitus
- Elenia Oy
- Alva-yhtiöt Oy / Vesi
- Järvi-Suomen Energia Oy
- Jyväskylän kaupunki, Liikenne ja viheralueet
- Jyväskylän kaupunki, Rakentaminen ja ympäristö
- Jyväskylän kaupunki, Kaupunkisuunnittelu ja maankäyttö
- Jyväskylän kaupunki, ympäristöterveyshuolto
- Etu-Kanavuoren kylätoimikunta, Haapaniemi-Elävä Kylä ry, Hupelin asukasyhdistys ry, Jyskän asukasyhdistys ry

Kaavan vaikutusten arviointi ja laadittavat lisäselvitykset

Tiesuunnitelmaa varten on tehty selvityksiä alueen olosuhteista ja tiesuunnitelman vaikutuksista. Tätä aineistoa hyödynnetään soveltaen asemakaavan vaikutusten tarkastelussa. Asemakaavan vaikutuksia arvioidaan tarvittaessa suunnittelun kuluessa. Kaavaa laadittaessa on selvítettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Kaavan arviointityössä paneudutaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti merkittäviin vaikutuksiin, joita tässä asemakaavahankkeessa alustavan tarkastelun perusteella ovat:

- vaikutukset luontoon ja Natura-alueeseen
- vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan
- vaikutukset virkistysalueisiin ja -yhteyksiin
- vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen
- vaikutukset liikenteeseen

Arviointia tehdään yhteistyössä eri asiantuntijoiden kanssa. Osallisilla on oikeus osallistua kaavan vaikutusten arviointiin.

Laadittavat lisäselvitykset

Luontoselvitysten lisäselvitykset Ruokosaaren itäpuolisella alueella ja Hintusvuoren pohjoispuolella.

Viranomaisneuvottelu

Kaavan laadintaan liittyy sellaisia valtakunnallisia, seudullisia tai muita keskeisiä tavoitteita, joiden selvittämiseksi viranomaisneuvottelu kaupungin ja Keski-Suomen ELY-keskuksen kesken tulee järjestää. (MRL 66 § 2 mom.). Viranomaisneuvottelu on järjestetty 21.4.2020, 10.5.2022 ja 16.5.2023.

Kaavaprosessin kulku ja osallistuminen

Osalliset voivat ottaa osaa kaavan valmisteluun, arvioida sen vaikutuksia ja lausua kaavasta mielipiteensä. Viranomaisilta ja tarvittavin osin myös muilta tahoilta pyydetään erilliset lausunnot. Aikataulu on alustava ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa suunnittelun kuluessa.

Aloitusvaihe (kesäkuu 2021-kesäkuu 2022)

Suunnittelija kokoaa lähtötietoja sekä neuvottelee osallisten, viranomaisten ja asiantuntijoiden kanssa. Samalla asetetaan kaavalle tavoitteet ja tehdään osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS). Asemakaavan tavoitteisiin vaikuttava valtatie 4:ää koskevaa tiesuunnitelmaa laaditaan asemakaavaprosessin käynnistyessä. Tiesuunnitelman nähtävänä olo ajoittunee vuoden 2021 loppupuolelle. Siitä saatava palaute ja lausunnot voivat vaikuttaa esimerkiksi asemakaava-alueen rajauksiin. Kaava-alueen rajauksen tulee olla tarkoituksen mukainen.

- Saat tiedon kaavan vireille tulosta Keskisuomalaisessa sekä kaavoituksen verkkosivuilla 18.6.2021.
- Voit antaa palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kaavoittajalle kirjallisesti tai suullisesti.

Voit osallistua asukastilaisuuteen / esittelyyn tms.

Luonnosvaihe (kesäkuu 2022-kesäkuu 2023)

Suunnittelija laatii kaavaluonnoksen. Tiesuunnitelmaluonnoksen pohjalta laadittu asemakaavaluonnos asetetaan nähtäville, jotta osallisilla on mahdollisuus lausua mielipiteensä luonnoksesta. Suunnittelija laatii mielipiteistä koosteen kaavaselostukseen.

- Saat tiedon kaavaluonnoksen nähtävillä olosta Keskisuomalaisessa sekä kaavoituksen verkkosivuilla. Kaupunki lähettää osallisille tiedon myös kirjeitse.
- Voit tutustua kaavaluonnokseen palvelupiste Hannikaisessa ja kaavan verkkosivuilla. Ilmoita mielipiteesi joko kaupungin kirjaamoon tai suoraan suunnittelijalle.

Ehdotusvaihe (kesäkuu 2023-kesäkuu 2024)

Asemakaava-alue jaetaan kahdeksi erilliseksi asemakaavaksi. Suunnittelija laatii asemakaavaehdotuksen, jossa otetaan huomioon saatu palaute sekä muut lisäselvitykset. Kaupunkirakennelautakunta käsittelee kaavaehdotuksen ja asettaa sen nähtäville 30 päiväksi, jonka aikana osalliset voivat jättää kaavasta muistutuksen. Muistutuksista ja kaupungin vastineista niihin tehdään kooste kaavaselostukseen. Jos muistutuksen jättäjä on ilmoittanut osoitteensa, hän saa kaupungilta perustellun kannanoton kaupunkirakennelautakunnan käsittelyn jälkeen.

- Saat tiedon kaavaehdotuksen nähtävillä olosta Keskisuomalaisessa sekä kaavoituksen verkkosivuilla. Kaupunki lähettää maanomistajille tiedon myös kirjeitse.
- Voit tutustua kaavaehdotukseen palvelupiste Hannikaisessa ja kaavan verkkosivuilla.
- Toimita muistutuksesi kirjallisena kaupungin kirjaamoon ja osoita se kaupunkirakennelautakunnalle.

Ehdotusvaihe 2 (huhtikuu-kesäkuu 2024)

Suunnittelija laatii asemakaavaehdotuksen, jossa otetaan huomioon saatu palaute sekä muut lisäselvitykset. Kaupunkirakennelautakunta käsittelee kaavaehdotuksen ja asettaa sen nähtäville 30 päiväksi, jonka aikana osalliset voivat jättää kaavasta muistutuksen. Asemakaavaehdotus oli nähtävänä 23.4.-23.5.2024. Muistutuksista ja kaupungin vastineista niihin tehdään kooste kaavaselostukseen. Jos muistutuksen jättäjä on ilmoittanut osoitteensa, hän saa kaupungilta perustellun kannanoton kaupunkirakennelautakunnan käsittelyn jälkeen.

- Saat tiedon kaavaehdotuksen nähtävillä olosta Keski-suomalaisessa sekä kaavoituksen verkkosivuilla. Kaupunki lähettää maanomistajille tiedon myös kirjeitse.
- Voit tutustua kaavaehdotukseen palvelupiste Hannikaisessa ja kaavan verkkosivuilla.
- Toimita muistutuksesi kirjallisena kaupungin kirjaamoon ja osoita se kaupunkirakennelautakunnalle.

Hyväksymisvaihe (kesäkuu-elokuu 2024)

Jos kaavasta on jätetty muistutuksia, tai kaavaehdotusta on merkittävästi muutettu, käsittelee kaupunkirakennelautakunta kaavan uudelleen. Kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavaehdotuksen kaupunginhallituksen esityksestä.

- Saat tiedon kaavan hyväksymisestä kaupungin verkkosivuilla julkaistavasta kuulutuksesta.
- Voit hakea muutosta hyväksymispäätökseen valittamalla Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen.

Saat tiedon kaavan voimaantulosta sanomalehti Keski-suomalaisessa ja kaupungin verkkosivuilla julkaistavasta kuulutuksesta.

Uusi hyväksymisvaihe (maaliskuu 2025)

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on tehnyt kaavan hyväksymispäätöksestä oikaisukehotuksen. Hyväksymispäätös on saatettava Jyväskylän kaupunginvaltuustossa uudelleen päätettäväksi. Jollei uutta päätöstä tehdä kuuden kuukauden kuluessa oikaisukehotuksesta aiempi kaavan hyväksymispäätös on katsottava rauenneeksi.

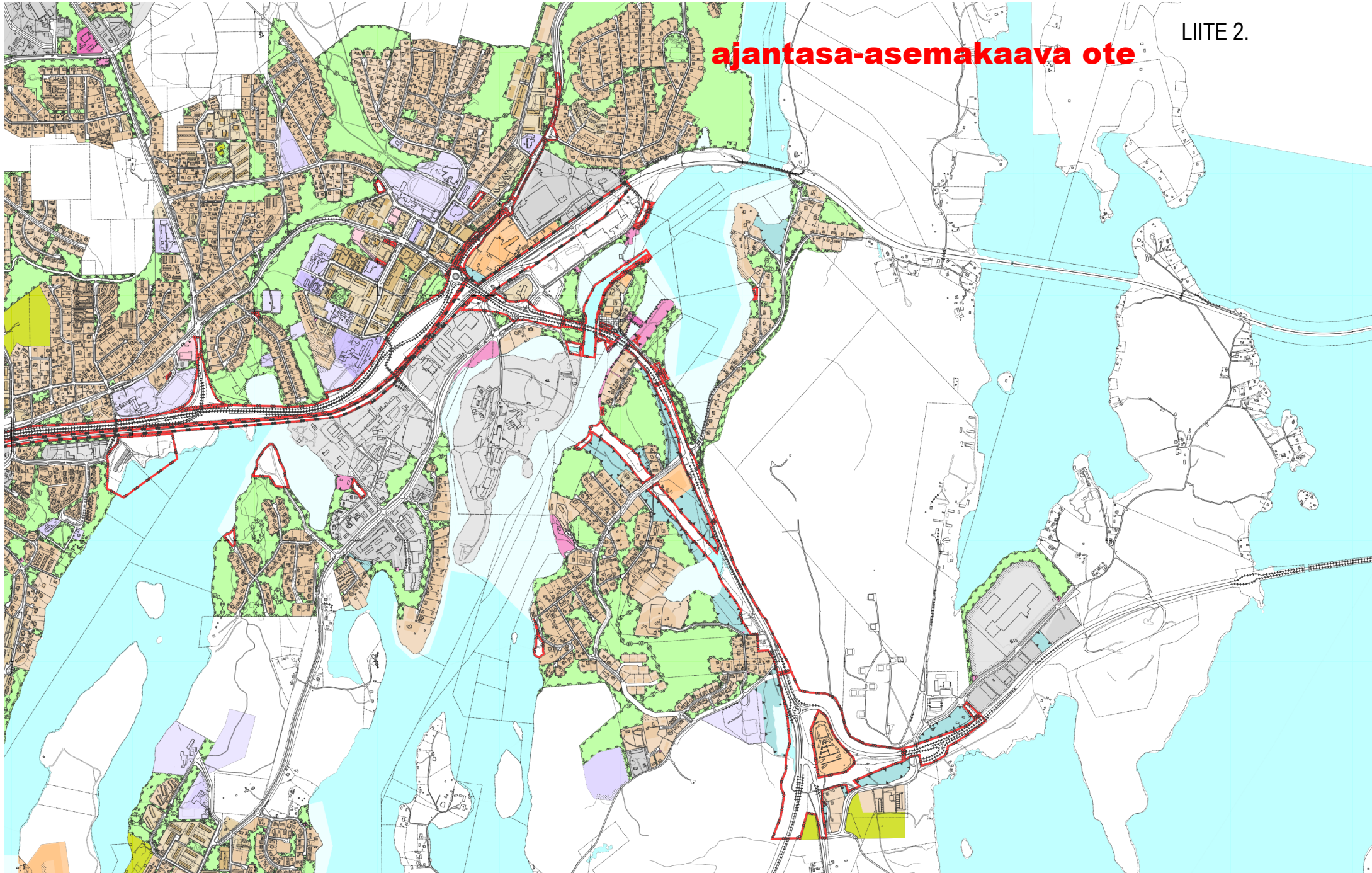
- Saat tiedon kaavan hyväksymisestä kaupungin verkkosivuilla julkaistavasta kuulutuksesta.
- Hyväksymispäätökseen ei voi hakea muutosta.

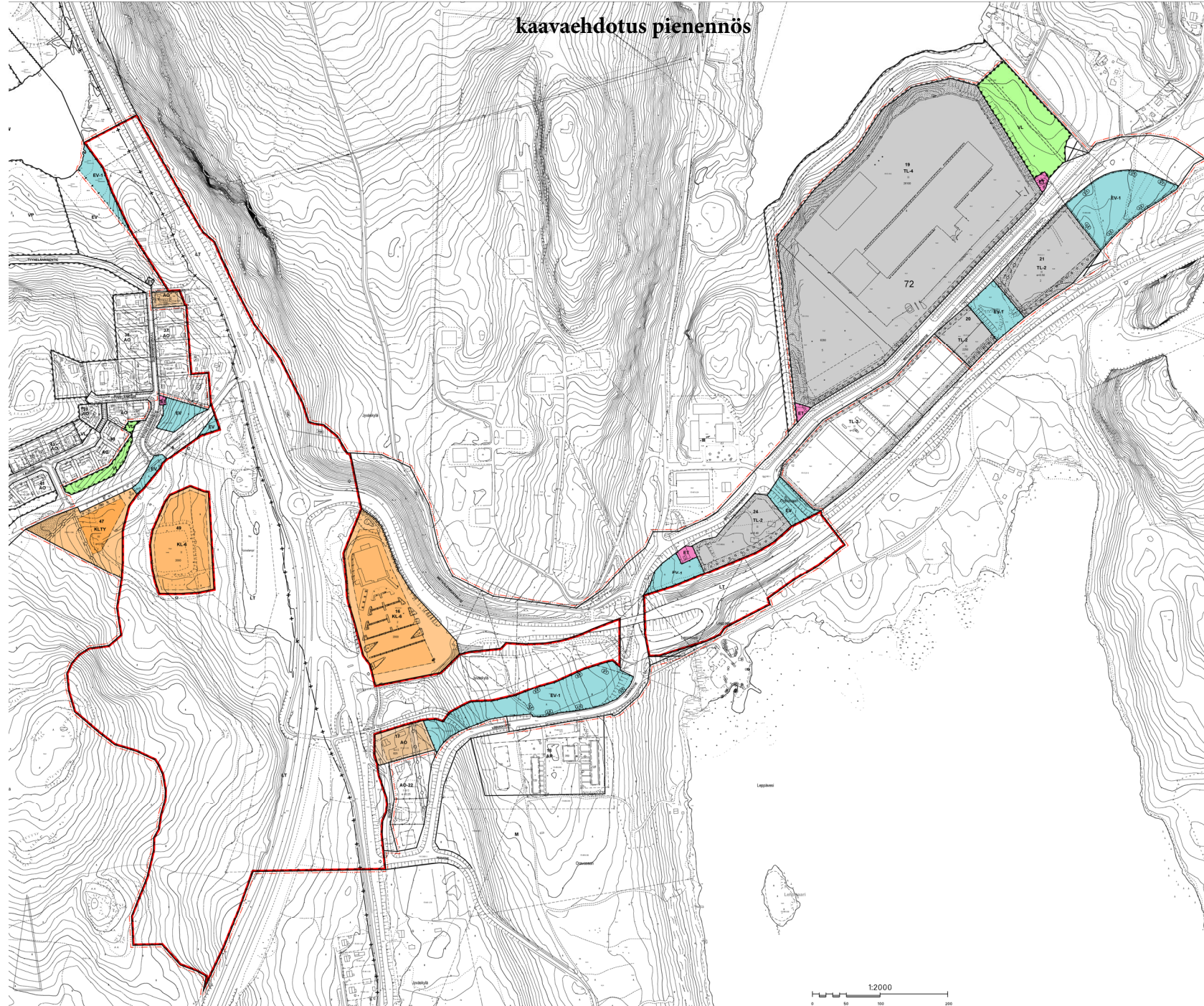
Saat tiedon kaavan voimaantulosta sanomalehti Keski-suomalaisessa ja kaupungin verkkosivuilla julkaistavasta kuulutuksesta.

Jyväskylän kaupunki
Asemakaavoitus
PL 233, 40101 Jyväskylä
Kaupunkirakenteen neuvonta: Hannikaisenkatu 17
www.jyvaskyla.fi/kaavoitus
Mielipiteet ja muistutukset toimitetaan kaupungin kirjaamoon
kirjaamo@jyvaskyla.fi
PL 193, 40101 Jyväskylä

ajantasa-asemakaava ote

LIITE 2.





ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA MÄÄRÄYKSET:	
AO	Erillispienteen korttelialue. (Tarvittaessa: Tontille saa rakentaa enintään kaksi asutusta)
KL-6	Ulkokäynnin korttelialue. Korttelialueella sallitaan polttoainetien jakelu. Alueella ei saa vehreitä pölypölyä.
KLTY	Liiketoiminta- ja yleisten rakennusten korttelialue.
TL-2	Teollisuus-, varasto- ja liikeyritysten korttelialue. Enintään 30 prosenttia sallittua rakennuskerrosta saa rakentaa liikeyrityksellä. Suorustetaan ja 600 kerrosalanimetrit liikeyrityksellä ei sallita. Ulkoavaruus ei sallita. Korttelialueella ei saa rakentaa asutusta.

TL-4	Teollisuus-, varasto- ja liikeyritysten korttelialue. Päätytöskäytökseen liittyvien rakennusten ja varastojen lisäksi korttelialueella ei saa rakentaa 600 kerrosalanimetrit suurempaa päivittäistavaraliikettä. Korttelialueella ei saa rakentaa asutusta. Korttelialueella ei sallita ulkoavaruutta.
VL	Lähiympäristöalue.
LT	Yleisen tien alue.
ET	Yhdyskuntateknistä huolta palvelujen rakennusten ja laitosten alue.

EV-1	Suojaverkkoalue, jolla luontainen puusto tulee säilyttää. Alueella tulee turvata liito-oravien elinympäristö. Alueella saa sijaita liito-oravien ja muuten osittain suojattuja parantavia rakenteita ja laitteita. Rakenteet ja laitteet tulee sijoittaa siten, ettei luontaisia kultuuriperintöjä häiritä.
EV	Suojaverkkoalue.
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
	Kaupunginosa-alue.
	Korttelin, kortteliosan ja alueen raja.



	Osa-alueen raja.
	Tontin raja.
72	Kaupunginosan numero.
20	Korttelin numero.
11	Tontin numero.
METSÄLEHMUKSENTIE	Kadun, katuosion, tien, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
2000	Rakennuskerros kerrosalanimetrit.

II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
3/4 k I	Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kellarikerroksessa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi.
I u 1/2	Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta ullakon tasolla saa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.
e = 0.50	Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.
	Rakennusala.
	Ohjeellinen rakennusala.
	Istutettava alueen osa.
	Istutettava alueen osa, joka tulee säilyttää tai istuttaa puita ja pensaita niin, että niistä muodostuu tiheä reunavyöhyke. Alueelle saa sijoittaa aurinkopaneeleita niille alueille, joita ei istuteta.
	Istutettava puuriivi.
	Katu.
	Ajoyhteydelle varattu alueen osa, sijainti on ohjeellinen.
	Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
	Viheryhteystarpeen toteuttamiselle varattu alueen osa, sijainti on ohjeellinen. Alueelle tulee mahdollistaa vähintään yksi liito-oravan liikkumiselle soveltuva kulkuyhteys. Alueelle voidaan toteuttaa viheryhteyttä ja liito-oravan kulkuyhteyttä tukevia puu- ja pensasistutuksia sekä rakennelmia tiesuunnitelmaan ja erikseen laadittavaan suunnitelmaan perustuen.
	Alueen ylittävä silta.
	Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalla ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
	Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue.
	Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain 78 pykälän perusteella suojeltuja liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Puusto tulee säilyttää tai hoitaa niin, että liito-oravan pesäpuut ja liikkumisen kannalta riittävät puusto säilytetään.
	Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain 64 pykälän perusteella suojeltu lehmusmetsikkö. Maastoa ja kasvillisuutta ei saa muuttaa niin, että luontotyyppin ominaispiirteiden säilyminen vaarantuu.
	Kumottava kaava-alue

PYSÄKÖINTI JA LIIKENNE

Autopaikkoja on rakennettava vähintään seuraavasti:
-1 ap/150 opetustilojen kerrosalaneliömetriä
-1 ap/100 teollisuus- ja varastorakennusten kerrosalaneliömetriä
-1 ap/80 liike- ja toimistorakennusten kerrosalaneliömetriä
-2 ap/ jokaiselle erillispientaloasunnolle

Polkupyöräpaikkoja on rakennettava vähintään seuraavasti:
-Koulut ja oppilaitokset 1pp/ 50 m2
Polkupyöräpaikoista vähintään puolet on rakennettava katetuiksi.
-1 pp/100 liike- ja toimistorakennusten kerrosalaneliömetriä

RAKENTAMISTAPA

Rakennusten ja rakennelmien tulee muodostaa tonteittain yhtenäisiä kokonaisuuksia ja niiden tulee olla arkkitehtonisesti korkealaatuisia, mittasuhteiltaan sopusointuisia ja muotokieleltään moderneja ja pelkistettyjä.

Uudisrakentaminen pientaloalueilla tulee sopeutua väreiltään, mittakaavaltaan ja muotokieleltään ympärillä olevaan rakennuskantaan ja maisemaan.

ENERGIA JA HULEVESI

Rakennusten julkisivuihin ja katoille sekä piha-alueille saa asentaa aurinkopaneeleita.

Tonteille saa sijoittaa maalämpökaivoja. Maalämpökaivon tulee sijaita vähintään 8 metrin päässä tontin rajasta.

Johdetaessa tontilta hulevesiä yleiselle alueelle saa yksittäisen hulevesiä purkavan putker koko olla enintään 160 mm. Viivytysrakenteiden tulee tyhjentyä 12 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto. Viivyttävän rakenteen tulee olla sellainen, ettei se tyhjene alle 0,5 tunnissa täyttymisestään (Mitoitussade 180 l/s/ha, 10 min kesto

Ennen rakennushankkeen maanrakennustöiden aloittamista tulee hankkeesta laatia hulevesien hallinta- ja johtamissuunnitelma, joka sisältää suunnitelman myös rakentamisen aikaisesta hulevesien hallinnasta. Rakentamisen aikaiset hulevedet tulee käsitellä tontilla.

YLEISMÄÄRÄYKSET

Rakennuksen vähimmäisetäisyys tontin rajasta tulee olla neljä metriä ellei kaavakartassa toisin osoiteta.

Padotuskorkeuden alapuolelle jäävien tilojen viemäröinti tulee hoitaa kiinteistökohtaisin pumppaamoin.

Tämän asemakaavan alueella on laadittava erillinen tonttijako.

ASEMAKAAVAN LAAJENNUSKSELLA JA MUUTOKSELLA MUODOSTUU:

72. KAUPUNGINOSAN KORTTELI 16, KORTTELIN 17 TONTTI 5, KORTTELI 19, KORTTELIN 20 TONTTI 13, KORTTELI 21 TONTTI 2, KORTTELI 24 SEKÄ LIIKENNE-, SUOJAVIHER-, VIRKISTYS- JA KATUALUEITA.
73. KAUPUNGINOSAN KORTTELIN 37 TONTTI 9, KORTTELI 47, KORTTELI 49 SEKÄ SUOJAVIHER-, VIRKISTYS-, TIE- JA KATUALUEITA.



JYVÄSKYLÄN KAUPUNKI

Vaajakosken ohitustie eteläinen, Hupeli-Ruokosaari

Asemakaavan osittainen kumoaminen koskee:

72. kaupunginosan korttelin 21. osaa, sekä tie-, ja lähivirkistysalueen osaa.

72. ja 73. kaupunginosien laajennus

Asemakaavan muutos koskee:

72. KAUPUNGINOSAN

KORTTELIA 16, KORTTELIN 17 TONTTIA 1

KORTTELIA 19, KORTTELIN 20 TONTTIA 7, KORTTELIA 21

SEKÄ TIE-, VIRKISTYS-, SUOJAVIHER-, VESI- JA KATUALUETTA

73. KAUPUNGINOSAN

KORTTELIN 37 TONTTEJA 1 JA 8

KORTTELIA 47 SEKÄ TIE-, SUOJAVIHER-,MAA-

JA METSÄTALOUS-,VIRKISTYS-,VESI- JA KATUEALUETTA

Asemakaavan muutoksella muodostuu:(kts. määräysosio)

Käsittelyt:		Korjaukset:
Ltk 21.06.2022	Näht.olo päättyy 23.05.2024	27.3.2024
MRA 30 näht. 28.06.2022	Ltk 18.06.2024	5.6.2024
Näht.olo päättyy 19.08.2022	Kh 12.08.2024	20.2.2025
Ltk 13.06.2023	Kv 26.08.2024	
MRL 65 näht. 07.07.2023	Ltk 04.03.2025	
Näht.olo päättyy 25.08.2023		
Ltk 02.04.2024		
MRL 65 näht. 23.04.2024		

KAAVOITUS			Kaupunginarkkitehti
Suunn. Reijo Teivaistenaho	Arkisto n:o 73:007		
Suunn.avust. Jaana Nyman	Pvm 01.06.2023		Leila Stromberg

Pohjakartta täyttää asemakaavan pohjakartalle asetetut vaatimukset.

Jyväskylässä

Mittauspäällikkö

Ari Heinonen

Palautekooste Vaajakosken ohitustie eteläinen (73:007), ehdotusvaihe

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävänä 7.7.-25.8.2023. Kaavaehdotuksesta saatiin seitsemän lausuntoa ja neljä muistutusta. Yksi muistutuksista tuli ennen kaavan virallista nähtävänä oloa. Yhtä muistutusta on täydennetty nähtävänä olon jälkeen. Lausunnon antoivat Väylävirasto, Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen liitto, Metsähallitus, Alva-yhtiöt ja Telia Oyj.

Asemakaavaehdotusta esiteltiin 14.8.2023 Teams-keskustelutilaisuudessa, johon osallistui 15 henkilöä. Lisäksi asemakaavaa esiteltiin Vaajakosken paikallistapahtuman (Vaajakosken Kohinat) iltatilaisuudessa 40-50 henkilölle.

Lausunnot

Keski-Suomen ELY-keskus, Sohvi Hälikkä, Eero Manerus (lyhennetty)

Liikenne

- Selite liittymänuolimerkinnälle puuttuu kaavamerkinnöistä.
 - Maantiestä on kaavakartalla käytetty termiä yleinen tie. Tiesuunnitelmassa on esitetty maantien suoja-alueen rajat, jotka tulee merkitä kaavaan su-merkinnällä niillä kohdin, joissa suoja-alue ulottuu tie-/liikennealuetta laajemmalle.
 - Kaava-aluetta tulee laajentaa Varikkotielle johtavan purettavaksi esitetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän kohdalle, jossa LT-alue tulee muuttaa EV-alueeksi tai muuksi soveltuvaksi alueeksi.
 - KL-6 -korttelin 49 kohdan liittymänuoli tulee poistaa.
 - Asemakaavan kumoamismerkintöjä on selkeytettävä.
 - Varikkotie/vt9 kohdalla alittavan väylän mukainen katualue ja ylittävä valtatie y-merkinnällä.
 - Metsälehmuksentien ja vt9 välisen purettavan rampin kohta on liitetty TL-2-korttelin osaksi. Tässä on ajoyhteys hulevesialtaalle. Ehdotetaan, että kulkuyhteys esitettäisiin kaavassa EV-alueelle ja ajoyhteys merkitään ulottumaan hulevesialtaalle asti.
- Ehdotus, että Metsälehmuksentien korttelialueiden rajoille täydennetään liittymäkieltomerkinnät sinne, minne liittymiä ei sallita.

Kaavoittajan vastine

Kaavakarttaa ja -merkintöjä tarkennetaan lausunnossa esitetyllä tavalla. Asemakaavassa käytetään ympäristöministeriön vuonna 2000 julkaistun oppaan mukaisia merkintöjä. Oppaassa ohjataan käyttämään termiä Yleisen tien alue (LT). Suoja-alueen rajojen merkitseminen taajama-alueella ei ole tarkoituksen mukaista.

Luonto

- Kaavamääräyksissä Natura 2000 -verkostoon *kuuluva tai ehdotettu alue* -merkintä olisi syytä korjata muotoon Natura 2000 -verkostoon *kuuluva* alue.

-Liito-oravaselvitys vuodelta 2022 täydentää aiempaa luontoselvitystä. Tieto selvityksestä on syytä lisätä selostuksen kohtaan luontodirektiviin IV-liitteen lajit. Kaavaselostuksista ei ilmene, onko kyseistä selvitystä huomioitu.

-Kaavalla voi olla naturavaikutuksia muutenkin, kuin tiesuunnitelman osalta. Näitä vaikutuksia ei ole asemakaavaselostuksessa arvioitu.

-s-6-kaavamääräys on päällekkäin suojaviheralueen kanssa: "Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain 29 pykälän perusteella suojeltu lehmusmetsikkö. Puiden suojaaminen niiden vaurioitumisen ehkäisemiseksi on sallittua. Maastoa ja kasvillisuutta ei saa muuttaa niin, että luontotyyppin ominaispiirteiden säilyminen vaarantuu." Puiden suojaamista ei voida luvata asemakaavamääräyksellä, vaan alueella on yksiselitteisesti voimassa luonnonsuojelulain suojeltujen luontotyyppien (nykyään LSL 64 §) hävittämis- ja heikentämiskiello. ELY-keskus ottaa tarvittaessa kantaa, tarvitaanko toimenpiteisiin luontotyyppirajauksella poikkeuslupa vai voidaanko ne suorittaa luontotyyppin ominaispiirteitä vaarantamatta. Kaavaselostuksessa puiden suojaamista on avattu hieman paremmin. Suojeltu luontotyyppi sijoittuu kaavan suojaviheralueelle.

- EV-1 -kaavamääräystä täsmennettävä niin, että alueelle saa sijoittaa liito-oravan kulkuyhteyksiä parantavia rakenteita ja laitteita.

-Kanavuoren alueen ja Ruokosaaren liito-oravan elinympäristöjen kulkuyhteydet valtatie yli on syytä esittää asemakaavassa (hyppypuutarpeet).

Kaavoittajan vastine

- Kaavamääräyksiä ja -merkintöjä tarkennetaan esitetyllä tavalla. Asemakaavaselostusta täydennetään pääosin esitetyillä tavoilla.

-Kulkuyhteyksiä valtatie yli ei voida asemakaavakartalla esittää. Sen sijaan kaavakartalla voidaan esittää LT-alueen viereen merkintöjä ja määräyksiä, joilla edistetään liito-oravien ja muiden eläinten kulkuyhteyksien säilymistä tai parantamista.

Maisema

-Selostuksessa kuvattava suunnittelualueen maisemarakennetta ja sen arvoja ja ominaispiirteitä osana rakennetun kulttuuriympäristön kuvausta, jotta voidaan arvioida kattavasti myös niihin kohdistuvaa muutosta.

-Selostuksissa esitetty maisemavaikutusten arviointi havainnekuvineen pohjautuu pääosin tiesuunnitelman yhteydessä tehtyyn vaikutustenarviointiin. Moottoritie, uudet sillat, suuret eritasoliittymät ramppeineen, meluntorjunta- ym. tierakenteet muuttavat maisemaa merkittävästi. Muutoksen laatuun vaikutetaan kaavan ohella ennen kaikkea tiesuunnitelmaratkaisilla.

-Kaavojen vaikutustenarviointia tulisi tehdä myös suhteessa yleiskaavassa osoitettuihin maiseman ja virkistysalueisiin.

-Rakentamistapaa koskeva kaavamääräys voisi edellyttää uudisrakentamisen sopeutumista väreiltään, muotokieleltään ja myös mittakaavaltaan ympärillä olevan rakennuskannan ohella myös maisemaan.

Kaavoittajan vastine

Asemakaavaselostusta täydennetään esitetyillä tavoilla. Asemakaavamääräystä tarkennetaan.

Keski-Suomen museo, intendentti Miikka Kumpulainen (lyhennetty)

Ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotukseen.

Keski-Suomen liitto, suunnittelujohtaja Hanna Kunttu (lyhennetty)

Luonnonsuojelualue-merkintään liittyy maakuntakaavassa seuraava määräys: "Alueella ei saa ryhtyä sellaisiin toimenpiteisiin, jotka saattavat vaarantaa alueen suojeluarvoja. Suojelumääräys on voimassa, kunnes suojelualue varsinaisesti perustetaan. Naturaan tai suojeluohjelmiin kuulumattomat alueet on eritelty alueluettelossa ja niiden toteutus perustuu vapaaehtoisuuteen." Kanavuori-Ruokosaari alue on osoitettu maakuntakaavassa monipuolisena työpaikka-alueena.

Kaavoittajan vastine

-Asemakaavaselostusta tarkennetaan esitetyllä tavalla.

Metsähallitus, aluejohtaja Raimo Itkonen, Järvi-Suomen luontopalvelut (lyhennetty)

-Selostusta ei ole päivitetty kaikilta osin uutta kaava-alueen rajausta vastaavaksi. Tiealueen leveneminen vaikuttaa Ruokosaassa liito-oravan kulkuyhteyksiin, tarpeeseen turvata kulkuyhteydet kaavaratkaisulla ja hakea poikkeamislupaa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiseksi. Ruokosaaren alueen jättäminen pois kaava-alueesta heikentää mahdollisuutta tarkastella hankkeen kokonaisvaikutusta Kanavuoren ja Ruokosaaren liito-oravapopulaatiolle.

