

Valtatien 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla - Yleissuunnitelman muutossuunnitelma välillä Haapalahti-Vaajanvirta

Kooste yleisötilaisuudessa esitetyistä kysymyksistä ja vastauksista

Yleisötilaisuus 26.1.2021 klo 17.30-19

Toteutus: Microsoft Teams Live
Osallistujamäärä: 54 osallistujaa

Tilaisuuden ohjelma

17.30 Tervetuloa ja illan ohjelma, Kari Komi, Keski-Suomen ELY-keskus
17.35 Ohjeet osallistumiseen, Venla Pesonen, Ramboll Finland Oy
17.40 Yleisesittely, Kari Komi, Keski-Suomen ELY-keskus
18.00 Yleissuunnitelman muutossuunnitelma, Seppo Parantala, Ramboll Finland Oy
18.30 Chatissa esitettyihin kysymyksiin vastaaminen
19.00 Tilaisuus päättyy

Kustannukset ja aikataulu

Kysymys: Onko alustava kustannusarvio laadittu?

Vastaus: Kustannusarvio on laadittu koko Vaajakosken hanketta koskien. Ennen yleissuunnitelman muutossuunnitelman käynnistämistä todettiin, että näillä ratkaisulla aikaisempaan yleissuunnitelmaan nähden säästetään alustavasti 7-10 miljoonaa. Mutta tämän Yleissuunnitelman muutossuunnitelma välin (tarvitseeko tarkennusta) kustannusarviota ei ole vielä eriytetty.

Kysymys: Mistä syntyy esitetty 7-10 milj. € säästö 1,5 km matkalla? Yleensä moottoritie maksaa noin 4-6 milj. €/km ilman siltoja. Karkealla sihdillä katsottuna tiemassat kasvavat aikaisemmasta suunnitelmasta ja meluseinät merkittävästi, samoin siitapilarien korkeus: Mistä se säästö syntyy?

Vastaus: Merkittävä säästö syntyy, kun ei tarvitse tehdä ratasiltaa ja väistöraidetta. Ratasillassa on epävarmuustekijöitä, esim. perustus hiekkamoreeniin toisi riskikustannuksia. Aiemmassa suunnitelmassa oli noin 350 000 kuutiota ylijäämäistä massaa, joka olisi pitänyt viedä saaresta pois. Tämän kautta tulee valtava säästö kustannuksiin. Ratkaisu ei johda työnaikaiseen pohjavedenpinnan alentamiseen. Vertailukustannusta laskettaessa on myös huomioitu yleissuunnitelmavaihtoehdosta puuttuneet Baanan silta ja kaksoisraidevaraus.

Kysymys: Missä on nähtävissä hankkeen kustannusarvio?

Vastaus: Kustannusarvio tulee nähtäville muutossuunnitelman osalta, kun muutossuunnitelmaraportti julkaistaan. Koko hankkeen kustannusarvio on kuitenkin eri asia, se on tällä hetkellä 139 milj. euroa.

Kysymys: Milloin työ on aikataulutettu aloitettavaksi?

Vastaus: Hankkeen toteutus ei ole vielä saanut rahoitusta

Melu

Kysymys: Miksi vastoin vuonna 2018 hyväksytyä yleissuunnitelmaa Poikalanmäen kohdalla on poistettu 5m korkea meluseinä joka ulottui ylimmän talon kohdalle asti, ja Tikutehtaan tien ohi jolloin melu oli jäämässä alle 55 db? Nyt melualue 65-70db, jolloin kaksi kulttuurihistoriallisesti arvokasta taloa muuttuu asunkelvottomaksi.

