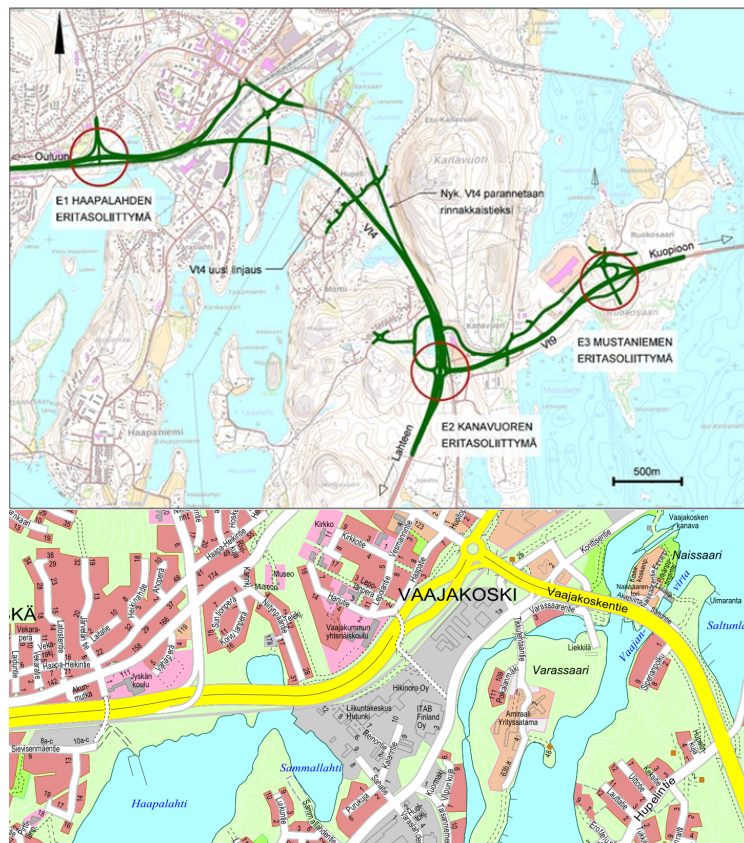


VAAJAKOSKEN OHITUSTIE pohjoinen

Haapalahti-Hupeli asemakaavan muutos ja laajennus



Asemakaavaselostus
Kaavatunnus 68:047

20.2.2025

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	23
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	36
4.1	Aloitustaihe	36
4.2	Luonnosvaihe	36
4.3	Ehdotusvaihe	37
4.4	Uusi ehdotusvaihe (asemakaava uudelleen ehdotuksena nähtävänä)	40
4.5	Hyväksymisvaihe	42
4.6	Uusi hyväksymisvaihe	43
5	ASEMAKAAVAN KUVAUS	44
5.1	Kaavaratkaisun yleiskuvaus	44
5.2	Aluevaraukset	46
5.3	Kaavaratkaisun perustelut	49
5.4	Kaavamerkinnot ja -määräykset	49
5.5	Nimistö	50
5.6	Vaikutusten arviointi	50
6	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	63
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	63
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	63
6.3	Toteutuksen seuranta	64

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

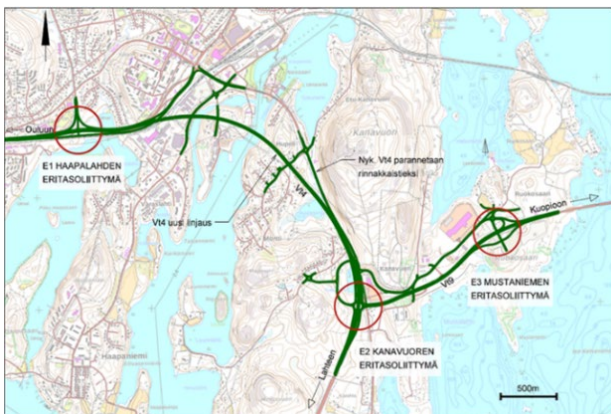
Vaajakosken ohitustien tiesuunnitelmaselostus, tiesuunnitelma-aineisto, informatiivinen aineisto ja selvitykset löytyvät tiesuunnitelman kotisivuilta: <https://projektit.finnmap-infra.fi/vt4vaajakoski/tie-suunnitelma.htm>.

1 Tiivistelmä

1.1 Kaava-alue



Luonnosvaiheen asemakaava-alue on rajattu vasemmanpuoleiseen kuvaan viitteellisesti. Asemakaava jaettiin luonnosvaiheen jälkeen kahdeksi erilliseksi asemakaavaksi. Tämän asemakaavaselostuksen kuvaama kaava-alue on rajattu oikeanpuoleiseen kuvaan viitteellisesti.



Tiesuunnitelman yleiskartta. Kehitettävien eritasoliittymien sijainti on merkitty punaisilla ympyröillä. Vihreällä merkityt väylät ovat uusia tai parannettavia väyliä. Valtatie siirtyy kokonaan uuteen kohtaan Kanavuoren ja Haapalahden eritasoliittymien välisellä osuudella.

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

Asemakaavan muutos koskee 66. kaupunginosan korttelin 34 tontteja 1 ja 5, korttelin 36 tontteja 7 ja 8, korttelin 39 tonttia 4 ja korttelin 40 tonttia 1, 67. kaupunginosan liikennealuetta, 68. kaupunginosan korttelin 3C osaa, korttelin 134 tontteja 7, 25, 26, 27 ja 28 ja korttelin 135 osaa, 69. kaupunginosan korttelin 55 tontteja 3, 4 ja 5, korttelin 59 tontteja 6 ja 14, korttelin 60 tonttia 9, korttelin 64 tonttia 10, 73. kaupunginosan korttelin 4 tonttia 3, korttelia 5 ja korttelin 12 tonttia 1 sekä 66.-73. kaupunginosien virkistys-, katu-, tie-, venesatama-, rautatie-, suojaviher-, ja vesialueita. Asemakaavan laajennus koskee 67. ja 68. kaupunginosien asemakaavaa.

Asemakaavalla muodostuu 66. kaupunginosan korttelin 34 tontit 6 ja 7, korttelin 36 tontit 10 ja 11, korttelin 39 tontti 6, korttelin 40 tontti 3 sekä katu-, virkistys-, suojaviher- ja tiealueita. 67. kaupunginosan venesatama-, rautatie-, suojaviher- ja katualueita. 68. kaupunginosan, korttelin 134 tontit 25, 28, 32, 33, 34 ja 35, korttelin 135 tontti 4, kortteli 613 sekä virkistys-, suojaviher-, tie-, rautatie-,

vesi- ja katualueita. 69. kaupunginosan korttelin 55 tontit 11-14, korttelin 64 tontti 16 sekä suojaviher-, tie-, vesi-, virkistys- ja katualueita. 71. kaupunginosan tie- ja katualueita. 72. kaupunginosan tie-, virkistys- ja katualue. 73. kaupunginosan korttelin 4 tontti 6, kortteli 5, korttelin 12 tontti 5 sekä suojaviher-, tie-, vesi- 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 tiesuunnitelmaan liittyvissä 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 ehdotusvaiheen jälkeen merkittävästi, joten asemakaavat asetettiin uudelleen ehdotuksena nähtäväksi 23.4.-23.5.2024.

Asemakaavakarttaan ja asemakaavaselostukseen tehtiin vähäisiä muutoksia uuden ehdotusvaiheen jälkeen. Asemakaava 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.

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 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 laajennusehdotus 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.

Ehdotusvaihe 2

- Asemakaavan muutos- ja laajennusehdotus kaupunkirakennelautakunnan käsittelyssä 2.4.2024.
- Asemakaavaehdotus MRL 65§:n mukaisesti nähtävänä 23.4.-23.5.2024.
- Uuden ehdotusvaiheen avoin 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.
- Keski-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue jätti asemakaavan hyväksymispäätöksestä oikaisukehotuksen 9.10.2024. Kaupunginvaltuuston on tehtävä kaavaa koskeva päätös kuuden kuukauden kuluessa oikaisukehotuksesta.

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, jossa 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 sisään tulotienä, 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 terminaali-alueella Kanavuoren eritasoliittymän kohdalla.

3 Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Asemakaavan muutos- ja laajennusalueen pinta-ala on 90,70 hehtaaria. Suunnittelualue pitää sisällään osin vanhaakin rakennettua ympäristöä, kuten Varassaaren ja Hupelin rky-alueita, 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. Kaikki 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 suunnittelualueen sisälle. Lisäksi suunnittelualueella on Vaajakosken teollisuusympäristö niminen rky-alue.

3.1.2 Rakennettu ympäristö

Asemakaava-alue on laaja. Jyskässä suuri osa alueesta on tie- ja rautatiealuetta. Niiden lisäksi Jyskässä suunnittelualue käsittää valtatie vierestä omakotialuetta ja Jyskän sataman. Haapalahden kohdalla suunnittelualue on pääosin tie- rautatie- ja vesialueella. Haapalahdessa on vanha lohkokivirakenteinen rautatiesilta. Niitynpäässä Suntionperä mukaan lukien on vanhaa peltoaluetta, omakotikortteleita ja Haapalahden pohjukka. Suunnittelualue ulottuu lähelle Vaajakosken keskustaa ja Vaajakummun yhtenäiskoulun kortteli on osa suunnittelualuetta. Sammallahden teollisuusalue on osittain uudistunut ja osittain parhaimmat päivänsä nähnyt työpaikka-alue. Osa Sammallahden rakennuskannasta on purkukunnossa ja lähes kokonaan graffitien peitossa. Varassaaren alue on osa Vaajakosken teollisuusyhdyskunta nimistä rakennettua kulttuuriympäristöä. Varassaaressa on laajalti lähes luonnontilaisia metsäalueita. Myös Hupelissa on laaja metsäalue ja vanhaa rakennuskantaa. Aivan suunnittelualueen eteläosassa on Hupelinlampi.

Vaajakosken maisema- ja kaupunkikuvalliset arvot perustuvat maisemarakenteen ominaisuuksiin, joita elinkeino- ja asutushistoria ovat noin kahdensadan vuoden aikana muovanneet nykyiseen asuunsa. Tuloksena on komeassa maisemassa sijaitseva, ajallisesti monikerroksinen teollisuusyhdyskunta sekä siihen liittyvä, käyttötarkoituksiltaan ja arkkitehtuuriltaan monimuotoinen rakennuskanta. Valtatie maisemassa huippukohtia ovat pitkät vesistönäkymät, topografian vuoksi avautuvat muut laajat näkymät taustametsineen sekä Vaajakosken piiput, voimalaitokset ja muut teolliset monumentit.

Varassaari on Naissaaren ohella koko Vaajakosken teollisen kehityksen tyyssijojen. Ensimmäinen saha perustettiin Varassaareen jo 1800-luvulla. 1900-luvun alkupuolella teollisuus siirtyi SOK:n omistukseen, laajeni ja monipuolistui. Perinteisen teollisuusyhdyskunnan rakenteisiin kuului paljon muitakin kuin tuotantotoimintaan liittyviä rakennuksia: asuntoja, konttoritiloja, huoltorakennuksia, puistoarkkitehtuuria. Varassaaren maisemaa leimasi pitkään tukinuitto sekä puutavaran varastointi

ja jalostus. Haapalahden ympäristökuvaa hallitsevat suurikokoiset tuotantorakennukset, jotka ovat tyypillistä 1900-luvun puolivälin jälkeistä teollisuusarkkitehtuuria, mutta Sammallahden pohjukassa on myös pienimittakaavaisempaa teollista punatiilirakentamista. Varassaaren Poikalanmäellä on edustavaa 1900-luvun asuntoarkkitehtuuria.

Varassaaren- Haapalahden alue on erinomainen esimerkki rakennetun ympäristön jatkuvasta muutoksesta, joka kerrostuu ympäristöön aikakausien ja elämäntapojen kudelmaksi. Kautta historian suurimpia muutosvoimia kulttuuriympäristön kehityksessä ovat täälläkin olleet elinkeinot, liikenne ja asumisen tavat. Muutos jatkuu edelleen.



Ortoilmakuva suunnittelualueesta ja sen lähiympäristöstä. Suunnittelualue sijoittuu osin rakennettuun ympäristöön, osin myös rakentamattomaan ympäristöön Varassaarella, Hupelissa ja Hupelinlammella.

Vaajakosken keskustan välittömässä läheisyydessä risteävät valtatiet ja rata tekevät alueesta valtakunnallisesti tärkeän henkilö ja tavaraliikenteen solmualueen. Valtatie 4 on maan tärkein pohjois-etelä –suuntainen kuljetuskäytävä ja 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 valtateistä ovat myös vuoden 2018 pääväyläasetuksen mukaisia pääteitä, joiden palvelutasolla on valtakunnallisesti suuri merkitys elinkeinoelämälle ja alueiden kehittymiselle. Valtakunnallisen merkityksen lisäksi valtateillä 4 ja 9 on keskeinen rooli seudullisen ja paikallisen tieliikenteen välittäjinä. Ne ovat tärkeä tukijalka Jyväskylän kaupungin tiiviin yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän toiminnalle.

Valtateiden (liikenteellinen) 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.

Vaajakosken teollisuusympäristö ja valtakunnallisesti merkittävä rataosuus

Rakennettu ympäristö on kehittynyt 1800-luvulta alkaen maiseman parhaille ja erityisesti teollisen toiminnan kannalta otollisimmille paikoille. Näitä ovat Vaajavirran ja muiden vesistöjen rannat sekä myöhemmin rautatien ja valtateiden lähialueet. Asutus on enimmäkseen näistä sivummalla. Luonnon ja rakennetun ympäristön yhdessä muodostama maisema on moniarvoinen. Maisemakuvallinen kohokohta on Naissaaren, Varassaaren ja Vaajakosken keskustan tienoo. Keitele–Päijänne-reitti kulkee Varassaaren itäpuolelta, joten alue on merkittävä myös vesistömaisemassa.

Vaajakosken maisema- ja kaupunkikuvalliset arvot perustuvat maisemarakenteen ominaisuuksiin, joita elinkeino- ja asutushistoria ovat noin kahdensadan vuoden aikana muovanneet nykyiseen asuunsa. Tuloksena on ajallisesti monikerroksinen teollisuusyhdyskunta sekä siihen liittyvä, käyttötarkoituksiltaan ja arkkitehtuuriltaan monimuotoinen rakennuskanta. Valtatien maisemassa huippukohtia ovat pitkät vesistönäkymät, topografian vuoksi avautuvat muut laajat näkymät taustametsineen sekä Vaajakosken piiput, voimalaitokset ja muut teolliset monumentit.

Suunnittelualueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö *Vaajakosken teollisuusympäristö* (RKY 2009). Suunniteltu ohitustie kulkisi rky-alueen halki. Vaajakoski on tuotantorakenteeltaan monipuolisimpia ja arkkitehtuuriltaan yhtenäisimpiä osuusliikkeen rakentamia teollisuusalueita Suomessa. Naissaarissa ja Varassaarissa sekä rautatieaseman ympäristössä on lukuisia teollisuuslaitoksia. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia valtakunnallisesti arvokkaan alueen sisällä ja sen lähialueella on useita, kuten Poikalanmäen mestariasunnot, entinen SOK:n kalustotehdas, tulitikkutehdas ja höyrykonehuone komeine piippuineen sekä Liekilä suunnitellun tien pohjoispuolella. Sammallahden työpaikka-alueelle sijoittuu SOK:n vanha naulatehdas.

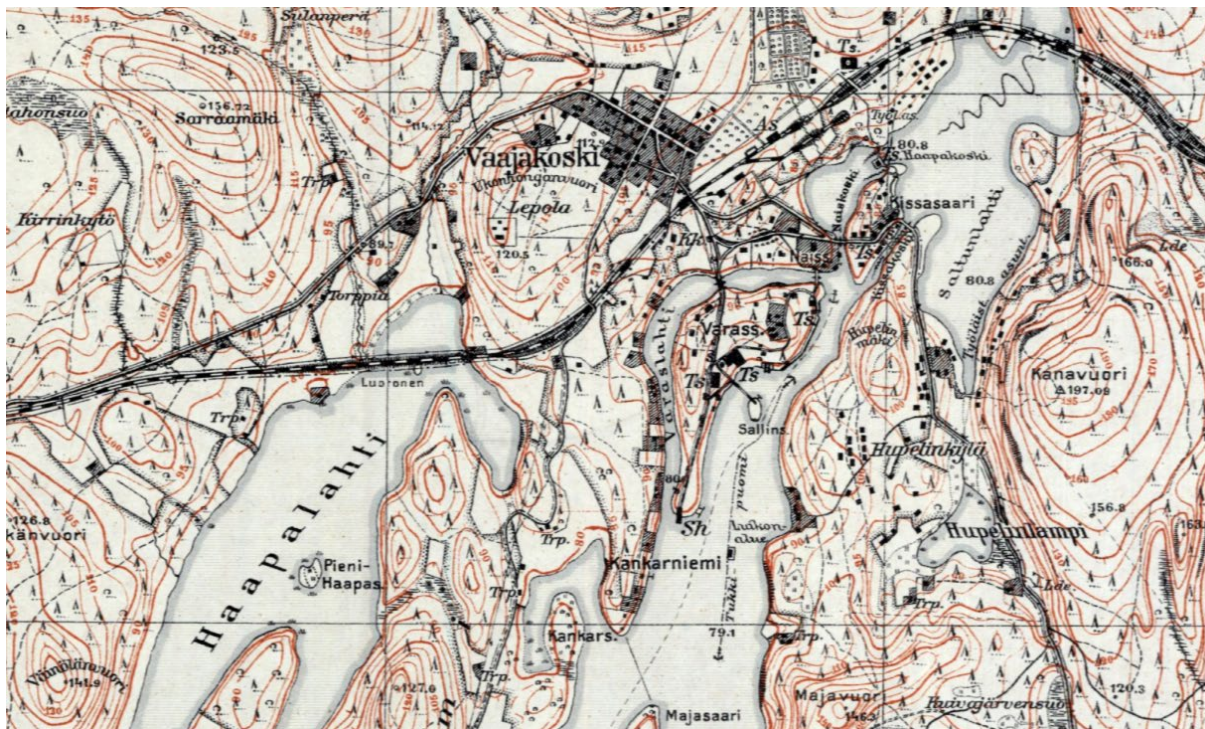
Suunnittelualueella on myös valtakunnallisesti merkittävä rataosuus. Rataosuus on Museoviraston rautatiearkkitehtuuria koskeneessa inventoinnissa todettu valtakunnallisesti merkittäväksi

rataosuudeksi. Rataosuudella on Sammallahden kohdalla lohkokivisilta, joka edustaa varhaiseen rautatierakentamiseen liittyvää sillanrakennustekniikkaa ja materiaalien käyttöä. Vuonna 1916 valmistunut ratayhteys on mainittu myös Vaajakosken teollisuusympäristön valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kuvauksessa.

Vaajakosken kanava on osa Päijänne-Keitele -reittiä. Kanavareitti rakennettiin 1990-1993.



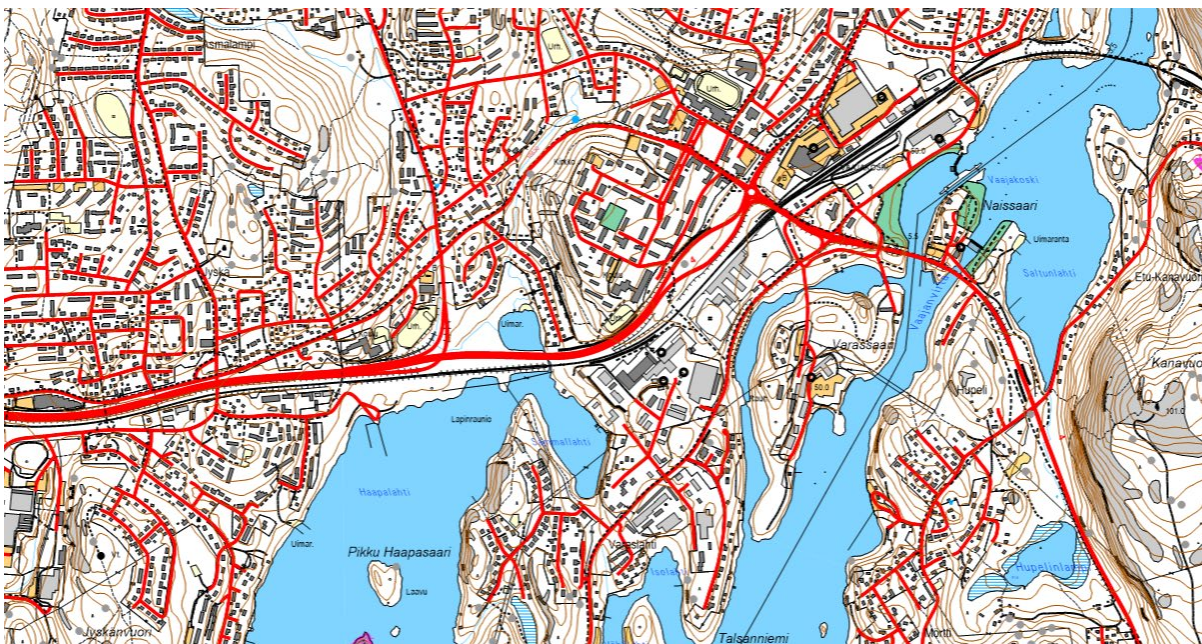
Vaajakosken teollisuusympäristö rky-aluearjaus ja likimääräinen ohitustien linjaus (punainen katkoviiva). Suunnitellun ohitustien merkittävimmät vaikutukset kohdistunevat Varassaaressa, Hupeliin ja Vaajavirtaan. Sammallahden teollisuusalueella vaikutukset ovat merkittävimmät yhdellä teollisuustontilla.



Ote peruskartasta vuodelta 1922. Maantie kulkee Vaajakosken taajaväkisen yhdyskunnan halki. Varassaaressa ja Hupelinkylässä on asutusta. Rautatie erottuu kartassa parhaiten. Nykyään Naissaarena tunnettu saari on nimetty Kissasaareksi.



Ote peruskartasta vuosilta 1963-1972. Nelostie ylittää Vaajavirran nykyistä pienempää vanhaa siltaa pitkin. Kaikki paikallinen ja valtakunnallinen liikenne kulkee Vaajakosken asutuskeskuksen läpi.



Ote maastotietokannasta vuodelta 2022. Vaajakosken moottortie ja Haapalahden rampit on rakennettu. Vaajakosken keskustan eteläpuolelle on rakennettu kiertoliittymä. Vaajakoskentie on muuttunut sivutiekse. Vaajakosken taajama on kasvanut voimakkaasti. Varassaari on pysynyt lähes entisellään 1960-lukuun verrattuna mutta Hupelin asuinalue on laajentunut etelään ja itään. Sammallahden teollisuusaluetta ja Vaajakosken keskustaa on rakennettu voimakkaasti. Vaajakosken uusi kaupallinen keskittymä ja karamellitehdas erottuvat suurina rakennuksina.

Säilyke-alueet (Säilyttämisen arvoiset omakotialueet), Niitynpääntie ja Hupeli

Niitynpääntien rakennukset ovat SOK:n rakennuttamia toimihenkilöiden asuntoja. Rakennukset ovat valmistuneet vuosien 1945-1951 välillä, suurin osa rakennuksista on valmistunut vuonna 1947. Niitynpääntiellä sijaitsee tien molemmilla puolilla yhteensä 18 puolitoistakerroksista omakotitaloa, jotka on sijoitettu yhtenäisesti tien reunaan. Osalla tonteista on tontin sisä- tai takaosassa pienet ulkorakennukset. Alue on rakennuskannaltaan yhtenäinen. Niitynpään tyyppitaloalueella on maisemallista,

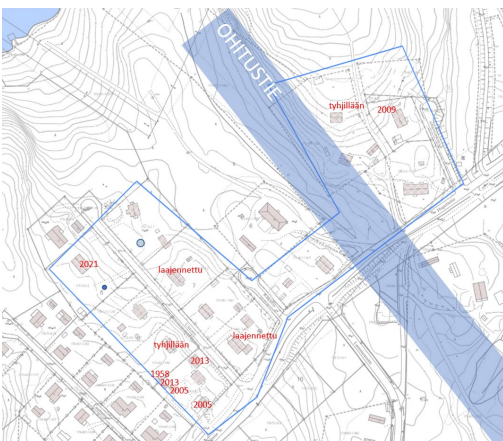
rakennushistoriallista ja rakennustaiteellista arvoa. Niitynpääntien alue jää Vaajakosken valtakunnallisesti merkittävän teollisuusympäristön (RKY 2009) aluerajauksen ulkopuolelle.



Niitynpääntien eteläosaa. Moottoritie, jossa ei ole melusuojauksia, kuvan ylälaudassa.

Hupelin alue on osa teollisuushistoriallisesti merkittävää Vaajakosken aluetta. SOK ryhtyi Vaajakoskelle tultuaan rakentamaan tehtaita ja työntekijöilleen asuinrakennuksia 1920-luvun taitteessa. SOK teetätti Vaajakosken alueelle laajan asemakaavan, joka käsitti myös Hupelin alueen. Hupeliin suunniteltiin rakennettavaksi pientalokatuja sekä kirkko. Hupelin rannassa sijaitsevan 1900-luvun alussa rakennetun uittokämpän ympäristöön 1900-luvun alkupuolella rakentuneella asuinalueella on nähtävissä rakennusajankohdan arkkitehtuurin tyylipiirteet. Uittotien varrella sijaitsee pienikokoisia 1919 valmistuneita tyyppitaloja ja Keksitien varrella on suurikokoisempia asuintaloja. 1918 valmistunut Hupeli 100 -kerrostalo ja 1919 valmistuneet Uittotien tyyppitalot edustavat Jyväskylän seudulla 1910-luvulla vielä poikkeuksellista asuinrakentamista.

Hupelin asuinalue on ollut teollisuushistoriallisena ja -arkkitehtonisena alueena ehdolla maakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Maakunnallisesti arvokkaaksi on listattu vain Hupelin tukkikämpä. Hupelin alueen suojeluarvoa heikentää useat rakennusten laajennukset ja purkamiset.



Suunniteltu ohitustie halkaisisi Hupelin Säilyke-alueen, joka on rajattu kuvaan sinisellä viivalla.



Hupelin asuinalueen rakennuksia.

Muinaisjäänteet

Ehdotusvaiheen asemakaavan suunnittelualueen ulkopuolelta Varassaaren pohjoisosasta on löytenyt elokuussa 2015 tehdyssä katselmuksessa ensimmäisen maailmansodan aikainen taistelu-kaivanto, joka on muinaismuistolain (295/1963) nojalla suojeltu kiinteä muinaisjäännös.

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.

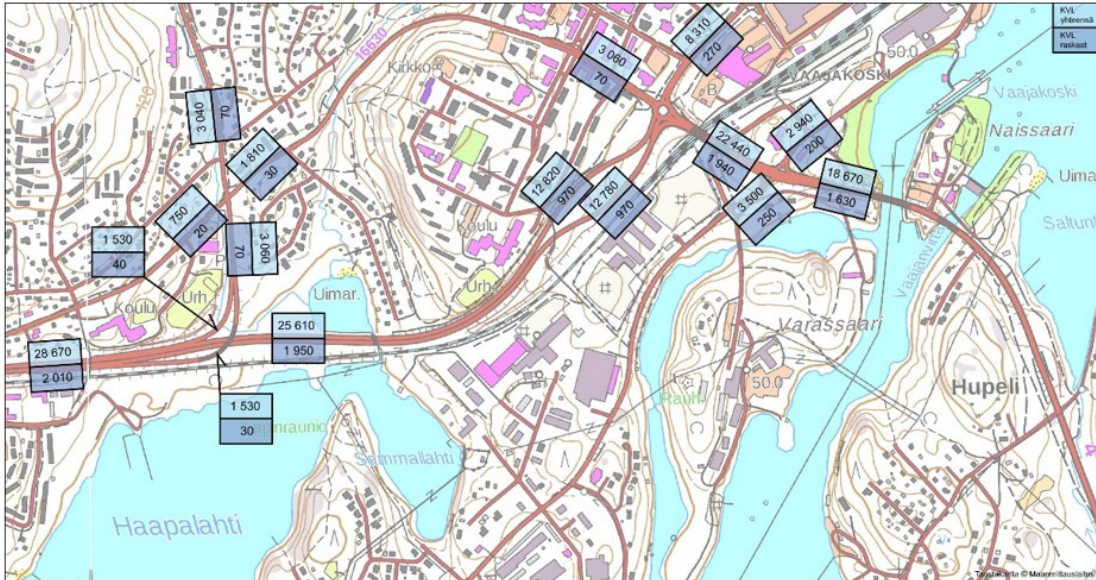
Suunnittelualueella on tie-, katu- ja rautatieverkostoa sekä siltoja, alikulkukäytäviä ja kevyenliikenteenväyliä. Suurin osa silloista on rakennettu 1970-1980-luvulla. Suunnittelualueen kadut kuuluvat Jyväskylän kaupungin katuverkkoon.

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. Nykyisellä valtatiellä on useita katuliittymiä, joista liittymisen valtatieen liikenteeseen on usein vaikeaa. Suunnittelualue liittyy kiinteästi Vaajakosken keskustaan ja valtatie 4 läheisyydessä on runsaasti asutusta. Lisäksi suunnittelualueella sijaitsevat Varassaaren, Haapaniementien teollisuusalueet. Nykyiset Vaajavirran ylittävät sillat ovat heikkokuntoisia ja ne joudutaan korjaamaan lähivuosien aikana. Tie rajoittuu noin kilometrin matkalla Kanavuoren Natura-200 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 meluesteitä ole nykyisin riittävästi. Nykyisen valtatie 4 sujuvuusongelmat heikentävät maakäytön kehittämismahdollisuuksia merkittävästi.

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. Valtatien 9 liikennemäärä on 11 400–10 400 ajon/vrk, mistä raskaan liikenteen osuus on n. 8 %.



Liikennemääriä vuonna 2020.

Rataverkko

Suunnittelualueella sijaitseva Jyväskylä - Pieksämäki rata on osa Euroopan laajuista TEN-T rautateiden ydinverkkoa. Lähin henkilöliikenteen asema on noin 6 kilometrin päässä sijaitseva Jyväskylän asema. Yksiraiteinen rataosa on sähköistetty, ja sillä kulkee henkilö- ja tavarajunia. Tavaraliikennettä tällä rataosalla on vuositasolla noin 1,8 milj. nettotonnia. Henkilöliikenteen matkoja tehdään vuositasolla noin 245 000.