- Natura-alueen raja on merkitty virheellisesti.

-Liito-oravan kulkuyhteys Kanavuoren alueelta länteen vanhan tien ylitse tulee turvata ylitystolpilla ja/tai puustolla.

- Selostuksen kohdassa 3.1.4 (s. 17) on kuvatekstissä todettu Metsähallituksen omistavan Kanavuoren alueen. Kanavuoren alue on Metsähallituksen hallinnassa, Kanavuoren alueen omistaa Suomen valtio.

- Kohdassa 3.2.1 (s. 25) viitataan v. 2021 laadittuun puutteelliseen Naturavaikutusten arviointiin. Selostuksessa olisi hyvä viitata täydennettyyn, 2.6.2023 päivättyyn Natura-vaikutusten arviointiin.

- Kohtaan 5.4 (s. 34) näyttää jääneen kaavan luonnosvaiheen kaavamääräyksiä, jotka eivät vastaa kaavaehdotuksen merkintöjä. Kaavamääräykset on tarpeen päivittää.

Kaavoittajan vastine

-Asemakaava-aluetta ei laajenneta itään eikä etelään Ruokosaaren alueen kohdalla.

Tiesuunnitelmassa on esitetty luonto-olosuhteita parantavat toimenpiteet. Alueella, jossa jo on asemakaava, tarvittaessa tarkennetaan kaavamerkintöjä ja määräyksiä. Kulkuyhteyksiä valtatie yli ei voida asemakaavakartalla esittää. Sen sijaan kaavakartalla voidaan esittää LT-alueen viereen

merkintöjä ja määräyksiä, joilla edistetään liito-oravien ja muiden eläinten kulkuyhteyksien säilymistä tai parantamista.

-Liito-oravan kulkuyhteyden turvaaminen länteen Kanavuoren Natura-alueelta ei ole tarkoituksen mukaista.

-Natura-alueen raja korjataan.

-Asemakaavaselostusta ja kaavakarttaa tarkennetaan ja täydennetään esitetyllä tavalla.

Alva-yhtiöt, suunnittelupäällikkö Juha Kettunen (lyhennetty)

Kaavasta ei ole kommentoitavaa.

Telia Oyj, Hannu Lehtonen (lyhennetty)

Mikäli kaavaan liittyvä rakentaminen aiheuttaa kaapeleiden ja muun infran siirtoja, on niistä oltava yhteydessä Teliaan. Lähtökohtaisesti siirrot kustantaa siirron tilaaja

Muistutukset

Suomen luonnonsuojeluliiton Jyväskylän seudun yhdistys ry, Suomen luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen Piiri ry ja Luontoliiton Keski-Suomen Piiri (lyhennetty)

-Jyväskylän kaupungin tulee keskeyttää asemakaava ja edellyttää liikennejärjestelyiden suunnittelua nykytietoon pohjautuen. Investointi ei ole ekologisesti kestävä. Uuden tien rakentamisen sijasta tulisi tiestöä ja siltoja korjata, kunnossapitää, parantaa meluntorjuntaa ja kehittää liikenteen ohjausta.

-Liikenteen nopeutuminen ruuhka-aikaan ei ole peruste aiheuttaa laajaa vahinkoa luonnolle, ympäristölle, maisemalle ja ihmisille. Liikenteen sujuvuutta edistäisi julkisen liikenteen kehittäminen, panostukset pyöräilyyn ja kävelemiseen sekä päättäväinen ohjaus moottoriliikenteellä kulkemisen tarpeen vähentämiseen. Raideliikenteen kehittäminen edistäisi kumipyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta

-YVA-tarkastelu on vuodelta 2011. Miten tiehankkeen perusteluissa on huomioitu ympäristö- ja terveyshaitat ja niiden vaikutus kustannushyötylaskelmiin?

-Miksi Kanavuoreen pitää rakentaa raskaan liikenteen taukopaikka?

-Liikenteen sujuvoittaminen lisää liikennemääriä ja matkojen pidentämistä pahentaen yhdyskuntarakenteen hajaantumista.

-Hankkeella olisi heikentävä vaikutus vesistöihin sekä maisemaan ja se aiheuttaisi kulttuuri-luonnonmaisemallisen tuhon. Äänimaisema muuttuisi ja rengasmelu kasvaisi voimakkaasti ajonopeuksien noustessa.

-Kaavaselostuksen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumisen arviointi on epäuskottava. Toteuttaako moottoriliikenteen lisääminen VAT-tavoitteita, kuten kestävä liikkuminen, terveellinen ja turvallinen elinympäristö, elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat?

Kaavoittajan vastine

Valtatien 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla on ensisijaisesti liikenteen sujuvuushanke, jonka tärkeimpinä tavoitteina on pitkämatkaisen, seudullisen ja paikallisen ajoneuvoliikenteen sujuvuuden parantaminen ja ruuhkautumiseen johtavien ongelmien poistaminen. Tieosuuden parantamista on käsitelty useissa suunnitelmissa jo 1980-luvulta lähtien. Nykyiset Vaajavirran ylittävät sillat ovat heikkokuntoisia ja ne joudutaan korjaamaan lähivuosien aikana. Vuosina 2017–2021 valtateiden 4 ja 9 tiejaksoilla on tapahtunut kaikkiaan 60 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 17 on johtanut henkilövahinkoon. Onnettomuuksissa ei ole kuollut yhtään henkilöä. Liikenteen lisääntyessä vakavien onnettomuuksien ruuhkaisella tieosuudella riski kasvaa.

Ongelmina ovat sekä pitkämatkaisen että paikallisen autoliikenteen sujuvuuteen ja ruuhkautumiseen liittyvät puutteet. Hankkeella pyritään myös luomaan edellytyksiä Vaajakosken keskustan elinvoimaisuuden ja viihtyisyyden lisäämiselle. Liikenteestä aiheutuvien haittojen lieventämisessä tärkein tavoite on liikennemelusta kärsivien asuinalueiden suojaaminen ja melulle altistuvien asukkaiden määrän vähentäminen.

Valtatien liikenne aiheuttaa merkittävästi meluhaittaa lähialueen asutukselle eikä meluesteitä ole nykyisin riittävästi. Nykyisen valtatie 4 sujuvuusongelmat heikentävät maakäytön kehittämismahdollisuuksia merkittävästi. Jalankulun- ja pyöräilyn verkossa on parantamistarvetta muun muassa keskustan ja Vaajakosken välisessä yhteydessä, joka nykyisin kulkee kapeana väylänä vanhan Vaajakoskentien varressa.

Valtatie 4 on osa TEN-T ydinverkkoa sekä kansallinen raskaan liikenteen runkoyhteys. Valtatie 9 on tärkeä osa valtakunnallista ja kansainvälistä itä - länsisuuntaista poikittaisyhteyttä ja vt 9 on osa TEN-T kattavaa verkkoa. Valtatiet 4 ja 9 ovat osa kansallista raskaan liikenteen runkoyhteyttä sekä suurten erikoiskuljetusten verkkoa.

Valtatie on suunnittelualueella sekä paikallisen että pitkämatkaisen liikenteen reitti. Suunnittelualueella väylän keskeisin vaikutusalue on Jyväskylän seutukunta, mutta osana päätieverkkoa sillä on suuri merkitys myös valtakunnallisesti. Kyseisellä osuudella kulkee runsaasti etelä-pohjois- ja itä-länsi-suuntaista pitkämatkaista liikennettä. Se on merkittävä osa niin kotimaan kuljetusten kuin vientikuljetustenkin reittejä.

Tiesuunnitelma-aineistoon liittyy laaja selvitysaineisto, joka on avoimesti saatavissa ja ladattavissa tiesuunnitelman kotisivuilta. Vaikutusten arviointia kuvaavia selvityksiä: Hankearviointi, Meluselvitys kartta-aineistoinen, maisemaselvitys, hulevesiselvitys, pilaantuneiden maiden esiselvitys, Hupelinlammen ja Haapalahden vesi- ja sedimenttitutkimus, luontoselvitys 2021, liito-oravaselvitys 2022, luontoselvitys 2022, liito-oravaselvitys 2023, luontoarvot kartalla, Natura 2000 -arviointi liitteineen, raskaan liikenteen pysäköintialueiden häiriövaloselvitys, selvitys Vaajakosken alueesta valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä, Keiteleen kanavan vesiväylän siirto. Lisäksi on saatu Pirkanmaan ELY-keskuksen lausunto Natura 2000 -arvioinnista ja Natura-alueiden huomioimisesta tiesuunnitelmassa.

Asemakaavan valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita koskevaa vaikutusten arviointia täydennetään.

Yksityishenkilö A (lyhennetty)

-Asemakaavaprosessi on keskeytettävä. Kaupungin ei tule edistää ympäristön ja asukkaiden elämänlaadun heikentymistä. Kaupungin ei tule tukea hanketta ennen kuin muut tielinjaus- ja sijaintivaihtoehdot on selvitetty ja selvitykset ajantasaisia.

-Tiesuunnitelma ja tieyleissuunnitelman muutos eivät ole kansallisen ja EU-lainsäädännön mukaisia. Tiesuunnitelman selvitysaineisto ei ole ollut riittävää eikä käytettävissä, kun asiaa on käsitelty kaupunkirakennelautakunnan kokouksessa. Päättäjien on ollut mahdotonta saada kokonaiskuvaa vaikutuksista.

-Tieyleissuunnitelma vaikuttaa laittomalta, sillä Varassaari on usean uhanalaisen IV:n direktiivin piiriin kuuluvan eläinlajin koti. Myös osa Kanavuoren Natura 2000 -alueesta kärsisi hankkeesta.

-Elämänlaatua ja hyvinvointia koskevia selvityksiä ja vaikutusten arviointia ei ole tehty eikä vaikutuksista ole kerrottu totuudenmukaisesti. Liikennemelulle altistumisella on haittavaikutuksia.

-Mielenterveyteen liittyviä vaikutusten arviointia ei ole tehty. Kaavoituksella voidaan lisätä myönteisiä ja vähentää kielteisiä hyvinvointiin, terveyteen ja mielenterveyteen kohdistuvia vaikutuksia..

-Tiedottamisessa on ollut puutteita. Asukkaiden, yritysten, yhteisöjen ja muiden toimijoiden on ollut mahdotonta saada hankkeen vaikutuksista käsitystä lehtijuttujen tai hankkeen nettisivujen perusteella.

- Kaavaluonnoksien esittely oli järjestetty osana alueellista asuinalueiltaa, jossa asukkaat toivovat keskustelutilaisuutta pelkästään tiehankkeesta. Tilaisuutta ei järjestetty, mikä on heikentänyt mielipiteen muodostamisen ja palautteiden antamisen mahdollisuuksia. Vuorovaikutus on epäonnistunut.

- Kaupunkirakennelautakunnan listatekstissä todetaan, että Vaajakosken ohitustietä koskevan asemakaavan saatua lainvoiman, voidaan Varassaaren alueen asemakaavan suunnittelu käynnistää uudelleen. RKY-alueen rajausta ei voi asemakaavalla muuttaa tai tarkistaa. Alue on säilytettävä virkistysalueena ja sitä tulee vaalia uhanalaisen lajiston ja Kanavuoren ja Koskenvuoren Natura 2000 -alueiden läheisyyden vuoksi. Alueen suojelemista kaupunkipuistoon liittyvänä virkistysaluekokonaisuutena on selvitettävä.

Kaavoittajan vastine

Vaajakosken ohitustie on Jyväskylän kaupungin strateginen hanke. Asemakaava pohjautuu tiesuunnitelmaan mutta asemakaavaa laaditaan maankäyttö- ja rakennuslain sekä asetusten mukaisesti. Tiesuunnittelua ohjaavat maantielaki ja -asetus. Selvitykset ja vaikutusten arvioinnit on tehty ja laadittu tiesuunnitteluun ja maankäytön suunnitteluun liittyvien erityislakien mukaisesti. Asemakaavoituksen osalta vaikutusten arviointien kuvauksia tarkennetaan asemakaava-asiakirjoihin, kuten asemakaavaselostukseen.

Asemakaavaan liittyvää tiedottamista ja maanomistajien sekä osallisten kuulemista ohjataan maankäyttö- ja rakennuslaissa. Tiedottaminen ja kuuleminen on tehty MRL:n mukaisesti. Asemakaavan ehdotusvaiheessa n Asemakaavaehdotus asetetaan uudelleen nähtäväksi kevään 2024 aikana. Tässä yhteydessä järjestetään kaikille avoin yleisötilaisuus. Asemakaavaehdotusta esiteltiin 14.8.2023 Teams-keskustelutilaisuudessa, johon osallistui 15 henkilöä. Asemakaavaa esiteltiin Vaajakosken paikallistapahtuman (Vaajakosken Kohinat) iltatilaisuudessa 40-50 henkilölle.

Yksityishenkilö B (lyhennetty)

Maisema muuttuu rekkaparkki- ja eritasoliittymänäkymiksi. Valo- ja melusaaste lisääntyy, ilmalaatu ja yleinen turvallisuus heikkenevät asuinalueella. Rekkaparkin osalta ei ole ollut käytettävissä YVA-

arviointia, joten sen vaikutuksia ei voi kunnolla arvioida. Rekkaparkin alle jää asuinalueen lasten leikkialue. Rekkaparkille olisi varmasti paikka kauempana asutuksesta. Viihtyisä kulkuyhteys Kairahtan suuntaan katoaa ja tilalle esitetään asfaltoitu kevyenliikenteenväylä rekkojen seassa.

Ajoväylä Laurinniementielle pitäisi linjata lähelle Laurinrinteen liittymää, jolloin metsää saataisiin säilytettyä enemmän ja liikenne häittäisi asutusta vähemmän. Rekkaparkin yhteyteen esitetty liikerakennus tai liikenneasema lisäisi alueen levottomuutta sekä liikennettä.

-Hankkeen ja 100 km/h tavoitenopeuden tarpeellisuus tulisi arvioida uudelleen. Esitetty tielinjaus on huonoin vaihtoehto ympäristön ja asutuksen kannalta. Tunnelivaihtoehto olisi tätä parempi. Liikennettä voisi ohjata 9-tieltä Tikkakosken suuntaan paljon aikaisemminkin.

-Tielinjaus mahdollistaa muidenkin kaavahankkeiden käynnistämisen Vaajakoskella. Ehkä tämä ei ole vain liikenteensujuvuushanke.

-Uhanalaisia kasvi- ja eläinlajeja ja suojeltua metsätyyppejä tuhotaan ja Natura-aluetta kavennetaan. Kulttuuriympäristöjä tulisi vaalia ja säilyttää tuleville sukupolville.

- Kevyenliikenteenväyliä käyttävät joutuvat altistumaan melulle ja saasteille. Miellyttävään ulkoiluun vaihtoehdoksi jää autoilu kauemmaksi luonnon lähelle. Yksityisautoilu lisääntyy. Melu lisääntyy Kanavuoren luontopolulla saakka.

- Ilmastovaikutusten arviointia ei ole tehty. Kuka kantaa vastuun luonto- ja kulttuuriympäristötuhosta, melulle arjessa altistuvien ihmisten määrän ja valosaasteen lisääntymisestä, kiinteistöjen arvon alenemisesta, asukkaiden hyvinvoinnin laskusta sekä asuin- ja arkiympäristön laadun heikkenemisestä?

Kaavoittajan vastine

Kanavuoreen toteutetaan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisen toimenpideohjelman (liikenne 12) valtakunnallisesti merkittävä raskaanliikenteen taukopaikka. Rekkaparkin sijoittamispaikkaa Jyväskylän alueella on selvitetty erillisellä selvityksellä (17T-1) ja lisäksi on laadittu raskaan liikenteen pysäköintialueiden häiriövaloselvitys (16T-7). Kanavuoren eritasoliittymän yhteyteen toteutettavalla valtakunnallisesti merkittävällä raskaan liikenteen taukopaikalla edistetään mahdollisuuksia kuljettajien lepoaikojen noudattamiseen sekä raskaan liikenteen valvonnan toteuttamiseen. Siten rekkaparkin sijainti Keski-Suomessa pohjautuu raskaan liikenteen kuljetusten ajoaikaa koskevaan lainsäädäntöön. Tiesuunnitelmaan liittyy laajat selvitykset alueen luontoarvoista ja kulttuurihistoriallisista arvoista ja suunnitellun tien vaikutuksista niihin. Ilmastovaikutusten arvioinnista tiesuunnittelussa ja maankäytön suunnittelussa ei ole tällä hetkellä lainsäädäntöä. Asemakaavat hyväksytään kaupunkirakennelautakunnassa tai kaupunginvaltuustossa.