Vastaus: Esitetyillä ratkaisulla pystytään melutasoa pudottamaan ettei se nouse yli 60 rakennusten ympärillä. Yleissuunnitelma on ohjannut melun osalta suunnittelu siten, että

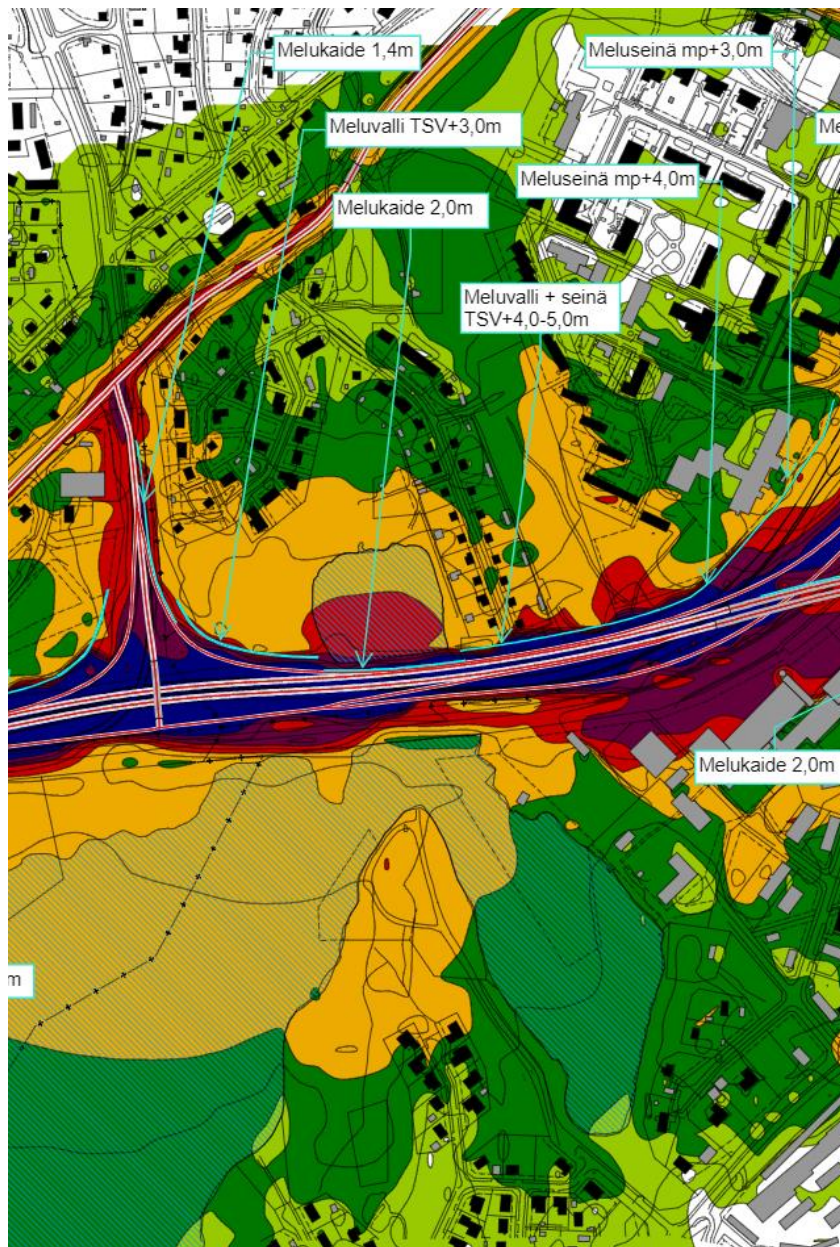
esitetyillä melusuojuuksilla päästään vähintään samaan vaikutukseen, vaikka ne rakenteellisesti poikkeavat. Missään ei ole tehty huonompia ratkaisuja melusuojausten suhteen kuin v. 2018 hyväksytyssä yleissuunnitelmassa.

Kysymys: Miksi melusuojuuksilla ei päästä lain edellyttämälle tasolle eli alle 55 dB? Kuvan mukaan Haapalahden meluseinä on tosi vaatimaton, korkeushan pitäisi olla vähintään n4 m.

Vastaus: Melusuojuuksia ollaan esittämässä siten että täytetään sama suojaustaso, mitä aiemmassa yleissuunnitelmassa on esitetty, ja aina ei ole mahdollista päästä mitenkään alle 55 db. Tämä on tavoitetila, johon pyritään, mutta kohtuullisilla, toteutettavissa olevilla melurakenteilla.