Kevyt liikenne

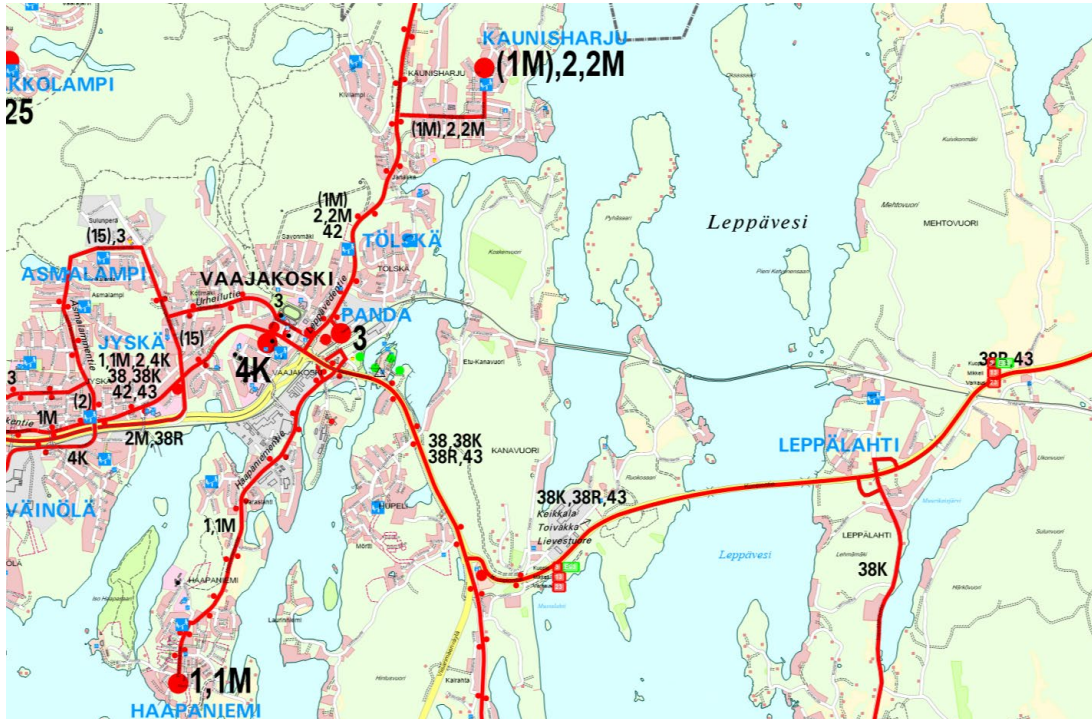
Suunnittelualueella on kevyenliikenteenväyliä ja niihin liittyviä alikulkuja. Haapalahden ja Haapaniemen työpaikka-alueen kohdalta puuttuu kevyenliikenteen yhteys kaupungin keskustan suuntaan. Reitti on merkitty Jyväskylän kaupungin yleiskaavaan ja sitä pyritään kehittämään myös Vaajakosken ohitustien suunnittelun ja kaavoituksen yhteydessä.



Kevyenliikenteenverkostot.

Joukkoliikenne

Linjojen 1, 1M, 2, 4K, 38, 38K, 42 ja 43 pysäkkejä sijoittuu Vaajakoskentien ja 9-tien varteen. Linjat 1 ja 1M kulkevat Haapaniementietä. Alueelle liikennöi myös Jyväskylän Linkki-VIP-palveluliikenneauto. Valtatiellä kulkee pitkämatkaista joukkoliikennettä mutta asemakaava-alueella ei ole niiden pysäkkejä.



Paikallisliikenteen linjat ja pysäkit (punaiset pisteet).

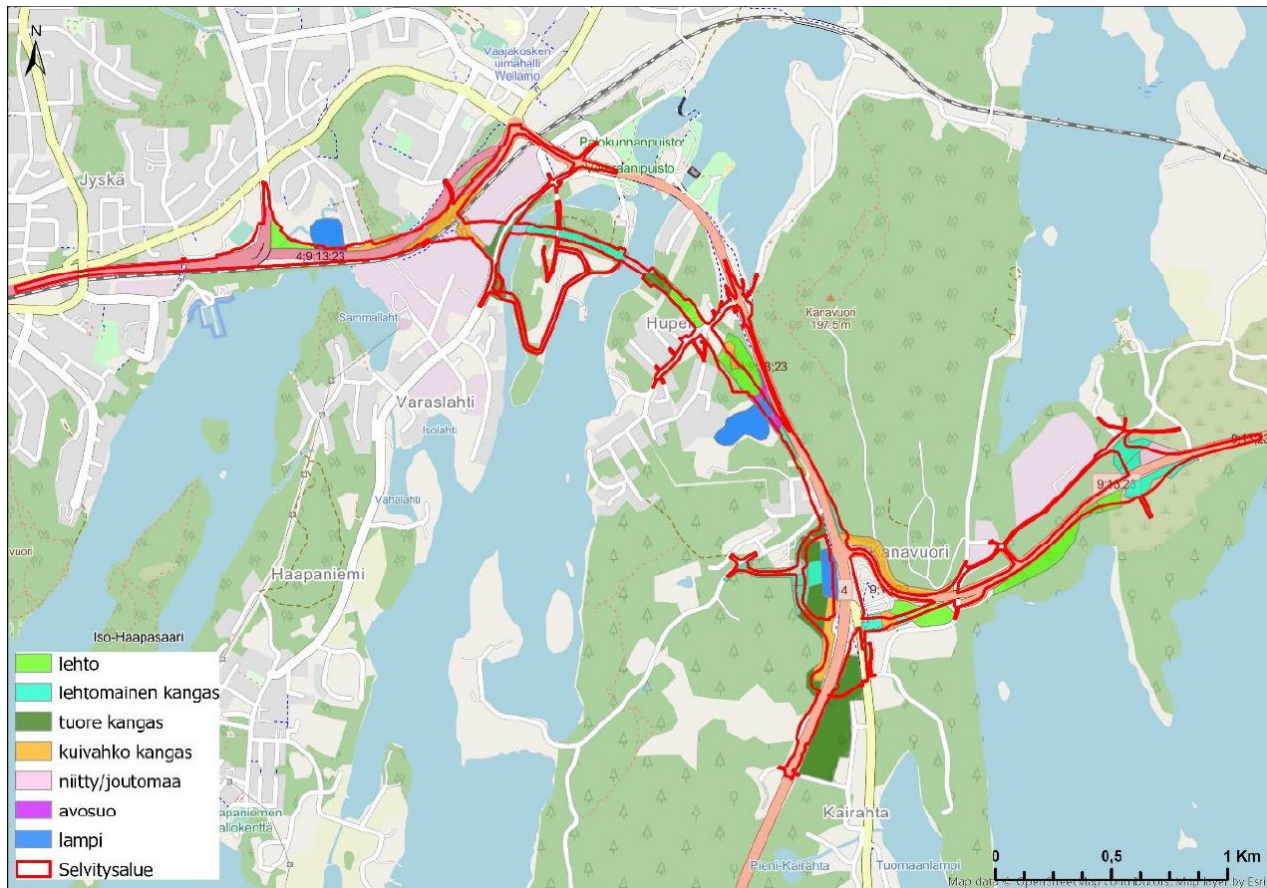
Vesiliikenne

Keiteleen kanavan veneväylä (hyötyliikenteen matalaväylä) ja Keitele–Päijänne -kanava yhdistää Leppäveden ja Päijänteen. 250 metriä pitkä kanava on rakennettu 1990–1993 ja sen suurin sallittu mastonkorkeus on 5,5 metriä. Tämä alikulkukorkeus on myös nykyisen valtatie vesistösillassa (Vaajakosken silta).

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 kasvupaikkatyypit on rajattu alla olevaan kuvaan.

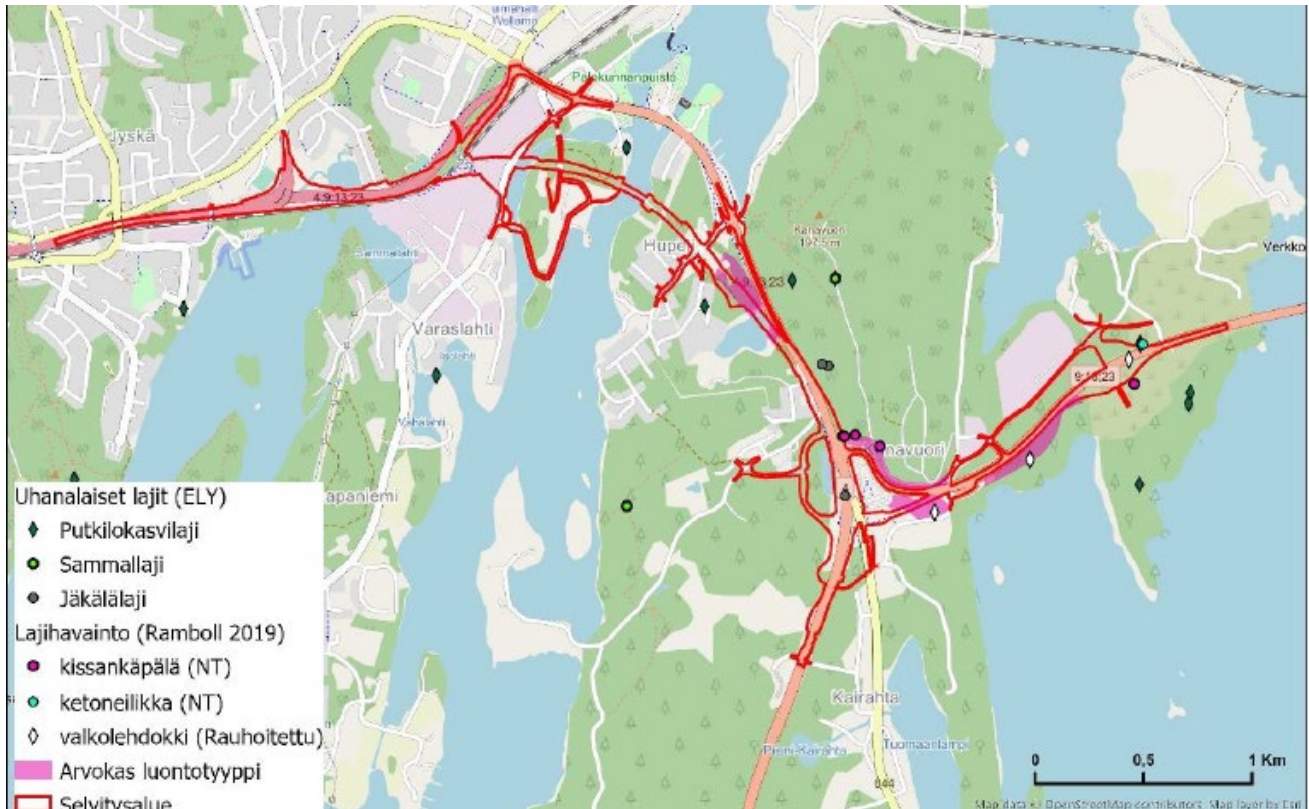


Kasvillisuus- ja luontotyyppit.

Lehtoja tavataan paikoittain koko selvitysalueella. Kaikki alueella tavatut lehdot ovat lehtipuuvaltaisista, valtalajina pääasiassa koivu. Suurin osa selvitysalueen lehdoista on kosteita tai tuoreita keskivänteisiä lehtoja. Etenkin Hupelinlammen pohjoispuoleisen arvioidaan olevan erityisen edustavia.

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

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.



Huomionarvoiset kasvilajit ja arvokkaiksi arvioidut luontotyypit. Arvokas luontotyyppi Hupelinlammen pohjoispuolella.

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).

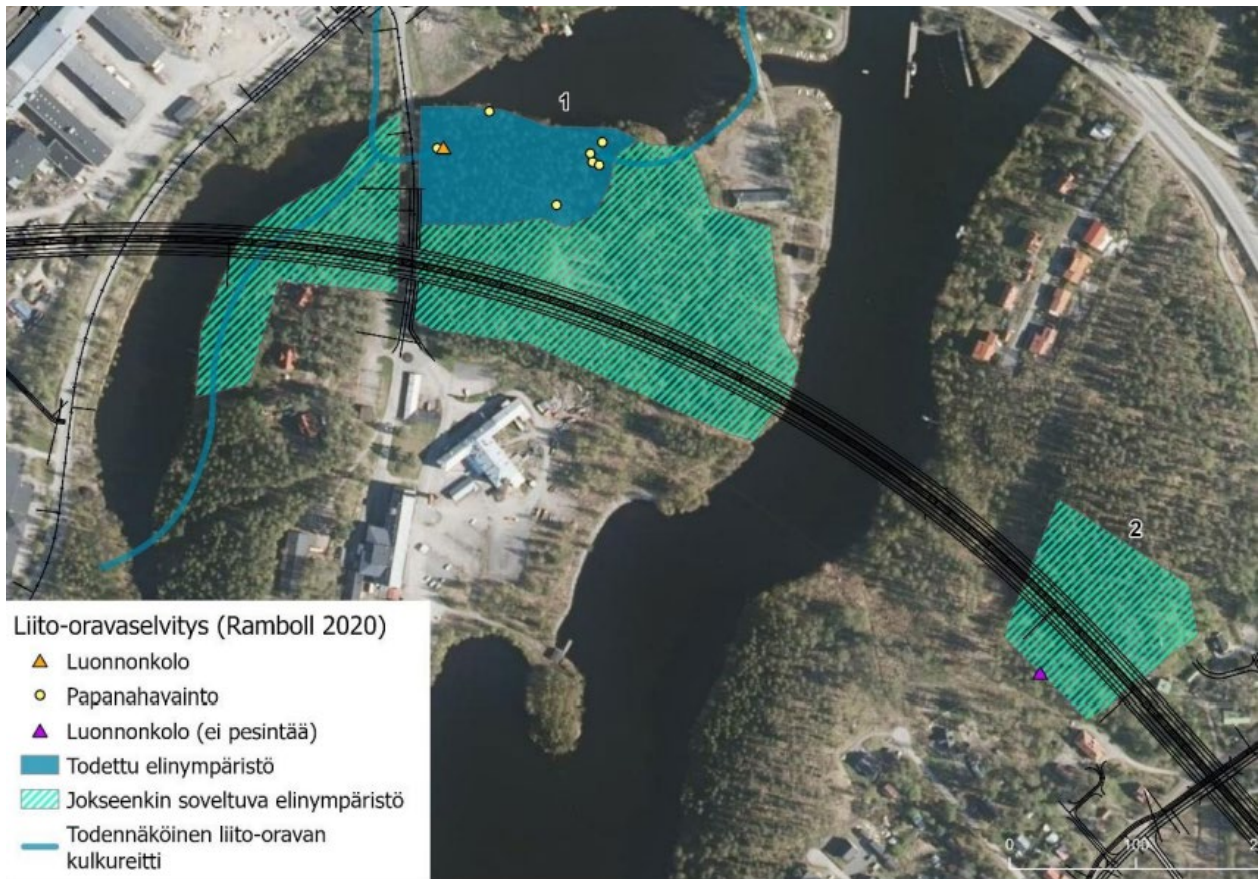
Lisäksi selvitysalueen läheisyydessä sijaitsee useita luonnonsuojelulain 29 § mukaisten suojeltavien luontotyyppien suojelualueita, jotka kaikki ovat lehmusmetsiköitä. Itse (luonto)selvitysalueelle näistä osuu kuitenkin vain yksi – Varikkotien lehmusmetsikkö (LTA204533).

Luontodirektiivin liitteen IV lajit

Liito-orava

Liito-oravalle soveltuvia metsiä on suunnittelualueella ja sen läheisyydessä. Osalla soveltuvista aluista on aiemmin tehtyjä liito-oravahavaintoja. Varassaaren pohjoisosan metsiköstä on aiemmin havaittu liito-oravaa vuonna 2014. Vuoden 2020 selvityksessä alueelta todettiin liito-oravan pesintä, sekä useiden puiden juurilta liito-oravan papanoita. Pesintä ja havainnot sijoittuvat rannan tuntumaan, tielinjauksen pohjoispuolelle. Todeen elinympäristön alueella kasvaa useita järeitä haapoja ja metsikkö on liito-oravalle soveltuvaa. Muilta osin metsikkö on arvioitu liito-oravalle vain jokseenkin soveltuvaksi, sillä puusto oli paikoin hyvin männikköistä, ja seassa kasvoi vain muutamia järeitä kuuksia.

Vuoden 2022 täydennysselvityksessä Tikkutehtaan elinympäristöllä tehtiin kohtalainen papanahavainto, joka viittaa liito-oravan todennäköisesti liikkuvan Varassaassa myös laajemmin etelään.



Varassaaressaaren ja Hupelin liito-oravatilanne. Suunniteltu tie kulkee liito-oravalle jokseenkin soveltuvan elinympäristön läpi todetun elinympäristön eteläpuolelta. Todennäköiset liito-oravan kulkureitit suuntautuvat pohjoiseen ja lounaaseen.

Hupelin asuinalueen kupeessa sijaitseva metsäalue on lehtipuuvaltaista lehtoa, jolla kasvaa osittain vanhoja järeitä koivuja. Alueelta havaittiin myös järeä koivupötkkelö, jossa oli liito-oravalle soveltuvia koloja. Pötkkelö sijoittuu tielinjauksen länsipuolelle, noin 25 metrin päähän tiealueesta. Alue on selkeästi kulttuurivaikuttainen ja sen läpi kulkee oja. Alueella ei kasva juurikaan kuusia, minkä vuoksi se luokiteltiin liito-oravalle vain jokseenkin soveltuvaksi. Tielinjaus kulkee metsäalueen läpi. Alueen pohjoispuolelta on havaittu liito-oravaa vuonna 2011, mutta kevään 2020 kartoituksessa tältä kohteelta ei tehty havaintoja liito-oravasta.

Ajantasainen tieto, joka perustuu kevään 2020 maastokartoitukseen liito-oravan esiintymisestä esitetään VT4 Parantaminen välillä Vaajakoski – Jyväskylä, luontoselvitykset raportissa (https://projektit.finnmap-infra.fi/vt4vaajakoski/pdf/20211007/Vt4_Vaajakoski_luontoselvitykset_05032021.pdf)

Kanavuoren Natura-2000 -verkostoon kuuluvalla alueella on liito-oraville soveltuvia, asuttuja lisääntymis- ja levähdysalueita, joilta on todennäköisesti latvus-kulkuyhteys sekä nykyisen väylän länsipuolelle että VT9 eteläpuolelle.

Viitasammakko

Vuonna 2020 tehdyn maastaselvityksen perusteella viitasammakon havaittiin lisääntyvän Sammalahden pohjukan pohjoisosassa. Lähtötietojen perusteella viitasammakoita elää myös Haapalahden pohjukassa, josta sitä ei kuitenkaan tiesuunnitelmaa varten tehdyn selvityksen yhteydessä havaittu. Haapalahden pohjukan katsotaan kuitenkin olevan viitasammakoille hyvin soveltuva alue, joten viitasammakon esiintyminen alueella tulevana vuosina on mahdollista.

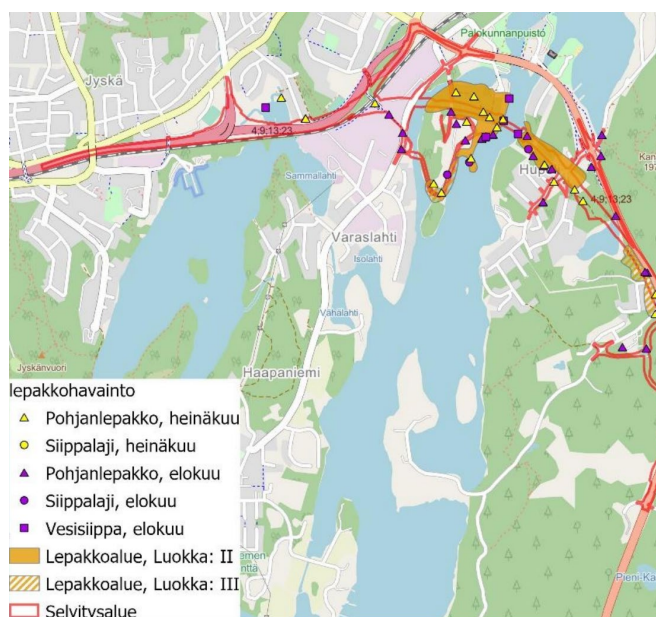


Viitasammakoiden lisääntymispaikat vuoden 2020 selvityksessä on merkitty sinisellä värillä. Haapalahden pohjukassa (sininen matomainen alue) ei havaittu viitasammakoita mutta paikka voi olla niille soveltuva.

Lepakot

Lepakoita tavattiin läpi selvitysalueen, mutta Varassaaren länsipuolisella alueella vain satunnaisesti. Tärkeät ruokailualueet (Luokka II) sijoittuvat alueille, joissa on runsaasti varttunutta puustoa ja kulttuurivaikutteista ympäristöä. Varassaaren tehdasalueella ja vanhoissa rakennuksissa on lepakoille paljon mahdollisia lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Vuoden 2013 selvityksen perusteella Varassaaren pohjoisosan asuinrakennukset, sekä Liekilän rakennus toimivat lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoina (Luokka I). Lisäksi selvityksessä havaittiin myös Varassaaren länsiosan metsikön ja ranta-alueen olevan lepakoiden tärkeää ruokailualueita (Luokka II). (Tutkimus- ja suunnittelutoimisto Habitaatti 2014).

Lepakoiden osalta erityisesti tärkeiden ruokailualueiden (II luokan alueet) maankäytössä on huomioitava alueen arvo lepakoille. Luokan II alueita arvioitiin olevan Varassaareissa ja Hupelissa. Myös alueille johtavat mahdolliset reitit ja alueen läheisyydessä sijaitsevat potentiaaliset lisääntymispaikat ja siirtymäreittien päissä olevat saalistusalueet tulee huomioida.



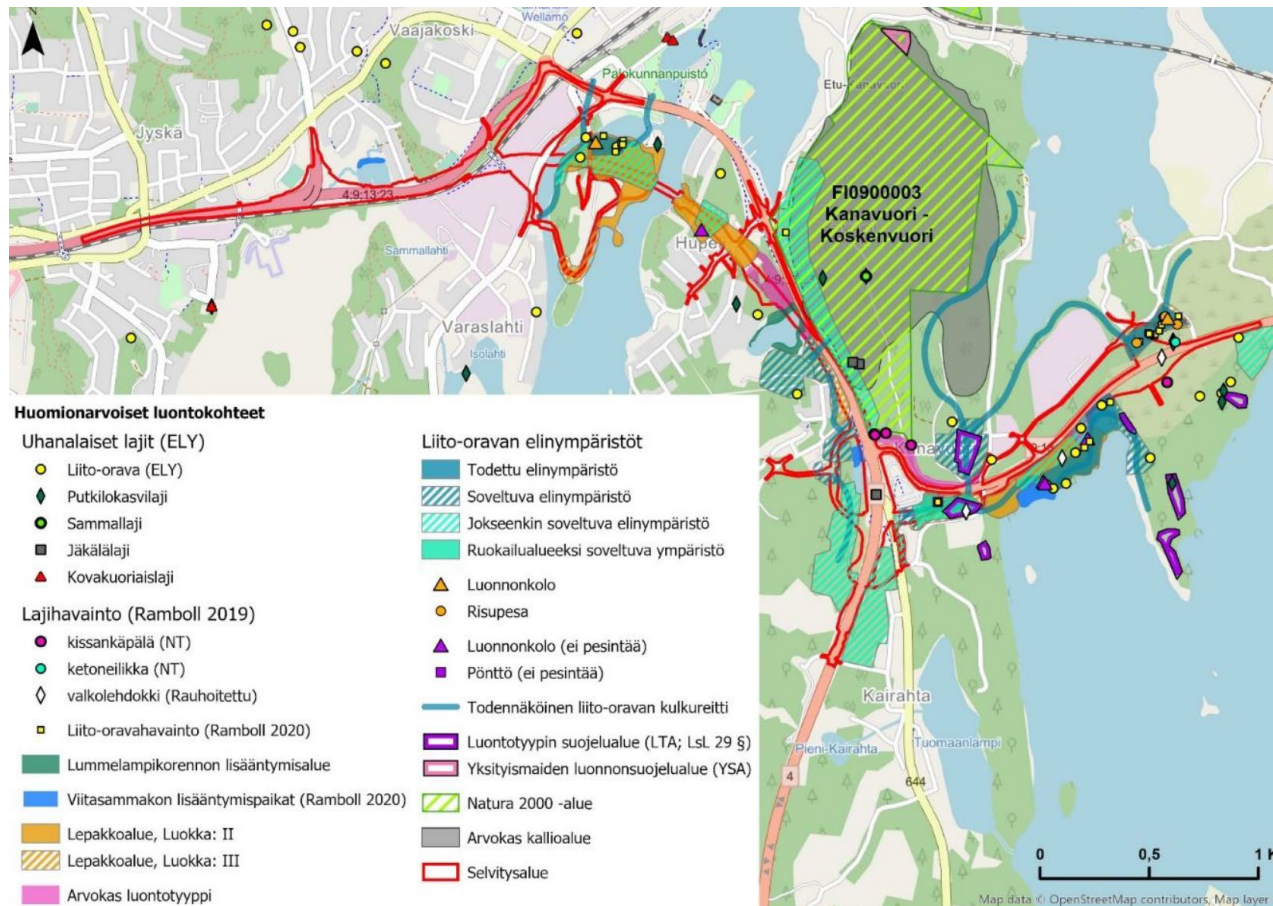
Asemakaava-alueella ja sen lähiympäristössä tehtyjä lepakkohavaintoja. Lepakoille tärkeitä vanhoja rakennuksia ei ole asemakaava-alueella. Sen sijaan lepakoille tärkeitä ruokailualueita kaava-alueella on.

Sudenkorennot

Ainoa kartoitusten yhteydessä havaittu rauhoitettu sudenkorentolaji oli lummelampikorento (*Leucon corrhina caudalis*), jonka lisääntymispaikka todettiin Hupelinlammella.

Linnusto

Linnustollisesti monipuolisin alue oli 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.



Luontokohteet. Koostekartta raportista. Uusi tie katkaisee liito-oraville jokseenkin soveltuvia elinympäristöjä.

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.



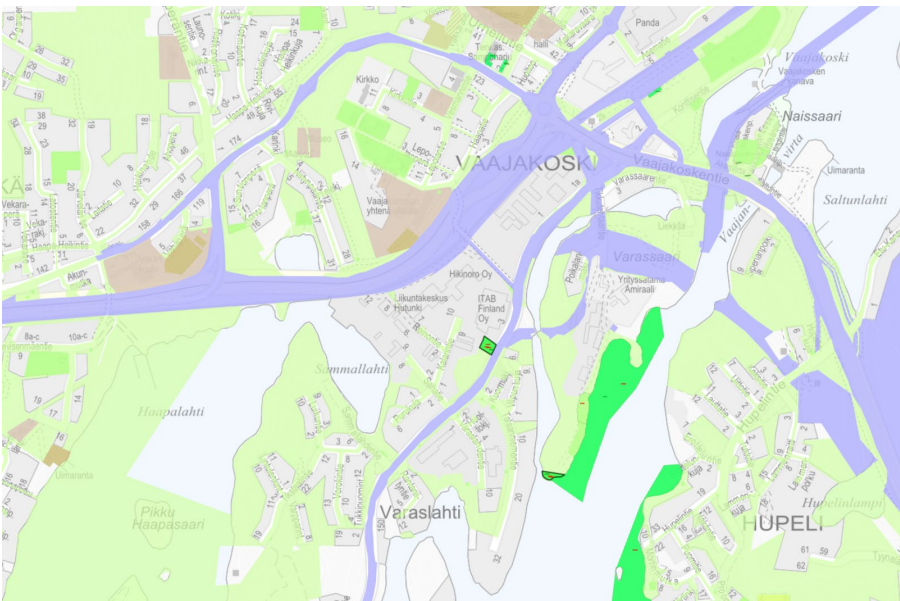
Maaperäkartta, Jyväskylän kaupungin aineistosta. Vaaleanpunaiset alueet ovat moreenia, tummemman punaiset kalliota ja vaalean siniset alueet hiesua. Valkoisilta alueilta ei ole löytynyt tietoa maaperän laadusta.

Pilaantuneet maat

Suunnittelualueella ei ole tiedossa pilaantuneita maita. Kunnostettuja maita löytyy Vaajakoskentien ja Sulunperäntien risteyksessä olevan kylmäaseman kohdalta, Varassaaresta vanhan nahkatehtaan kohdalta.

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 tiealueen vaatiman maastokäytävän mutta uuden tien vaatima alue ulottuu monissa paikoin myös yksityisomistuksessa oleville kiinteistöille.



Maanomistus. Vihreät alueet ovat Jyväskylän kaupungin omistuksessa, violetit alueet ovat Suomen valtion ja harmaat alueet yksityisten. Tiealueet sijoittuvat pääosin valtion omistamille maille. Valtio on hankkinut/lunastanut omistukseensa maita myös suunnitellun ohitustien maastokäytävän alueelta Varassaaresta ja Hupelissa. Suunnitellun tien toteuttamiseksi on kuitenkin tehtävä uusia maan hankintoja.

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

Toimiva aluerakenne

Hankkeen toteuttaminen tukee tavoitetta parantamalla Jyväskylän seudun kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Hanke parantaa aluerakenteen toimivuutta ja liikenneyhteyksiä myös 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.

Asemakaavan vuorovaikutuksessa on tuotu esiin, että uusi tie heikentäisi ainakin Poikalannmäen alueen asuin- ja elinolosuhteita sekä luontoarvoja. Melu ja valosaaste lisääntyisivät ainakin paikallisesti ja mahdollisesti myös laajemmin Vaajakosken taajamassa huomattavasti nykyisestä.

Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

Uusi tie melusuojausrakenteineen muuttaa huomattavasti valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY, Vaajakosken teollisuusympäristö) kokonaisuutta. Vaikutukset RKY-alueeseen ovat perusrakennetta muuttavia ja kehittämistä mahdollistavia, mutta myös kielteisiä, erityisesti alueen historiallista rakennetta ja maisemaa muuttavia vaikutuksia tien ja siltojen yksityiskohdissa on.

Tiesuunnitelmassa on pyritty huomiomaan rky-alueen erityispiirteet ja -vaatimukset mm. melurakenteiden suunnittelussa. Maisemavaikutuksia on kuvattu tiesuunnitelman asiakirjassa [16T-3 Maisemaselvitys](#). Lisäksi on tutkittu Väyläarkkitehtuuria mm. Vaajakosken teollisuusympäristön rky-alueella asiakirjassa [17T-3 Väyläarkkitehtuurin tutkimus vaihtoehdot](#).

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.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet toteutuvat luonnonvarojen osalta siten, että valtatierakentamisen tarvittava maa- ja kallioaineis saadaan hankkeen sisältä ja syntyvä maa- ja kalliomassaylijäämä voidaan käyttää lähiseudun muihin rakennuskohteisiin.

Suojelunarvoiset omakotialueiden kohdealueet Hupeli ja Niitynpääntie muuttuvat. Niitynpääntien eteläosasta menetetään kaksi omakotitaloa ja yhteys Vaajakosken moottoritiele katkeaa. Hupelin osalta muutos on merkittävämpi, koska suunniteltu tie menisi suojelunarvoiseksi katsotun alueen läpi. Huomioitakoon kuitenkin, että Hupelin alueen läpi on jo aiemmin kaavoitettu maastokäytävä ohitustietä varten. Tässä asemakaavanmuutoksessa yleisen tien aluetta tarkennetaan.

Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto

Hanke täyttää tavoitteet hyvin. Liikenneturvallisuus paranee selvästi. Onnettomuuksien määrä todennäköisesti 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 liityntäpysäköinnit, pyöräparkit ja paikallisliikenteen pysäkkien tason nosto parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat selvästi ja verkko laajenee Baanan ja rinnakkaistieksi jäävän vanhan valtatie varten rakennettavien jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisen myötä. Myös näiden reittien käyttömukavuus paranee osan liikenteestä siirtyessä uudelle tielle.

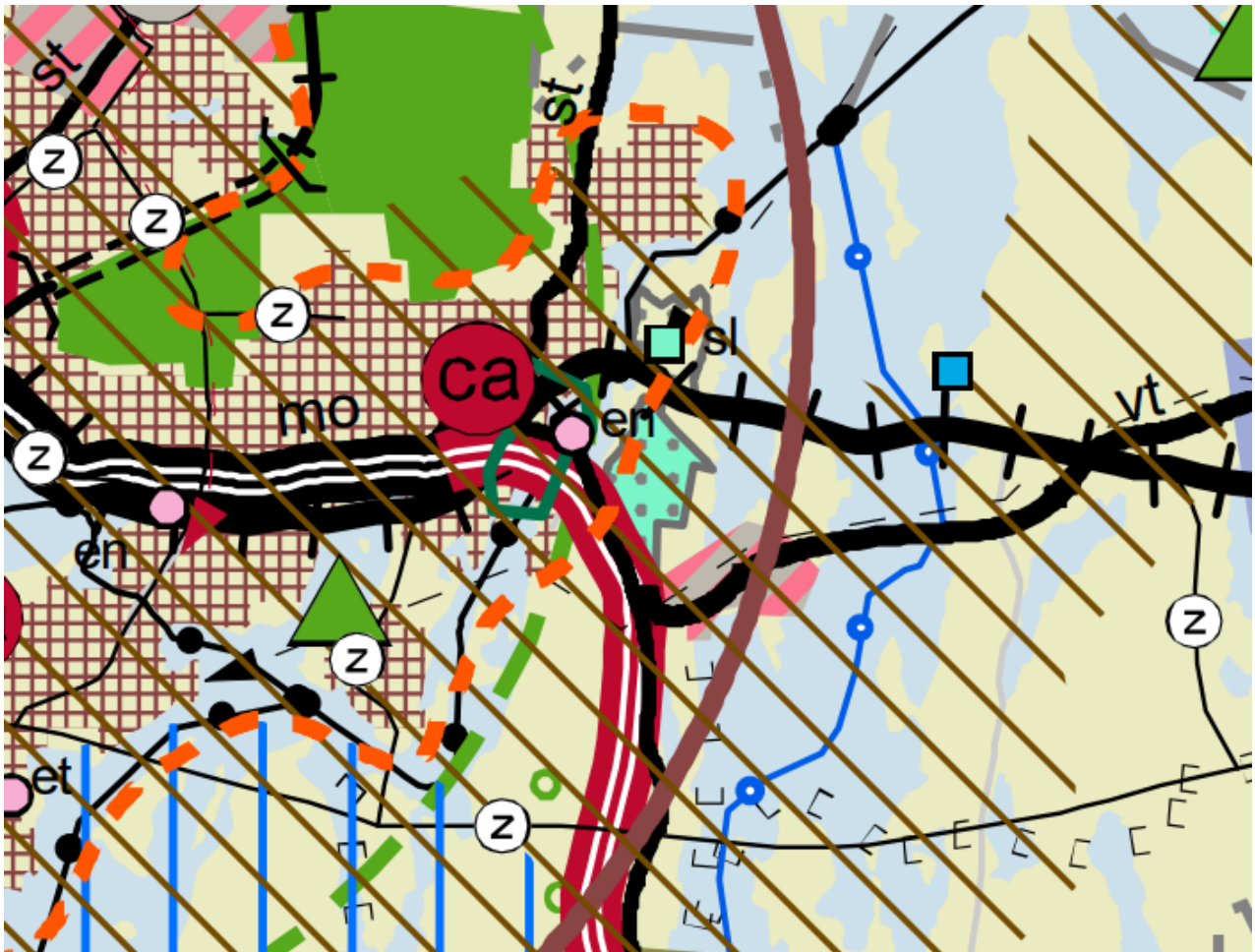
Maakuntakaavatilanne

Maakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä osoitettuun Vaajakosken teollisuusympäristöön liittyy suunnittelumääräys, jonka mukaan alueen suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistoriallisen rakennetun ympäristön kokonaisuus, ominaispiirteet ja identiteetti. Alueen käyttöä on ohjattava siten, ettei näitä arvoja heikennetä.

Maakuntakaavassa (lainvoimainen 28.1.2020) alue on seudullisesti merkittävää tiivistettävää taajamaa, biotalouteen tukeutuvaa aluetta, kulttuuriympäristön vetovoima-aluetta. Suunnittelualue on osittain keskustaajama-alueen kaupallista vyöhykettä (km-2).

Suunnittelualueella on maakuntakaavan mukainen valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (Vaajakosken teollisuusympäristö, kohdenumero 18 ja luonnonsuojelulain nojalla suojeltu Kanavuori-Koskenvuoren luonnonsuojelualue. Vaajakosken teollisuusympäristöön liittyy suunnittelumääräys, jonka mukaan alueen suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistoriallisen rakennetun ympäristön kokonaisuus, ominaispiirteet ja identiteetti. Alueen käyttöä on ohjattava siten, ettei näitä arvoja heikennetä.

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

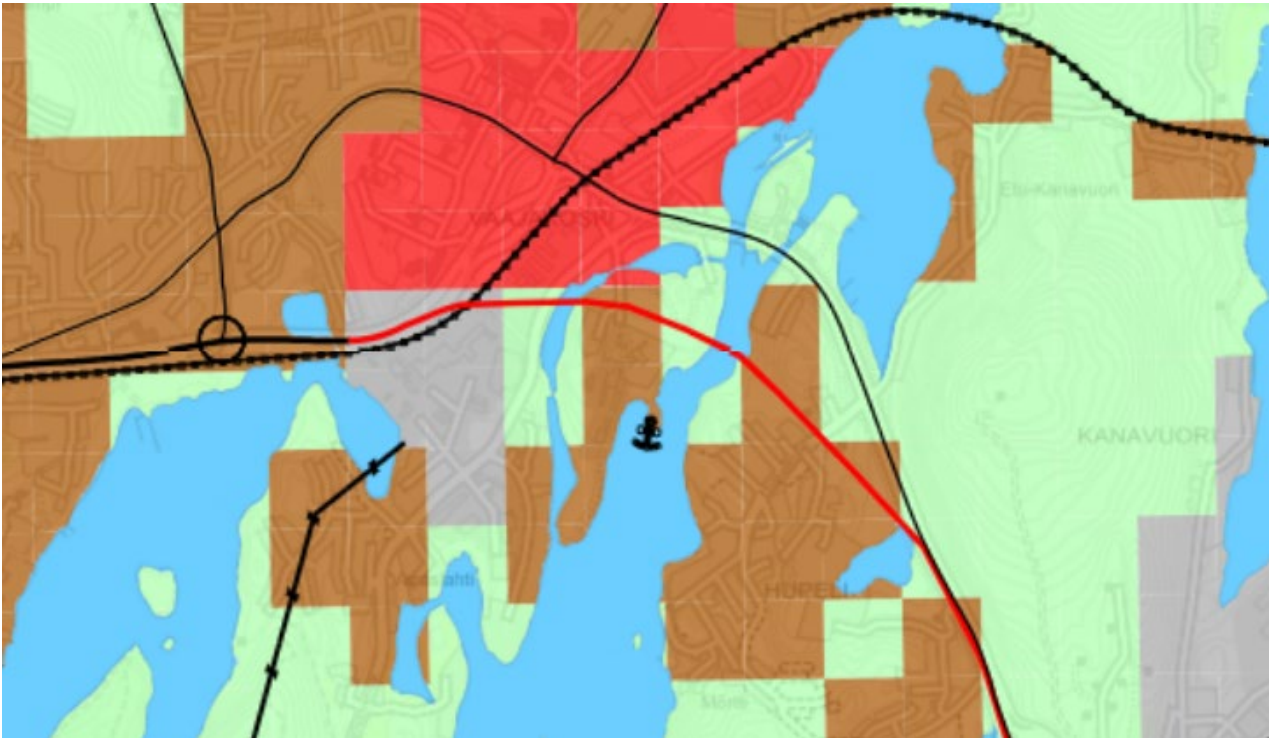


Ote maakuntakaavakartasta. Uusi moottoriliikennetie on merkitty kaavakarttaan leveällä punavalkoisella viivaryhmällä. Olemassa oleva maantie on kuvattu mustalla paksulla viivalla. Rata mustalla viivalla, jossa on mustia poikittaisviivoja.

Yleiskaava

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

Kartta 1/7



Ote Jyväskylän kaupungin yleiskaavan kartasta 1/7 Yhdyskuntarakenteen kehittyminen. Uusi tie esitetty punaisella viivalla ja parannettava eritasoliittymä sekä maantie mustalla ympyrällä. Tilaa vaativien työpaikkojen alue on harmaa, aluekeskus punainen, kestävän liikunnan taajama ruskea ja viheralue vihreä.

- Aluekeskus

Asuntokannaltaan ja toiminnoiltaan monipuolinen kaupunginosan keskus, jonka asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee noudattaa tämän yleiskaavan karttojen 2-6 merkintöjä ja määräyksiä. Alueen täydennysrakentamisen tulee tukeutua olemassa olevaan kulttuuriympäristöön ja siinä tulee ottaa huomioon moderni rakennusperintö. Suunnittelussa tulee edistää muiden tavoitteiden ohella viihtyisiä ja turvallisia oleskelu-, kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneympäristöjä. Alueelle saa asemakaavoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Uusien vähittäiskaupan suuryksiköiden tulee vahvistaa tasapainoista keskus- ja palveluverkkoa Jyväskylän ydinkeskustan toiminta- ja kehitysedellytykset huomioon ottaen. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu koko voi kohdekohtaisesti olla enintään: Kohteet: Vaajakoski 20 000 kem2 Kuokkala 20 000 kem2 Palokka 20 000 kem2 (Pappilanjoen itäpuoli) + 55 000 kem2 (Pappilanjoen länsipuoli). Palokanorren pohjoispuolen aluekeskuksen alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä suuryksiköitä. Eteläportti 35 000 kem2 Tikkakosken ja Korpilahden aluekeskuksiin saa asemakaavoittaa enintään 3 000 kerrosneliömetrin suuruisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

- 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 ympäristöhäiriötä 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 liikunta- paikkoja. 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 maanlajitystoiminta 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

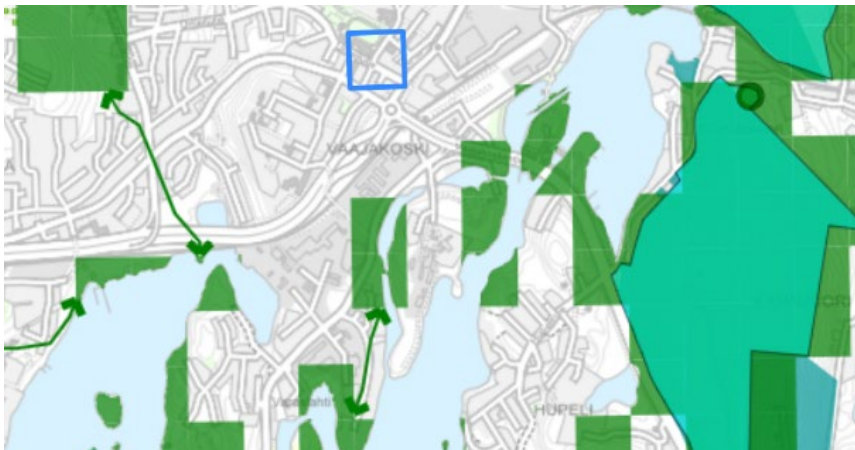
Tiivistyvä, toiminnoiltaan monipuolinen taajamarakenteen alue, jolla maankäytön muutosten ja tehostamisen tulee perustua asemakaavoitukseen.

Asemakaavoituksessa tulee noudattaa yleiskaavakarttojen 2-6 merkintöjä ja määräyksiä. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon lähivirkistystyksen tarpeet sekä paikallisten viheryhteysklien 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.

- Valtatie/olemassa oleva

- Olemassa oleva eritasoliittymä (Haapalahti)

Kartta 2/7 Luontoarvojen verkottuminen



Ote Jyväskylän kaupungin yleiskaavan kartasta 2/7 Luontoarvojen verkottuminen. Hupelinlammen kohdalla oleva verkon osa heikkenee tiealueen leventymisen seurauksena, mutta heikennystä lievennetään asemakaavassa osoitetuilla viheryhteysmerkinnöillä.

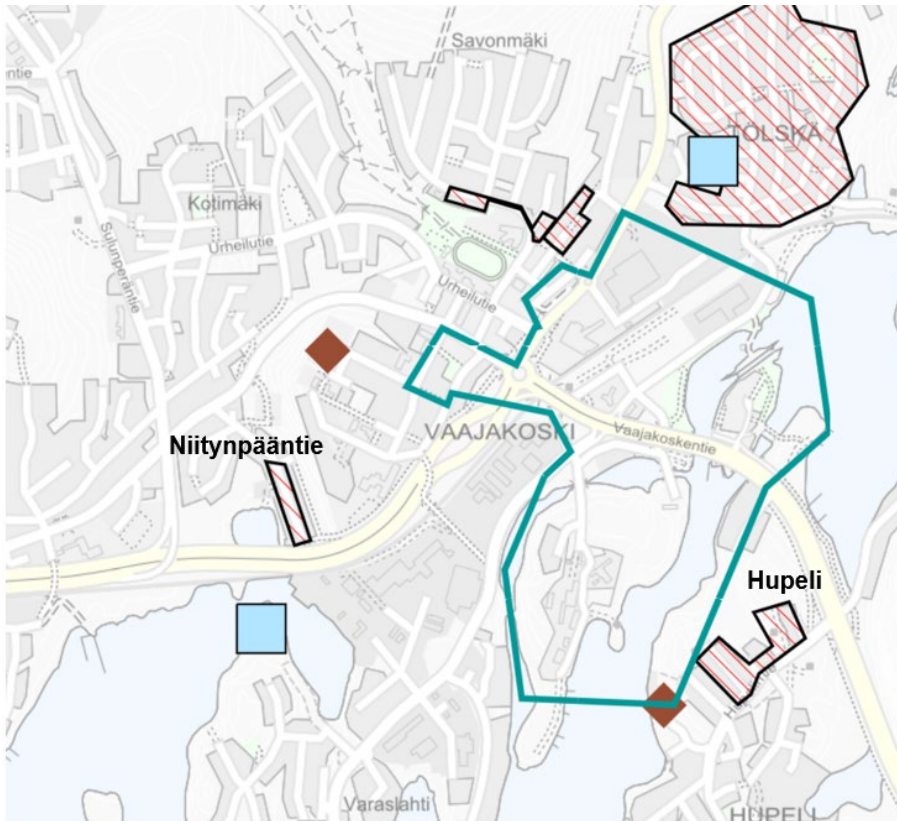
Kartta 3/7 Maisema ja virkistys



Ote Jyväskylän kaupungin yleiskaavan kartasta 3/7 Maisema ja virkistys. Suunnittelualueella ei ole maisemallisesti arvokkaita alueita. Virkistysreitti lähtee Naissaaresta pohjoiseen. Kanavuoren maisemaselänne (se5) sijoittuu suunnittelualueen itäpuolelle.

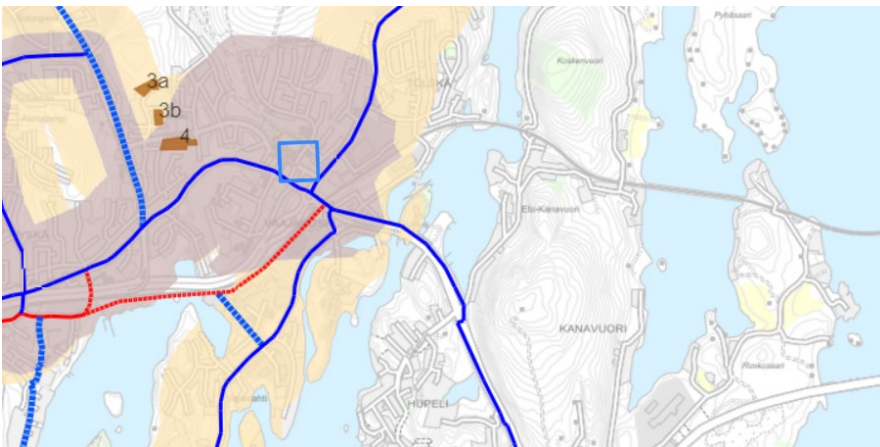
Kartta 4/7 Kulttuuriympäristön vaaliminen

Asemakaava-alueella sijaitsee yleiskaavan mukainen valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristökohde Vaajakosken teollisuusympäristö ja Säilyttämisen arvoisten omakotialueiden (Säilyke-alueet) kohteet Vaajakosken *Niitynpääntien tyyppitaloalue* ja *Hupeli*. Vaikutusalueella on muinaismuistolailta suojeltu kohde, jota ei merkitty yleiskaavaan.



Ote Jyväskylän kaupungin yleiskaavan kartasta 4/7 Kulttuuriympäristön vaaliminen. RKY-alue on rajattu karttaan sinisellä viivalla. Säilyke-alue Niitynpää sijoittuu rky-alueen länsipuolelle, Hupeli kaakkois-itäpuolelle.

Kartta 6/7 Täydennysrakentaminen ja kestävä liikkuminen

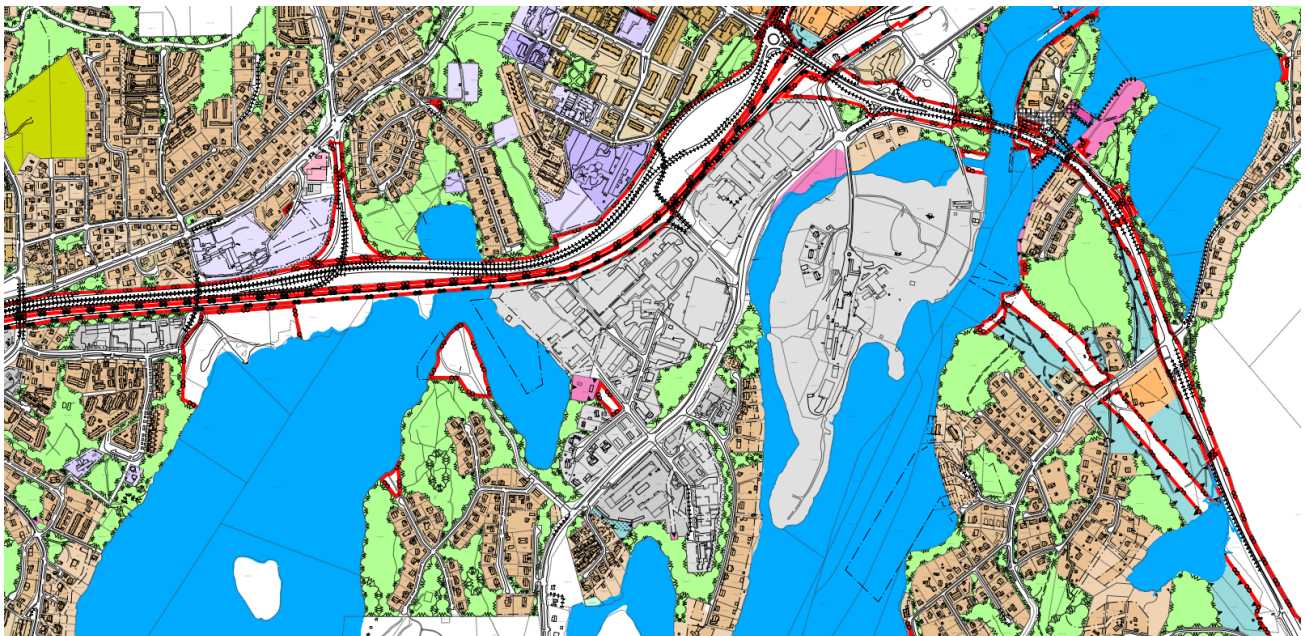


Ote Jyväskylän kaupungin yleiskaavan kartasta 6/7 Täydennysrakentaminen ja kestävä liikkuminen. Suunnitteluala on toissijaista täydennysrakentamisen aluetta. Alueella kulkee kevyenliikenteen pääreitti ja alue-reitti.

Voimassa olevat asemakaavat

Asemakaavan muutosalueella on voimassa asemakaavat:

- Väinölän rakennuskaavan muutos 67:009 (3.2.1986).
- Vaajakoski-Jyskä rakennuskaavan muutos 66:048 (5.12.2001)
- Vaajakoski-Jyskä rakennuskaava 69:001 (15.7.1969)
- Vaajakoski-Jyskän rakennuskaavan muutos 69:028 (27.5.1981)
- Vaajakoski-Jyskän rakennuskaavan muutos 69:035 (18.1.1989)
- Vaajakoskentie 66:068 (9.8.2016)
- Vaajakoskentie 174 69:058 (11.3.2014)
- Vaajakoski-Jyskän rakennuskaavan sekä Vaajakosken SOK:n rakennuskaavan muutos ja laajennus Jyväskylän-Vaajakosken moottoritie suunnitelman johdosta 66:001 (8.11.1971)
- Vaajakoski-Jyskä alueella rakennuskaavan muutos ja laajennus, korttelit 134, 144 ja 145 sekä puisto-, pysäköinti-, erityis-, vesi- ja tiealuetta 68:021 (3.7.1986)
- Vaajakoski-Jyskä rakennuskaavan muutos korttelissa 135 sekä tie- ja voimansiirtoalueella 68:009 (1.10.1977)
- Hupelin asemakaava, korttelit 1-35 73:001 (25.4.2005)



Ote Jyväskylän kaupungin ajantasa-asetusta. Valkoisilla alueilla liikennealueita (LT, LR, LV, LP) lukuun ottamatta ei ole asemakaavaa. Asemakaavaa laajennetaan Haapalahden alueella.

Asemakaava-alueen laajuuden vuoksi ei ole tarkoituksen mukaista kuvata voimassa olevien asemakaavojen asemakaavakarttoja asemakaavaselostuksessa. Jyväskylän kaupungin karttapalvelussa voi tutustua voimassa olevien asemakaavojen yhdistelmään eli [Ajantasa-asetukseen](#). Karttapalvelusta löytyvät myös asemakaavojen nimet, numerot ja kaavamääräykset. Lisäksi karttapalvelusta löytyvät myös yleiskaavakartat.

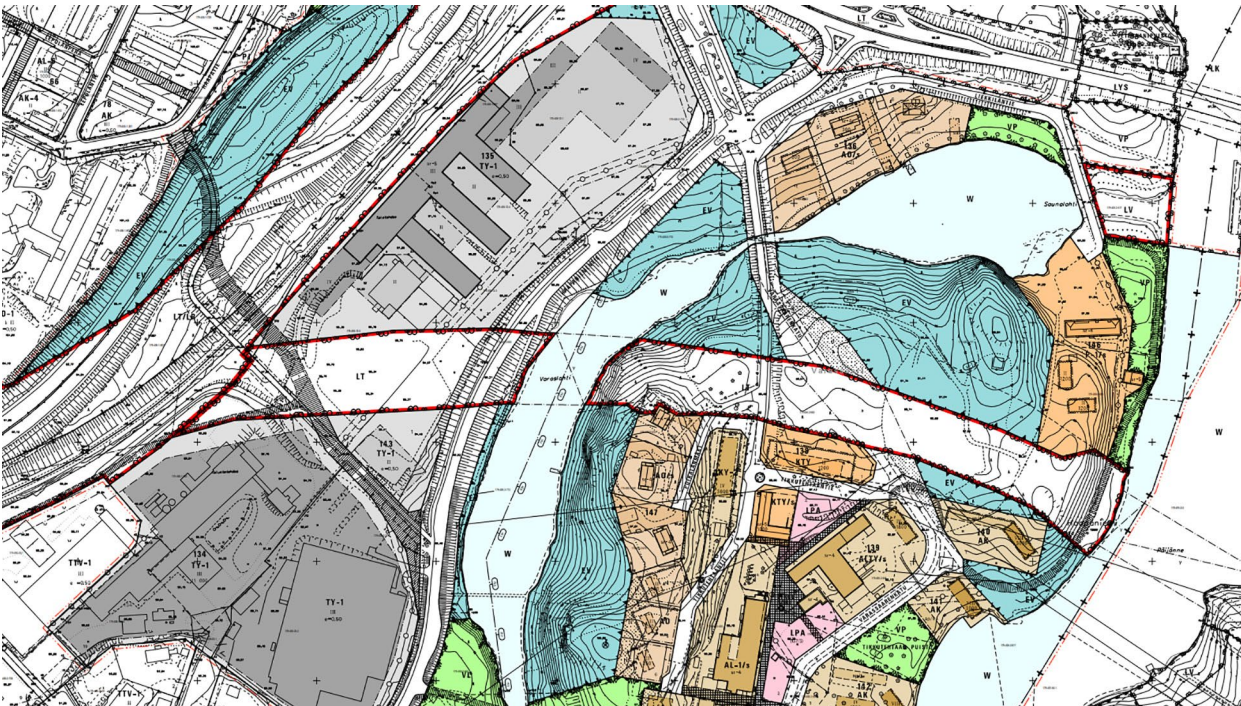
Suunnittelualueen ja lähiympäristön suunnittelu- ja kaavatilanne

Suunnittelualueella on ollut vireillä asemakaava 68:041 Varassaari-Haapalahti asemakaavamuutos, asemakaava 72:009 Kanavuoren varikkoalueen asemakaava ja asemakaava 68:043 Sammalahden teollisuusalueen asemakaavan muutos. Mainitut asemakaavat ovat olleet pitkään pysähdyksissä mm. maankäyttösopimusneuvotteluiden keskeytymisen takia.

Vuonna 2016 ehdotuksena nähtävänä olleen Varassaari – Haapalahti-asemakaavamuutoksen tarkoituksena on varata alueita uudelle moottoritienjaukselle, turvata kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kiinteistöjen tulevaisuus sekä esittää Varassaareen täydentävää rakentamista. Asemakaavaehdotus on yleisen tien osuudelta laadittu vanhan yleissuunnitelman pohjalta. Täydentävää rakentamista on pääosin esitetty moottoritien eteläpuolelle, pohjoispuoli on osoitettu suojaviheralueeksi. Katuyhteys on esitetty moottoritien ylittävänä uutena katuna. Tikkutehtaantie on katkaistu ja poistettu käytöstä.

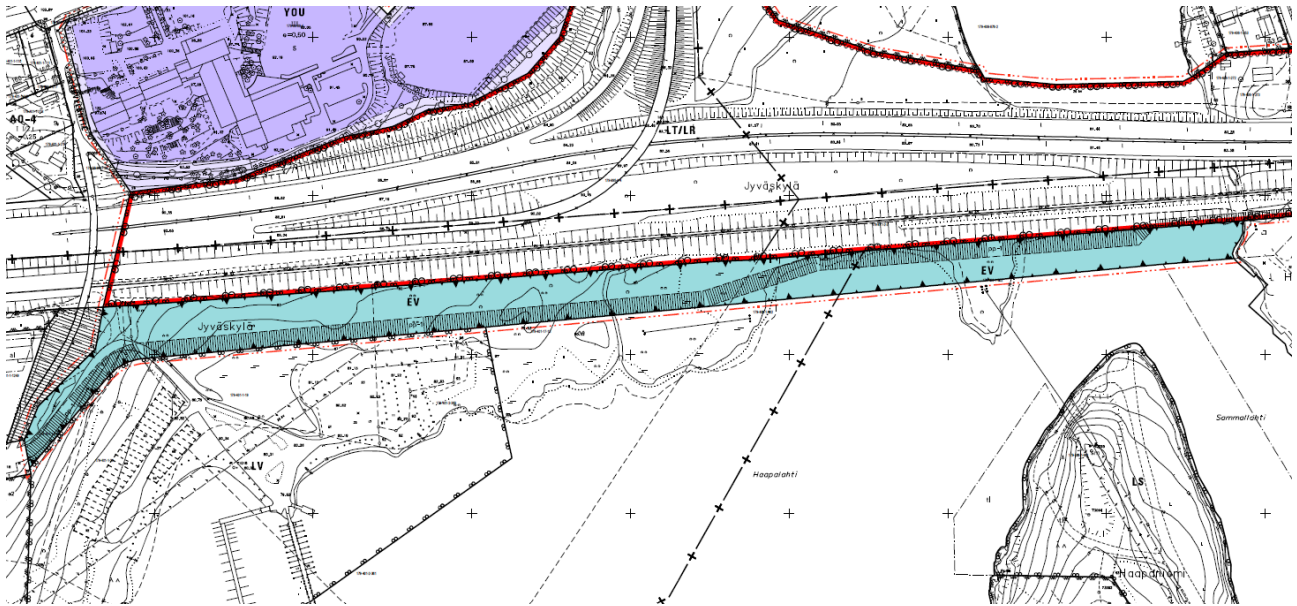
Kaavaehdotuksessa Varassaareen on osoitettu suojelumerkintöinä luonnonsuojelulain 49 pykälän perusteella suojellut liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat (s-1) ja muinaismuistolain nojalla rauhoitetut muinaisjäännökset (sm-1). Varassaari on kokonaan osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (rky). Suojelumerkinnät on huomioitu tien yleissuunnittelussa.

Keskeytyneen asemakaavan tavoitteet ovat edelleen relevantteja mutta asemakaavatyössä, jota tämä kaavaselostus kuvaa, ei Varassaaren osalta ole voitu ottaa kaavatyön kohteeksi kuin alue, jota tiesuunnitelma koskee. On mahdollista, että kesken jäänyttä kaavaa jatketaan tai se käynnistetään uudelleen uudella aluerajauksella.



Ote keskeytyneen Varassaaren-Haapalahden asemakaavan laajennuksen ja muutoksen kaavaehdotuskartasta (5.5.2015). Tietä varten varattu yleisen tien alue ei ole tarkoituksenmukainen yleissuunnitelman muutoksen jälkeen.

Asemakaavasta on otettu tekeillä olevaan asemakaavaan mahdollisesti myös radan huoltotienä toimivan polkupyöräbaanan rakentamisen vaatima suoja-alue. Muuta maa-aluetta korkeammalle sijoittuvan polkupyöräbaana/huoltotien vaatimat pengerrykset vaativat vesistön ja satama-alueen puolelta tilaa.



Ote keskeytyneen Varassaaren-Haapalahden asemakaavan laajennuksen ja muutoksen kaavaehdotuskartasta. EV-alue ulottuu vesialueelle.

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 neuvotteluja.

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.

Keski-Suomen museo on laatinut suunnittelualueelta sen vaikutusalueella sijaitsevista rakennuksista kohderaportit. Kohderaportit löytyvät asemakaavan verkkosivuilta.