Yksityishenkilö G (lyhennetty)

Asemakaavasunnitelma (tiesuunnitelma) estää toteutuessaan kiinteistön käytön vapaa-ajan asuntona. Valtaosa kiinteistöstä, talo, ulkorakennus, talousvesikaivo ja tontti- sekä sähköliittymä jäävät tiesuunnitelma-alueelle ja rakennukset puretaan. Muistuttaja vaatii menetykset korvattaviksi.

Kaavoittajan vastine

Muistutus ei vaikuta asemakaavaratkaisuun. Valtio korvaa menetykset tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi ja tien rakentamisen saatua arhoituksen.

Vaajakosken ohitustie, eteläinen 73:007, kooste uuden ehdotusvaiheen lausunnoista ja muistutuksista ja kaavoittajan vastineet niihin

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävänä 23.4.-23.5.2024, jona aikana saatiin neljä lausuntoa ja kolme muistutusta. Lausunnon antoivat Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen liitto ja Metsähallitus. Muistutuksen antoivat DNA Tower Finland Oy ja Telia Oyj ja Keskisen Suomen liito-oravayhdistys ry.

Lausunnot:

Keski-Suomen ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat- ja liikennevastuualue (lyhennetty)

Liikenne

Suunniteltu kevyenliikenteenväylä (J10) jää osittain asemakaavaehdotuksessa olevalle EV-alueelle. Väylän tulee sijoittua kokonaisuudessaan liikennealueelle (LT).

Luonto

LS-lain pykälät tulee päivittää muotoon ”Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue”.

Selostusten luontoympäristön kuvauksen luettavuuden ja selvyyden parantamiseksi olisi syytä tarkistaa, että tekstissä kuvatut asiat kohdistuvat oikein.

Liito-oravaselvitys vuodelta 2022 täydentää aiempaa luontoselvitystä, tieto puuttuu selostuksen kohdasta luontodirektiivin IV-liitteen lajit ja muistakin kohdista selostusta. Liito-oravaselvityksen vaikutukset kaavaratkaisuun on syytä vielä esittää kaavaselostuksessa.

Linkki tiesuunnitelma-aineiston Natura-arvioon vie vanhentuneeseen versioon.

Kanavuoren alue ei ole Metsähallituksen omistamaa, vaan Suomen valtion omistamaa, jota Metsähallitus hallinnoi.

Natura-vaikutuksia ei ole arvioitu riittävästi.

Maisema

Vaikutustenarviointia tulisi tehdä myös suhteessa Jyväskylän yleiskaavassa osoitettuihin maiseman ja virkistysalueisiin. Selostuksen vaikutustenarviointia tulisi selkeyttää.

Vesienhoito

Tiesuunnitelmaselostuksessa ja hulevesiselvityksessä ei olla arvioitu tarkasti vesistöön kohdistuvia kuormituksia, joten ei ole mahdollista arvioida kuinka hankkeen toteutuessa hulevesistä vesistömuodostumiin kohdistuvat hulevesikuormitukset tulisivat pitkällä aikavälillä muuttumaan nykyisestä ja olisiko tällä mahdollisesti vaikutusta vesimuodostumien ekologiseen tilaan. Asemakaavaselostuksen kuvausta asiasta olisi hyvä tarkentaa.

Kaavoittajan vastine:

Liikenne

EV-alue asemakaavan eteläosassa osoitetaan LT-alueeksi. Alue on Jyväskylän kaupungin omistuksessa. Tiesuunnitelman toteuttamisen yhteydessä valtio lunastaa alueen itselleen.

Luonto

LS-lain pykälät päivitetään esitetyllä tavalla.

Selostusten luontoympäristön kuvauksen luettavuuden ja selvyyden parantamiseksi tekstissä kuvatut asiat kohdistetaan oikein.

Liito-oravaselvitys vuodelta 2022, joka täydentää aiempaa luontoselvitystä, korjataan selostuksen kohtaan luontodirektiivin IV-liitteen lajit ja muihin kohtiin selostusta. Liito-oravaselvityksen vaikutukset kaavaratkaisuun esitetään kaavaselostuksessa.

Linkki tiesuunnitelma-aineiston Natura-arvioon korjataan oikeaksi.

Korjataan omistusta Kanavuoren alueen osalta kuvaava teksti muotoon Suomen valtion omistama alue, jota Metsähallitus hallinnoi.

Natura-vaikutuksia pyritään arvioimaan asemakaavaselostuksessa paremmin. Natura-vaikutukset on kuvattu seikkaperäisemmin tiesuunnitelmaselostuksessa ja tiesuunnitelma-aineistossa.

Vesienhoito

Asemakaavaselostuksen kuvausta tarkennetaan.

Keski-Suomen museo (lyhennetty)

Maisemavaikutuksien arvioinnissa olisi hyvä myös huomioida lähiympäristössä tapahtuva maiseman kokemiseen liittyvät vaikutukset. Keski-Suomen museo ei edellytä rakennetun kulttuuriympäristön osalta täydennyksiä vaikutuksien arviointiin.

Kaavoittajan vastine:

Vaikutusten arviointia täydennetään suhteessa yleiskaavaan.

Keski-Suomen liitto (lyhennetty)

Selostukseen tarkennus: Maakuntakaava 2040 on hyväksytty maakuntavaltuustossa 8.12.2023.

Kaavoittajan vastine:

Asemakaavaselostusta tarkennetaan esitetyllä tavalla.

Metsähallitus, maankäytön erityisasiantuntija Matti Hovi

On kiinnitettävä erityistä huomiota Natura-alueen reunassa oleviin luontotyyppeihin ja estettävä niiden heikentyminen. Liito-oravan liikkumismahdollisuuksien turvaaminen kaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä suojelukohteelta toiselle on tarpeen haitallisia vaikutuksia lieventävänä toimenpiteenä. Asia tulee kirjata kaavamääräyksiin.

Kaava (tiesuunnitelma) voi heikentää suojelualueiksi tarkoitettujen alueiden luontoarvoja, etenkin huomionarvoisten eläinlajien elinympäristöjä, ellei ekologista kytkeytyvyyttä saada varmistettua. Natura-arviointiraportissa esitetyt mahdollisten haittojen lievennystoimet on syytä toteuttaa.

Kaavoittajan vastine (pohjautuu pääosin Keski-Suomen ELY-keskuksen vastineluonnokseen):

Kaavoitus: Asemakaavakartassa on mahdollistettu EV-1-alueille liito-oravan liikkumista suojelukohteelta toiselle parantavia toimenpiteitä. Asemakaavakarttoihin esitetään LT-alueille v-vyöhykkeet niihin kohtiin, joihin tiesuunnitelman mukaan on tarkoitus toteuttaa liito-oravien hyppypuita.

ELY: Keski-Suomen ELYn liikenne- ja infravastuu alue tulee hakemaan Luonnonsuojelulain mukaiset poikkeamisluvat liito-oravan elinpiirien muutoksiin toteutusta varten.

ELY:n liikennevastuualue katsoo, että tiesuunnitelmaan on osoitettu kohdat, joihin toimivat liito-oravan kulkuyhteys on järjestettävissä. Tiesuunnitelmassa on esitetty Kanavuoren – Koskenharjun kohdalla neljä valtatie ja rinnakkaisten ylittävää ja yksi Mustaniemen eritasoliittymän ja Metsälehmuksen tien ylittävää viherkäytävää. Tiesuunnitelmaan lisätään Ruokosaaren Leppäveden rantaan ns. ekosillan läheisyyteen viherkäytävä ja liito-oravan kulkuyhteyden mahdollistava hyppypuu. Viherkäytävään asennetaan hyppypuut ja niihin istutetaan nopeasti kasvavaa lehtipuuta (pylväshaapa).

Kanavuori – Koskenharju Natura-alueen lounaiskärjessä havaittu liito-oravan elinympäristöksi soveltuva alue ja siltä kulkuyhteystarve länteen Vaajakoskentien yli tarkistetaan ympäristöviranomaisten kanssa ennen tiesuunnitelman toteutusta. Kohdan länsipuolella on tulossa maankäyttöä, joka on syytä huomioida kulkuyhteyksiä suunnitellessa. LSL mukainen poikkeamislupa haetaan, mikäli jatkoselvittelyssä havaitaan tarvetta.

Hupelinlammen kiertoliittymässä rakentamisen ajaksi varattava alue on nykyinen maantiealueen raja, joka on merkitty pidettäväksi käytössä maantien (jk+pp-tie) purkamisen ajaksi.

Vieraslajien leviämisen osalta maantien rakennustyössä noudatetaan huolellisuutta.

Muistutukset

DNA Tower Finland Oy, Ville Nuppola

Televiestintätukiasema on huomioitava Ruokosaaressa.

Kaavoittajan vastine:

Televiestintätukiasema on huomioitu Metsälehmuksentien pohjoispuolella TL4 -korttelin 19 itäpuolelle merkityllä ET-alueella.

Telia Finland Oyj, Sami Lindroos

Mikäli rakentaminen aiheuttaa kaapeleiden ja muun infran siirtoja, on niistä oltava yhteydessä vähintään 12 viikkoa ennen siirtotarvetta.

Keskisen Suomen liito-oravayhdistys ry (lyhennetty)

Yhdistys esittää muistutuksenaan tiesuunnitelmasta antamansa muistutuksen. Tiesuunnitelmaa koskevassa muistutuksessa arvioidaan tiesuunnitelmaselostuksen liito-oravaa koskevia kohtia yleensä, Tikkutehtaantien, Kanavuoren, Varikkotien, Mustalahden pohjukan ja Hupelinlammen eteläisessä kohteessa sekä poikkeuslupamenettelyä.

Kaavoittajan vastine (pohjautuu Keski-Suomen ELY-keskuksen vastineluonnokseen):

Kaavoittaja: Asemakaavalla on mahdollistettu tai edellytetty liito-oravien hyppypuiden ja liito-oraville tärkeiden olemassa olevien puiden säilyttäminen EV-1 -alueille ja LT-alueiden osille, jotka on merkitty v-merkinnällä.

ELY: Tiesuunnitelman laadinnan ja toteutuksen väliin jäävä aika voi olla pitkä. Tänä aikana voi tapahtua muutoksia liito-oravan nykyisissä elinpiireissä. Tiesuunnitelman toteuttamisluvan haun yhteydessä pyydetään ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat yksikön lausunto, joka varmistaa tiesuunnitelman hyväksyttävyyden.

Maantien parantaminen Vaajakosken kohdalla on valtakunnallisesti merkittävä hanke. Liito-oravan elinpiirin määrittämiseksi on hanketta varten tehty useita selvityksiä vuosien ajan. Elinpiirit ja niiden muutokset on tutkittu ja huomioitu tiesuunnitelmaa laadittaessa. Tiehankkeen haitallisia vaikutuksia on pyritty välttämään. Lisäksi haitallisten vaikutusten vähentämiseksi on suunnitelmaan lisätty mm liito-oraville ”hyppypuita” – viherkäytäviin mahdollistamaan valtatie ylitys nykyisissä kohdin.

Liikennevastuualueen näkemyksen mukaan liito-oravan suotuisan suojelun tason säilyminen ei vaarannu hankkeen toteutuksen vuoksi.

Tieviranomaisen mukaan tiesuunnitelma on suunnitelluin toimin hyväksyttävissä. Lopullinen arvio poikkeamislupatarpeesta ja suunnitelman muutoksista saadaan Keski-

Suomen Y-vastuualueen lausunnossa. Toteutukseen tullaan hakemaan useampi poikkeamislupa suojelun liito-oravan ja muiden lajien osalta.

Luonnonsuojelulain 128 § mukainen vireille laitto on hankkeen kohdalla mahdollista.



Jyväskylän kaupunki
kirjaamo@jyvaskyla.fi

Viite: Jyväskylän kaupunginvaltuuston päätös 26.8.2024 § 49

Oikaisukehotus kaavan hyväksymispäätöksestä, Vaajakosken ohitustie pohjoinen, Haapalahti-Hupeli asemakaavan muutos ja laajennus

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) kehottaa, että viitattu asemakaavan hyväksymispäätös on maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, MRL) vastaisena saatettava Jyväskylän kaupunginvaltuustossa uudelleen päätettäväksi, siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 195 §:ssä on säädetty. Jäljempänä esitetyin perustein asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain ja edelleen luonnonsuojelulain (9/2023, LSL) säännösten vastainen. Keski-Suomen ELY-keskus katsoo, että on yleisen edun mukaista saattaa asia uudelleen kunnassa päätettäväksi.

Valitusaika

Oikaisukehotus on tehtävä kunnalle samassa ajassa kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kaavavalitus, joka on jätettävä hallinto-oikeudelle 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Valitusaikaa laskettaessa tiedoksisaantipäivää ei lueta määräaikaan. Päätöksen katsotaan tulleen kaikkien valitukseen oikeutettujen tietoon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on asetettu julkisesti nähtäväksi Jyväskylän kaupunginverkkosivuille (3.9.2024). Viimeinen valituspäivä on 10.10.2024.

ELY-keskuksen valitusoikeus

Maankäyttö- ja rakennuslain 195 §:n 1 momentin mukaan sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään muutoksenhausta, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi kunnan hyväksyttyä asemakaavan tehdä kunnalle kirjallisen oikaisukehotuksen, jos kaava on laadittu ottamatta huomioon valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita tai muutoin vastoin lain säännöksiä ja on yleisen edun mukaista saattaa asia uudelleen kunnassa päätettäväksi.

9.10.2024

Sovellettavat oikeusohjeet

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n 1 momentin mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. MRL 54 §:ssä säädettyjen asemakaavan sisältövaatimusten mukaan luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää (2 momentti). Kaavaa hyväksyttäessä ja vahvistettaessa on tämän lain lisäksi noudatettava, mitä luonnonsuojelulain (9/2023, LSL) 5 luvussa säädetään. Muuta viranomaispäätöstä tehtäessä on lisäksi noudatettava, mitä luonnonsuojelulaissa ja sen nojalla säädetään. (MRL 197.1 §).

Luonnonsuojelulain 5 luvun 34 §:n mukaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Lain 35 §:n 1 momentin mukaan, jos hanke tai suunnitelma joko yksinään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää valtioneuvoston Natura 2000 -verkostoon ehdottaman tai verkostoon sisällytetyn alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon, hankkeen toteuttajan tai suunnitelman laatijan on asianmukaisella tavalla arvioitava nämä vaikutukset sen kannalta, miten ne vaikuttavat alueen suojelutavoitteisiin. Sama koskee sellaista hanketta tai suunnitelmaa alueen ulkopuolella, jolla todennäköisesti on alueelle ulottuvia merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Pykälän 2 momentin mukaan luvan myöntävän tai suunnitelman hyväksyvän viranomaisen on valvottava, että 1 momentissa tarkoitettu arviointi tehdään. Viranomaisen on pyydettävä arvioinnista lausunto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta ja siltä, jonka hallinnassa Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue on.

Luonnonsuojelulain 64 §:n 1 momentin mukaista ELY-keskuksen päätöksellä rajattua suojellun luontotyyppin esiintymää ei saa hävittää eikä heikentää (pykälän 2 momentti). Luonnonsuojelulain 78 §:n 2 momentin mukaan Euroopan unionin tiukkaa suojelua edellyttävään eläinlajiin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoja ei saa hävittää eikä heikentää.

Oikaisukehotuksen perusteet

Asemakaavan tarkoituksena on asemakaavaselostuksen mukaan luoda asemakaavalliset edellytykset valtatie 4 parantamiseksi. Valtatie 4 rakennetaan Vaajakosken kohdalla Varassaaren kautta kulkevaan uuteen maastokäytävään välillä Kanavuori - Haapalahti noin kolmen kilometrin matkalla. Uusi valtatie rakennetaan moottoritieksi. Haapalahden nykyistä suuntaisliittymää parannetaan rakentamalla uudet rampit Vaajakosken suuntaan. Kanavuoreen valtateiden 4 ja 9 liittymään rakennetaan kokonaan uusi eritasoliittymä. Valtatie 9 parannetaan suunnittelualueella

9.10.2024

2+2 kaistaiseksi. Valtatielle rakennetaan Mustaniemen eritasoliittymä ja olemassa oleva Ruokosaaren eritasoliittymä puretaan.