Kysymys: Varassaaren lahdella on joukko uusia omakotitaloja. Miten ne suojataan melulta, jos Hutungin puolella ei ole suojausta?

Vastaus: Meluselvitystä tehtäessä on selvitetty kaikki asutut kiinteistöt ja on huomioitu, että melusuojuukselle suojataan ne. Melualue ei kuitenkaan ulotu tuonne asti. Aluetta ei ole siis nähty tarpeelliseksi suojata. Alla 2040 liikenne-ennusteen mukainen kuva.



Kysymys: Eikö melusuojausta tehdä Jyskän alueelle? Jyskän koululta keskustaan päin?

Vastaus: Tämä ei ole tämän hankkeen suunnitelma-alueella, mutta tekeillä olevassa tiesuunnitelmassa on esitetty tänne suojauksia. Tekeillä on siis Aholaidan ja Haapalahden välille Vaajakosken moottoritien melusuojaus. Tiesuunnitelma uudistetaan ja siinä yhteydessä käydään nelostien pohjoinen osa Vaajakosken moottoritiestä vielä läpi.

Kysymys: Meillä Niitynpäässä on kokemusta tiemelusta. Pahin melulähde on rekka. Nyt esitetyt melusuojaukset ovat keveitä pleksikaiteita. Miksi?

Vastaus: Esitetyt melusuojausratkaisut ovat säännökset täyttäviä. Pleksi ja betoni taittavat melua yhtä lailla ja heijastavat sitä pois kohteesta, joka on kaiteen takana. Lasiset melukaiteet ovat paljolti käytettyjä ja toimivat hyvin. Melulaskenta ja meluntorjunta perustuvat tasaisen taustamelun eli voimakkaan haitallisen äänen leikkaamiseen eivät niinkään yksittäisten melulähteiden poistamiseen, mikä on mahdotonta. Laskenta perustuu yhteispohjoismaiseen melumalliin, jolla poistetaan terveydelle vaarallista taustamelua.

Kysymys: Miten melutaso Vaajakosken keskustassa ja SOK:n konttorin paikalla muuttuu?

Vastaus: Muutossuunnitelmalla ei ole tänne asti vaikutusta. Käytännössä hanke alentaa liikennemelun haittaa Vaajakosken keskustassa ja SOK konttorin paikalla, koska nykyisellä tiellä liikennemäärät vähenevät ja näin myös melu vähenee.

Kysymys: Miksi verrataan vuoden 2040 oletettua melutilannetta, nykyverkko vs. yleissuunnitelman muutossuunnitelma. Eiköhän ihmisiä enemmän kiinnosta nykytilanne desibelitasosta?

Vastaus: Vertaamalla nykytilanteeseen ihmiset pystyvät hahmottamaan tulevan muutoksen nykytilanteeseen. Varsinaiset vaikutukset voidaan havaita vertaamalla ennustetilanteen (v. 2040) melutasoja. Hankkeen nettisivuilla olevassa aineistossa on melulaskennat

- nykytilanteelle
- vuoden 2040 liikenne- ennusteen liikennemäärillä nykyisillä ratkaisuilla
- Yleissuunnitelman ratkaisuilla 2040 liikenne-ennusteelle
- Muutossuunnitelman ratkaisuilla 2040 liikenne-ennusteelle

Kysymys: Mikä on Corten teräsaidan melun vaimennusarvo?

Vastaus: Corte on vain pintaverhous. Kyseessä on samanlainen absorboiva meluseinä, kuin puurakenteiset.

Kysymys: Tuo massiivinen Corten teräsaita on melkoinen alusta spray-maalareille. Miten tuon aidan puhdistaminen onnistuu? On varmasti ikuinen riesa sen puhdistaminen. Köynnöksillä kannattaa peittää ainakin asutuksen suuntaan. Esityksessä näyttää kivalle, mutta näyttää kalliille ja hankalalle ylläpitää.

Vastaus: Kohdan meluesteen julkisivuun vaikuttaa aikaisemman suunnitteluvaiheen lausuntojen vaateet. Ruostepinta syvenee ajan myötä ja sitä ei tarvitse huoltaa.