Liikenteellisiä selvityksiä

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

Tutkitut vaihtoehdot

Tutkitut vaihtoehdot ja niiden perustelut kuvataan tiesuunnitelmaselostuksessa. Valtatien 4 parantamisesta Vaajakosken kohdalla on vuonna 2011 valmistunut ympäristövaikutusten arviointi sekä hankearviointi, joissa arvioitiin neljää erilaista vaihtoehtoa. Näistä yksi, Varassaaren kautta kulkeva pinta- vaihtoehto, 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 poikkesi 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. Yleissuunnitelman muutossuunnitelma on vahvistunut vuoden 2023 alussa. Suunnittelu jatkui tiesuunnitelman laatimisella. Tiesuunnitelma on ollut nähtävänä 7.11.-4.12.2023.

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.

- [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](#)
- [16T-8 Selvitys Vaajakosken alueesta Valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä \(RKY\)](#)
- [16T-9 Keiteleen kanavan vesiväylän siirto](#)
- [Rakennusten lepakkoselvitys 2024](#)

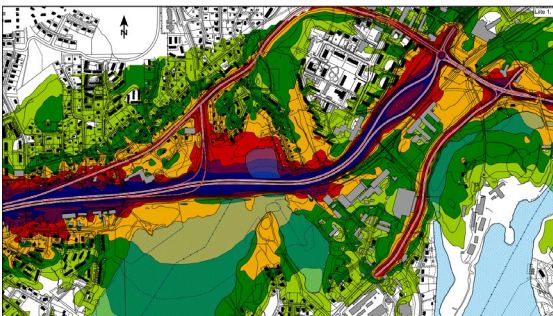
Melutilanne

Asemakaava-alueella sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen mukaisia melutason yleisiä ohjeita. 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.

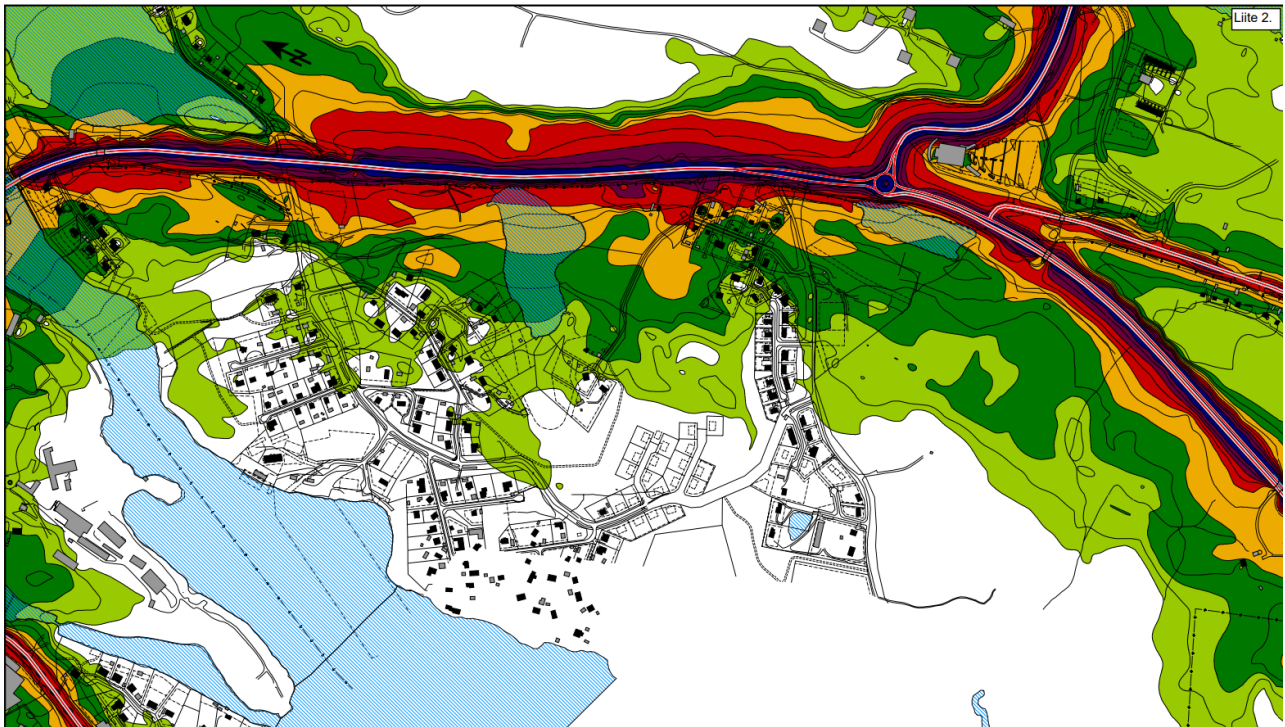
Tiesuunnitelman yhteydessä tehtiin kattava liikennemeluselvitys. Melulaskenta toteutettiin 3D-maastomalliin perustuvalla SoundPlan melulaskentaohjelmalla pohjoismaiseen tieliikennemelun laskentamalliin pohjautuen. Meluselvitysraportti liitekuvineen on suunnitelman liitteenä 16T-2.

Vaajakosken kohdalla valtatie 4 nykylinjauksen luoteispuolelle sijoittuu melulle herkkiä kohteita: Vaajakummun koulu ja useita asuinrakennuksia, jotka ovat nykytilanteessa päiväaikaisella melualueella (LAeq > 55dB). Myös Varassaaren, Naissaaren ja Hupelin kohdalla melualue ulottuu joidenkin asuinalueiden kohdalle. 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 (koskee koko tiesuunnitelma-aluetta). Laskennassa on mukana kaikkien sellaisten asuinrakennusten asukasluvumäärä, joihin kyseinen meluvyöhyke ulottuu.



Melutasot päiväaikaan välillä Haapalahti-Varassaari. Yli 55 dB-alue keltainen, punainen, sininen. Melutaso on erityisen korkea suunnittelualueen länsipäässä nykyisten omakotitonttien kohdalla.



Melutasot päiväaikaan välillä Hupeli-Kanavuori. 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 Aloitusvaihe

Asemakaava on käynnistynyt Jyväskylän kaupungin kaavoitusohjelman mukaisesti. Asemakaavan vireille tulosta on kuulutettu sanomalehti Keski-suomalaisessa 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 siihen liittyvät kortteli- ja aluerajaukset perustuvat tiesuunnitelmaan. Tiesuunnitelma vaikuttaa maankäyttöolosuhteisiin Sammallahden teollisuusalueella ja Varassaaressa. Näissä tapauksissa tielinjaus 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.

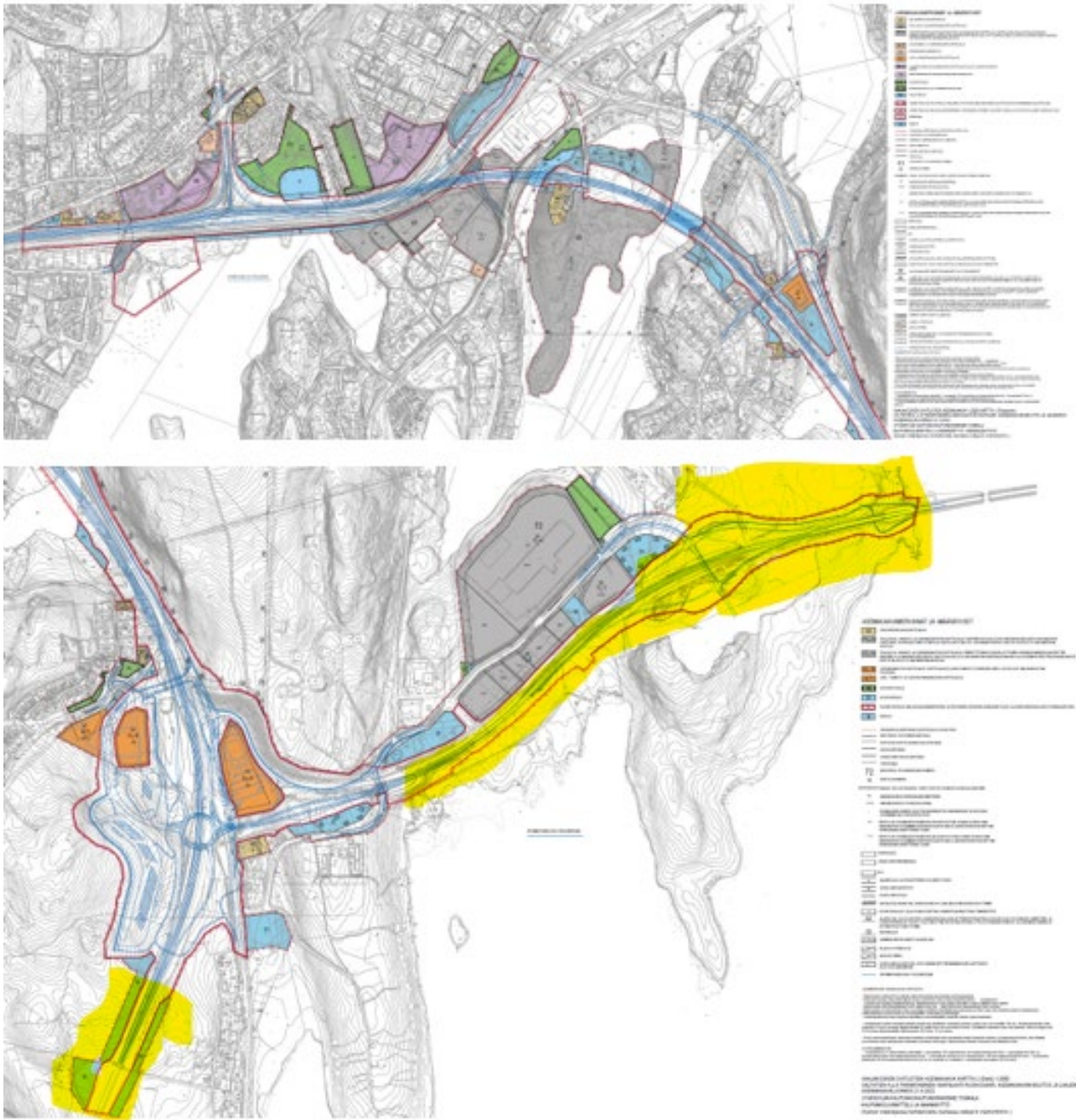
4.2.2 Luonnosvaiheen palaute ja sen huomioon ottaminen

Asemakaavaluonnos, joka koski koko tiesuunnittelualuetta, oli nähtävänä 28.6.-19.8.2022. Kaavaluonnoksen nähtävänä olosta kuulutettiin sanomalehti Keski-suomalaisessa 28.6.2022. Lausuntoja saatiin 4 kappaletta: Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen liitto, Keski-Suomen museo ja Alva-yhtiöt Oy. Mielipide saatiin Telia Finland Oyj: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 Jyskästä ja päättyy Hupelinlammen kohdalle. Alue on lähes sama, kuin asemakaavan luonnosvaiheen kartta 1.

Asemakaavan luonnosvaiheen jälkeen asemakaavakarttaa ja asemakaavaselostusta täydennettiin ja muutettiin lausuntoihin, mielipiteisiin ja tarkentuneeseen suunnitteluun perustuen. Tiesuunnitelman vaikutusten arviointi täydentyi myös, joten sitä kautta myös asemakaavan vaikutusten arviointia voitiin tarkentaa. Tiesuunnitelma-aineistossa vaikutukset kuvataan asemakaavaselostusta tarkemmin. Asemakaavaselostuksessa kuvattu vaikutusten arviointi on suppeampi ja toteavampi kuin mitä tiesuunnitelman asiakirjoissa esitetään. Tiesuunnitelman asiakirjat löytyvät tiesuunnitelman kotisivuilla: <https://projektit.finnmap-infra.fi/vt4vaajakoski/tiesuunnitelma.htm>

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



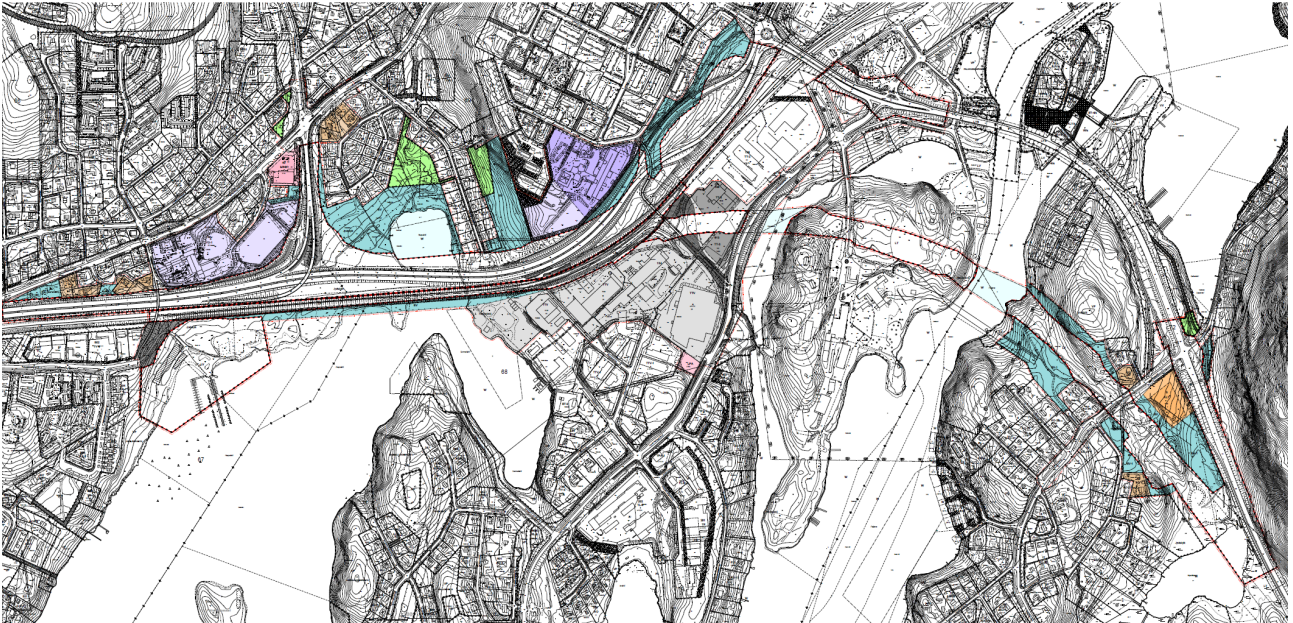
Asemakaavan luonnosvaiheen kaavakartat. Asemakaava-aluetta supistettiin keltaisella korostusvärillä merkityissä kohdissa.

4.3 Ehdotusvaihe

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävänä 7.7.-25.8.2023. Kaavaehdotuksesta saatiin kuusi lausuntoa ja yhdeksän muistutusta. Yksi muistutuksista tuli ennen kaavan nähtävänä oloa, kaksi nähtävänä olon jälkeen.

Lausunnon antoivat Väylävirasto, Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen liitto, Alva-yhtiöt ja Telia Oyj.

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



Ote ehdotusvaihe 1:n asemakaavakartasta.

4.3.1 Ehdotusvaiheen palaute (lausunnot ja muistutukset) ja huomioon ottaminen

Lausunnoissa tai niissä lausunnon osissa, jotka koskivat pohjoisen kaavaehdotuksen aluetta, käsiteltiin seuraavia asioita:

- Asemakaavaselostusta ja asemakaavakarttaa koskevia täydentämisesityksiä.
- Natura-vaikutusten arvioinnin täydentäminen.
- Liito-oravien kulkuyhteyksien turvaaminen asemakaavassa.
- Viitasammakkoesiintymän kaavamääräyksen tarkentaminen.
- Varassaaren rky-alueen arvojen turvaaminen asemakaavamääräyksiin ja -merkinnöin.
- Melunsuojaurakenteiden laadun ohjaaminen rky-alueella asemakaavamerkinnöin ja -määräyksiin.
- Sammallahden lohkokivirautatiesillan suojeleminen kaavamerkinnöin ja -määräyksiin.
- Vaikutusten arviointia rky-alueella ja Niitynpään Säilyke-alueella tarkennettava.

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

- Jyväskylän kaupungin tulee keskeyttää asemakaava ja edellyttää (esim. tiesuunnitelmasta antamassaan 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.
- Suunnitteilla oleva kaukolämpölaitos tulisi huomioida kaavassa.
- Tiedottamisessa ja osallistamisessa on ollut puutteita.

- Suunniteltua rekkaparkkia vastustetaan.
- Suunniteltu meluseinä Poikalanmäen kohdalla ei ole riittävä.
- Suunniteltu kulkuyhteys Poikalanmäelle ei ole talviaikaan aina käyttökelpoinen.
- Niitynpäänlahdessa on puron varressa venevalkama, joka tulisi merkitä asemakaavaan.

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

- Asemakaavan muutosaluetta laajennettu Hupelintien itäpäässä ja Tikkutehtaantien ja Vaajakoskentien kulmauksessa.
- Haapalahden kohdalla laajennettu rautatiealuetta (LR) ja poistettu suojaviheralue (EV).
- Yleisen tien aluetta (LT) ja suojaviheraluetta EV on laajennettu Saltunlahden kohdalla ja Hupelin kohdalla.
- Rakennusoikeuden määrää vähennetty tontilla 135-4 ja 613-1.
- Yleisen tien aluetta (LT) on pienennetty ja suojaviheraluetta (EV) laajennettu suunnittelualueen pohjoisosassa Haapatien läheisyydessä.

Haapalahden venesatama-aluetta (LV) laajennettu kaupungin omistamalla vesialueella

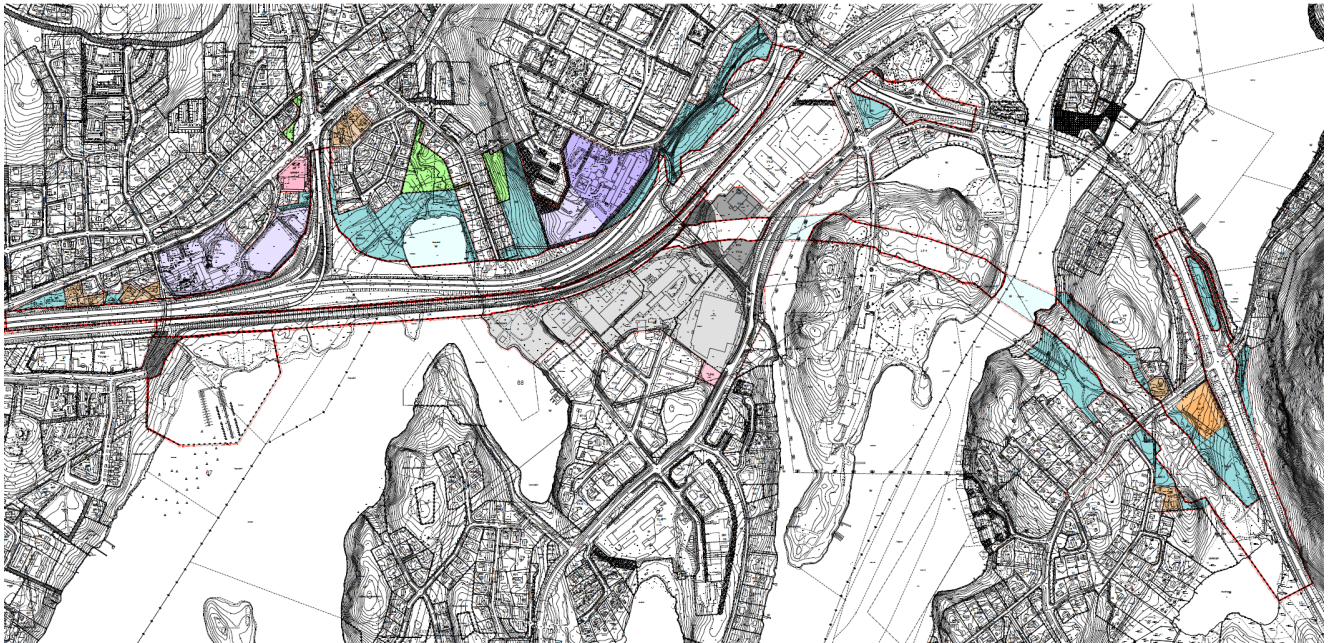
- Viitasammakoiden suojelua koskevaa määräystä ja sen aluerajausta on tarkennettu.
- Suojeltavalle lohkokivisillan kohdalle merkitty suojelumerkintä (sr-si) ja annettu asemakaavamääräys.
- Yleisen tien alueen käyttötarkoituksimerkintä on muutettu muotoon LT-1 ja määräystä tarkennettu rky-alueen kohdalla ja kaavamääräystä tarkennettu.
- KLT-korttelialueen kaavamerkintä muutettu muotoon KLT-1 ja kaavamääräystä tarkennettu.
- KLT-1 korttelialuetta 5 varten annettu yleismääräys.
- Alueen ylittävän sillan merkintä on muutettu rky-alueen kohdalla muotoon y-1 ja määräystä on tarkennettu.
- rky-alueen asemakaavamääräystä tarkennettu.
- Rakentamistapaa koskevaa määräystä tarkennettu.
- Suojaviheraluetta (EV-1) koskevaa kaavamääräystä tarkennettu.
- Useita teknisiä tarkennuksia.

Asemakaavaan tehdyt muutokset ja laajennukset ovat merkittäviä, joten asemakaava oli/on asetettava uudelleen ehdotuksena nähtäville.

4.4 Uusi ehdotusvaihe (asemakaava uudelleen ehdotuksena nähtävänä)

4.4.1 Kaavaehdotuksen valmistelu

Uuden ehdotusvaiheen asemakaavan valmistelu on kuvattu luvussa 4.3.1.



Ote ehdotusvaihe 2:n asemakaavakartasta.

4.4.2 Uuden ehdotusvaiheen palaute (lausunnot ja muistutukset) ja vastineet/ huomioon ottaminen

Asemakaavaselostuksen liitteenä on erillinen yhteenveto ehdotusvaihe 2 yhteydessä saaduista lausunnoista ja muistutuksista.

Asemakaava asetettiin uudelleen ehdotuksena nähtäväksi. Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävänä 23.4.-23.5.2024, jona aikana saatiin neljä lausuntoa ja kymmenen muistutusta. Lausunnon antoivat Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen liitto ja Alva-yhtiöt. Kuuden yksityishenkilön lisäksi muistutuksen antoivat Telia Finland Oy, Järvi-Suomen Energia Oy, Vaajakosken Rakennuspalvelu Oy ja Keskisen Suomen liito-oravayhdistys ry.

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

Pohjoisen osan kaavaehdotusta koskevissa lausunnoissa käsiteltiin seuraavia asioita:

- Kaavamääräyksiä ja -merkintöjä sekä kaavaselostuksen vaikutusten arviointia tulee tarkentaa ja täydentää.
- Selvitykset rakennetun kulttuuriympäristön osalta tulee olla riittävät.
- Suunnittelussa ja selvityksissä tulee huomioida paikallisesti merkittävät kohteet ja niitä koskevan tiedon ajantasaisuus. Kaava-aineistossa ei ole mukana paikallisesti merkittäviä rakennetun

kulttuuriympäristön kohteita asemakaava-alueelta eikä museon rakennusinventointitietoja ei ole huomioitu.

-Liito-oravien kulkuyhteydet tulee turvata asemakaavalla.

Muistutuksissa käsiteltiin seuraavia asioita:

-Poikalanmäen kohdalla tiesuunnitelmassa esitetty meluseinä ei ole meluntorjunnan kannalta yhtä tehokas kuin alkuperäisessä tieyleissuunnitelmassa esitetty.

-Jatkosuunnittelussa ja tien toteuttamisen yhteydessä huomioon otettavia asioita, kuten asuintonttien meluntorjunta, liittymät ja teknisten järjestelmien muutokset ja siirrot.

-Huomioita tiesuunnitelma-aineiston liito-oravaselvityksistä ja tiesuunnitelmaselostuksen liito-oravia koskevista kuvauksista.

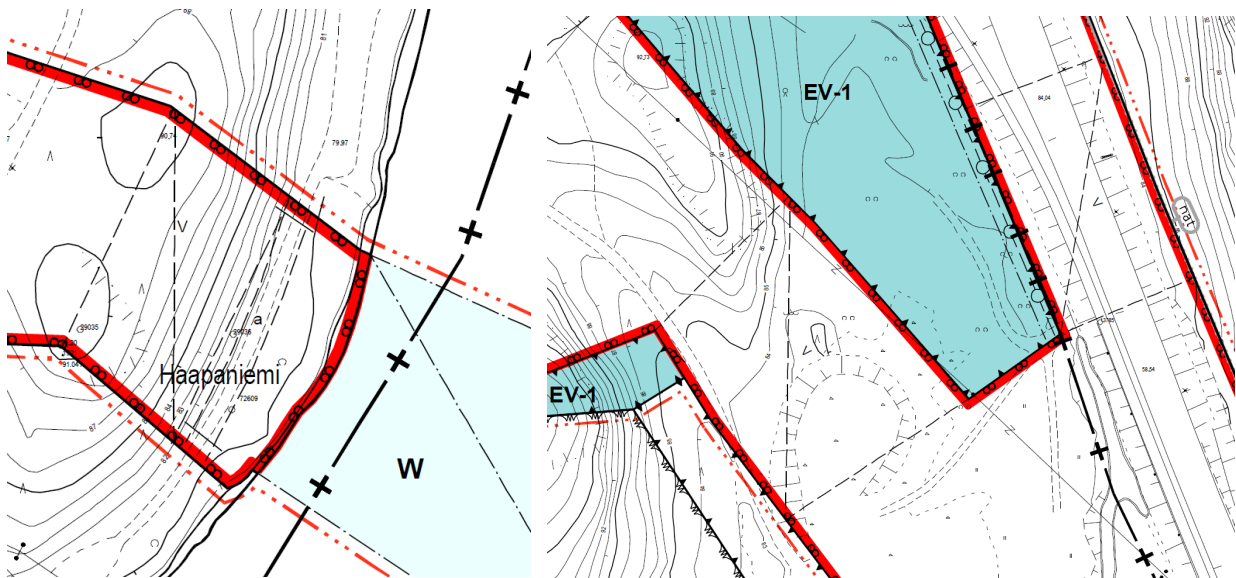
Asemakaavaehdotukseen on tehty muutoksia saadun palautteen ja edelleen tarkentuneen tiesuunnittelun johdosta:

-Kaavakarttaan on tehty teknisiä tarkennuksia.

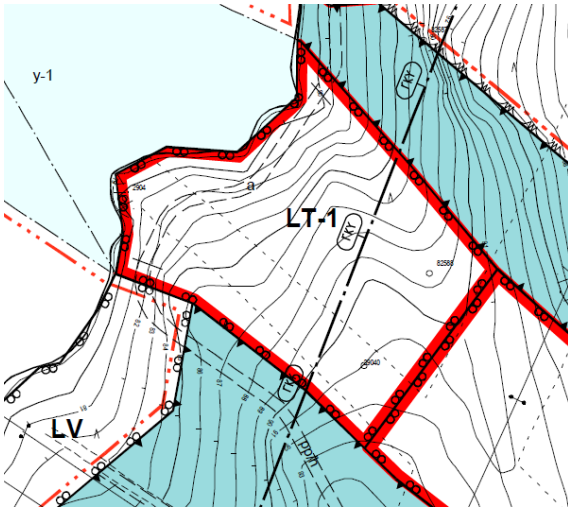
-Kaavakarttaan on lisätty ohjeellinen alue liito-oravien hyppypuille. Hyppypuut on esitetty tiesuunnitelma-aineistossa.

-Kaavaselistusta on täydennetty yleiskaavan kuvauksen, rky-alueen kuvauksen ja vaikutusten arvioinnin ja lähtötieto- ja selvitysluettelon osalta.

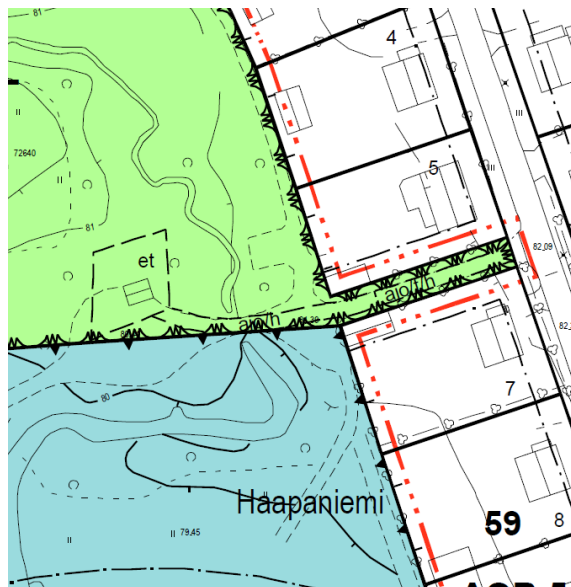
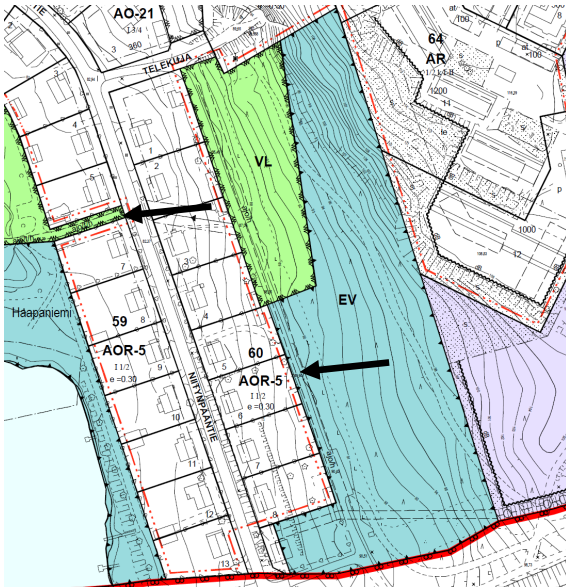
Asemakaavaan tehdyt muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, joten asemakaavaa ei tarvitse asettaa uudelleen ehdotuksena nähtäville.



Asemakaavakarttaan tehtyjä muutoksia. Viheryhteystarpeen toteuttamiselle varatut alueen osat, joiden sijainti on ohjeellinen. Merkintä on ohjeellinen, sillä paikat voivat tarkentua jatkosuunnittelussa. Suojaviheralueille (EV-1) saa sijoittaa myös liito-oravien liikkumista helpottavia rakenteita tai vastaavasti säästettävä puut.



Asemakaavakarttaan tehty muutos. rky-alueelle sijoittuvan yleisintien alueen merkinnän muutos. Muutoksella huomioidaan rky-alueen erityisvaatimukset. Muutos on tekninen, sillä myös rky-alueen kaavamääräys on velvoittava.



Niitynpääntien itäpuolella olevien AOR-5 -tonttien taakse mahdollistettu huoltoajo. Niitynpääntie 15 ja 17 väliin on mahdollistettu huoltoajo ja tontille ajo.