Selvitysalueen reunassa sijaitsee Kanavuori-Koskenvuori Natura 2000-verkostoon kuuluva alue (FI0900003), joka on lisäksi osittain luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi kallioalueeksi (Kanavuori-Koskenvuori, KAO090050). Natura-alueen Kanavuori-Koskenvuori suojelun perusteena oleviin luonnonarvoihin kuuluu muun muassa liito-orava (*Pteromys volans*). Lisäksi selvitysalueen läheisyydessä sijaitsee useita luonnonsuojelulain (1096/1996) 29 §:n mukaisia ja lain 30 §:n nojalla rajattuja suojeltuihin luontotyyppeihin kuuluvia alueita, jotka kaikki ovat lehmusmetsiköitä.

Heikentämis- ja hävittämiskiellon vastaisuudesta ELY-keskus toteaa, että asemakaavat ovat suojellun luontotyyppin esiintymän (Varikkotien lehmusmetsikkö LTA204533) esiintymän ja direktiivilajien (liito-orava, viitasammakko, lummelampikorento) lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskiellon vastaisia. Eteläisellä asemakaavan hyväksymispäätöksellä heikennetään Varikkotien lehmusmetsikköä. Liito-oravien osalta kaavaratkaisulla heikentämis- tai häviämiskaavan kohteena ovat Varikkotien, Ruokosaaren, Mustalahden ja Varassaaren lisääntymis- ja levähdyspaikat; viitasammakon osalta lisääntymis- ja levähdyspaikat, jotka sijaitsevat Kuivalammella, Kuopiontien sillanpielillä Ruokosaarella, Haapalahden pohjukassa Niitynpäässä; ja lummelampikorenon osalta Hupelinlammen lisääntymis- ja levähdyspaikka.

Edellä mainituista hävittämis- ja heikentämiskielloista poikkeamisille ei ole haettu luonnonsuojelulain 66 §:n eikä 83 §:n mukaisia poikkeamislupia. Asemakaavaratkaisu ei mahdollista lisääntymis- ja/tai levähdyspaikkojen riittävän suojelutason turvaamista tiesuunnittelussa eikä kysymystä poikkeuksen hakemisen tarpeellisuudesta voida jättää ratkaistavaksi tiesuunnitelmassa. Asemakaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 momentin vaatimusta luonnonympäristön vaalimisesta.

Lepakoiden osalta ei ole tehty riittäviä selvityksiä lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta. Tältä osin asemakaavan hyväksymispäätös perustuu puutteellisiin selvityksiin, ja on siten maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n vastainen.

Natura-vaikutusten arvioinnin osalta ELY-keskus toteaa, että pohjoisen osan kaava-aineistoon sisältyy luonnonsuojelulain 35 §:ssä tarkoitettu Natura-arviointi ainoastaan valtatieratkaisun osalta. Pohjoisen osan muiden kaavaratkaisujen, eteläisen osan kaavaratkaisujen ja tiehankkeen mahdollisia yhteisvaikutuksia Natura-alueen suojelun perusteena olevan liito-oravan kulkuyhteyksiin ei sen sijaan ole selvitetty riittävällä tavalla, sillä arviointia kokonaisvaikutuksista liito-oravan kulkuyhteyksiin Natura-alueelle ja sieltä pois ei ole tehty. Kaavoituksella mahdollistetaan, että nykyisen puustoisena säilytettävältä, ja siten liito-oravan kulkemiseen soveltuvalta alueelle, voidaan uudella kaavaratkaisulla rakentaa niin, että alue muuttuu rakentamisen myötä puustottomaksi. Pohjoisen osan osalta tämä koskee KLT-, EV- sekä AO-merkinnöillä osoitettuja alueita ja eteläisen osan osalta Laurinniementien tuntumassa olevia KLT-, EV-, AO- ja VL-

9.10.2024

merkinnöillä osoitettuja alueita. Lisäksi kaavan toteuttamisella hävitettäisiin tai heikennettäisiin lähes kaikkia tunnettuja liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja Natura-alueen ympäristössä.

ELY-keskuksen käsityksen mukaan kaavaa laadittaessa ei ole esitetty sellaista selvitystä, jonka perusteella voitaisiin varmistua siitä, etteivätkö pohjoisen ja eteläisen osan kaavat joko yksinään tai tarkasteltuna yhdessä tiesuunnitelman kanssa todennäköisesti merkittävästi heikennä Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja, tässä tapauksessa liito-oravaa. Ennen asemakaavan hyväksymistä olisi siten tullut tehdä vähintään Natura-arvioinnin tarveharkintatasoinen selvitys sekä mahdollisesti arvioida kaavan vaikutukset luonnonsuojelulain 35 §:ssä tarkoitetussa Natura-vaikutusten arviointimenettelyssä myös muiden kaavaratkaisujen kuin valtatie- ja ratkaisun osalta. ELY-keskuksen käsityksen mukaan asemakaava on näin ollen hyväksytty maankäyttö- ja rakennuslain 197 §:n 1 momentin vastaisesti noudattamatta luonnonsuojelulain 5 luvussa hankkeiden ja suunnitelmien Natura-vaikutusten arvioinnista säädettyä.

Johtopäätöksenä todetaan, että asemakaava on selvityksiltään puutteellinen ja luonnonsuojelulain vastaisena asemakaavan sisältövaatimusten vastainen.

Jatkotoimenpiteet

Oikaisukehotuksen johdosta kunnanvaltuuston on tehtävä kaavaa koskeva päätös. Jollei valtuusto tee päätöstä kuuden kuukauden kuluessa oikaisukehotuksesta, kaavan hyväksymispäätös on katsottava rauenneeksi (maankäyttö- ja rakennuslain 195 § 4 momentti).

ELY-keskus katsoo, että ennen kaavan hyväksymispäätöstä on varmistettava, että hyväksymispäätös on erityisesti luonnonsuojelulain mukainen. Kaavaa varten on tehtävä tarvittavat Natura-vaikutusten tarveharkinnat, sekä tarveharkinnan niin osoittaessa myös Natura-arviointi.

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ilmoittaa oikaisukehotuksen tekemisestä hallinto-oikeudelle. Hallinto-oikeuden on ilmoituksen saatuaan lähetettävä kunnalle tiedot päätöksestä tehdyistä valituksista. Hallinto-oikeuden tulee myös ilmoittaa valittajille tehdystä oikaisukehotuksesta (maankäyttö- ja rakennuslain 195 §:n 3 momentti).

Keski-Suomen ELY-keskus on laatinut erikseen oikaisukehotukset Jyväskylän kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksistä 26.8.2024 § 49 ja § 50.

9.10.2024

Muutoksenhaku

Oikaisukehotuksen antamiseen ei saa valittamalla hakea muutosta (maankäyttö- ja rakennuslain 195 §:n 2 momentti).

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ympäristölakimies Lauri Kinnunen ja ratkaissut ympäristöyksikön päällikkö Sohvi Hälikkä.

Liitteet	Valituksenalainen päätös otteena
Jakelu	Jyväskylän kaupunginhallitus
Tiedoksi	Hämeenlinnan hallinto-oikeus Ympäristöministeriö, rakennetun ympäristön

Tämä asiakirja KESELY/1611/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KESELY/1611/2023 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Hälikkä Sohvi 09.10.2024 17:27

Esittelijä Kinnunen Lauri 09.10.2024 16:55

Vaajakosken ohitustien asemakaavat (eteläinen ja pohjoinen) – Natura-arvioinnin tarveharkinta



Anne Laita
Jyväskylän kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
10.2.2025

1. Johdanto

Luonnonsuojelulain 34 §:n mukaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvaan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. LSL:n 35 §:n mukaan hankkeen toteuttajan tai suunnitelman laatijan on arvioitava hankkeen tai suunnitelman vaikutukset Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelutavoitteisiin, jos hanke tai suunnitelma joko yksinään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Natura -arvioinnin tarveharkinnassa kuvataan hanke, sen aiheuttamat vaikutukset Natura-alueen suojelutavoitteisiin ja arvioidaan vaikutusten merkittävyyttä. Tarveharkinnan lopputuloksena annetaan arvio siitä, tarvitaanko hankkeelle tai suunnitelmalle varsinainen Natura-arviointi.

Tässä Natura-arvioinnin tarveharkinnassa arvioidaan kahden asemakaavaratkaisun vaikutukset Kanavuori-Koskenvuori (FI0900003) Natura 2000 -alueeseen. Arvioitavat asemakaavat ovat Vaajakosken ohitustie pohjoinen, Haapalahti ja Hupeli sekä Vaajakoskentie ohitustie eteläinen, Hupeli-Ruokosaari. Kaavojen sisältö pohjautuu pitkälti tiesuunnitelman Vt4 ja Vt9 parantaminen välillä Kanavuori – Haapalahti vaatimiin kaavallisiin muutostarpeisiin koskien tiealueen rajauksia. Tiealuetta koskien on tehty erillinen Natura-arviointi (Ramboll 2023), josta Pirkanmaan ELY-keskus on antanut lausunnon (PIRELY/546/2022). Lausunnossa todetaan, ettei hanke uhkaa Natura-alueen suojeluarvojen säilymistä pitkälläkään aikavälillä, kun arvioinnissa ja lausunnossa esitetyt lievennystoimet jatkosuunnitellaan ja toteutetaan hankkeen yhteydessä. Lausunnossa nostetaan esille, että Natura-arvioinnissa säilyviksi katsotut yhteydet tulee varmistaa kaavoituksen yhteydessä. Tämä arvioinnin tarveharkinta kohdistuu tiealueen ulkopuolisiin asemakaavojen esittämiin ratkaisuihin, joita ei ole arvioitu osana tiealuetta koskevaa Natura-arviointia. Näitä asemakaavamuutoksia arvioidaan sekä yksinään ja yhteisvaikutuksena tiesuunnitelman mukaisen tieratkaisun kanssa. Osa näistä asemakaavamuutoksista on ollut yleisellä tasolla arvioituna tiesuunnitelman yhdysvaikutuksina tehdyssä Natura-arvioinnissa (Ramboll 2023).

Kanavuoren-Koskenvuoren Natura-alue (FI0900003) on sisällytetty osaksi Suomen Natura-verkostoa luontodirektiivin perusteella (SAC). Kanavuoren ja Koskenvuoren alue on geologisesti, maisemallisesti ja lajistollisesti arvokas kokonaisuus. Kohde on luontotyypeiltään edustava ja se on myös useiden uhanalaisten ja harvinaisten kohdassa kasvi- ja hyönteislajien elinympäristöä. Natura-arvioinnin tarveharkinta kohdistuu tunnistamaan vaikutukset luontodirektiivin mukaisiin luontotyypeihin ja luontodirektiivin liitteen II lajeihin. Kanavuori-Koskenvuoren Natura-alueella näitä suojeluperusteena nimettyjä luontotyypejä ja luontodirektiivin liitteen II lajeja ovat:

Kanavuori-Koskenvuori Natura -alueen suojeluperusteena olevat luontotyypit ovat:

Koodi	Nimi	Pinta-ala, ha
8220	kasvipeitteiset silikaattikalliot	86
9010	boreaaliset luonnonmetsät	41
9050	boreaaliset lehdot	9
9180	tilio-Acerion -rinne, vyörymä- ja raviinimetsät	0.2

Alueen suojeluperusteena olevia luontodirektiivin liitteen II -lajeja on liito-orava (*Pteromys volans*)

Natura-arvioinnin tarveharkinta tehdään seuraavien arviointikriteerien perusteella:

- Kohdistuvatko hankkeen tai suunnitelman välittömät tai välilliset vaikutukset tai yhteisvaikutukset Natura-alueen suojeluperusteena oleviin luonnonarvoihin?
- Ovatko vaikutukset laadultaan suojeluarvoja heikentäviä ja mahdollisesti merkittäviä?

Tarveharkinnassa tunnistetaan ja kuvaillaan suunnitellun toiminnan vaikutusmekanismit ja mahdolliset

yhteisvaikutukset muiden hankkeiden tai suunnitelmien kanssa. Mikäli merkittävien vaikutusten mahdollisuutta ei voi sulkea tarveharkinnassa pois, on tarvetta tehdä varsinainen Natura-arviointi.

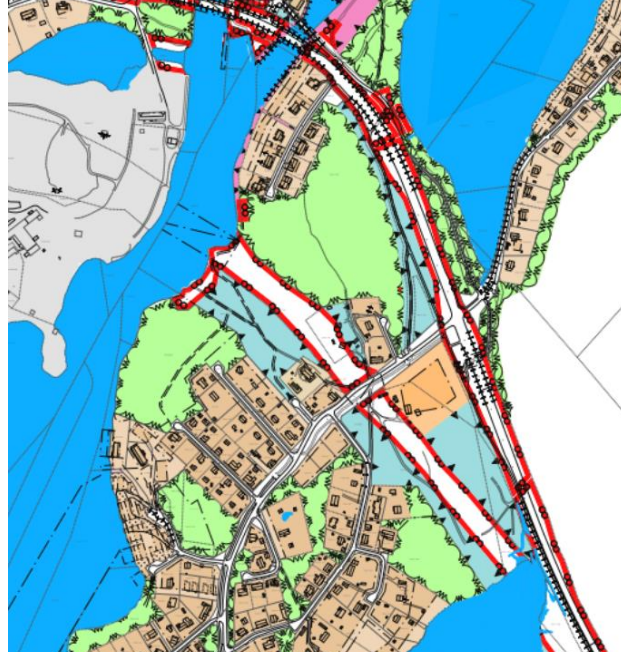
2. Asemakaavojen osoittamat muutokset

Tarveharkinnassa käydään lävitse niiden asemakaavalla osoitettujen maankäyttömuutosten vaikutukset, jotka tuovat muutoksen kohteen nykytilaan. Alla on lueteltu muutokset, joissa asemakaava osoittaa ajantasa-asemakaavaan verrattuna erilaisen maankäyttöratkaisun tai joissa on asemakaavan ratkaisu on ajantasa-asemakaavan kanssa sama, mutta kaavaa ei ole toteutettu. Muutoksena ei ole huomioitu, jos ajantasa-asemakaavan mukainen viheralue on muutettu suojaviheralueeksi. Muutokset on yksilöity pohjoisesta etelään. Muutoskohdat on merkitty vasempaan kuvaan punaisin aluerajauksin. Arviointi on tehty välillä Naissaari – Ruokosaari, joka on Natura-vaikutusten osalta merkittävä kaava-alue.



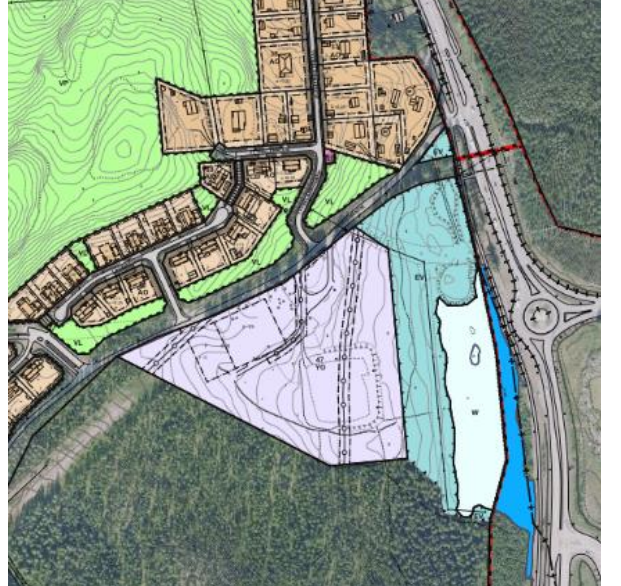
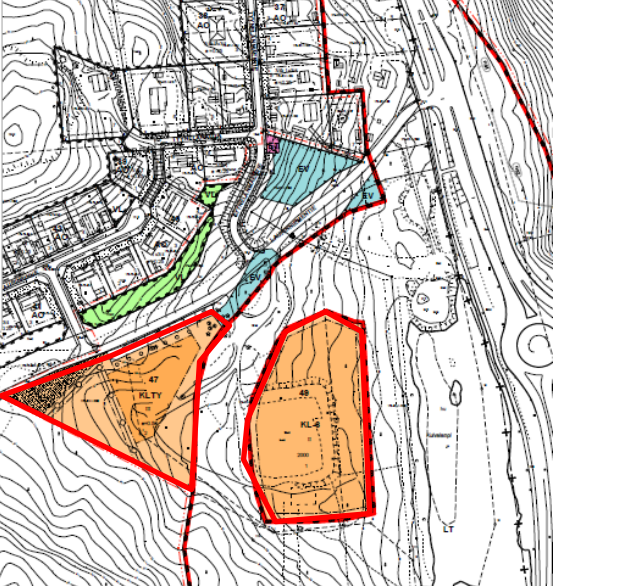
Kuva 1. Asemakaavojen arviointiväli (Naissaari-Ruokosaari) esitetty sinisillä viivoilla, Natura-alueen rajat vihreällä aluerajauksella.