Kysymys: Pleksikaiteet on aina likaiset, näyttävät uutena hienolle, mutta tiesuolan, hiekoituksen, lumenaurauksen jne jälkeen näyttävät aikaa myöten järkyttävälle ja vinkuvat tuulessa. Minkähänlainen tuulimelu näistä pleksiseinistä syntyy ja entäpä aurasongelmat talviaikaan?

Vastaus: Pleksikaiteet ovat ns. itsepuhdistuvaa mallia, toisin sanoen ne on kallistettu ulospäin, jolloin sade huuhtelee pintaa ja vähentää puhtaanapitoa. Melukaiteiden kohdalla tien ulkopiennar toteutetaan leveämpänä, jolloin lumitilaa saadaan lisää. Kaiteiden aiheuttamasta tuulimelusta ei ole näyttöä.

Kysymys: Miksi suunnitelmaa ei verrata nykyiseen yleissuunnitelmaan, jossa korkea kallioleikkaus on luonnollinen melusuoja?

Vastaus: ks. Aikaisemman kysymyksen vastaus.

Kommentti: Melulaskelmissa pitää verrata nykyisen yleissuunnitelmaan eikä nykytilanteeseen.

Kommentti: Lisää liikennemelua; epävarmuus melusuojausten tasosta. Tielaitoksella ei ole selkeitä laatumääräyksiä meluseinille. Surkeita meluseinäesimerkkejä näkee esim. Keljossa ja Palokkajärven rannalla. Hyviä esimerkkejä näkee kehä 3:lla Vuosaaren satamaan ja Saksan moottoriteiden varsilla. Sellaisia ei Vaajakoskelle tule, vaan keveitä 'lautaseiniä' ja matalia betonikaiteita, jollaisia on esim. Halssilan kohdalla moottoritien varressa.

Vastaus: Väylävirastolla on tarkat ohjeet ja kriteerit melusuojausten rakenteesta ja käytettävät rakenteet on testattu. Suunnitelmassa esitetyt seinät eivät ole lautaseiniä vaan ääntä absorboivia rakenteita, joissa on puuverhous.

Kommentti: Minulla on tässä vieressä yleissuunnitelman melukartta ja tilanne siihen verrattuna huononee 10-15db eli 3-5 kertaiseksi, joten ei kannata valehdella.

Vastaus: Yleissuunnitelmien melukartat eivät ole suoraan vertailukelpoisia. Aikaisemman yleissuunnitelman laskenta on tehty vuoden 2030 liikennemäärä-ennusteen perusteella, kun taas muutossuunnitelma on laskettu vuoden 2040 ennustetilanteen mukaan. Jotta laskelmat olisivat vertailukelpoisia, melulaskennat on nyt tehty uudelleen samaan ennustetilanteeseen. Laskennoissa ei ole havaittavissa olennaista eroa.

Kommentti: Miksi melukaidetta tehdään arkkitehtuuri edellä? Meluseinän tulisi olla molemmin puolin tietä koko matkalla. Matala pleksikaide ei auta juuri mitään.

Vastaus:

Lähtökohtana on melusuojaus ja suojaus tehdään tarpeen mukaan molemmin puolin tietä. Melusuojausten julkisivu tehdään kaupunkikuvaan sopivaksi. Kaupunkikuva edellyttää arkkitehtuurin huomioimista melusuojausrakenteissa. Pleksistä vastaus edellä.

Muut kysymykset

Kysymys: Mistä löytyvät luontoselvitykset? Ja onko selvitetty/arvioitu kuinka uusi tie vaikuttaa virkistyskalastukseen Saunalahden kahdella lammella, joihin istutetaan nykyisin kirjolohtia?

Vastaus: Luontoselvitykset löytyvät hankesivuilla. Myös koko tiesuunnitelma-alueesta on laajempi selvitys sivuilla. Virkistyskalastuslammista ei ole tehty tarkempaa selvitystä. Luonnonkaloja koskien on tehty taimenselvitys. Jonkin verran vaikutusta voi tulla, erityisesti työn aikaista, esim. veden samenemistä siltatöiden aikana.