4.5 Hyväksymisvaihe

Asemakaavaehdotukseen on tehty muutoksia saadun palautteen ja edelleen tarkentuneen tiesuunnittelun johdosta:

- Kaavakarttaan ja -määräyksiin on tehty teknisiä tarkennuksia.
- Kaavakarttaan on lisätty ohjeellinen alue 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.

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 katsoi, että asemakaava on suojellun luontotyyppin esiintymän direktiivilajien (liito-orava, viitasammakko, lummelampikorento) lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämisen ja heikentämiskiellon vastaisia. Liito-oravien osalta kaavaratkaisulla heikentämisen tai häviämisen vaaran kohteena ovat Varassaaren lisääntymis- ja levähdyspaikat; viitasammakon osalta lisääntymis- ja levähdyspaikat, jotka sijaitsevat Kuivalammella, Haapalahden pohjukassa Niitynpäässä ja lummelampikorenon osalta Hupelinlammen lisääntymis- ja levähdyspaikka. Kaavan hyväksyminen edellyttää näiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta luonnonsuojelulain 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 2024-2025. Varmistettuja lepakoiden kesäajan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja löytyi kolmesta kohteesta.

Keski-Suomen ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue on hakenut Keski-Suomen ELY-keskuksen ympäristökeskukselta määräaikaista (10 vuotta) lupaa poiketa liito-oravan ja lummelampikorenon ja lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämisen ja heikentämiskiellosta

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

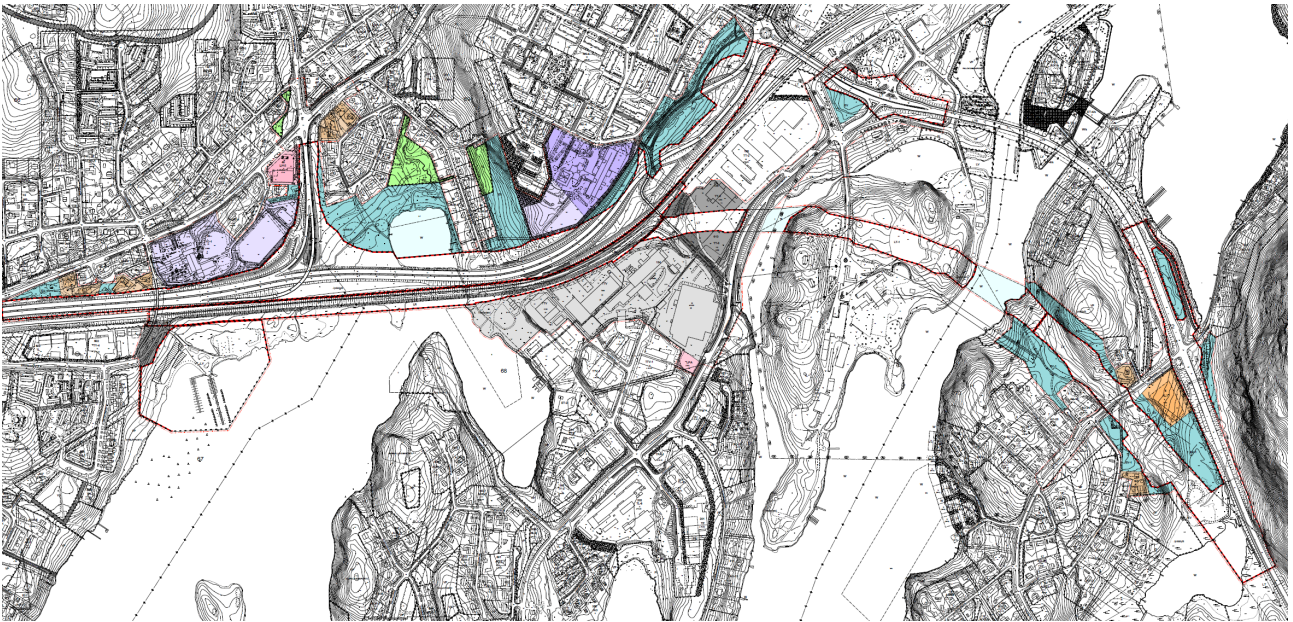
- Liito-orava, Varassaaren lisääntymis- ja levähdyspaikka (KESELY/3807/2024)
- Lummelampikorento, Hupelinlammen lisääntymis- ja levähdyspaikka (KESELY/3803/2024)

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: Pohjakartan kaupunginosarajaa on tarkennettu Hupelin kohdalla.

- Asemakaavaselostusta on täydennetty asemakaavaprosessin ja luontoarvojen kuvauksen sekä vaikutusten arvioinnin osalta.

- Asemakaavaselostusta on täydennetty vaikutusten arvioinnin ja lähtötieto- ja selvitysluettelon osalta.



Ote hyväksymisvaiheen asemakaavakartasta.

5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualueella asuu noin 160 henkilöä. Tilanne ei muutu kaavamuutoksen myötä. Kaavamuutos voi lisätä työpaikkojen määrää liike- ja työpaikkakorttelivarannon lisääntyessä mutta ei merkittävästi.

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

Liikennealueita (LT, LR, LV)	44,0 ha
Katualueita	7,32 ha
Suojaviheralueita (EV, EV-1)	12,9 ha
Lähivirkistysalueita (V)	1,39 ha
Erillispientalojen korttelialueita (AO)	1,60 ha
Työpaikka-alueita (TTV, TL-2, TL-4, TY-1)	9,32 ha
Pysäköinti- ja huoltoasema-alueita (LPA, LH)	0,68 ha
Yleisten lähipalveluiden alueita (YO, YL-1)	4,17 ha
Liikekorttelialueita (KLT)	0,84 ha
Vesialueita (W)	2,58 ha

5.1.2 Palvelut

Asemakaavalla ei muodostu uusia asuin-, liike-, toimisto- tai työpaikkakortteleita. Alueen nykyisten asukkaiden palvelut sijoittuvat Vaajakosken aluekeskukseen ja Jyväskylän kaupungin keskusta-alueeseen. Asemakaavalla muodostetaan liikekortteli, joihin voi sijoittua myös päivittäistavarakauppaa, toimistoja tai muuta liiketoimintaa.

5.1.3 Ympäristön häiriötekijät

Alueella on maantie- ja rautatieliikennettä, 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 suunnittelemalla, rakentamalla ja ylläpitämällä teitä sellaisina, ettei turhaa vaaraa aiheudu. Alennetuilla nopeusrajoituksilla voidaan torjua melun leviämistä (tulevaisuudessa) tehokkaammin, kuin melunsuojarakenteilla.

5.2 Aluevaraukset

5.2.1 Korttelialueet

Erillispientalojen korttelialueet AO

Erillispientalojen korttelialueita on viisi, joista kaksi Jyskässä moottoritien ja Vaajakoskentien välisellä alueella, yksi Suntionperällä ja kaksi Hupelissa suunnitellun moottoritien molemmin puolin. Voimassa olevissa asemakaavoissa kaavamääräykset ovat varsin seikkaperäisiä käsittäen määryksiä mm. pysäköinnin määrästä. Kaksi asemakaavatonttia poistuu Niitynpääntien eteläpäästä korttelista 59 ja 60. Ne muutetaan suojaviheralueen osaksi, katualueeksi ja tiealueeksi. Niitynpää on ns. Säilyke-alue, josta näin ollen poistuu kaksi rakennusta.

AO-korttelialueet ovat mukana asemakaavan muutoksessa, koska suunniteltu tie ei mahdu voimassa olevan asemakaavan tiealueelle. Kortteleiden rakennusoikeudet säilytetään entisellään. Jos rakennusoikeus on ollut merkittynä tehokkuusluvulla, muutetaan se luvuksi siten, ettei rakennusoikeuden alkuperäinen määrä vähenny.

Teollisuus-, varastorakennusten korttelialue TTV (68. kaupunginosan kortteli 134).

Korttelialueet sijaitsevat Sammallahden teollisuusalueella. Korttelialueet pienenevät tiealueen ja katualueen kustannuksella. Yksityisessä omistuksessa olevien kortteleiden rakennusoikeus säilytetään muuttamalla rakennusoikeuden ilmaisutapa luvuksi. Uusilla pienentyneillä tonteilla rakennusoikeutta on yhteensä 37 870 kerrosalaneliömetriä (8170+7000+10500+12200). Kortteleiden kerrosluku on III. Alueelle ei saa rakentaa asuntoja.

Teollisuus-, liike-, toimisto- ja varastorakennusten korttelialue TT-3 (68. kaupunginosan korttelit 135 ja 613).

Korttelialueet ovat Sammallahden teollisuusalueella. Tontit syntyvät tiealueen katkaistua asemakaavan mukaisen TT-2 -korttelialueen 135. Yksityisessä omistuksessa olevan korttelin tonttien rakennusoikeus vähenee. Rakennusoikeuden määrä kuvataan tehokkuusluvun sijaan luvuilla. Rakennusoikeutta on yhteensä 8400 kerrosalaneliömetriä (4200+4200). Kortteleiden kerrosluvut ovat VI ja VII. Rakennusoikeuden käyttäminen kokonaan melko suppealla rakennusalueella edellyttää useamman kerroksen rakentamista. Kerroslukuja ei ole alleviivattu.

Korttelialueille ei saa rakentaa asuntoja. Suunnitellun moottoritien molemmin puolin sijoittuville tonteille rakennettavat suhteellisen korkeat rakennukset voivat muodostaa mielenkiintoisen porttialueen saavuttaessa ja lähdetäessä kaupungista.

Huoltoasema- ja liikerakennusten korttelialue LH-2. (66. kaupunginosan kortteli 40)

Korttelialueella sallitaan polttoaineiden jakelu. Pohjavesiä ei saa vahingoittaa. Uusi tiealue pienentää korttelialuetta hieman. Korttelialueen rakennusoikeuden määrä on 1710 kerrosalaneliömetriä. Kerrosluku on II, joka mahdollistaa tavanomaisen liikerakennuksen toimistotiloineen.

Korttelialue sijaitsee Vaajakoskentien ja Sulunperäntien risteyksessä. Korttelissa on polttoaineen jakeluun tarkoitettu kylmäasema ja päivittäistavarakauppa.

Liike-, toimistorakennusten korttelialue KLT-1 (73. kaupunginosan kortteli 5)

Määräys: Liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Korttelialueen toteuttamisessa tulee huomioida korttelialueeseen rajoittuvan yleisen tien alueelle tulevan tien ja sen rakenteiden toteuttaminen.

Uusi tiealue pienentää huomattavasti voimassa olevan asemakaavan mukaisen liikekorttelin pinta-alaa. Liikekorttelin rakennusoikeuden määräksi esitetään 1500 kerrosalaneliömetriä ja rakennuksen voi tehdä kahteen kerrokseen (II). Korttelin liittymää ohjataan rakennettavaksi riittävän kauaksi vanhasta nelostiestä.

Korttelialueen kaavamääräyksessä huomioidaan se, että korttelin toteuttamisessa tulee huomioida suunnitellun ohitustien rakentaminen ja sen asettamat reunaehdot. Tämä varmistetaan määräyksellä, jossa korttelin suunnitelmista tulee pyytää lausunto paikalliselta liikenneviranomaiselta, joka kaavaa laadittaessa on ollut Keski-Suomen ELY-keskus.

Yleisten rakennusten korttelialue opetustoimintaa, päiväkotia ja lähipalveluja varten YO-1 (66. kaupunginosan kortteli 39)

Uusi tiealue pienentää voimassa olevan asemakaavan mukaisen korttelin pinta-alaa. Korttelin rakennusoikeuden määräksi esitetään 21 600 kerrosalaneliömetriä ja rakennuksen voi tehdä kolmeen kerrokseen (III). Korttelialueella on laajat piha-alueet kenttineen. Korttelissa toimii Jyskän koulu.

Yleisten rakennusten korttelialue opetustoimintaa varten YO (69. kaupunginosan kortteli 64.)

Uusi tiealue pienentää voimassa olevan asemakaavan mukaisen toteutuneen korttelin pinta-alaa. Korttelin rakennusoikeuden määräksi esitetään 10 000 kerrosalaneliömetriä ja rakennuksen voi tehdä kolmeen tai neljään kerrokseen (1/1kIII). Korttelialueella on laajat piha-alueet kenttineen. Korttelialueen viereen syntyy maamassojen sijoituspaikan ansiosta lisää tasaista piha-alueeseen liittyvää aluetta suojaviheralueelle. Piha-alueiden liittyminen toisiinsa ratkaistaan erillisellä suunnitelmalla. Korttelissa toimii Vaajakummun yhtenäiskoulu.

Autopaikkojen korttelialue LPA (68. kaupunginosan kortteli 134)

Korttelialue on tarkoitettu korttelin sisäiseen pysäköintiin. Voimassa olevassa asemakaavassa kyseinen alue on lähivirkistysaluetta mutta se on kokonaan rakennettu hiekkapintaiseksi pysäköinti-alueeksi eikä alueella ole merkitystä virkistysalueena eikä luontoarvojen puolesta.

On huomioitava, että virkistysalueeksi kaavoitetun alueen kaavoittaminen muuhun käyttöön on erittäin poikkeuksellista ja esitykset vastaavista toimenpiteistä tulee tutkia erikseen.

5.2.2 Muut alueet

Lähivirkistysalue VL

Lähivirkistysalueita on Sulunperäntien varressa, Haapalahden pohjukan pohjoispuolella, Telekujan eteläpuolella ja Etu-Kanavuorentien pohjoispuolella. Lähivirkistysalueiden yhteispinta-ala on noin 13 900 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 asemakaavaluonnoksessa paljon. Tiesuunnittelun edetessä voidaan tarvittaessa tarkistaa yleisen tien alueen ja suojaviheralueen rajaa. Kaikki suojaviheralueet sijoittuvat joko valtion tai kaupungin omistamille maille.

Suojaviheralueita on Haapalahden pohjukan ympärillä, Vaajakummun koulun kaakkois- ja lounaispuolella, Haapatien kaakkoispuolella lähellä Vaajakosken keskustaa, radan eteläpuolella Haapalahden rannassa (pyöräilybaanavaraus) ja Hupelissa.

Suojaviheralue EV-1

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.

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. Suunnittelun valtatie ja säilyvän vanhan nelostien välissä Hupelissa olevalla EV-1 -alueella on tarvetta liito-oravien liikkumisedellytysten säilyttämiseen ja parantamiseen läheisen Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen takia. Vaajanvirran viereinen EV-1 -alueella on samoin tarve liito-oravien kulkuyhteyksien säilyttämiseen ja parantamiseen. Kolmas EV-1 -alue sijoittuu samasta syystä kuin edelliset suunnittelun valtatie lounaispuolelle asuinkortteleiden viereen Hupelissa. Kaikkien suojaviheralueiden (EV ja EV-1) yhteispinta-ala on noin 12,91 ha.

Yleisen tien alue LT

Merkinällä vartaan alueet tieliikennealueita varten. LT-alueille rakennetaan tiet, sillat ja niiden tarvitsemat rakenteet sekä melusuojaukset.

Yleisen tien alue LT-1

Määräys: Yleisen tien alue, joka sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (Vaajakosken teollisuusympäristö). Alueen valtakunnalliset erityisarvot ja niiden säilyminen tulee huomioida tie-, silta- ja meluntorjuntarakenteissa.

Merkinnällä ja määräyksellä erotetaan yleisen tien alueet, jotka sijoittuvat rky-alueelle kokonaan tai osittain. Näillä alueilla on arvoja, jotka tulee ottaa huomioon tien rakenteiden ja osien suunnittelussa erityisellä tavalla.

Rautatiealue LR

Alue on tarkoitettu ratatoimintoja varten. Haapalahden ja Sammallahden kohdalla LR-alueelle on sijoitettu ns. baana eli yksi Jyväskylän kaupungin pyöräilyn ja jalankulun pääreiteistä.

Katualue

Merkinnällä vartaan alueet katualueita varten. Katualueita ovat Haapaniementie ja Hupelintie. Sammallahden teollisuusalueelle varataan laaja jalankulkua ja pyöräilyä varten varattu katualue.

5.3 Kaavaratkaisun perustelut

Asemakaava on sekä Keski-Suomen maakuntakaavan mukainen. Asemakaava on myös Jyväskylän kaupungin yleiskaavan mukainen. Asemakaavaratkaisussa on otettu huomioon tieratkaisun lisäksi luontoarvojen verkottuminen.

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

5.4 Kaavamerkinnot ja -määräykset

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

ev-1 Ohjeellinen alueen osa, jota voidaan käyttää maamassojen sijoitukseen. Alue tulee maise-
moidsa. Näitä merkintöjä on sekä yleisen tien alueella että suojaviheralueilla.

Alueet on tarkoitettu tien rakentamisen yhteydessä syntyvien maamassojen sijoituspaikoiksi. Maisemointi tehdään erillisen suunnitelman mukaan.

et Yhdyskuntateknisen huollon rakennuksille ja laitoksille varattu alueen osa.

y Alueen ylittävä silta. Merkinnöillä osoitetaan likimain alueet ja paikat, joihin siltoja rakennetaan.

y-1 Alueen ylittävä silta. Silta sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (Vaajakosken teollisuusympäristö). Alueen valtakunnalliset erityisarvot ja niiden säilyminen tulee huomioida tie-, silta- ja meluntorjuntarakenteissa.

- sr-si Suojeltava lohkokivirautatiesilta. Siltaa koskevista toimenpiteistä tulee pyytää lausunto alueelliselta museoviranomaiselta
- 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. (Tämä kaavamääräys- ja merkintä on lisätty asemakaavakarttaan ehdotus 2-vaiheen jälkeen.)
- nat Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue. Merkinnällä osoitetaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen raja. On huomioitava, että Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen raja ulottuu myös yleisen tien alueelle.
- s-1 Suojeltava alue. Viitasammakon lisääntymis- ja levähdysalue, jolla ei saa suorittaa sellaisia luonnontilaa muuttavia toimenpiteitä siten, että siitä on haittaa viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikalle.
- rky Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Merkintä ja raja ovat ajantasa-
asemakaavan mukaisia.
- tl Rakennusala, jolle saa sijoittaa telakkatoimintaan tarvittavia rakennuksia ja laitteita. Voimassa olevassa asemakaavassa mahdollistetaan esim. nostureiden, laitureiden yms. rakentaminen ja ne voivat ulottua vesialueen päälle, jossa on samalla merkinnällä merkitty alueen osa.

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 asemakaavasuunnittelun yhteydessä asiantuntijatyönä. Osalliset voivat osallistua vaikutusten arviointiin osana asemakaava ja tiesuunnitteluprosessia.

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. Lisäksi tiesuunnitelman informatiivisessa aineistossa on runsaasti kuva-aineistoa.

Liikenne

-Hanke sujuvoittaa TEN-T-ydinverkkoon kuuluvan valtatie 4 liikennettä ja vähentää liikenteen ruuhkautumisesta aiheutuvien häiriötilanteiden määrää. Matka-ajan ennakoitavuus paranee

- 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 valtatie eteläpuolella paranevat huomattavasti.

-Vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat vähäiset.

-Sammallahden ylikulkusillat mahdollistavat kaksoisraiteen rakentamisen Pieksämäki-Jyväskylä radalle.

- Keiteleen kanavan vesiväylää joudutaan siirtämään Haapa-niemen sillan kohdalla. Siirto voidaan tehdä väylämerkkejä siirtämällä ilman ruoppausta, nykyisen väylän kohdalla. Vesiväylän uudesta sijainnista on tehty selvitys.

Maankäyttö

Tiesuunnitelmaratkaisu on Keski-Suomen maakuntakaavan, Jyväskylän kaupungin oikeusvaikutteisen yleiskaavan 2014 ja Oravasaaren oikeusvaikutteisen osayleiskaavan 2011 mukainen. Sen sijaan kaikissa alueen voimassa olevissa asemakaavoissa uutta moottoritielinjausta ei ole huomioitu ja tiesuunnitelman edellyttämien asemakaavamuutosten takia Jyväskylän kaupunki on käynnistänyt asemakaavan muutoksen ja laajennuksen, joka on tullut vireille 18.6.2021. Välillä Haapalahti – Kanavuori valtatie 4 sijoittuu uuteen maastokäytävään, jolle ei asemakaavassa ole ole-massa minkäänlaista tilavarausta välillä Haapalahti -Vaajanvirta. Välillä Vaajanvirta – Kanavuori asemakaavassa on puutteellinen tilavaraus uudelle moottoritielinjaukselle ja aluevaraus tarkistetaan vastaamaan tiesuunnitelmaa. Myös Kanavuoren ja Mustaniemen alueella tiesuunnitelmaratkaisut edellyttävät asemakaavamuutoksen

Uusi tielinjaus heikentää joillain osin työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia, koska uuden tiealueen vuoksi useilta työpaikkakorttelialueilta poistuu maa-alueita. Haapaniemen alueella tiealue katkaisee yhden työpaikkakorttelin kahteen ehkä nykyistä heikommin hyödynnettävään tonttiin. Kuitenkin tiesuunnitelmassa ja asemakaavassa pyritään järjestämään ajoyhteys näiden tonttien välillä.

Tielinjauksen muuttaminen aiheuttaa kolmen omakotitalon purkamisen. Niitynpääntien alueella moottoritien melusuojaukseksi rakennettava 10 metriä korkea meluseinä heikentää alueen viihtyisyyttä ja maisemanäkymä Päijänteen suuntaan katkeaa kokonaan. Meluseinä vähentää meluvaiikutusta ja kauempana siitä olevat kiinteistöt hyötyvät tästä muutoksesta eniten, koska haittavaikutukset jäävät pienemmiksi. Poikalanmäellä uusi tielinjaus heikentää saadun palautteen perusteella vanhan asuinkorttelin asuin- ja elinolosuhteita merkittävästi ja muuttaa rky-alueen luonnetta paikallisesti huomattavasti.

Vaajakosken teollisuusympäristön rky-alue ja Hupelin Säilyke-alue muuttuvat joiltain osin tai kokonaan merkittävästi. Uusi nelikaistainen tie siltoineen ja meluseinineen muuttavat alueen luonnetta nykyisestä. Melurakenteiden muotoilussa ja sijoittelussa pyritään ottamaan alueen erityisolosuhteet huomioon. Uudet järjestelyt parantavat olosuhteita Vaajakosken keskustassa.

Hupelinlammen kohdalla oleva verkon osa heikkenee tiealueen leventymisen seurauksena, mutta heikkennystä lievennetään asemakaavassa osoitetuilla viheryhteysmerkinnöillä. Haapalahden pohjukan kohdan luontoyhteystarve heikkenee rata-alueen levennyksen seurauksena.

Melu ja ilmalaatu

Tiesuunnitelmassa esitetyt melusuojaukset vähentävät meluhaittaa laajemman alueen asutukselle verrattuna nykyiseen tilanteeseen. Valtatien 4 linjaus siirtyy nykyisestä uuteen maastokäytävään ja nopeustaso nousee nykyisestä huomattavasti, joten lähtökohtaisesti ratkaisulla on suuri vaikutus meluympäristöön juuri tien lähialueella. 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. Poikalanmäellä ja Hupelissa. 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.

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.

Liito-orava

Varassaaren Tikkutehtaantien elinympäristö kutistuu tienrakentamisen myötä noin puoleen, mutta elinympäristön ydinalue säästyy kokonaisuudessaan, pesäpuita ei menetetä eikä kulkuyhteyksiä katkaista, koska ne suuntautuvat pohjoiseen. Tien rakentaminen heikentää monin paikoin myös alueen liito-oravalle soveltuvia kulkuyhteyksiä. Kulkuyhteydet heikkenevät etenkin Kanavuoren Natura 2000 -verkostoon kuuluvalta alueelta länteen ja etelään, sekä Varassaaren todetulta elinympäristöltä lounaaseen (uusi tie katkaisee sen). 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. Asemakaavaehdotuksessa liito-oravien ja muiden eläimien kulkuyhteyksien parantaminen valtatie toteuttamisen yhteydessä on pyritty turvaamaan mahdollistamalla suojaviheralueille erilaisten eläinten kulkuyhteyksiä parantavien ratkaisujen rakentaminen ja toteuttaminen. Tie tulee joka tapauksessa heikentämään kulkuyhteyksiä.

Viitasammakko

Viitasammakon havaittiin lisääntyvän Sammallahden pohjukan pohjoisosassa. Lähtötietojen perusteella viitasammakoita elää myös Haapalahden pohjukassa, josta sitä ei kuitenkaan tämän selvityksen yhteydessä havaittu. Viitasammakkoa ei myöskään havaittu Hupelinlammesta. Hupelinlammen ja Haapalahden pohjukan katsotaan kuitenkin olevan viitasammakoille hyvin soveltuvia alueita, joten viitasammakon esiintyminen alueilla tulevana vuosina on mahdollista. Tien rakentaminen uhkaa hävittää viitasammakon todetuista esiintymisalueista Kuivalammen, joka jää tien liittymäalueeseen sisään. Kuivalammen lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiseksi ja hävittämiseksi on myönnetty luonnonsuojelulain 83 §:n mukainen poikkeamislupa. Sammallahden pohjukan viitasammakoesiintymä on merkitty asemakaavakarttaan.

Lepakot

Lepakoiden osalta erityisesti tärkeiden ruokailualueiden (II luokan alueet) maankäytössä on huomioitava alueen arvo lepakoiden. Luokan II alueita arvioitiin olevan Varassaaressa ja Hupelissa. Myös alueille johtavat mahdolliset reitit ja alueen läheisyydessä sijaitsevat potentiaaliset lisääntymispaiikat ja siirtymäreittien päissä olevat saalistusalueet tulee huomioida.

Sudenkorennot

Rauhoitettuja sudenkorentoja havaittiin ainoastaan Hupelinlammella, jossa elää lummelampikorentoja. Hupelinlammen lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiseksi ja hävittämiseksi on myönnetty luonnonsuojelulain 83 §:n mukainen poikkeamislupa.

Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen osa

Tämän asemakaavan käsittämän Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen osalla ei tällä hetkellä sijaitse esim. luontodirektiivin liitteen I luontotyyppejä. Natura-arviointi löytyy tiesuunnitelma-aineistosta. https://projektit.finnmap-infra.fi/vt4vaajakoski/pdf/20230622/16T-6_6_Kanavuori-Kosken-vuori_Natura-arvio.pdf

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue on pyytänyt 10.8.2023 Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta 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-verkostoon kuuluvaan 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.

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 paikkatietoaineistossa (Valtion suojelualueiden biotooppikuviot, paikkatietoaineisto, 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 ennakoimattomia 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 huomioida, että liito-oravaselvitys on tehty vain tien viereisillä alueilla. Liito-oravan elinpiirin varsinaisten ydinalueiden sijainteja Natura-alueella ei näiden maast selvitysten 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).

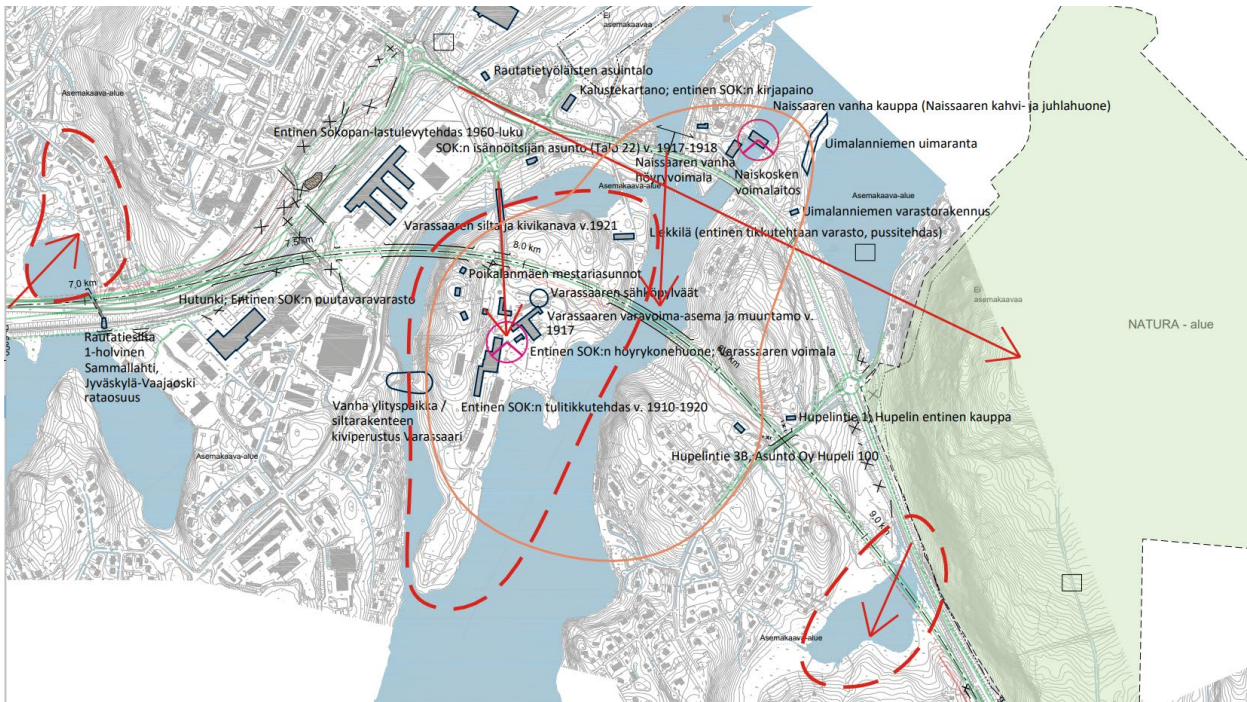
Natura-arviointi on keskittynyt tiesuunnitelman mukaisen ratkaisun vaikutusten arviointiin. Tämän lisäksi kaavaan sisältyvien muiden maankäyttöratkaisuiden osalta on tehty erillinen Natura-arvioinnin tarveharkinta. Harkinnassa on todettu, että näillä ratkaisuilla ei ole yksin tai yhteisvaikutuksena tiesuunnitelman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

Pinta- ja pohjavedet

Tiesuunnitelman toteutuksella on todennäköisesti merkittävä vaikutus pinta- ja pohjavesiin. Nykytilanteesta ei kuitenkaan ole riittäviä tutkimuksia, jotta vaikutuksia voitaisiin osoittaa riittävällä tieteellisesti ymmärrettävällä tarkkuudella. 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.

Maisema ja taajamakuva sekä vaikutuksen Vaajakosken teollisuusympäristö rky-alueeseen

Uusi moottoritie rakenteineen ja siltoineen sekä maamassojen säilytys vaikuttaa ja muuttaa voimakkaasti maisema- ja kaupunkikuvaa kaikkialla mihin sitä rakennetaan. Tässä hankkeessa maisemaan voimakkaimmin vaikuttavat toimenpiteet ovat Vaajavirran ylittävä silta, Varassaaren työpaikka-alueen pohjoispuolelle tuleva nelikaistainen uusi tie. Uusi tielinjaus muuttaa maisemaa varsinkin Haapalahdessa, Varassaareissa, Hupelissa ja vesistöjen kohdalla. Meluntorjuntarakenteet, tiet ja sillat kaide- ja valaisinrakennelmineen ovat hallitseva elementti maisemassa.