Asemakaava Vaajakosken ohitustie pohjoinen, Haapalahti-Hupeli

1) Ajantasa-asemakaava	Arvioitava asemakaava
	

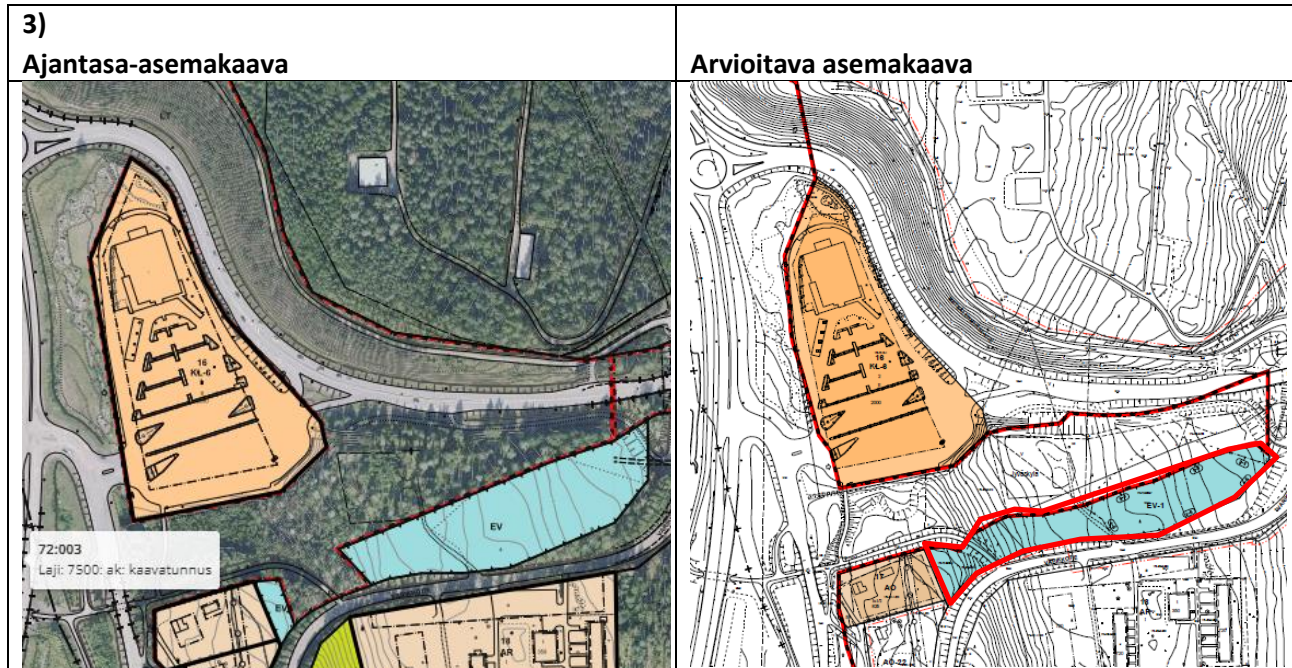
Toteutumaton KLT -tontti (Liike- ja toimistorakennusten korttelialue). Korttelirajausta muutettu niin, että tien ja korttelialueen väliin jää EV-alue. Korttelialuetta on pienennetty n. 0,38 ha. Arvioitavassa kaavassa tievarren suojaviheralueille (EV-1 -alueet) on osoitettu määräys: *“Suojaviheralue, jolla luontainen puusto tulee säilyttää. Alueella tulee turvata liito-oravien kulkuyhteydet. Alueelle saa sijoittaa liito-oravien ja muiden eläinten kulkuyhteyksiä parantavia rakenteita ja laitteita. Rakenteet ja laitteet tulee sijoittaa siten, ettei luontaisia kulkuyhteyksiä heikennetä”*

Asemakaava Vaajakosken ohitustie eteläinen, Hupeli-Ruokosaari

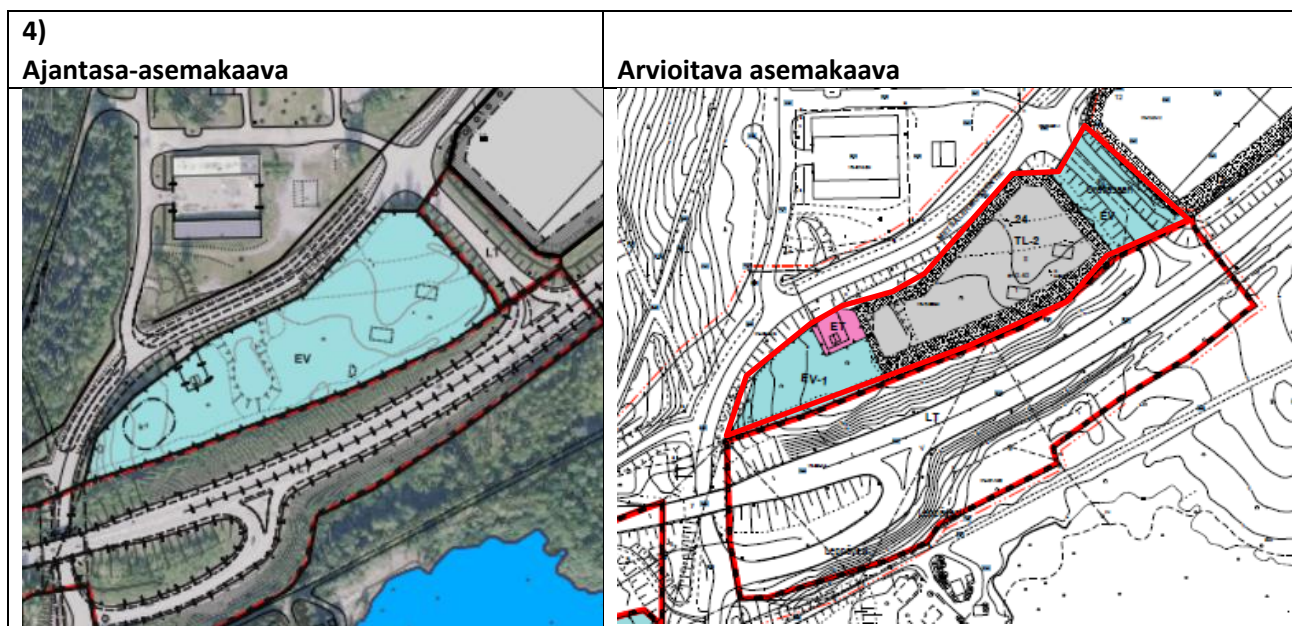
2) Ajantasa-asemakaava	Arvioitava asemakaava
	

Toteutumaton YO- -korttelialue (Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue) on korvattu

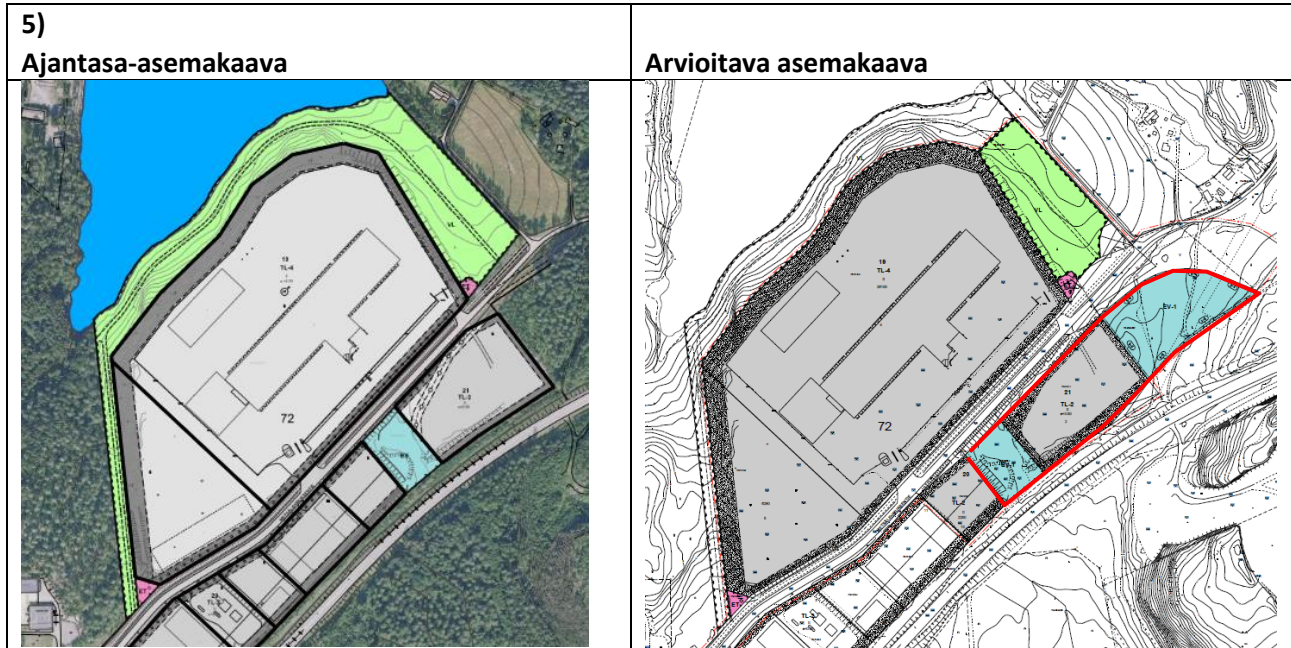
kahdella erillisellä korttelialueella. Läntisen korttelialueen merkintänä on KLTY (Liike- toiminto- ja yleisten alueiden korttelialue) ja itäisemmän KL-6 (Liikerakennusten korttelialue). Korttelialuiden koko on pienentynyt aiemmasta (3,3 ha vs. 2,3 ha). KLTY -rajautuu kaavan mukaiseen tiealueen rajaan. KL-6 -kortteli puolestaan jää kaavan mukaisen tiealuevarauksen keskelle.



EV-alueita on laajennettu n. 0,3 ha niin, että sitä on osoitettu ajantasa-asemakaavan EV-alueiden välissä olevan LT-alueen (tiealue) tilalle. EV merkintä on muutettu EV-1 merkinnäksi, jonka määräys on: *"Suojaviheralue, jolla luontainen puusto tulee säilyttää. Alueella tulee turvata liito-oravien kulkuyhteydet. Alueelle saa sijoittaa liito-oravien ja muiden eläinten kulkuyhteyksiä parantavia rakenteita ja laitteita. Rakenteet ja laitteet tulee sijoittaa siten, ettei luontaisia kulkuyhteyksiä heikennetä."* EV-1 -alueella on osoitettu osa-aluemerkintä s-6, jonka määräys on: *"Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain 64 pykälän perusteella suojeltu lehmusmetsikkö. Maastoa ja kasvillisuutta ei saa muuttaa niin, että luontotyyppin ominaispiirteiden säilyminen vaarantuu."* S-6 -osa-aluemerkinnän pinta-ala koko EV-1 alueen pinta-alasta on n. 70 %.



Yhtenäinen EV-alue on korvattu EV-1 alueella, ET-alueella (Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue) ja TL-2 korttelialueella (Teollisuus, varasto- ja liikerakennusten korttelialue). Nykyinen tiealuevaraus (pistotie Metsälehmüksentielle) on korvattu EV-merkinnällä. Ajantasa-asemakaavan EV-alueella on ollut osa-aluemerkintänä s-4. S-4 alueen määräyksenä on: *“Alueen osa, joka kuuluu luonnonsuojelulain 49 §:n perusteella suojeltuun liito-oravan reviiriin. Alueella tulee säilyttää sen luontainen puusto.”* TL-2 -korttelialueen laajuus on 0,8 ha. Nyt käytetyn EV-1 merkinnän määräys on: *“Suojaviheralue, jolla luontainen puusto tulee säilyttää. Alueella tulee turvata liito-oravien kulkuyhteydet. Alueelle saa sijoittaa liito-oravien ja muiden eläinten kulkuyhteyksiä parantavia rakenteita ja laitteita. Rakenteet ja laitteet tulee sijoittaa siten, ettei luontaisia kulkuyhteyksiä heikennetä.”*



Ajantasa-asemakaavaratkaisu vastaa muutoin arvioitavaa kaavaa, mutta asemakaava-aluetta on laajennettu koillisosassa EV-1 -merkinnällä (suojaviheralue). Suojaviheralueen määräys on seuraava: *“Suojaviheralue, jolla luontainen puusto tulee säilyttää. Alueella tulee turvata liito-oravien kulkuyhteydet. Alueelle saa sijoittaa liito-oravien ja muiden eläinten kulkuyhteyksiä parantavia rakenteita ja laitteita. Rakenteet ja laitteet tulee sijoittaa siten, ettei luontaisia kulkuyhteyksiä heikennetä.”* Koko koillisosan EV-1 -alueelle on osoitettu osa-aluemerkintänä s-5 -suojelumerkintä. Suojelumerkinnän määräyksenä on: *“Alueen osa, jolla sijaitsee luonnonsuojelulain 78 pykälän perusteella suojeltuja liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Puusto tulee säilyttää tai hoitaa niin, että liito-oravan pesäpuut ja liikkumisen kannalta riittävä puusto säilytetään”*. Punaisen aluerajaukseen sisältyvä TL-2 -korttelialue on toteuttamaton.

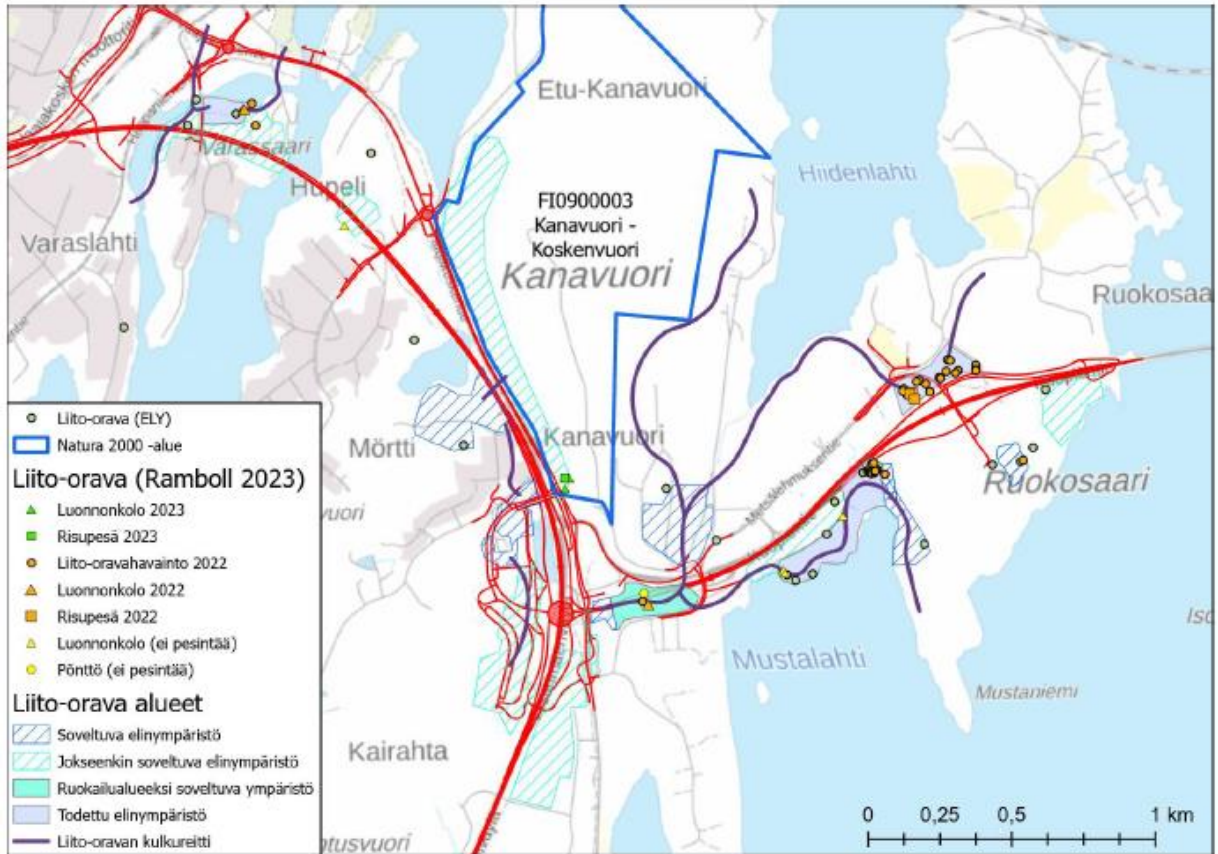
Nämä tunnistetut viisi kaavallista kohtaa on merkitty alla olevaan karttaan numeroituna. Kartassa näkyy myös Natura-alueen rajat.