Kysymys: Onko se selvä, että tiellä täytyy ajaa 100km/h (vai 120km/h?), onko 80km/h vaihtoehto?

Vastaus: Nopeusrajoitus se tulee olemaan 100km/h, koska kyseessä on kaupunkimoottoritie.

Kysymys: Olisi hyvä nähdä kuinka lähelle Hupelia tuo Vaajavirran silla pää oikein nyt asettuu? Myös kuva Vaajavirran sillasta Jyväskylälle päin. Se on Vaajakosken ellei koko Jyväskylän upein maisema tällä hetkellä, miten tulevaisuudessa?

Vastaus: Hupeliin tullaan matalammalla tasauksessa, siitä eteenpäin noudatetaan aiemman yleissuunnitelman tasausta. Silta päättyy nykyisen väylän reunaan siten, että reuna-aukkoon jää kulkuyhteys tien alitse. Tulossa on vielä maisemaselvitys, jossa näitä eri paikkoja tarkennetaan.

Kysymys: Miksi paikalla ole maankäytöstä vastaavia edustajia??

Vastaus: Esittely koski yleissuunnitelman muutossuunnitelmaa. Suunnitelmavaihtoehdot noudattavat voimassa olevia kaavoja.

Kysymys: Suunnitelmassa ei mainita millään tavalla, että suunnitelma ulottuisi 4- ja 9-tien risteykseen asti. Kai se kuitenkin tänne saakka tulee? Haapaniemen risteyksestä etelään ne ruuhkat vasta nykyisinkin alkaa!

Vastaus: Yleissuunnitelman muutossuunnitelma koskee Haapalahden ja Vaajanvirran välistä tiejaksoa.

Kysymys: Pitääkö väite Varassaaren maa-alueen säästöstä paikkansa? Yleissuunnitelman linjaus oli pääosin kalliroleikkauksessa.

Vastaus: Tätä on tutkittu. Kalliroleikkaus oli syvä ja vei kokonaisuutena noin 5m enemmän tilaa. Tulee myös muistaa Tikkutehtaantie, uusi muutossuunnitelma muuttaa linjausta ja tasausta, jolloin liito-oravan reviiiri säilyy.

Kommentti: Varassaaren RKy alue ei muuten suunnitelman mukaa säily. Miten voitte sanoa näin? Suojellut rakennukset autoituvat ja häviävä suunnitelman näin toteutuessa.

Vastaus: Yleissuunnitelmaan verrattuna muutossuunnitelma säästää aluetta enemmän, ja sen mukaan liikenne yhteydet säilyvät ennallaan. Aikaisempaan yleissuunnitelmaan verrattuna vaikutukset pysyvät ennallaan tai paranevat.

Kysymys: Mitä tarkoittaa, että aika pitkälle noudatellaan aikaisempaa yleissuunnitelmaa Hupelin kohdalla? Eikö ole hieman epämääräistä?

Vastaus: Yleissuunnitelman muutossuunnitelma ei ulotu Hupelin kohdalle saakka.

Kysymys: Onko vastaavaa kattavaa läpikäyntiä tulossa Vaajakosken ABCn alueesta?

Vastaus: Yleissuunnitelman muutossuunnitelma ei ulotu ABC:kohtalle saakka. Käsitellään tiesuunnitelman esittelytilaisuudessa.

Kysymys: Kirri-Vehniän moottoritien linjaus poikkeaa vanhasta tielinjasta vain Lintukankaan kohdalla. Sielläkin yhtenä vaihtoehtona oli rakentaa tie vanhan tien paikalle. Kuitenkin tien ympäristövaikutusten arviointiraportissa (YVA) todetaan, että linjaus Lintukankaalle (ei siis Alvajärven rantaan) vaikuttaa merkittävästi kiinteistöjen arvon kehittymiseen Alvajärven ympäristössä. Siis melusuojaukset eivät kelvanneet Alvajärven asukkaille. Miksi Kiinteistöjen arvon alentumista tiemelusta johtuen ei ole huomioitu Vaajakoskella?