Maisema-analyysi tiesuunnitelma-aineiston maisemaselvitys 16T-3 -raportista. Maisemallisesti merkittävät alueet on merkitty punaisella katkoviivalla, kulttuuriperinnöllisesti arvokkaat alueet oranssilla viivalla. Tärkeimmät näkymät punaisella nuolella.



Näkymä Haapaniementieltä etelästä ennen ohitustien ja siihen kuuluvan sillan rakentamista.



Näkymä Haapaniementieltä etelästä ohitustien ja sillan rakentamisen jälkeen. Sillalla on läpinäkyvät kaiteet.

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 mitä ilmeisimmin 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. Tiealueen reuna-alueilla tehtävät parantamistoimenpiteet, kuten poistuvat ja uudet tielinjat ja ympäristörakentaminen vaikuttavat kuitenkin joidenkin kortteleiden reunoihin.

Varassaaren kohta

Vaajakoskella rakennettu kulttuuriympäristö on aivan erityinen haaste valtatie parantamiselle ja maankäytön kehittämiseksi. Varassaari kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY2009, VAT: Vaajakosken teollisuusympäristö). Rakennusperintöarvoja on myös Haapalahden alueella. Rakennettuna kulttuuriympäristönä alue on ajallisesti hyvin monikerroksinen ja sisällöllisesti monipuolinen. Arkkitehtuurin ja ympäristön moniarvoisuus on alueen kulttuurinen ominaispiirre. Vaalimisen arvoisia rakennetun ympäristön piirteitä on laajoista kokonaisuuksista yksityiskohtiin; suunnittelualueen merkitys osana maamme teollisuushistoriaa ja Vaajakosken teollisuus-yhdyskuntaa, miljöölliset kokonaisuudet, maisema ja rakennetut miljööt, yksittäiset rakennukset ja muut yksityiskohdat.

Varassaari on Naissaaren ohella koko Vaajakosken teollisen kehityksen tyyssijojen. Ensimmäinen saha perustettiin Varassaareen jo 1800-luvulla. 1900-luvun alkupuolella teollisuus siirtyi SOK:n omistukseen, laajeni ja monipuolistui. Perinteisen teollisuusyhdyskunnan rakenteisiin kuului paljon muitakin kuin tuotantotoimintaan liittyviä rakennuksia: asuntoja, konttoritiloja, huoltorakennuksia, puistoarkkitehtuuria. Varassaaren maisemaa leimasi pitkään tukinuitto sekä puutavaran varastointi ja jalostus. Haapalahden ympäristökuvaa hallitsevat suurikokoiset tuotantorakennukset, jotka ovat

tyypillistä 1900-luvun puolivälin jälkeistä teollisuusarkkitehtuuria, mutta Sammallahden pohjukassa on myös pienimittakaavaisempaa teollista rakentamista. Varassaaressa on edustavaa 1900-luvun asuntoarkkitehtuuria

Varassaaren- Haapalahden alue on erinomainen esimerkki rakennetun ympäristön jatkuvasta muutoksesta, joka kerrostuu ympäristöön aikakausien ja elämäntapojen kudelmaksi. Kautta historian suurimpia muutosvoimia kulttuuriympäristön kehityksessä ovat täälläkin olleet elinkeinot, liikenne ja asumisen tavat. Muutos jatkuu edelleen.

Varassaaren läpi kulkeva tielinjaus halkaisee valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY, Vaajakosken teollisuusympäristö) kahteen osaan ja heikentää sen maisemallista, kulttuurihistoriallista ja historiallista eheyttä. Suuret muutokset ovat kuitenkin kuuluneet alueen luonteeseen sen historian ajan. Massiivisen uuden Vt 4 moottoritien rakentaminen heikentää pysyvästi rakennetun kulttuuriympäristön käyttöarvoa ja toiminnallisuutta. Samalla lähivaikutusalueen kehittämisen edellytyksiä rajataan. Vaikka tien vaikutukset teolliseen kulttuurimaisemaan ovat laajat, ei tien rakentamisen vuoksi kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia jouduta purkamaan.



Varassaari vuonna 2018. Huomattava osa Vaajakosken teollisuusympäristön rky-alueesta on tällä kohdin metsää ja vesistöjä. Uusi tie vaikuttaa voimakkaimmin nykyään suojaisassa metsän siimeksessä olevien Poikalanmäen mestaritalojen olosuhteisiin.



Poikalanmäen varjoisaa idylliä ja mittakaavaa. Suunniteltu valtatie ja melurakenteet sijoittuvat keltaisen jyrkkäharjaisen asuinrakennuksen oikealle puolelle. Etualalla oleva talousrakennus puretaan.

Jyskän ja Haapalahden kohdalla nykyinen tie uudistetaan ja toteutetaan laajat meluntorjuntatöimenpiteet. Maisemassa tie edelleen tukeutuu Vaajakosken asutuksen metsäiseen reunavyöhykkeeseen. Meluaidat rajaavat näkymiä tieltä asutuksen suuntaan, mutta järvimaisema Haapalahden suuntaan jää pääosin avoimeksi.



Varaslahden silta etelästä päin katsottuna, Haapaniementie alittaa sillan.

Teollisen kulttuuriympäristön kannalta kriittisin kohta Vt 4 linjauksella on Varassaari, joka on tärkeä ja olennainen osa Vaajakosken valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Uusi tielinjaus halkaisee Varassaaren kahteen osaan. Uuden tien pohjoispuolelle jää nykyinen, lehtomainen rinne, jossa on I-maailmansodan aikaisia linnoituksia. Historiallinen teollisuusalue jää kokonaan tien eteläpuolelle. Valtakunnallisesti arvokkaalla alueella tie aiheuttaa välittömiä maisemavaikutuksia SOK:n rakennuttamille Poikalanmäen kolmelle, 1920-luvun klassismia edustavalle asuintalolle. Niiden vesistön yli avautuvat näkymät ja pohjoisimman talon pihapiirin rajautuminen muuttuvat. Varassaaren länsirinne on puustoinen, mikä vähentää vaikutuksia näkymiin siitä suunnasta katsottuna. Varassaaren teollisuusympäristön kohdalla Vt 4 tie kulkee matalalla penkereellä Poikalanmäen lähimmän asuintalon sivuitse. Päärakennus säilyy, mutta myös talon ulkorakennus pyritään säästämään. Tieltä avautuu näkymä kohti Varassaaren teollisuusaluetta ja tehtaan piippu näkyy selvästi tielle ja luo vahvan teollisen perinteen imagon. Vanha kulkuyhteys Varassaareen säilyy Tikkutehtaantien kautta lähes nykyisellään, eikä uutta katuyhteyttä tarvita. Teollisen maiseman säilymisen kannalta komea, perinteinen saapuminen Varassaareen kohti teollisuusalueen piippua säilytetään. Koko Varassaaren kohdalle rakennetaan meluaita, joka teollisuusalueen puolella päällystetään corten-teräksellä.

Tikkutehtaantien jälkeen tie kulkee Varassaaren läpi matalalla penkereellä ja ylittää Vaajavirran korkealla sillalla. Tie ylittää Vaajavirran sillalla nykyisten voimajohtojen pohjoispuolella. Sillan korkeus vedenpinnasta on veneväylän kohdalla noin 8,5 metriä. Silta varustetaan läpinäkyvillä melukaiteilla. Vaajavirran sillalla ei ole välittömiä vaikutuksia rakennettuun ympäristöön, ja sen maastollinen sijainti on siinä määrin luonteva, että se on hyvällä silta-arkkitehtuurilla sopeutettavissa maisemakuvaan. Silta näkyy kaukomaisemassa Naissaareen vanhalle Vt 4 -tielle. Uusi tielinja ylittää rautatien ja halkaisee Vaajakosken RKY-määritellyn teollisuusalueen matalalla penkereellä. Radan ylitys verrattuna aikaisempiin ylitysvaihtoehtoihin sijoittuu maisemaan maltillisesti ja luontevasti. Sekä radan ylitys, tie että teollisuusrakennukset ovat mittakaavaltaan suuria.



Vaajavirran ylittävä silta Päijänteen suunnasta katsottuna. Taustalla kaukana häämöttää voimalaitos.

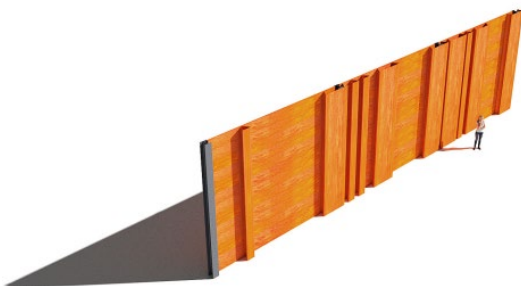
Varassaari lähiympäristöineen on koko tiejakson herkintä maisemaa pitkin, kapeine vesistönäkymineen ja voimakkaine maastonmuotoineen. Varassaari on arvokas sekä maisemallisesti että teollisuushistoriallisena rakennuskokonaisuutena. Tie tulee Varassaaren hienovaraisesti molemmilta puoliltaan pitkillä silloilla, jotka tavoittavat Varassaaren vasta korkean rantatöyrään päällä. Tällä mahdollistetaan sekä laadukkaat eläinten kulkemisen yhteydet että ihmisten virkistysreitit vesistön läheisyydessä korkeiden siltojen alta. Molempien siltojen melukaiteet on vesistönäkymien säilymiseksi esitetty kokonaan läpinäkyvinä rakenteina. Erityisesti Haapakosken siltapari näkyy maisemassa kauas ja sen muotoiluun on kiinnitetty erityistä huomiota.



Varassaari kuvan vasemmassa ja Siperianpolku oikeassa laidassa. Nykyinen nelostie ja voimalaitos kuvan yläreunassa. Uusi tie ja silta sijoittuvat etualalle.

Tie on rky-alueella rajattu muusta ympäristöstä teollisuusperinteeseen sopivalla Corten-teräksellä verhotulla meluaidalla. Liikennejärjestelyt Varassaareen Tikkutehtaantien kautta säilyvät maisemassa lähes ennallaan ja kunnioittavat teollisuushistoriallisen alueen arvoja. Tikkutehtaantien näkymän päätteenä on teollisuusalueen vanha, korkea tiilipiippu, jonka näkyminen on myös turvattu moottoritieltä.

Poikalanmäen alueen säilytettävään pientaloalueeseen kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia lievennetään sovittamalla meluaidan visuaalinen ilme pientaloalueen mittakaavaan.



RKY-alueelle esitetty meluseinä on rosoiseen teollisuusympäristöön luontevasti sopivaa corten-terästä. Seinä on hyvin korkea.

Tie kulkee Hupelin alueen läpi leikkauksessa, jota korostaa meluntorjunta tien molemmin puolin. Hupelinlammen kohdalla vesistönäkymää tieltä rajoittaa melukaide. Hupelin Säilyke-alueen läpi on jo aiemmin kaavoitettu yleisen tien alue (LT). Hupelin osalta ohitustien aiheuttamat vaikutukset ovat merkittävät mutta asemakaavan osalta muutosta ei tapahdu..

Nykytilanteeseen verrattuna myönteisenä vaikutuksena voidaan pitää kulttuuriympäristöjen ja tie-maisemien rajapintojen maisemointia.



Haapalahden silta vesimaisemassa katsottuna nykyisen 4-tien sillalta Naissaaresta. Kuvassa vasemmalla häämöttävät Siperianpolun omakotitalot.

Tiejakso Jyskältä Haapalahteen on nykyisen moottoritien parantamista. Tien linjaus ja tasaus säilyvät pääosin ennallaan ja tielle rakennetaan lisäkaistoja. Tie tukeutuu pohjoispuolella Jyskän ja Sammallahden/Vaajakosken metsäiseen selänteeseen ja avautuu etelään kohti Haapalahden laajaa vesialuetta. Merkittävin muutos maisemassa on koko tiejaksolle rakennettava meluntorjunta. Koska tie sijoittuu varsin kapealle toiminta-alueelle, on käytännössä meluntoruntatoimenpiteinä heti ajoradan viereen rakennettavat melukaiteet tai luiskaan rakennettavat meluaidat. Meluntorjunnan merkitys tiemaisemassa on suuri ja rajoittaa avoimien näkymien säilymistä. Niitynpään ns. Säilyke-alueen kohdalla joudutaan purkamaan rakennuksia ja Niitynpääntien näkymäpääätteeksi rakennetaan korkea meluseinä.

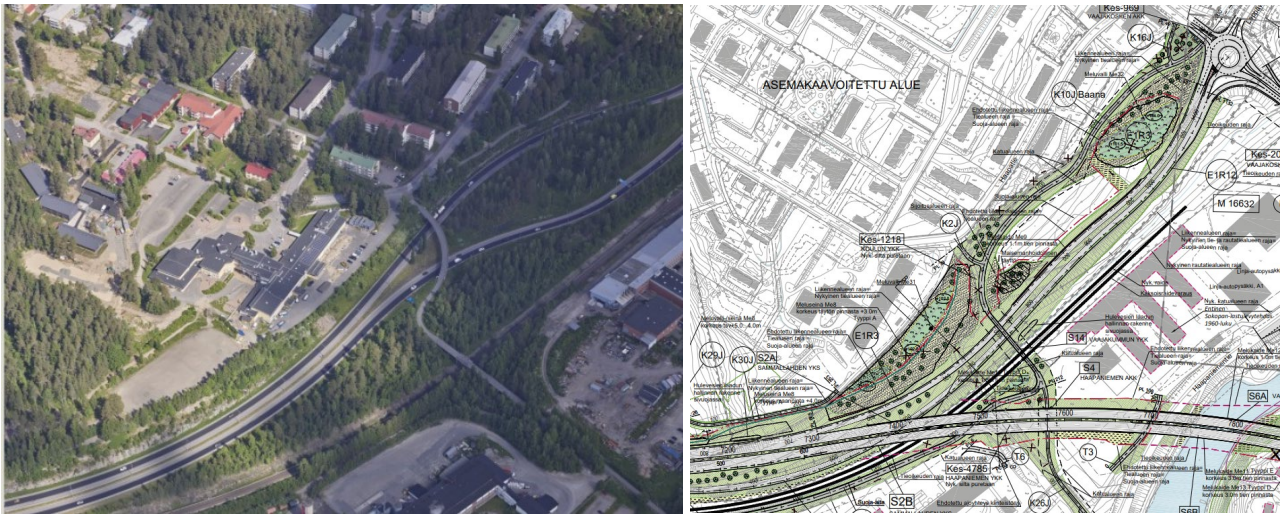


Niitynpään Säilyke-alueen eteläosaa pohjoisesta päin katsottuna. Vaajakosken moottoritie kulkee aivan alueen vierestä. Melunsuojaurakenteita ei ole toteutettu. Kaksi eteläisintä tonttia rakennuksineen poistuu asemakaavasta tien ja meluseinän rakentamisen takia. Näköyhteys Vaajakosken moottoritien suuntaan katkeaa.

Vaajakummun koulun ja purettavan nelostien osuuden koulun kohta

Uusi ohitustie aiheuttaa yhden kaistan poistamisen Vaajakummun koulun ja nykyisen kiertoliittymän kohdalla. Samlää vapautuu maata muuhun kuin yleisen tien alueeksi. Vaajakummun koulun kohdalla saadaan lisätilaa melusuojuuksille, joissa voidaan hyödyntää tien rakentamisessa syntyviä maamassoja. Maisema muuttuu tällä kohdin huomattavasti, varinkin kun nykyinen valtatie ylittävällä kevyenliikenteensilta puretaan ja rakennetaan uudelleen toiseen kohtaan.

Myös nykyisen Vaajakosken kiertoliittymän länsipuolella tulee jopa rky-alueeseen vaikuttavia muutoksia maamassojen säilytysalueen takia. Nykyistä vankkaa, alueelle tyypillistä männikköä ei kuitenkaan tarvitse kaataa. Koska ollaan taajaan asutulla alueella, on maaston muotoiluun kiinnitettävä erityistä huomiota.



Oikealla nykytilanne. Vaajakummun koulu keskellä kuvaa. Vasemmalla ote tiesuunnitelman tieympäristökartasta. Nykyinen valtatie osa siirtyy kauemmaksi koulusta. Uuden tien ja koulun väliin jäävälle alueelle tulee maisemoitu meluvalli ja meluseinä.

Ympäristörakentamisen laatutaso

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

Melusuojuukset ovat merkittäviä ja näkyviä rakenteita kaupunkikuvassa ja tieympäristössä. Suunnitellut melusuojuukset liittyvät visuaalisesti nykyisiin rakenteisiin. Melusuojausten ja niiden avonaisuuden tai umpinaisuuden merkitystä osana tiemaisemaa voidaan arvioida myös havainnekuvien avulla. Erityisesti Vaajakosken teollisuusympäristön rky-alueella tulee meluseinien tematiikkaan kiinnittää erityistä huomiota.

Ympäristörakentamisen laatutasoon liittyviä selvityksiä, kuten Väyläarkkitehtuurin periaatteet, on tiesuunnitelma-aineistossa.

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 hankaluuksia 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. 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 ja erityisesti viihtyvyys heikkenee nykyverkkoon verrattuna.

Asemakaavaprosessin yhteydessä kaavan osalliset ovat tuoneet esiin, että uusi tielinjaus haittaisi elinolosuhteita huomattavasti erityisesti Poikalanmäen alueella Varassaaressa ja mahdollisesti myös laajemmin Vaajakosken keskustan alueella. Uusi tie muuttaisi alueen olosuhteita huomattavasti. Alueen asuinviihtyisyyden arvioidaan heikentyvät mittakaavaltaan uuden suuren tien ja siltojen takia. Haittavaikutuksia voidaan lieventää meluseinillä mutta nelikaistaiseksi moottoritieksi muuttuvaa lähes luonnontilaista aluetta ei voida paikallisesti kompensoida mitenkään. Tässä kohdin yleiseksi ymmärretty etu on tien rakentamisesta kärsivään joutuvien asukkaiden etua vastaan vaikka Suomessa voikin vapaasti valita asuinpaikkansa.

Yritykset

Alueen yritysten yleinen saavutettavuus paranee uusien eritasoliittymien myötä. Joidenkin yritysten kohdalla aiheutuu paikallisia muutoksia kulkuyhteyksiin. 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.

Talous ja kannattavuus

Vuonna 2023 (31.8.2023) valmistuneen hankearvioinnin mukaan tiehankkeen kustannusarvio on noin 200 milj. € (alv 0 %). Asemakaavaluonnoksessa poistuu työpaikkarakentamisen rakennusoi-keutta ja tonttialuetta, jolla on taloudellista merkitystä omistajalleen.

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

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

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).

Rakentamisen aikaiset haitat keskittyvät Kanavuoren ja Haapalahden liittymäkohtiin, jolloin muuta nykyisen tien osuutta voidaan käyttää myös suhteellisen normaalisti rakentamisen aikana. Kanavuorella tilapäisjärjestelyt ovat suhteellisen helposti järjestettävissä nykyisiä yhteyksiä hyödyntäen, mutta Haapalahden liittymän, uuden ja vanhan tien haarautumakohdan sekä radan risteämiskohdan järjestelyt vaativat laajempia tilapäisjärjestelyjä. Valtatien 9 osuuden muutostyöt tuovat myös haittaamaan nykyistä liikennettä.

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 reunaehdoja on mahdoton saada täydellisesti selville ennen kuin maasiirtotyöt etenevät jne. Tiesuunnitelma-aineistoa löytyy tietä suunnittelevan konsultin sitä varten luomilta 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

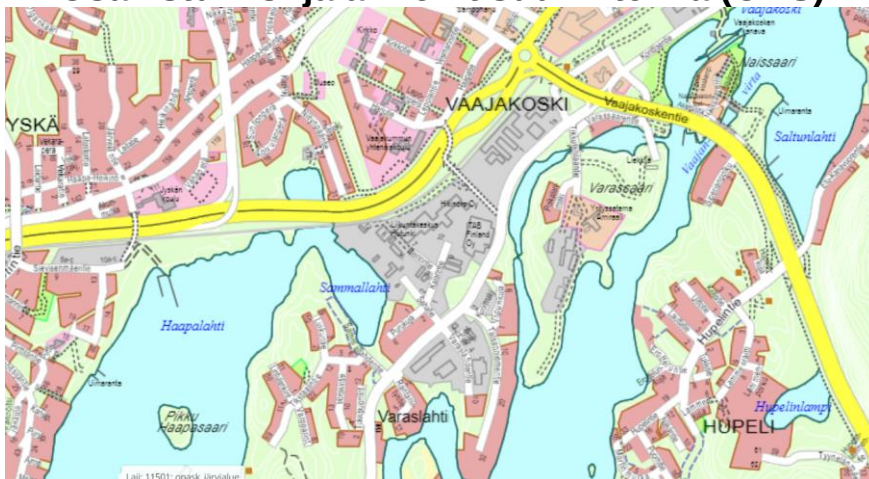


Vaajakosken ohitustie, pohjoinen

Haapalahti – Hupeli asemakaavan muutos ja laajennus

Kaavatunnus 68:047

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)



Asemakaavan muutosalue käsitti luonnosvaiheessa Jyskän, Vaajakosken, Varassaaren, Kanavuoren ja Ruokosaaren alueille. 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 pohjoisosaa Jyskän, Vaajakosken, Varassaaren ja Hupelin alueita.

Asemakaava on käynnistynyt Jyväskylän kaupungin kaavoitusohjelman mukaan. Tarkoitus on luoda asemakaavalliset edellytykset valtatie parantamiseksi. 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. Mustanien rakennetaan uusi eritasoliittymä ja Ruokosaaren eritasoliittymä puretaan. Tavoitenopeus valteilla 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



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 parantaminen Vaajakosken kohdalla on ensisijaisesti sujuvuushanke. Hankkeen tavoitteena on sekä pitkämatkaisen 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 asuinalueiden 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 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.

Suunnittelualue ts. suunniteltu tie katkaisee valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (Vaajakosken teollisuusympäristö).

Alueen maan omistaa osin 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 selvittettävä 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-huhtikuu 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. 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 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.

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 Keskisuomalaisessa 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.
- Voit hakea muutosta hyväksymispäätökseen valittamalla Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen. Valitus voi koskea vain muutoksia, jotka on tehty aiemman hyväksymispäätöksen jälkeen.

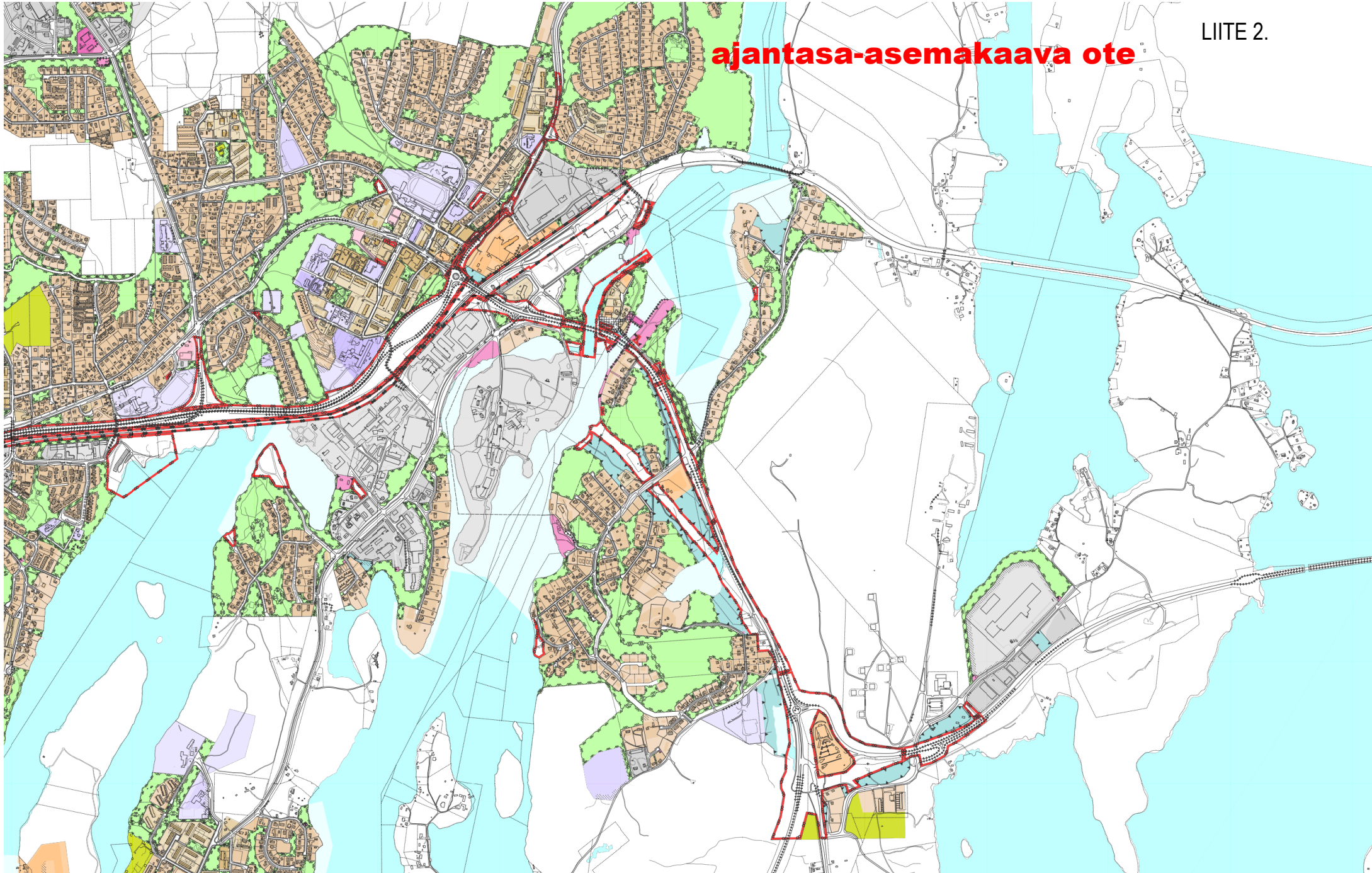
Saat tiedon kaavan voimaantulosta sanomalehti Keskisuomalaisessa ja kaupungin verkkosivuilla julkaistavasta kuulutuksesta.

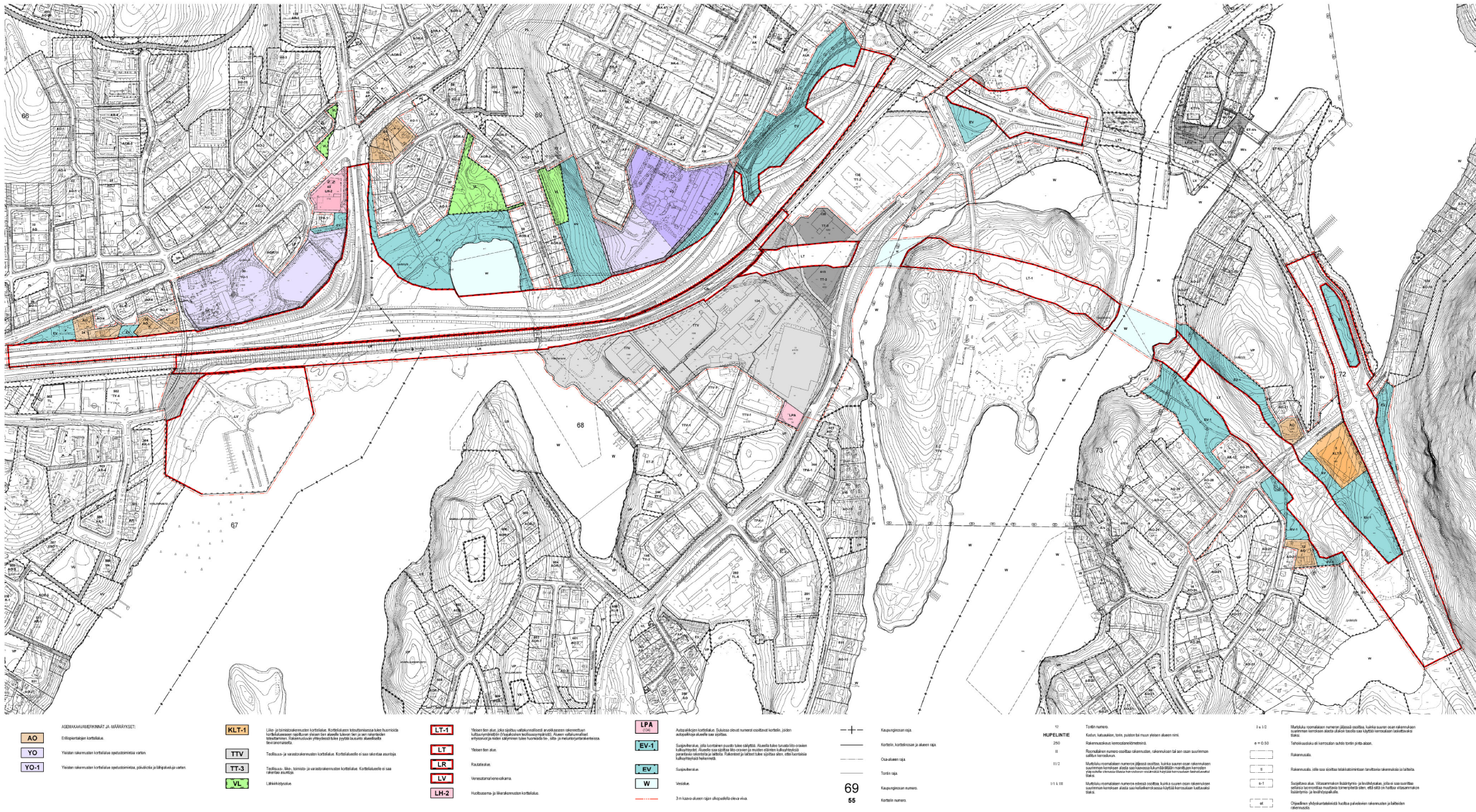
Jyväskylän kaupunki
Asemakaavoitus
PL 233, 40101 Jyväskylä
Kaupunkirakenteen neuvonta: Hannikaisenkatu 17
www.jyvaskyla.fi/kaavoitus

Mielipiteet ja muistutukset toimitetaan kaupungin kirjaamoon
kirjaamo@jyvaskyla.fi
PL 193, 40101 Jyväskylä

ajantasa-asemakaava ote

LIITE 2.





Yhteenveto/palautekooste Vaajakosken ohitustie pohjoinen (68:047), ehdotusvaihe

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävänä 7.7.-25.8.2023. Kaavaehdotuksesta saatiin kuusi lausuntoa ja yhdeksän muistutusta. Yksi muistutuksista tuli ennen kaavan nähtävänä oloa, kaksi nähtävänä olon jälkeen.

Lausunnon antoivat Väylävirasto, Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen liitto, Alva-yhtiöt ja Telia Oyj.

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

LausunnotKeski-Suomen ELY-keskus, Sohvi Hälikkä, Eero Manerus (lyhennetty)**Liikenne**

- Maantiestä on kaavakartalla käytetty termiä yleinen tie. Tiesuunnitelman maantien suoja-alueen rajat, jotka tulee merkitä kaavaan su-merkinnällä niillä kohdin, joissa suoja-alue ulottuu LT-aluetta laajemmalle.