Kuva 2. Arvioidut asemakaavakohdat (1-5).

3. Liito-oravien esiintyminen ja elinympäristöt alueella

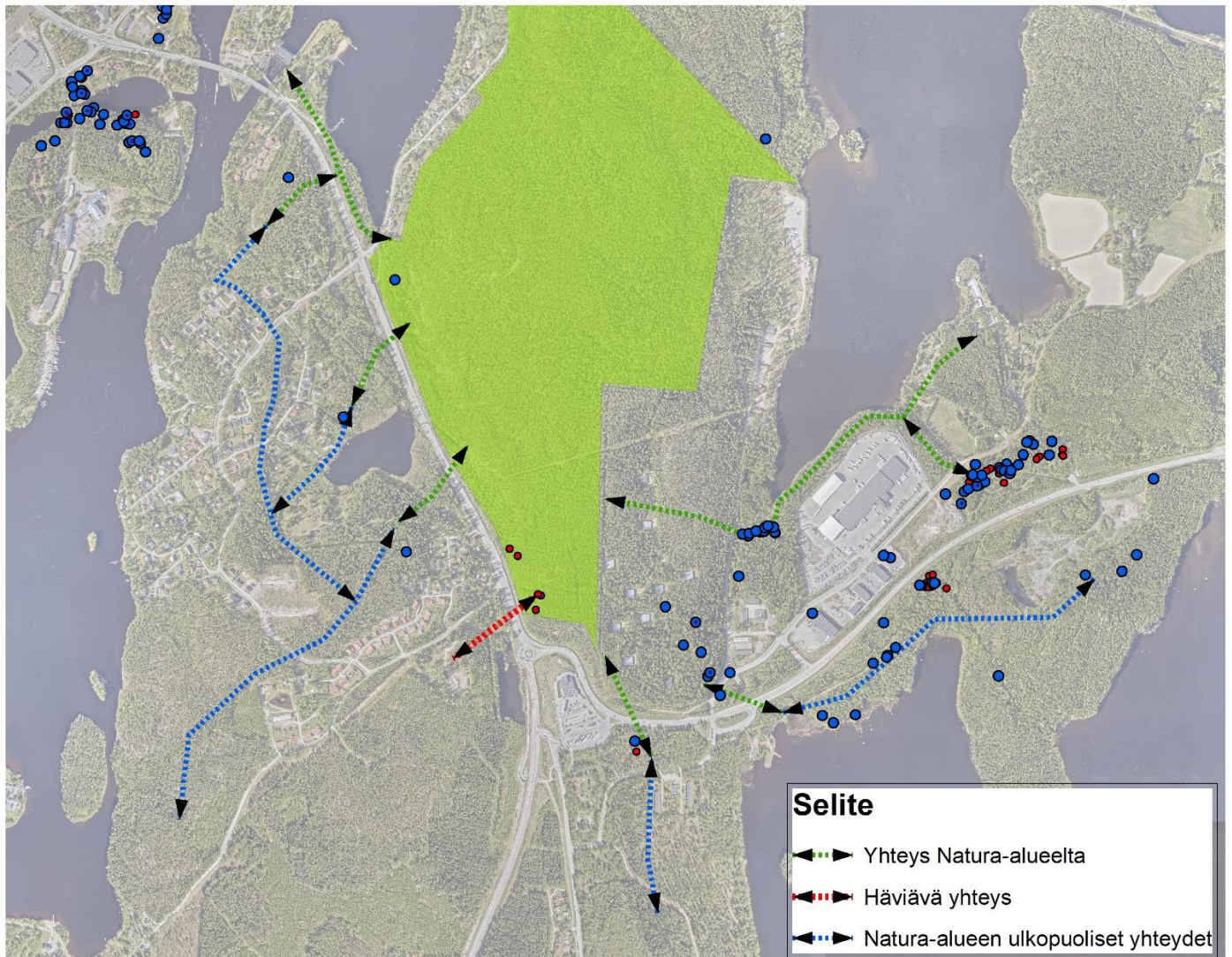
Kokonaiskuva liito-oravan esiintymisestä alueella perustuu Rambollin tekemiin tarkasteluihin ja Natura-arvioinnissa esitettyyn elinympäristöverkoston analyysiin (kuva 2.). Arviointia on tehty tähän peilaten ja näiden lisäksi on tarkastettu vielä Laji.fi -järjestelmän päivitettyt tiedot sekä kaupungilta löytyvät liito-oravainventoinnit.



Kuva 7-6 Natura-alueen yhtenä suojeluperusteena olevaan liito-oravaan liittyvät havainnot ja elinympäristöt Natura-alueella ja Vt 4:n parannushankkeen välittömässä läheisyydessä.

Kuva 3. Liito-oravan elinympäristöjen kokonaisanalyysi (Ramboll 2023).

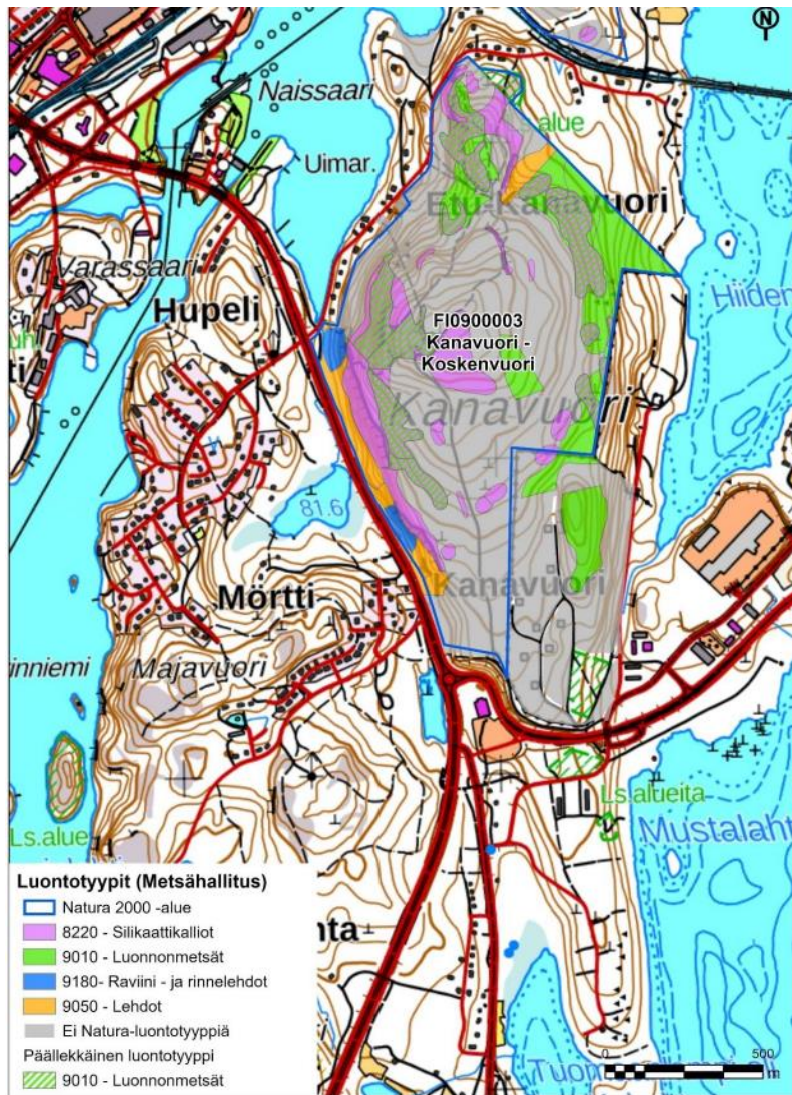
Liito-oravan tiesuunnitelmassa esitetyt tulevat kulkureitit tiealueen ylitse on esitetty kuvassa 4. Lisäksi kuvassa näkyy liito-oravan häviävä yhteys Kuivalammen eteläpuolella. Lisäksi yhteyksiä on tunnistettu myös kaava-alueen ulkopuolisille alueille. Kulkuyhteyksiä pohjoiseen Naissaareen ja Varassaareen ei ole kartassa esitetty.



Kuva 4. Liito-oravan kulkuyhteydet muuttuvassa maankäyttötilanteessa. Liito-oravasta tehtyt havainnot merkitty kartassa pistemerkinnöin.

4. Natura-alueen suojeluperusteena olevat luontotyytit ja niiden esiintyminen

Natura-alueen suojeluperusteena olevien luontotyyppien sijainti Natura-alueella on esitetty kuvassa 5.



Kuva 5. Natura-alueen luontodirektiivin liitteen I luontotyyppien sijoittuminen alueelle (Ramboll 2023 a)

5. Asemakaavojen aiheuttamien muutosten arviointi

Natura-vaikutusten arviointi tehdään kappaleessa kaksi yksilöityjen alueiden mukaisesti. Vaikutusten arviointi painottuu arvioimaan vaikutukset liito-oravan elinympäristöihin alueella. Arvioinnissa käydään lävitse vaikutukset liito-oravalle soveltuviin elinympäristöihin, liito-oravan tiedettyihin ydinalueisiin (ja niiden käsittämiin lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin) ja kulkuyhteyksiin..

Arvioinnissa on käytetty aineistona olemassa olevaa liito-oravatietoa. Liito-oravatietona on käytetty Laji.fi -järjestelmään tallennettua liito-oravatietoa, Rambollin tiesuunnitelman pohjaksi tehtyjen liito-oravainventointien aineistoja (vuosilta 2020 ja 2022) sekä kaupungin muuta liito-oravainventointitietoa. Kulkuyhteyksien tunnistamisessa on käytetty hyväksi Rambollin osana Valtatie 4 -tiesuunnitelman Natura 2000 arviointia toteuttamaa liito-oravien ylityspaikkojen analyysia. Arviointi vaikutuksista suojeluperusteisiin luontotyyppeihin on tehty kuvassa 4 esitetyn tiedon mukaisesti.

Arviointi kohdistuu asemakaavojen aiheuttamiin muutoksiin tiealuevarauksia lukuunottamatta. Tiesuunnitelman mukaiset aluevaraukset ja toimenpiteet arvioidaan asemakaavan aiheuttamien muutosten yhteisvaikutuksina.

Muutoskohdan 1) KLT -tonttialueelta ei ole tehty havaintoja Laji.fi -järjestelmässä. Alueelta ei ole tehty liito-oravaselvityksissä havaintoja liito-oravasta (Pylvänäinen 2011 a, Ramboll 2020). Aluetta ei ole

myöskään luokiteltu Rambollin selvityksessä liito-oravalle soveltuvaksi elinympäristöksi. Metsäkeskuksen metsävaratiedon mukaan kaavan mukaisella korttelialueella on yli 1.3 metristä taimikkoalaa (pohjoiskulma) sekä varttunutta kasvatusmetsikköä. Pääpuulajeina ovat havupuut korttelialueen pohjoisosassa ja lehtipuusto kapealti korttelialueen länsi- ja eteläreunassa (EV-alueen tuntumassa). Tällä alueella on käytöstä poistunutta pihapiiriä useine erillisine talousrakennuksineen. Aivan korttelialueen eteläisimmässä kärjessä on pieni ala ojitettua alaa, josta ei ole metsäkuviotietoa.

Korttelialue sijaitsee n. 80 metrin päästä Natura-alueen suojeluperusteisista luontotyypeistä (luontotyyppit Lehdot ja Raviini ja rinnelehdot). Nykyinen VT4 -tiealue sijaitsee korttelialueen ja Natura-alueen välissä. Korttelialueen rakentaminen edustaa normaalia toimitilarakentamista, joka ei aiheuta erityisiä ympäristöhäiriöitä. Myöskään rakennuksen käytönaikaiset ympäristöhäiriöt ovat pieniä. Rakentamisella voi olla korkeintaan tilapäistä epäsuoraa lievää vaikutusta (pöly, melu) Natura-alueen puolelle, eikä vaikutus ole arviolta suojeluperusteisia arvoja heikentävää.

Johtopäätös: Asemakaavamuutos ei kohdistu liito-oravan elinympäristöverkostoon, eikä sillä ole vaikutuksia liito-oravan suojelutasoon Natura-alueella. Kaavalla ei ole merkittäväksi arvioitavia suoria tai epäsuoria heikentäviä vaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisiin luontoarvoihin.

Muutoskohdan 2) alueelta ei ole tehty havaintoja liito-oravasta (Laji.fi -järjestelmä, Häkkinen 2021). Läntinen KLTY -korttelialue on luokiteltu Rambollin toteuttamassa Natura-arvioinnissa liito-oravalle soveltumattomaksi elinympäristöksi. Sen sijaan itäisempi, tiealueen keskelle jäävä KL-6 – korttelialue sijoittuu suurimmaksi osaksi (n. 75 % 1,2 hehtaarin pinta-alasta) liito-oravalle jonkseenkin soveltuvaan elinympäristöön. Samoin KL-6 -kortteli toimii nykytilassa osana yhtenäisempää metsäaluetta osana liito-oravan kulkuyhteyttä etelänsuuntaan. KL-6 -kortteli on keskiosaltaan avointa aluetta (25 % pinta-alasta, jossa tien kääntöympyrä ja pienimuotoista maa-alueiden varastointia). Loput alasta on metsäistä aluetta (suurimmaksi osaksi tuoreen kankaan ja lehtomaisen kankaan uudistuskypsää metsää, itä-kaakkoisosassa kapea kaistale varttunutta kasvatusmetsää). KL-6 -tontti jää osaksi liikennealuetta, ja suurimmat vaikutukset osittain soveltuvan elinympäristön osalta liittyvät tiejärjestelyiden muutoksiin. Natura-arvioinnissa on arvioitu tiealueen vaikutukset Natura-alueen suojeluarvoihin. Liito-oravan kulkuyhteyksiä tulevassa tilanteessa ei ole suunniteltu tälle kohtaa, vaan on tunnistettu nykyisen kulkuyhteyden katkeavan tällä kohtaa. Alue ei sovellu liito-oravan turvalliseksi ja toimivaksi elinympäristöksi ja ylityskohdaksi enää tulevassa tilanteessa johtuen uusista tiejärjestelyistä alueella.

KL-6 -korttelialueelta on yli 400 metriä lähimpään Natura-alueen suojeluperusteiseen luontotyyppiin (Lehdot), eikä korttelialueiden toteutuksella arvioida olevan vaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisten luontotyyppien suojeluarvoihin.



Kuva 6. KL-6 -korttelialue ilmakuvapohjalla.



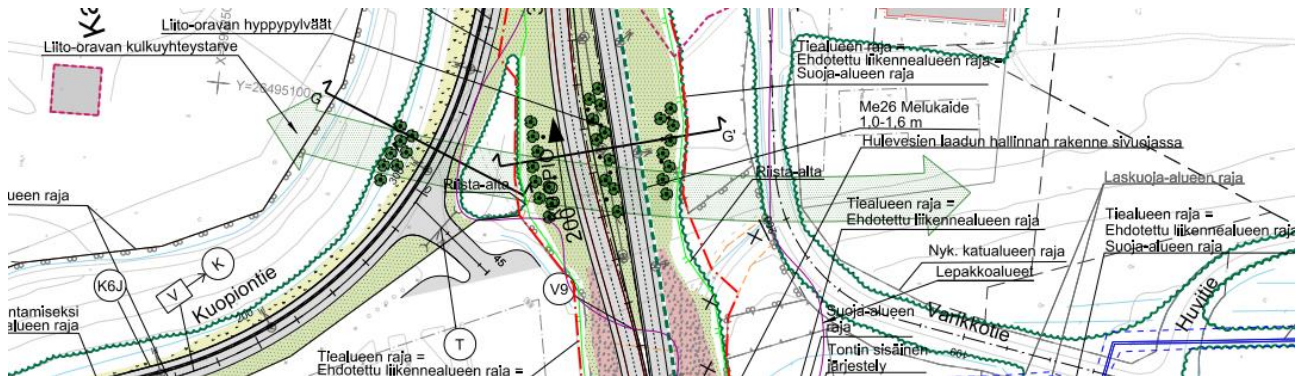
Kuva 3-9 Ote ympäristösuunnitelmakartasta vt4 paaluvälillä 9400 – 10300. Poikkileikkaus ks. jäljempänä kuva 3-11

Kuva 7. Tievalueen keskelle jäävä KL-6 -korttelialue tiesuunnitelman ympäristösuunnitelmakartassa.