Vastaus: Kiinteistövaikutusten arviointi tehdään suunnittelutyön aikana. Yleissuunnitelman muutossuunnitelman osalta vaikutukset kohdistuvat yhteen kiinteistöön Niitynpäätien päässä ja yhteen kiinteistöön Varassaareissa.

Kysymys: Kuka on yhteysviranomainen?

Vastaus: Keski-Suomen ELY-keskuksen ympäristö-vastuualue

Kysymys: Miksi ei kunnollista YVA selvitystä? Keneltä ennakkolausunto YVA:sta? Vaikuttaa siltä, että selvitys on kysytty itseltä.

Vastaus: Yleissuunnitelmasta on tehty YVA, nyt tehdään vain osalle muutosta. Lisäselvityksiä on tehty ja nämä on katsottu riittäviksi. Yhteisviranomainen on todennut, että YVA ei tuo vaikutusten arvioinnille lisäarvoa.

Kysymys: YVA:ssa selvitetään mm. asuntojen arvonalennus. vertaa Alvajärvi. Miksi ei YVA?

Vastaus: Ks. edellä

Kommentit

Kommentti: Haapalahdessa pl 6800 - 7200 oleva eritasoliittymä on vaarallinen, kun liittyvä ramppi ja poistuva ramppi sekoittuvat keskenään ja poistuvan rampin pituuskaltevuus ylittää moottoritieohjeen 3 % kaltevuuden. Lisäksi keinotekoisesti tehty jyrkkä mäki aiheuttaa tuntevia lisäkustannuksia raskaalle liikenteelle.

Kommentti: Ihmettelen, miksi KS ELY:lle tielaki on tuntematon kun yritti ohittaa selvät määräykset? Vastuu välinpitämättömyydestä kuuluu ensisijaisesti tiejohtaja Jukka Lehtiselle, joka ei ole edes suvainnut tulla tähän tilaisuuteen vastaamaan kysymyksiin. En osoita asiassa projektipäällikkö Komia.

Kommentti: Ei tien tarpeellisuudesta ole epätietoisuutta, vaan siitä miksi melu tuodaan Vaajakosken keskustaan kun sitä voitaisiin minimoida nykyisen Yleissuunnitelman mukaisella tiellä. Mene Seppo asiaan.

Kommentti: Kalliomassaahan tarvitaan Hupelissa. Joten joka tapauksessa ne on ajettava jostakin.

Kommentti: Ei pohjavesiongelmia, sillä ei vedenottoa, painuvia savikerroksia eikä puupaaluperustuksia. Rakennusten perustamisolosuhteita ei ole edes selvitetty, jos puhutaan pohjavesiongelma - Ei Päijänteen tulvaongelmaa; alimmillaan sama taso kuin rantaväylällä.

Kommentti: Ei rataongelmaa; erittäin vähäinen liikenne Jyväskylä-Pieksämäki radalla. Ei mitään seutukaavallisia varauksia kaksoisraiteelle

Kommentti: Norjassa osataan alittaa vuonoja tunneleilla, mutta Suomessa ei pystytty alittamaan yhtä vaivaista ojaa.

Kommentti: Tämä oli surkea esitys kaikin puolin. Antaa polttoainetta valituksiin.

Kommentti: Suurin hyöty hankkeesta olisi, jos Vaajakoski oikeasti alitettaisiin. Tampereella otettiin oikeasti maisema ja arvokas tonttima yms. asiat huomioon ja tehtiin nykyaikaisesti tunneli, ympäristöä tuhoamatta.

Kommentti: Tampereen tunneli yhtä vaikeissa olosuhteissa maksoi 100 milj. euroa.

Vastaus:

Suunnitelman esittely kuuluu projektipäällikön tehtäviin. Esitettyihin suunnitelmaa koskeviin kommentteihin ja väittämiin on vastattu edellä ja muut yleistä kommentointia jotka eivät liity yleissuunnitelman muutossuunnitelmaan.