-Hupelintien liittymän läheisyydessä kaava-aluetta tulee laajentaa käsittämään olemassa olevan Vt4:n länsipuolisen jkpp-väylän osat niin, että ne kaavoitetaan kokonaisuudessaan liikennealueeksi (LT). Liikennealueen ulkopuolelle jäävät alueet on hyvä esittää nykyisten VL/VP-merkintöjen sijaan EV-alueeksi, mikäli ne ulottuvat melualueelle.

-Ajoitusmääräyksellä tulee varmistaa, ettei Hupelintien KLT-korttelialuetta toteuteta ennen kuin valtatie parantaminen ja liittymäjärjestelyt on toteutettu.

-Konttisentien rampit ovat kaduksi muuttuvia yhteyksiä, joten kaavassa tulisi esittää katualue alittavan väylän mukaan ja rinnakkaistien tieoikeus y-merkinnällä.

-Tiesuunnitelmassa on kaksi tontin sisäistä korvaavaa ajoyhteyttä TTV-korttelialueelle 134 sekä Haapalahden EV-alueelle toteutettava ajoyhteys hulevesienhallinta-altaan huoltoajolle. Olisiko yhteydet tarpeellista merkitä kaavakartalle?

Kaavoittajan vastine

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.

Hupelintien osalta on lausunnon antamisen jälkeen selvinnyt, että siltä osin tiesuunnitelmaa tarkennetaan. Asemakaavan tiealueen sekä suojaviheralueen laajuus merkitään tarkennetun tiesuunnitelmaan perustuen.

Asemakaavassa ei voida antaa ajoitusmääräyksiä. Sen sijaan asemakaavamääräyksessä edellytetään mahdollisen lupamenettelyn yhteydessä kuulemaan alueellista tieviranomasta.

Konttisentien lähialueen osalta asemakaavaa tarkennetaan esityksen mukaisesti.

Esitetyt yhteydet kuvataan asemakaavakartassa ohjeellisin ajoyhteysmerkinnöin.

Luonto

-Natura 2000 -verkostoon *kuuluva tai ehdotettu alue* -merkintä korjattava muotoon Natura 2000 -verkostoon *kuuluva* alue.

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

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

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

-Varassaaren pohjoispään liito-oravareviirin kulkuyhteydet valtatie yli tulee turvata asemakaavassa, vaikka reviiiri jää valtaosin kaava-alueen ulkopuolelle.

-Niitynpään viitasammakoesiintymän kaavamääräykseen on syytä lisätä lisääntymis- ja levähdyspaikan käsite. Kaavamääräystä tarkistettava siten, että se turvaa viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikan muttei estä tarpeellisia toimia.

Kaavoittajan vastine

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

Maisema

-Luontoarvojen verkottuminen ja maiseman ja virkistysalueet (JKL yleiskaava) liittyvät toisiinsa (kaavaselostus (pohjoinen ak) s. 24., kartat 2/7 ja 3/7). Kaavojen vaikutustenarviointia tulisi tehdä myös suhteessa yleiskaavassa osoitettuihin maiseman ja virkistysalueisiin.

-ev-1 -kaavamerkinnällä (pohjoinen asemakaava) on osoitettu 'ohjeellinen alueen osa, jota voidaan käyttää maamassojen sijoitukseen. Kaavamääräyksen mukaan alue tulee maisemoida. Maisemavaikutusten arviointia olisi hyvä tehdä myös ev-1 -alueiden osalta.

-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.

RKY-alue

- Vaikutustenarvioinnin riittävyyteen RKY-alueen osalta on kiinnitettävä enemmän huomiota, kuten K-S museo on lausunnossaan ottanut kantaa.

-Maiseman ja taajamakuvaan vaikutusten arvioinnissa todetaan virheellisesti, että uusi tielinjaus alittaisi rautatien ja halkaisisi RKY-alueen matalalla penkereellä. Laadittavana olevan tiesuunnitelman mukaan tielinjaus ylittää rautatien.

Kaavoittajan vastine

Vaikutusten arviointia täydennetään riittävällä tavalla ja virheellinen kuvaus muutetaan oikeaan muotoon.

Väylävirasto (lyhennetty)

Radan varteen sijoitetun baanan kaavamerkinnässä on huomioitu myös radan kunnossapidon huoltoajo. Baanan mitoituksessa tulee huomioida riittävä leveys sekä tarvittaessa pysäköintitaskut, jotta tarvittava huoltoajo on mahdollista turvallisuuskohdat huomioiden.

Kaavoittajan vastine

Asemakaavakartassa rautatiealueen vieressä ollut suojaviheralue (EV) muutetaan rautatiealueeksi (LR), jotta radan huoltoyhteytenä toimiva ”baana” sijoittuu asemakaavallisesti selkeämmin ja muutokset ovat paremmin valvottavissa.

Keski-Suomen museo, museotoimenjohtaja Heli-Maija Voutilainen (lyhennetty)

-Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan ovat huomattavat. Vaikka kaava koskee vain tiealuevarausta, tulee vaikutukset valtakunnallisen rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin selvittää ja osoittaa kaavamääräykset myös LT-alueelle.

-Varassaaren rky-alue tulee varustaa /s-merkinnällä ja siihen liittyvin säilyttävin suojelumääräyksiin. Merkintä tulee täydentää rky-määräykseen tai muodostamalla erillisen aluemerkin Varassaaren LT-alueeksi. Merkinnästä tulee käydä ilmi, että kyseessä on valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön tarkoittama alue. Toimenpiteet ja niiden aiheuttamat vaikutukset valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön tulee olla hallittuja ja niitä tulee ohjata rajoituksin ja suunnittelumääräyksiin tarpeellisin osin.

-VAT:ejä ei ole riittävällä tavalla käsitelty vaikutusten arvioinnissa. Kaava mahdollistaa ympäristön muutoksen, koska (Varassaaren) rky-alue on jätetty asemakaavassa ilman säilymistä tukevia määräyksiä ja tarvittavia tarkempia suunnitteluohjeita.

-Sammallahden lohkokivirautatiesillalle ei ole merkitty säilyttävää sr-merkintää ja -määräystä.

-Poikalanmäen poistuvat piharakennukset eivät omaa erityisiä kulttuurihistoriallisia arvoja. Varassaaren ja Poikalanmäen alueella otettava huomioon alueen valtakunnalliset erityisarvot ja niiden säilyminen maisemassa tierakenteita, leikkauksia, mitoituksia ja erityisesti meluntorjuntaa suunniteltaessa. Puusto ja viheralueet tulee huomioida osana meluntorjuntaa.

-Meluntorjuntarakenteiden suunnittelussa tulee rky-alueella kuulla museoviranomaisia. Ohitustie ei saa heikentää eikä vaarantaa alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävää rakennuskantaa tien rakennusvaiheessa. Tie ei saa heikentää ympäristöterveyttä niin, ettei rakennuksia voida enää käyttää nykyisessä käyttötarkoituksessaan.

-rky-aluemerkintään tulee liittää määräys, josta tulee käydä ilmi, että rky-alueella tehtävät toimenpiteet eivät saa heikentää alueen valtakunnallisia erityisarvoja eikä vaarantaa alueen säilymistä tai valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Alueella tehtävissä toimenpiteissä tulee huomioida rakennetun kulttuuriympäristön erityispiirteet ja ensisijaisesti pyrkiä aluetta säilyttäviin ja mahdollisimman vähän muutoksia aiheuttaviin paikallisiin ratkaisuihin. Tämä liittyy muun muassa tierakenteisiin ja meluntorjunnan suunnitteluun erityisen herkillä alueella. Alueella on syytä käyttää maisema-asioihin erikoistuneita suunnittelijoita.

-Asemakaava ei huomioi hankkeen vaikutuksia valtakunnallisesti arvokkaalla alueella eikä edellytä niiden huomioimista maankäyttö- ja rakennuslain mukaisella tavalla (MRL 1999, 3.luku §24). Paikallisia kulttuurihistoriallisia arvoja on Niitynpään SÄILYKE-alueeseen rajautuvalta tieosuudelta.

Kaavoittajan vastine

Vaikutukset valtakunnallisen rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin selvitetään ja asemakaavaehdotuksen mukaiselle LT-alueelle rky-alueella osoitetaan asiaa koskevat asemakaavamääräykset. VAT:ejä koskevaa vaikutusten arviointia täydennetään riittävällä tavalla.

Sammallahden lohkokivirautatiesillalle merkitään sovelias sr-merkintä ja -määräystä. Lohkokivirautatiesillan suunnitteluun ja korjauksiin voi vaikuttaa tiesuunnitelmaan enemmän meneillään oleva lisäraiteen suunnittelu.

Asemakaavan rky-aluetta koskevaa kaavamääräystä tarkennetaan.

Niitynpääntien Säilyke-alueen vaikutusten arvioinnin kuvausta tarkennetaan.

Keski-Suomen liitto, suunnittelujohtaja Hanna Kunttu (lyhennetty)

-Jatkovalmistelussa on hyvä huomioida maakuntakaavassa osoitettu ja suunnittelualueutta osin koskeva laivaväylä.

- rky-lueen käyttöä on ohjattava siten, ettei sen arvoja heikennetä. rky-merkintään hyvä liittää myös suunnittelumääräys.

Kaavoittajan vastine

Vaikutukset valtakunnallisen rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin selvitetään ja asemakaavaehdotuksen mukaiselle LT-alueelle rky-alueella osoitetaan asiaa koskevat asemakaavamääräykset. Asemakaavan rky-aluetta koskevaa kaavamääräystä tarkennetaan.

Alva-yhtiöt, suunnittelupäällikkö Juha Kettunen (lyhennetty)

-Korttelissa 64 Vaajakummun koululle tulee lisätä/muuttaa kaavan "Maanvaraiselle johdolle varattu alue" piirustuksen mukaiseksi.

Kaavoittajan vastine

Maanalaiselle johdolle varattu alue merkitään asemakaavakarttaan.

Telia Oyj, Hannu Lehtonen (lyhennetty)

Mikäli 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 melusteita 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-aineistoihin, 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.

Loimua Oy (lyhennetty)

Kaavassa tulisi huomioida Saharantaan suunnitteilla oleva kaukolämpölaitos vireillä olleen asemakaavan kaavaluonnoksen mukaisesti. Kaukolämmöntuotannon vaatiman liikenteen vaatimukset on huomioitava lähialueen ja kiinteistölle ajon osalta.

Kaavoittajan vastine

Lämpövoimalaitoksen rakentamista ja liikennettä koskeva edelleen vireillä oleva asemakaava etenee mahdollisesti tämän asemakaavan saatua lainvoiman. Asemakaavassa on huomioitava suunnitellun ohitustien aiheuttamat vaikutukset.

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 arviointoja 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 rekkajonon 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 metsätyyppiä 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 merkittäväällä 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.

Yksityinen henkilö C (lyhennetty)

Meluseinää on madallettu. Melun lisääntymisestä on enemmän haittaa, kuin siitä, että näkymä moottoritiele estyisi korkeampien melusteiden takia. Ajoyhteyteen suunniteltu mutka vaikeuttaisi talviaikaan kiinteistöille ajamista sillä mäki on jyrkkä ja talvella liukas. Hälytysajoneuvojen kulku mäelle saattaisi talviaikaan estyä.

Yksityinen henkilö D (lyhennetty)

Jyrkän mäen päällä olevan asuinalueen ajoyhteyden tulee toimia myös talvella. Meluseinän on oltava aiemman yleissuunnitelman mukainen eli 5 m korkea.

Yksityinen henkilö E (lyhennetty)

-Vuorovaikutus on ollut puutteellista. Varasaaren asukkaisiin ei ole otettu yhteyttä kaavan valmistelussa.

-Rakennettu kulttuuriympäristö tuhoetaan Varassaaressa ja Poikalanmäellä.

-Asuinolosuhteet heikkenevät liikennemelun lisääntymisen ja ilmanlaadun heikkenemisen takia. Aiemman tieyleissuunnitelman mukainen meluntorjuntaratkaisu oli parempi.

-Valaistu silta aiheuttaa valosaastetta Vaajakosken alueelle. Sillan meluntorjuntaan on vain matalat muoviseinät. Leviääkö melu Vaajakosken keskustaan ja Poikalanmäen alueella?

-Kaupungin tulee vaatia tiesuunnitelmasta antamassaan lausunnossa melu-, valo- ja ilmansaasteiden haittavaikutusten selvittämistä.

Kaavoittajan vastine A B C ja D

Asemakaavan vuorovaikutus on hoidettu maankäyttö- ja rakennuslain sekä asetuksen mukaisesti. Vaajakosken ohitustie on Jyväskylän kaupungin strateginen hanke. Asemakaavoituksen tietoon on saatettu, että Poikalanmäen kohdan meluntorjuntaa koskevaa suunnitteluratkaisua tarkennetaan tiesuunnittelussa. Melun leviäminen ennustetilanteessa ja nykytilanteessa esitetään tiesuunnitelman kohdan 16T-2 Meluselvitys liitekartoissa

Yksityishenkilöt E ja F (lyhennetty)

-Hanke vaikuttaa viihtyvyyteen heikentävästi. Alueen meluntorjunta on jo nyt puutteellinen. Meluntorjuntaa tulee parantaa maavalleilla, meluaidoin ja istutuksin.

-Tien ja tontin välinen puistoalue tulisi pienenemään huomattavasti ja pihastamme tulisi suora näkymä tielle. Korkeaa puustoa tulee säilyttää.

-Asukkaita on pidettävä sähköpostitse ajan tasalla suunnitelman etenemisestä.

Kaavoittajan vastine

Tiesuunnitelmassa huomioidaan meluntorjunta kullakin kohdalla olosuhteisiin suhteutettuna riittävästi. Tiesuunnitelmaa ja sen vuorovaikutusta ohjataan omaan lainsäädäntöön perustuen. Asemakaavoituksen etenemisestä saa tietoa parhaiten liittymällä postituslistalle, johon pääsee asemakaavan kotisivuilla olevan linkin kautta.

Yksityishenkilö G

Niitynpäänlahdessa on puron varressa venevalkama, jota ei ole merkitty asemakaavaan. Venevalkama tulisi merkitä asemakaavaan.

Kaavoittajan vastine

Venevalkamaa ei merkitä erikseen asemakaavaan. Veneiden säilytys alueella on mahdollista.

Vaajakosken ohitustie, pohjoinen 68:047, kooste uuden ehdotusvaiheen lausunnoista ja muistutuksista ja kaavoittajan vastineet niihin

Asemakaavan muutosehdotus oli uudelleen nähtävänä 23.4.-23.5.2024, jona aikana saatiin neljä lausuntoa ja kymmenen muistutusta. Lausunnon antoivat Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen liitto ja Alva-yhtiöt. Kuuden yksityishenkilön lisäksi muistutuksen antoivat Telia Finland Oyj, Järvi-Suomen Energia Oy, Vaajakosken Rakennuspalvelu Oy ja Keskisen Suomen liito-oravayhdistys ry.

Lausunnot

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

Liikenne

Konttisentien liittymässä kaavaehdotuksessa on säilytetty voimassa olevan kaavan liikennealueerajaus. Tiesuunnitelmassa aluevarausta on supistettu, joten liikennealueeksi on jäämässä ylimääräistä aluetta, joka olisi hyödynnettävissä muuhun maankäyttöön. Kaavaa olisi hyvä muuttaa.

Uuden sillan huoltoajoyhteys on esitetty olemassa olevan polkuyhteyden kohdalle pp/h-merkinnällä. Kulkuyhteys on liian jyrkkä. Huoltoyhteys on esitetty olemassa olevan polkuyhteyden eteläisempää haaraa pitkin. Asia tulee ratkaista asemakaavassa.

Varassaaren sillan huoltoyhteys T2 on esitetty selostuksessa informaatiotietona. Yhteyksiä ei ole kaavakartassa. Yhteyksille tulee saada oikeus toteuttamiselle ja kulkuoikeusrasite. Kaupungin tulee ottaa asiaan selvä kanta tiesuunnitelmasta annettavassa lausunnossaan.

Hupelintien liike- ja toimistorakennusten korttelialueen rakentumista ei tule mahdollistaa ennen kuin valtatie parantaminen ja liittymäjärjestelyt on toteutettu. Kaavaan lisätty määräystä tulee tarkentaa.

Liittymänuolet tulee esittää kaavakartalla Haapaniementien, Konttisentien ja Etu-Kanavuorentien liittymissä.

Luonto

Luonnonsuojelulain pykälät tulee päivittää muotoon "Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue".

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

Liito-oravaselvitys vuodelta 2022 täydentää aiempaa luontoselvitystä, tieto puuttuu (pohjoisen) 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.

Maisema

Vaikutustenarviointia tulisi selkeyttää. Vaikutustenarviointia tulisi tehdä myös suhteessa yleiskaavassa osoitettuihin maiseman ja virkistysalueisiin. Selostuksissa todetaan, että kaava on yleiskaavan mukainen, mutta tuodaan esiin paikallisia ristiriitoja lähivirkistysalueiden ja viheralueiden jatkumisen suhteen.

Rakentamistapaa koskevan kaavamääräyksen täydennys tulee tehdä myös kaavan yleismääräykseen.

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 muuttamaan nykyisestä ja olisiko tällä mahdollisesti vaikutusta vesimuodostumien ekologiseen tilaan. Asemakaavaselostuksen kuvausta asiasta olisi hyvä tarkentaa.

Kaavoittajan vastine:

Liikenne

Konttisentien liittymän kohdan asemakaavan muuttamisen mahdollisuuksia tulee tarkastella laajemmassa kontekstissa. Periaatteessa kaavaa voidaan muuttaa, mikäli sille on edellytykset.

Huoltoajoyhteys voidaan esittää myös lausunnossa esitetyllä tavalla.

Varassaaren sillan huoltoyhteys T2 on esitetty selostuksessa informaatiotietona, koska Varassaaren kohdalla asemakaavaa muutetaan vain tiesuunnitelman toteuttamisen ja hyväksymisen edellyttämiltä osilta. Kaupunki tulee esittämään kantansa tiesuunnitelmasta antamassaan lausunnossaan.

Hupelintien liike- ja toimistorakennusten korttelialueen kaavamääräys, jolla korttelialueen toteuttaminen sidottaisiin ohitustien toteuttamiseen, on maanomistajan kannalta kohtuuton. Tien toteuttamisesta ei ole olemassa päätöstä. Asemakaavamääräys edellyttää, että suunnitelmista on pyydettävä lausunto ELY-keskukselta. ELY-keskus voi tässä yhteydessä valvoa tiesuunnitelman toteuttamisen tarpeita.

Liittymänuolet esitetään kaavakartalla Haapaniementien, Konttisentien ja Etu-Kanavuorentien liittymiin.

Luonto

LS-lain pykälät päivitetään esitettyyn muotoon. Luontoselvityksiä kuvaavat asiat pyritään kohdistamaan oikein.

Vaajakosken teollisuushistoriaan olennaisesti liittyvissä kohteissa, kuten Hutungin palloiluhallissa ja sen lähialueella sijaitsevista SOK:n entisistä teollisuusrakennuksissa on rakennushistoriallisia arvoja, jotka tulee huomioida tai vähintään selvittää asemakaavassa.

Vaikutusten arvioinnilla tulee osoittaa, heikennetäänkö tai menetetäänkö alueen valtakunnallisia erityisarvoja tai vaarannetaanko alueen suojelun arvoisten rakennuksien säilymistä. Jos selvityksiä on tehty muualla hankkeeseen liittyen, voidaan vaikutusten arviointitieto niistä liittää kaava-aineistoon. Jos kaava-aineisto olisi ollut tausta-aineistoiltaan riittävä, olisi myös paikallisesti merkittävien rakennuksien suojelematta jättämisen vaikutukset tulleet esitetyiksi tässä vaikutusten arvioinnissa.

Kaavoittajan vastine:

Asemakaava on luonnosvaiheen jälkeen jouduttu teknisten syiden takia jakamaan kahdeksi erilliseksi kaavaksi, joita varten on laadittu omat aineistonsa. Tämä on käytännön työssä vaikeuttanut kaava-aineiston laatimista.

Tie (tiesuunnitelma) on sovitettu kulttuurimaisemaan lainvoimaisen yleissuunnitelman periaatteiden mukaisena.

Kaavaselostuksen kappaleessa 1.2. Tiivistelmä asemakaavasta todetaan:

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 tiesuunnitelmaselostuksessa.

Meluvallien vaikutuksia Varassaaren rky-alueeseen on tutkittu riittävästi mm. havainnekuvin. Maisemavaikutuksia on kuvattu tiesuunnitelma-aineiston asiakirjoissa 16T-3 Maisemaselvitys, 16T-8 Selvitys Vaajakosken alueesta Valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä (RKY) ja 17T-3 Väyläarkkitehtuurin tutkitut vaihtoehdot.

Kuitenkin kaavaselostukseen täydennetään vaikutusten arviointia ja rky- sekä mm. Säilyke-alueiden kuvausta.

Yleisen tien alueen (LT-1) osalle, joka sijoittuu rky-alueelle, on asemakaavassa annettu kaavamääräys: Yleisen tien alue, joka sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (Vaajakosken teollisuusympäristö). Alueen valtakunnalliset erityisarvot ja niiden säilyminen tulee huomioida tie-, silta- ja meluntorjuntarakenteissa. LT-1 -aluetta laajennetaan kaavakarttaan siten, että se ulottuu kokonaan rky-alueen sisälle.

Tiesuunnitelmasta tehdystä animaatiosta on mahdollista arvioida vaikutuksia yleisellä tasolla, joskin esimerkiksi rakennusten ja melusuojarakenteiden yksityiskohtia ei siinä ole esitetty erityisen tarkkaan.

Keski-Suomen liitto (lyhennetty)

Maakuntakaava 2040, jossa osoitetaan merkintä uusi moottori- tai moottoriliikennetie välillä Kanavuori-Lievestuore, on hyväksytty maakuntavaltuuston kokouksessa 8.12.2023,

määrätty tulemaan voimaan maakuntahallituksen kokouksen päätöksellä 23.3.2024 ja voimaantulosta on kuulutettu 19.3.2024.

Kaavoittajan vastine:

Kaavaselostukseen korjataan maakuntakaavan kuvaus.

Alva-yhtiöt Oy (lyhennetty)

Johdolle varattu alue tulee merkitä kaavaan liitekartan mukaisesti. Alva-yhtiöt on lähettänyt kaavan nähtävänä olon jälkeen kirjeen liitekarttoineen, jossa se esittää yhden Sammallahden alueella merkityn maanlaiselle johdolle varatun alueen poistamista.

Kaavoittajan vastine:

Johdolle varatut alueet korjataan kaavakarttaan.

Muistutukset

Keskisen Suomen liito-oravayhdistys ry (lyhennetty)

Yhdistys esittää muistutuksenaan tiesuunnitelmasta antamansa muistutuksen. 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 vaaranna 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.

Telia Finland Oyj, Sami Lindroos (lyhennetty)

Alueilla on Telian Infraa. Mikäli kaavaan liittyvä rakentaminen aiheuttaa kaapeleiden ja muun infran siirtoja, on niistä oltava yhteydessä vähintään 12 viikkoa ennen siirtotarvetta.

Vaajakosken Rakennuspalvelu Oy (lyhennetty)

pp/t/h:n rajakohtaa tulisi siirtää, jotta tontille kulku on järjestettävissä.

Korttelin läpi on esitetty leveä maanalaista johtoa varten varattu alue, joka rajoittaa tontin käyttöä merkittävästi. Johtorasitteet tulee poistaa Haapaniementie 1 kiinteistöissä.

Kaavoittajan vastine:

Rajakohtaa siirretään. Johtorasitteet poistetaan. Asiasta on neuvoteltu Alva-yhtiöiden asiantuntijan kanssa.

Järvi-Suomen Energia (lyhennetty)

Tikkutehtaantien ja Haapaniementien varressa kulkee maakaapeleita. Mikäli asemakaavan laajennus-/muutos aiheuttaa muutoksia olemassa olevaan sähkönjakeluverkkoon esim. siirto tai suojaustarpeita, kustannuksista vastaa työn tilaaja.

Yksityinen henkilö 1 (lyhennetty)

Vaajakoskentien ja Sulunperäntien risteyksestä puuttuu melusuojaus. Melusuojauksen tarve lisääntyy, koska katualueen raja siirtyy lähemmäksi kiinteistöä. Muistuttajien tontin vieressä on voimassa puistoalue, jossa kasvaa korkeaa puustoa, joka on merkittävä melun- ja näkösuojan kannalta. Puustoa tulee säästää. (Mahdollisesti) tulevaisuudessa toteutettavan koillisväylän myötä liikennemäärät tulevat nousemaan mikä tulee huomioida melusuojauksen suunnittelussa. Tässä voisi käyttää samantapaisia melusuojarakenteita, kuin on käytetty Tikanväylän liikenneympyrässä.

Kaavoittajan vastine:

Suunniteltu kiertoliittymä hidastaa ajonopeuksia merkittävästi, joten melutaso tulee alenemaan nykytilanteesta. Melutarkasteluissa ei ole huomioitu kiertoliittymän

Vaajakoskentien ja Sulunperäntien ajonopeuksia alentavaa vaikutusta. Melutarkastelu osoittaa, ettei melusuojausta ole tarpeen tehdä tiesuunnitelman ratkaisun vuoksi.

Tontilla oleva puusto säilyy. Meluseinä vaatii taakseen tilaa huoltoon varten. On mahdollista, ettei meluseinä mahtuisi asemakaavaehdotuksen mukaiselle katualueelle, jossa olisi myös kevytväylä ja kiertoliittymä.

Yksityinen henkilö 2 (lyhennetty)

Poikalanmäen suojeltujen rakennusten tulee säilyä asuinkelvollisina. Tien toteuttamisen myötä melutaso nousee Poikalanmäen kohdalla (yli 65db), joten suunniteltu melusuojaus on riittämätön. Edellisessä yleissuunnitelmassa esitetyt meluseinät on tiesuunnitelmassa korvattu matalilla läpinäkyvillä kaiteilla. Melun lisäksi olosuhteita heikentävät pöly ja pakokaasut. 1920-luvulla rakennetut talot tulee säilyttää asuinkelpoisina, etteivät ne autioidu ja tuhoudu.

Kaavoittajan vastine (perustuu osittain K-S ELY-keskuksen vastineluonnokseen):

Asemakaava mahdollistaa erilaiset LT-alueelle toteutettavat meluntorjuntaratkaisut, joissa on kuitenkin huomioitava rky-alueen erityispiirteet. Esimerkiksi 5 metriä korkea meluaita heikentäisi matalampia ratkaisuja enemmän rky-alueen suojeluarvoja.

ELY: Muistutuksessa käytetään vertailukohtana myöhemmin muutettua v. 2015 hyväksyttyä yleissuunnitelmaa, jossa liikennemelulaskelmien melunsuojaus on suunniteltu v. 2030 ennustetilanteen ajoneuvomäärälle. Tiesuunnitelman melulaskelmien ennustetilanteena on käytetty vuoden 2040 liikennemääriä, joten yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman lähtötilanne- ja arviointiajankohdat poikkeavat toisistaan.

Tiesuunnitelmassa tehty verrokkilaskenta osoittaa suunnitelmissa esitettyjen melusuojausratkaisujen olevan yhtä tehokkaita.

Vuoden 2015 yleissuunnitelmassa melusujauksena on 5 metriä korkea aita, joka ulottuu kahdelle kiinteistölle. Aidan hoito ja ylläpito jäisi kiinteistöjen vastuulle ja se muodostaisi näkemäesteen Varaslahden suuntaan. Aidan toteutus vaatisi kiinteistön omistajan lupaa. Tiesuunnitelmassa melusujaukseksi on esitetty 3 metriä korkeaa läpinäkyvää meluaitaa tiealueelle. Ratkaisu on vähintään yhtä tehokas, kuin yleissuunnitelmassa esitetty ratkaisu. Melulaskennoissa nähtävä ero johtuu vertailuvuosien (2030 ja 2040) välisestä liikenteen määrän kasvusta. Keski-Suomen ELY katsoo, että kiinteistön melusuojaus on kohtuullisen hyvä ja haitta korvataan kiinteistön omistajille.

Yksityishenkilö 3 (lyhennetty)

Niitynpääntien eteläpään itäpuolella olevien tonttien takana olevan huoltotien poistaminen käytöstä hankaloittaisi elämää. Usealla tontilla ei ole liittymää Niitynpääntielle. Varastojen ja puuliiterien käyttö olisi mahdotonta talvella. Liittymien tekeminen Niitynpääntielle on tonttien korkeuserojen vuoksi mahdotonta. Olisi hyvä, jos tontin takana olevaa polkua jatkettaisiin pyörätielle, joka vie museolle. Tällä tavalla saataisiin turvallinen kulkutie

Vaajakummun koululle asti. Lumien sulamisvedet tulevat tonteille, jos ojia ei pidetä auki tämän ylätien kohdalla.

Kaavoittajan vastine:

Asemakaavaan on ei ole ehdotusvaiheessa esitetty ajoyhteyttä Niitynpääntien itäpuolella olevien tonttien taakse. Asemakaavakarttaan merkitään tonttien taakse ohjeellinen ajoyhteyksimerkintä, joka mahdollistaa nykyinen ajoyhteyden säilymisen ja käyttämisen. Kaupungilla ei ole kaavan edellyttämää veloitetta yhteyden talvikunnossapitoon tai sen muuhun hoitamiseen.

Yksityishenkilö 4 (lyhennetty)

Nykyinen VT4: n ja moottoritientien linjaus ei huomioi nykyisiä tieliikenteen volyymeja. YVA-selvitystä tulee päivittää meluselvityksen (desibeli-mittaus), maaperän ja vesistöjen saastuneisuuden tutkimisen osalta.

Tien ajatellaan tuovan lisää kävijöitä kaupunkiin ja sen nähtävyyksiin. Kuinka järjestetään näiden pysäköinti kaupungissa?

Vaihtoehtoista tielinjausta eli kiertoa Vaajakosken itäpuolelta nykyisen varatien (Laukaa-VT4) kautta tulisi tutkia ja tehdä tälle kustannushyötyanalyysi ja kustannusarvio.

Perinteinen järviympäristö on uhattuna. Eräät Niitynpään alueen asukkaat ovat laatineet vetoomuksen EU-parlamentille ja ehdottavat tiesuunnitelmaa hylättäväksi ympäristöhaittojen ja EU-meludirektiivin huomioimatta jättämisen takia.

Kaavoittajan vastine:

Tiesuunnitelma sekä valtatie 4:n tielinjauksen sijainti Vaajakosken kohdalla perustuvat riittäviin selvityksiin. Myös YVA-selvitys on edelleen relevantti.