Johtopäätös: Asemakaava kohdistuu KL-6 -korttelialueen osalta jokseenkin soveltuvaan elinympäristöön ja nykyiseksi tulkittuun kulkuyhteyteen. Liikennejärjestelyjen muuttuessa korttelialueen ympärillä, kortteli jää tiealueen keskelle. Tiesuunnitelmassa liito-oravan kulkuyhteyttä ei ole suunniteltu tulevassa tilanteessa tälle alueelle. Tiesuunnitelman mukaiset maankäyttöratkaisut määrittävät ko. kohdan vaikutukset Natura-alueen suojeluarvoihin, eikä korttelialueilla arvioida olevan arvioon vaikuttavia itsenäisiä tai tiesuunnitelman kanssa aiheutuvia yhteisvaikutuksia.

Muutoskohdan 3) kaavaratkaisu toteuttaa Natura-arvioinnissa esitettyjä lieventämiskeinoja, ja osoittaa alueen liito-oravan kulkuyhteytenä ja mahdollistaa mm. hyppytolppien rakentamisen EV-alueen kohdalle. EV-alue on luokiteltu liito-oravan ruokailualueeksi soveltuvana metsikkönä. Liito-oravasta vuonna 2022

tehty pesä- ja papanalöytö on tehty EV-alueen ulkopuolelta, tiealueen puolelta. Tämän vaikutus on arvioitu osana Natura-arviointia ja ko. paikan heikentämiseen on haettu erillinen luonnonsuojelulain mukainen poikkeamislupa. EV-alue on suurimmaksi osaksi merkitty osa-alueita koskevana suojelumerkintänä, joka kohdistuu luonnonsuojelulain 67 §:n nojalla suojeltuun luontotyyppiin (jalopuumetsikkö). S-6 -osa-alueen ulkopuolelle jäävä osuus EV-alueesta on mäntyvaltaista, sekapuustoista varttunutta kasvatusmetsikköä.

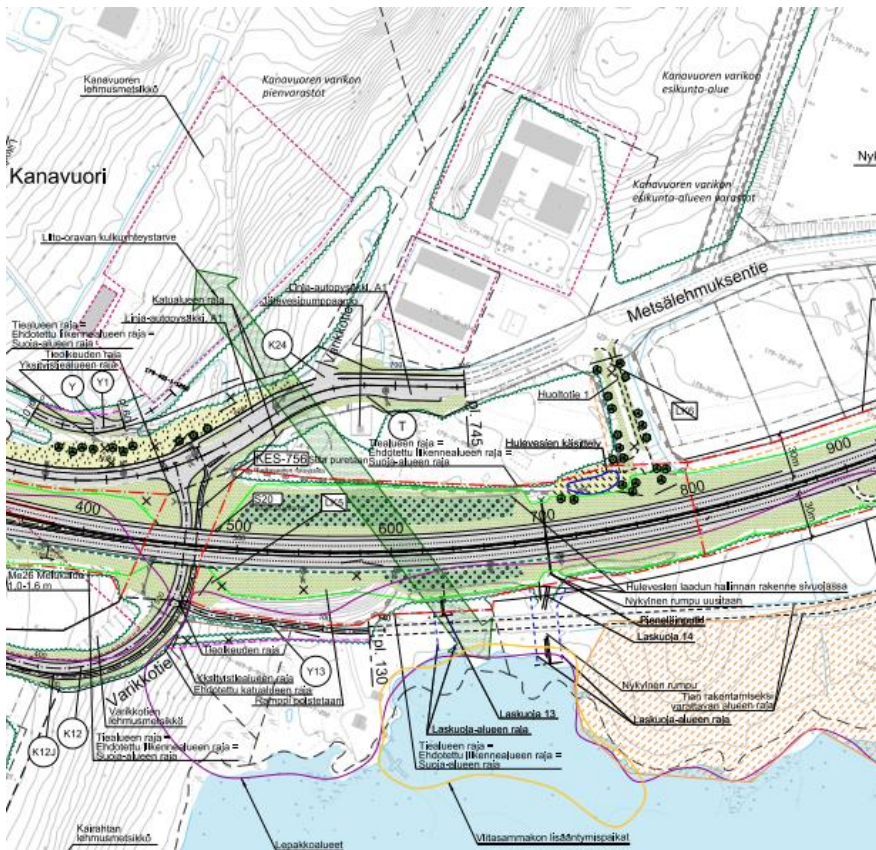


Kuva 8. Tiesuunnitelman ympäristösuunnitelma muutuskohdassa 3).

Johtopäätös: Kaava säilyttää liito-oravan nykyisen ruokailualueen metsäisenä ja mahdollistaa liito-oravan kulkuyhteyden toteutumisen tiesuunnitelman ympäristösuunnitelman mukaisena. Luonnonsuojelulain 67 §:n nojalla suojeltu jalopuumetsikkö kattaa noin 70 % EV-alueen pinta-alasta ja siihen kohdistettu suojelumerkintä turvaa myös liito-oravan ruokailu- ja liikkumismahdollisuuksia.

Muutuskohdassa 4) ajantasa-asemakaavasta on poistettu liito-oravaa koskeva pienialainen suojelumerkintä (pinta-ala 0,5 ha). Ajantasa-asemakaavan suojelumerkinnän todellinen tarve on kyseenalainen, sillä kaupungin tekemistä liito-oravaselvityksistä alueelta on tehty ainoastaan yksi jätöslöytö. Ajantasa-asemakaava on vuodelta 2009. Kaavan pohjaksi aikoinaan tehdyssä liito-oravaselvityksessä, alueelta ei ole tehty jätöslöydön lisäksi havaintoja alueella sijaitsevista pesistä (Lappalainen 2006). Samoin myös alueelle vuonna 2011 tehdyssä liito-oravaselvityksessä alueelta tehtiin yksittäinen jätöslöytö liito-oravasta (Pylvänäinen 2011 b). Liito-oravaselvitysten perusteella alueella on merkitystä mahdollisesti liito-oravan liikumis- ja ruokailualueena. Rambollin tekemässä arvioinnissa tätä pienialaista länsiosan metsäkuviota ei oltu luokiteltu liito-oravalle soveltuvaksi ympäristöksi. Alueelle on tehty luontoselvitys vuonna 2017 (Mäkelä 2017). Muutuskohdan länsiosassa sijaitsee kivikkoista mustikkatyyppin tuoretta kangasta, kosteammilla paikoilla myös saniaisia. Itäpuoli metsikköalueesta on puolestaan harvapuustoista koivikkoa. Luontoselvityksen jälkeen alueelle on toteutettu jätevesipumppaamo, joka sijaitsee alueen länsiosassa ja on aiheuttanut aukkoa läntisen osan metsäpeitteeseen. Alueella on liito-oravalle soveltuvaa metsää karkeasti arvioituna vain ajantasa-asemakaavan s-4 -alueella ja sen ympärillä, karkeasti arvioituna noin 0,25 hehtaarin verran. Arvioitavan asemakaavan EV-1 -alue kattaa tämän länsiosan puustoisin alueen ja osin myös taimikkoaluetta. TL -2 korttelivaraus kohdistuu harvapuustoiseen koivikkokuvioon, josta ei ole tehty havaintoja liito-oravasta. Tiesuunnitelman ympäristösuunnitelmassa esitetty tiealueen ylittävä kulkuyhteys tukeutuu asemakaavan osoittamaan EV-alueeseen ja sen puustoon.

TL-2 -korttelista on n. 400 metrin etäisyys lähimpään Natura-alueen suojeluperusteisiin luontotyyppiin (Luonnonmetsät), eikä korttelialueiden toteutuksella arvioida olevan vaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisten luontotyyppien suojeluarvoihin.



Kuva 9. Tiesuunnitelman ympäristösuunnitelma muutoskohdassa 4).

Johtopäätös: Ajantasa-asetmakaavasta tehty suojelumerkinnän (s-4) poisto on perusteltu alueen liito-oravainventointitiedon perusteella. Ajantasa-asetmakaavan EV-aluevarauksen puustoltaan liito-oravan kannalta merkittävin alue säilyy edelleen EV-alueena. EV-alueen sijoittuminen tukee tiesuunnitelman ympäristösuunnitelmassa esitettyä liito-oravan tiealueen ylittävää kulkuyhteyttä tällä kohtaa.

Muutoskohdassa 5) asemakaavan aiheuttamaa muutosta (tiesuunnitelman mukaista LT-tiealuetta lukuunottamatta) liito-oravan kannalta voi pitää lievästi positiivisena, koska kaava osoittaa suojelumerkinnän selvityksissä tunnistetulle liito-oravan ydinalueelle. Tätä ennen alueelta on ollut havaintoja liito-oravasta (Pylvänäinen 2011 b), mutta alue on ollut aiemmin asemakaavoittamatonta. Toteutumattoman TL-2 -korttelialueen puusto on jo hakattu tontin rajojen mukaisesti, joten tontilla ei ole nykyisellään merkitystä liito-oravan elinympäristönä. Suojelumerkintä kattaa osan liito-oravan tunnistetusta ydinalueesta. Osa ydinalueesta jää tielinjauksen alle, ja sen osalta haetaan luonnonsuojelulain mukainen poikkeamislupa. Metsävaratietojen mukaan EV-alueena merkitty ydinalue on suurimmalta osin uudistuskypsää tuoretta kangasmetsää (pienialaisesti lehtomaisen kankaan varttunutta kasvatusmetsää ja tuoreen kankaan nuorta kasvatusmetsää).

TL-2 -korttelialueelta on yli 500 metriä lähimpään Natura-alueen suojeluperusteiseen luontotyyppiin (Luonnonmetsät), eikä korttelialueen toteutuksella arvioida olevan vaikutuksia Natura-alueen suojeluperusteisten luontotyyppien suojeluarvoihin.

Johtopäätös: Kaava kohdistuu liito-oravan esiintymisen ydinalueeseen. Kaava osoittaa suojelumerkinnän sille ydinalueen osalle, joka ei sisälly tiesuunnitelman mukaiseen tiealueeseen.

6. Johtopäätösten yhteenveto

Natura-arvioinnin tarveharkinta on kohdistunut Vaajakosken ohitustien asemakaavoihin (eteläinen ja pohjoinen) niiden aluiden osalta, jotka jäävät asemakaavan osoittamien tiealueiden ulkopuolelle. Tiealuiden osalta on tehty erillinen Natura-arviointi. Kanavuori -Koskenvuori Natura 2000 -alueen suojeluperusteena on luontodirektiivin II -lajina liito-orava (*Pteromys volans*). Tarveharkinta on keskittynyt arvioimaan asemakaavaratkaisun vaikutuksia liito-oravan elinympäristöverkostoon ja Natura-alueen ja sitä ympäröivien alueiden välisiin kulkuyhteyksiin. Arvioitavat asemakaavamuutokset sijoittuvat Natura-alueen ulkopuolelle. Lähimmillään asemakaavassa osoitettu korttelialue sijoittuu n. 80 metrin etäisyydellä Natura-alueen suojeluperusteisista luontotyypeistä. Tämän korttelialueen toteutus voi aiheuttaa tilapäistä lievää epäsuoraa vaikutusta Natura-alueen suojeluperusteisiin arvoihin, mutta tätä vaikutusta ei arvioida merkittäväksi. Muut asemakaavaratkaisut ovat selvästi kauempana Natura-alueen suojeluperusteisista luontotyypeistä.

Asemakaavaratkaisuissa on huomioitu liito-oravaa koskeva inventointitieto ja tiesuunnitelmassa esitetyt liito-oravan kulkuyhteyksiä tukevat ratkaisut. Arvioitu asemakaavan muutoskohta 2) kohdistuu liito-oravalle jokseenkin soveltuvaan elinympäristöön, josta ei ole kuitenkaan tehty havaintoja liito-oravasta. Alue on myös nykytilassa arvioitu osaksi liito-oravan pohjois-eteläsuuntaista kulkuyhteyttä. Tällä alueella merkittävin asemaakaavallinen vaikutus aiheutuu tiesuunnitelman mukaisista muutoksista. Tieratkaisut aiheuttavat alueella sen, että myöskään ko. tontilla ei ole tulevassa tilaisuudessa merkitystä osana liito-oravan elinympäristöverkostoa. Tiesuunnitelman aiheuttaman muutoksen vaikutus on arvioitu varsinaisessa Natura-arvioinnissa. Asemakaavamuutosten (pois lukien tiealuemuutokset) vaikutuksia liito-oravan elinympäristöihin voidaan pitää vähäisinä, eivätkä ne millään vaikutusmekanismilla todennäköisesti merkittävästi heikennä Natura-alueen suojeluperusteena oleva liito-oravan elinkykyisyyttä alueella. Asemakaavojen osoittamien korttelialuemuutosten ei arvioida aiheuttavan yksinään tai yhdysvaikutuksena tiesuunnitelman muutosten kanssa tarvetta varsinaiselle itsenäiselle Natura-arvioinnille.

7. Lähteet

Häkkilä, Matti. 2021. Vaajakosken Kuivalammen liito-oravaselvitys. Kaupunkisuunnittelu ja maankäyttö, Jyväskylän kaupunki.

Lappalainen, Tiina. 2006. Kanavuoren Varikon luontoselvitys.

Mäkelä, A. 2017. Kanavuoren varikkoalueen luontoselvitys. Kaupunkisuunnittelu ja maankäyttö, Jyväskylän kaupunki.

Pirkanmaan ELY-keskus (8.2.2024) Luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen lausunto täydennetystä Natura-arvioinnista; Valtatie neljän (vt4) parantaminen välillä Kanavuori-Haapalahti, hankkeen vaikutukset Kanavuori-Koskenvuoren Natura 2000 -alueeseen, Jyväskylä. PIRELY/546/2022

Pylvänäinen, Timo. 2011a). Kanavuoren liito-oravaselvitys. Kaavoitus, Jyväskylän kaupunki.

Pylvänäinen, Timo. 2011 b). Ruokosaaren liito-oravaselvitys. Kaavoitus, Jyväskylän kaupunki.

Ramboll. 2021. VT4 parantaminen välillä Vaajakoski -Jyväskylä, luontoselvitykset.

Ramboll. 2023 a). Valtatie 4 parantaminen välillä Kanavuori –Haapalahti, Jyväskylä. Vaikutukset Kanavuori-Koskenvuori (FI0900003) Natura 2000 -alueeseen.

Ramboll. 2023 b). Vt4 Vaajakoski-Kanavuori liito-oravaselvitys.

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Jyväskylä	Täyttämispvm	24.2.2025
Kaavan nimi	72. ja 73. kaupunginosien laajennus, muutos koskeen 72. -73. kaupunginosa, osittainen kumoaminen 72. kaupunginosaa, Vaajakosken ohitustie eteläinen		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	2.4.2024
Hyväksyjä	V - kunnanvaltuusto	Vireilletulosta ilm. pvm	18.6.2021
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	179 73:007
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	64,9018	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	12,9370
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	51,9648

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	64,9018	100,00	21686	0,03	12,9370	32353
A yhteensä	0,4761	0,7	1101	0,23	-0,0199	137
P yhteensä						
Y yhteensä					-3,3655	-3000
C yhteensä						
K yhteensä	4,4727	6,9	8826	0,20	1,9961	6826
T yhteensä	12,3357	19,0	11759	0,10	-0,3524	28390
V yhteensä	1,3524	2,1			-0,4453	
R yhteensä						
L yhteensä	42,4695	65,4			17,9761	
E yhteensä	3,7954	5,8			-1,3497	
S yhteensä						
M yhteensä					-0,5543	
W yhteensä					-0,9481	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	0	0	0	0

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	64,9018	100,00	21686	0,03	12,9370	32353
A yhteensä	0,4761	0,7	1101	0,23	-0,0199	137
AO	0,4761	100,0	1101	0,23	0,3657	1101
AO-22					-0,3856	-964
P yhteensä						
Y yhteensä					-3,3655	-3000
YO					-3,3655	-3000
C yhteensä						
K yhteensä	4,4727	6,9	8826	0,20	1,9961	6826
KL-6	3,5076	78,4	4000	0,11	1,0310	2000
KLTY	0,9651	21,6	4826	0,50	0,9651	4826
T yhteensä	12,3357	19,0	11759	0,10	-0,3524	28390
TL-2	1,6908	13,7	11759	0,70	-0,2031	2290
TL-4	10,6449	86,3			-0,1493	26100
V yhteensä	1,3524	2,1			-0,4453	
VL	1,3524	100,0			-0,4453	
R yhteensä						
L yhteensä	42,4695	65,4			17,9761	
Kadut	9,0286	21,3			5,8068	
LT	33,4409	78,7			12,1693	
E yhteensä	3,7954	5,8			-1,3497	
ET	0,1341	3,5			0,0494	
EV	0,5730	15,1			-4,4874	
EV-1	3,0883	81,4			3,0883	
S yhteensä						
M yhteensä					-0,5543	
M					-0,5543	
W yhteensä					-0,9481	
W					-0,9481	