Valtatie 4:n ja valtatie 9:n ehdotettu linjaus Vaajakosken itäpuolelta on alustavasti arvioiden erittäin vaikeaa vesistöjen, jyrkkien mäkien, maatalouden ja asutuksenkin takia. Uuden tien suunnittelun ja varsinkin rakentamisen kustannusten voi arvioida olevan korkeat. Uusia tunneleita ja siltoja tulisi rakentaa useita. Lisäksi uusi linjaus aiheuttaisi merkittäviä vaikutuksia luontoon, luontoyhteyksiin ja maisemaan sekä liikenteen ääntä ja muita haittavaikutuksia alueella, jossa niitä ei nyt juuri ole. Uusi tie palvelisi pitkämatkaista raskasta ja muuta liikennettä luultavasti hyvin.

Jyväskylän keskustassa ja sen lähialueella on useita pysäköintitaloja ja muita maksullisia ja maksuttomia pysäköintipaikkoja. Keskustan lähellä oleville liikealueille pysäköintipaikkoja on myös rakennettu paljon.

Yksityishenkilö 5 (lyhennetty)

Muistuttajan kiinteistön läpi on suunniteltu kulku naapurin kiinteistölle. Liittymä tulee tehdä aivan kiinteistön vasenta laitaa pitkin pihan turvallisuuden ja tontin käyttömahdollisuuksien takia.

Kaavoittajan vastine:

Tiesuunnitelmassa esitetty ajoyhteyden sijainti on sijainniltaan toimiva, mutta sitä ei ole suunniteltu lopulliseen paikkaan. Ajoyhteyden sijainti ratkaistaan katusuunnitelmassa. Asemakaavaehdotuksessa esitetyt ajo-merkinnät mahdollistavat erilaiset ratkaisut.

Yksityishenkilö 6 (lyhennetty)

Muistuttajan kiinteistölle on kulku Niitynpääntieltä voimassa olevan asemakaavan mukaista katualueen kautta. Muuta liittymää tontille ei ole. Kulku tontille on rakennusluvalla luvitettu. Kulutietä käytetään myös ajotienä Alva-yhtiöt Oy:n pumppuasemalle.

Kuja, joka on nimetty Niitynpääntieksi, on lunastettu kaupungille muutama vuosi sitten. Liiterirakennuksemme päädyistä eteenpäin oleva maa-alue on myös kaupungin omistama. Miten perustellaan se, että kaupungin omistaman maa-alueen kautta saa ajaa pumppaamolle muttei muistuttajan talon pihaan?

Kaavoittajan vastine:

Pumppaamolle on asuinkiinteistöä huomattavasti harvemmin kulkutarvetta. Kaupungin omistaman alueen kautta yksityisen kiinteistölle ei voi esittää/luvittaa ajoyhteyttä.

Teknisistä syistä asemakaavaehdotuksesta pois jäänyt ajoyhteyksimerkintä pp/t/h merkitään asemakaavakarttaan muistuttajan kiinteistön kohdalle.

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



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 luontotyypeihin 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 Ruokosaassa, 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 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-asetusta verrattuna erilaisen maankäyttöratkaisun tai joissa on asemakaavan ratkaisu on ajantasa-asetuksen kanssa sama, mutta kaavaa ei ole toteutettu. Muutoksena ei ole huomioitu, jos ajantasa-asetuksen mukainen viheralue on muutettu suojaviheralueeksi. Muutokset on yksilöity pohjoisesta etelään. Muutoskohdat on merkitty vasempaan kuvaan punaisiin aluerajauksiin. 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

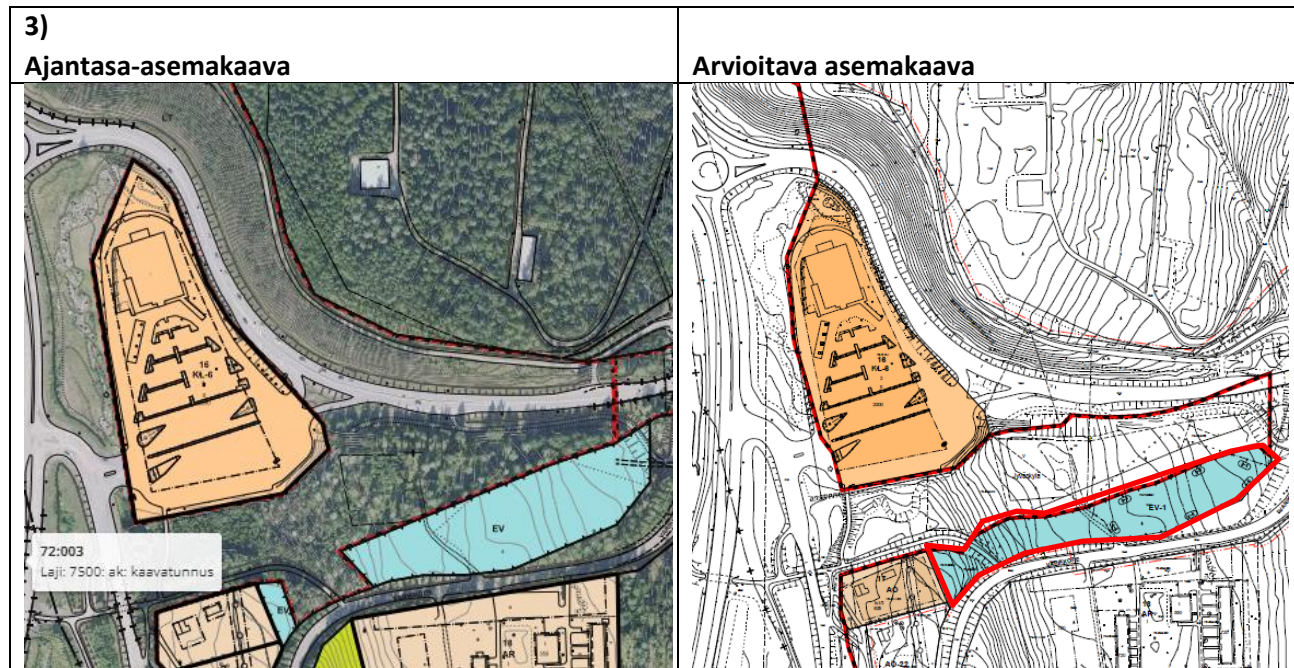
Toteutumaton KLT -tontti (Liike- ja toimistorakennusten korttelialue). Korttelirajausta muutettu niin, että tien ja korttelialueen väliin jää EV-alue. Korttelialuetta on pienennetty n. 0,38 ha. Arvioitavassa kaavassa tievarren suojaviheralueille (EV-1 -alueet) on osoitettu määräys: *“Suojaviheralue, 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

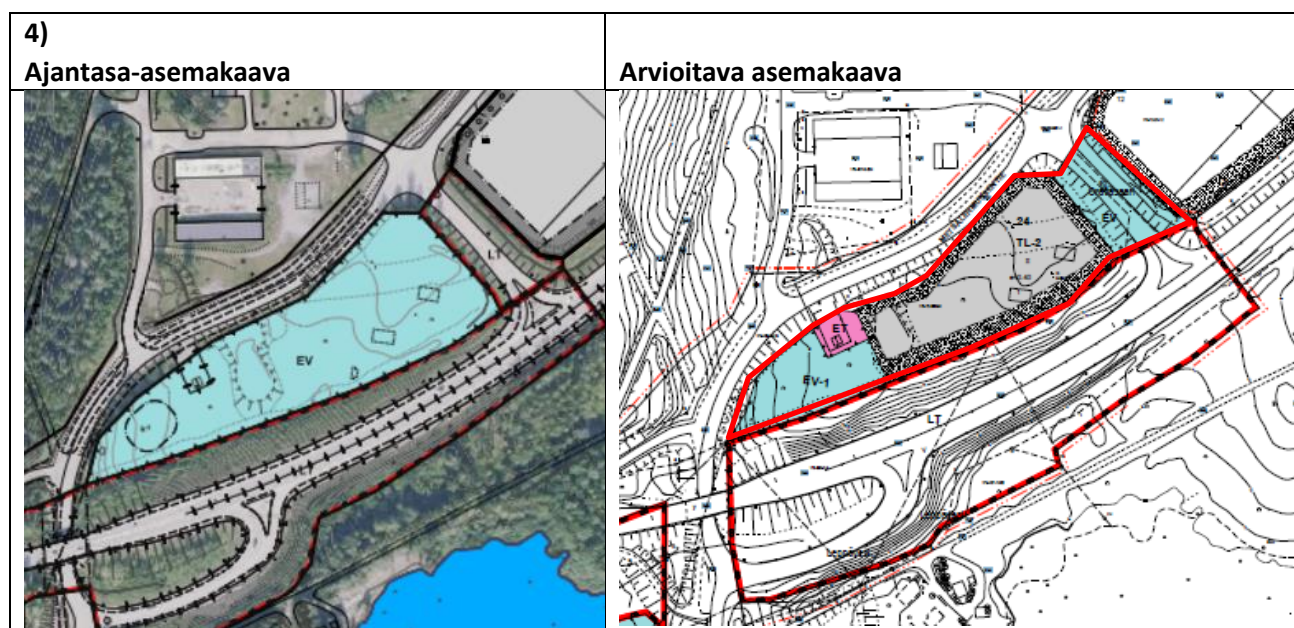
2) Ajantasa-asemakaava	Arvioitava asemakaava

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

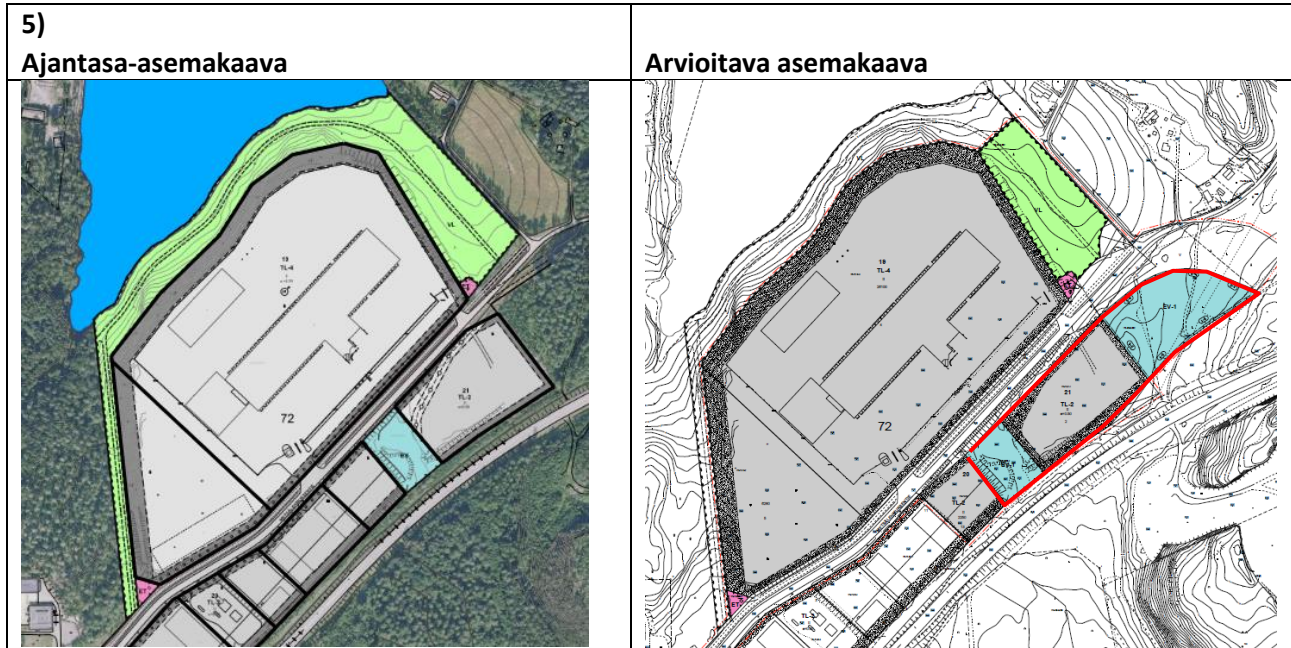
kahdella erillisellä korttelialueella. Läntisen korttelialueen merkintänä on KLTY (Liike- toiminto- ja yleisten alueiden korttelialue) ja itäisemmän KL-6 (Liikerakennusten korttelialue). Korttelialuiden koko on pienentynyt aiemmasta (3,3 ha vs. 2,3 ha). KLTY -rajautuu kaavan mukaiseen tiealueen rajaan.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

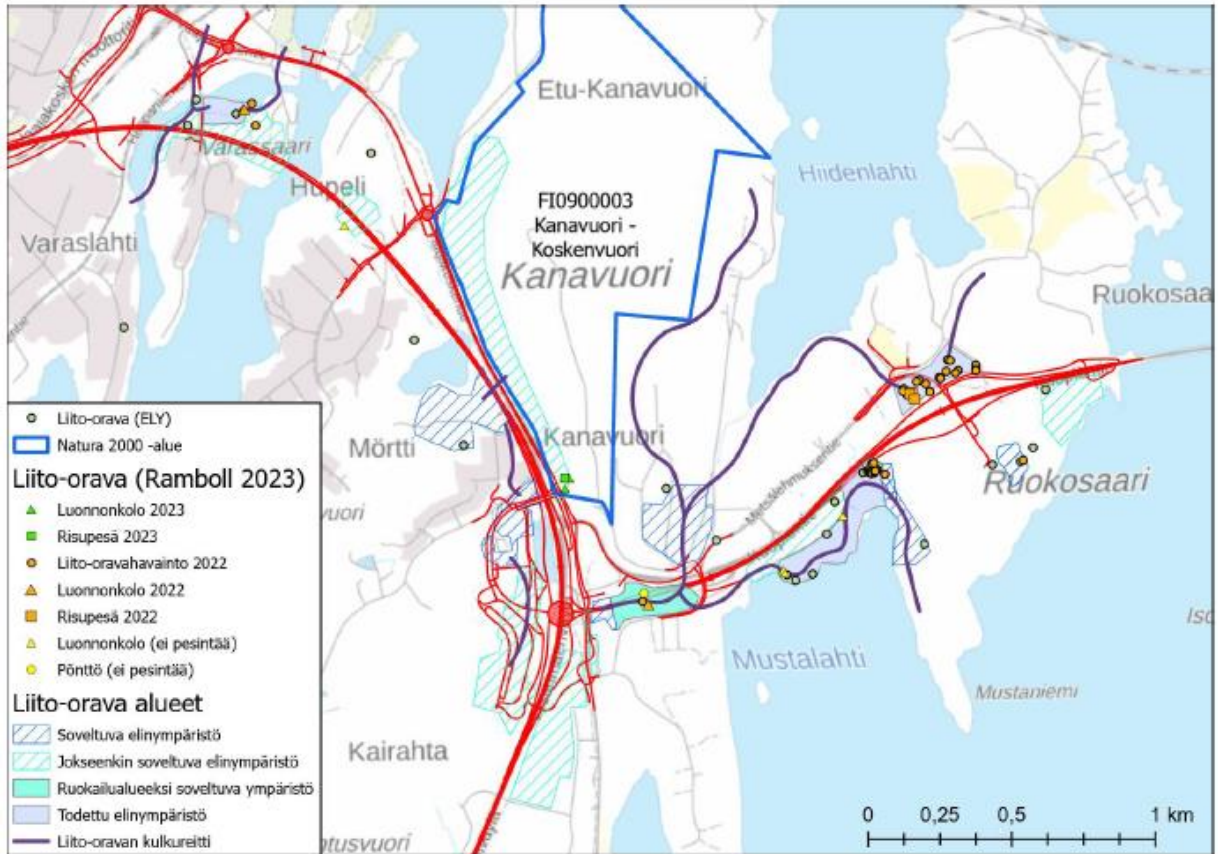
Nämä tunnistetut viisi kaavallista kohtaa on merkitty alla olevaan karttaan numeroituna. Kartassa näkyy myös Natura-alueen rajat.



Kuva 2. Arvioidut asemakaavakohdat (1-5).

3. Liito-oravien esiintyminen ja elinympäristöt alueella

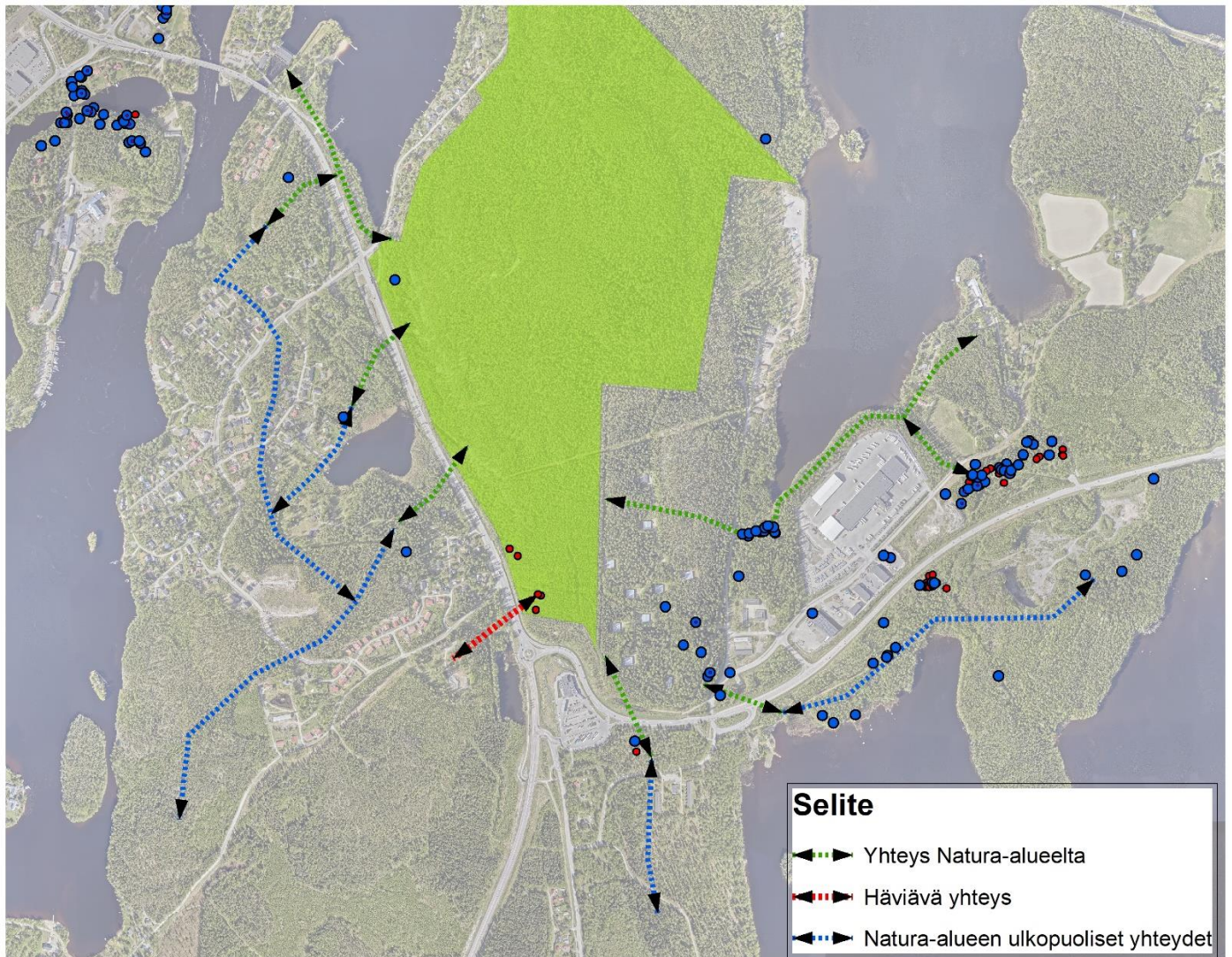
Kokonaiskuva liito-oravan esiintymisestä alueella perustuu Rambollin tekemiin tarkasteluihin ja Natura-arvioinnissa esitettyyn elinympäristöverkoston analyysiin (kuva 2.). Arviointia on tehty tähän peilaten ja näiden lisäksi on tarkastettu vielä Laji.fi -järjestelmän päivitettyt tiedot sekä kaupungilta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

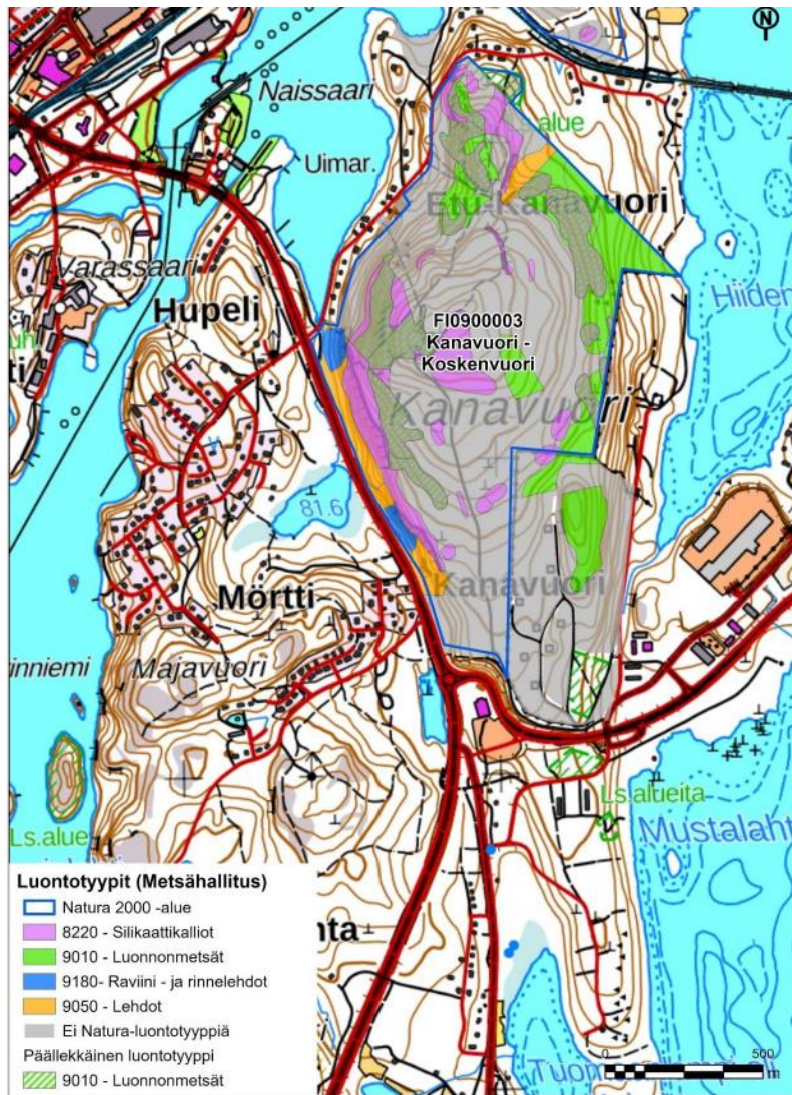
Liito-oravan tiesuunnitelmassa esitetyt tulevat kulkureitit tiealueen ylitse on esitetty kuvassa 4. Lisäksi kuvassa näkyy liito-oravan häviävä yhteys Kuivalammen eteläpuolella. Lisäksi yhteyksiä on tunnistettu myös kaava-alueen ulkopuolisille alueille. Kulkuyhteyksiä pohjoiseen Naissaareen ja Varassaareen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

Muutoshoidan 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 turvallisesti 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.



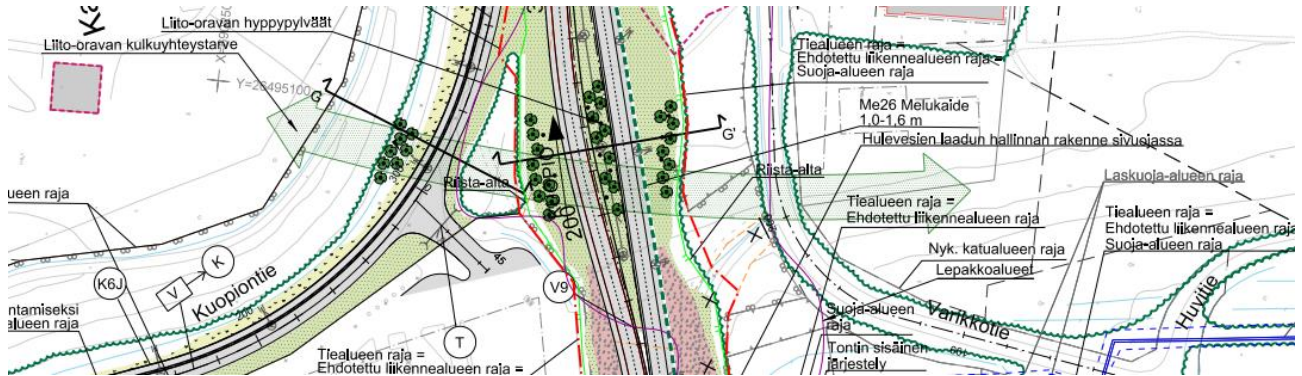
Kuva 3-9 Ote ympäristösuunnitelmakartasta vt4 paaluvälillä 9400 – 10300. Poikkileikkaus ks. jäljempänä kuva 3-11

Kuva 7. Tialueen 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 tialueen keskelle. Tiesuunnitelmassa liito-oravan kulkuyhteyttä ei ole suunniteltu tulevassa tilanteessa tälle alueelle. Tiesuunnitelman mukaiset maankäyttöratkaisut määrittävät ko. kohdan vaikutukset Natura-alueen suojeluarvoin, 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.

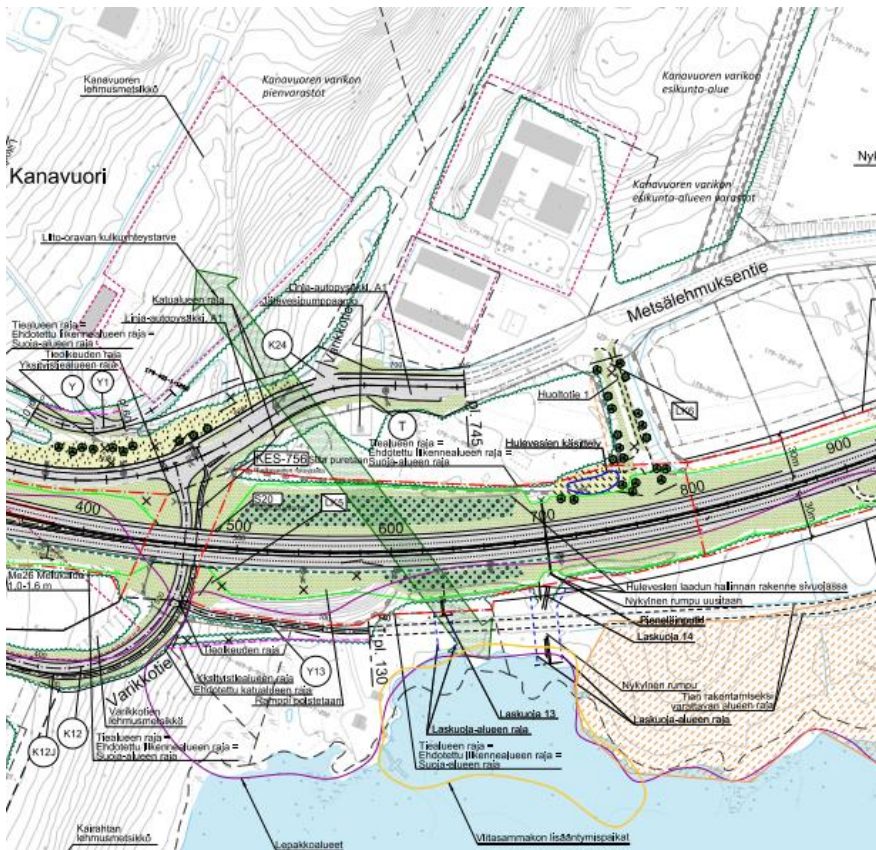


Kuva 8. Tiesuunnitelman ympäristösuunnitelma muutuskohdassa 3).

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	Asemakaavan laajennus koskee 67 ja 68 kaupunginosaa, muutos koskee 66,68,69 ja 73 kaupunginosia, Vaajakosken ohitustie pohjoinen		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	2.4.2024
Hyväksyjä	V - kunnanvaltuusto	Vireilletulosta ilm. pvm	18.6.2021
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	179 68:047
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	89,3967	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	1,2929
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	88,1038

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	89,3967	100,00	87067	0,10	1,2929	28344
A yhteensä	1,5970	1,8	2881	0,18	-0,2602	168
P yhteensä					-8,2470	
Y yhteensä	7,6021	8,5	31600	0,42	-0,7515	66
C yhteensä						
K yhteensä	0,8400	0,9	1500	0,18	-0,3713	0
T yhteensä	9,8778	11,0	49376	0,50	-3,7499	28084
V yhteensä	1,5936	1,8			-0,8865	
R yhteensä						
L yhteensä	52,1811	58,4	1710	0,00	7,4453	26
E yhteensä	13,2051	14,8			8,7965	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	2,5000	2,8			-0,6825	

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	89,3967	100,00	87067	0,10	1,2929	28344
A yhteensä	1,5970	1,8	2881	0,18	-0,2602	168
AO	1,5970	100,0	2881	0,18	1,5970	2881
AO-1					-0,5485	-750
AO-4					-0,6825	-1087
AOR-5					-0,1879	
AO-21					-0,4379	-876
AK-13					-0,0004	
P yhteensä					-8,2470	
PL					-6,5401	
P					-1,7069	
Y yhteensä	7,6021	8,5	31600	0,42	-0,7515	66
YO	3,8098	50,1	10000	0,26	-0,0009	
YO-1	3,7923	49,9	21600	0,57	3,7923	21600
YT-1					-0,2361	
YOU					-4,3068	-21534
C yhteensä						
K yhteensä	0,8400	0,9	1500	0,18	-0,3713	0
KLT-1	0,8400	100,0	1500	0,18	0,8400	1500
KLT-6					-1,2113	-1500
T yhteensä	9,8778	11,0	49376	0,50	-3,7499	28084
TT-3	1,2634	12,8	8400	0,66	1,2634	8400
TTV	8,6144	87,2	40976	0,48	5,8449	40976
TTV-1					-8,9922	-12206
TT-2					-1,8660	-9086
V yhteensä	1,5936	1,8			-0,8865	
VL	1,5936	100,0			1,5936	
VP					-2,4801	
R yhteensä						
L yhteensä	52,1811	58,4	1710	0,00	7,4453	26
LT-1	3,2776	6,3			3,2776	
Kadut	6,1795	11,8			-1,1154	
LR	5,0630	9,7			1,3876	

LT	29,7760	57,1			4,2638	
Kev.liik.kadut (jk/pp)	1,0350	2,0			0,8396	
LPA	0,1675	0,3			0,1675	
LV	6,1708	11,8			0,4015	
LH-2	0,5117	1,0	1710	0,33	-0,0496	26
LYS					-1,7273	
E yhteensä	13,2051	14,8			8,7965	
EV-1	3,8943	29,5			3,8943	
EV	9,3108	70,5			5,0674	
vs					-0,1652	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	2,5000	2,8			-0,6825	
W	2,5000	100,0			-0,6825	