



Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Viite: Valtatie 4 Vehniä - Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Yhteysviranomaisen lausunto

Hanke ja arviointimenettelyn vireille tulon peruste

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY) ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue toimii ympäristöministeriön 1.4.2014 tekemän päätöksen mukaan yhteysviranomaisena Keski-Suomen ELY:n liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen hankkeessa Valtatie 4 Äänekosken kohdalla (laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 468/94, 1584/2009). Hankkeen YVA- menettely perustuu YVA- asetuksen (713/2006) 6 §:n hankeluettelon kohtiin 9) liikenne a) ja b), joiden mukaan moottoritien, moottoriliikennetien ja neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen edellyttää ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Hankkeen ympäristövaikutukset on selvitettävä YVA- menettelyssä, ennen kuin hankkeen toteuttamiseksi ryhdytään ympäristövaikutusten kannalta olennaisiin toimiin. YVA- menettelyllä hankitaan tietoa päätöksenteon tueksi, mutta siinä ei tehdä päätöksiä hankkeesta.

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan suunnitelma tarvittavista selvityksistä ja arviointimenettelyn järjestämisestä. Arviointiohjelman on laatinut hankkeesta vastaavan toimeksiannosta konsulttitoimisto Sito Oy. Yhteysviranomaisen antaa oman lausuntonsa arviointiohjelmasta hankkeesta vastaavalle kuukauden kuluessa kuulemisen päättymisestä.

Hankkeen vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkittavat vaihtoehdot ovat:

Vaihtoehto 0 eli hankkeen toteuttamatta jättäminen, jossa valtatie 4 säilyy nykymuodossaan nykyisellä paikallaan. 0-vaihtoehto on vertailuvaihtoehto.

Vaihtoehto N, jossa valtatie parannettaisiin pääosin nykyiselle paikalleen osuudella Vehniä - Huutomäki. Valtatie on joko moottoritie tai 2+2 -kaistainen maantie, jolla hidas liikenne on kielletty. Kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä.

Vaihtoehdot I1, I2 ja I3, joissa valtatie parannettaisiin nykyisen tien itäpuolelle osuudella Vehniä - Hirvaskylä ja osuudella Hirvaskylä - Huutomäki valtatie parannettaisiin nykyiselle paikalleen. Valtatie on moottoritie osuudella Vehniä - Hirvaskangas ja osuudella Hirvaskangas - Huutomäki valtatie on joko moottoritie tai 2+2 -kaistainen maantie, jolla hidas lii-

kenne on kielletty. Kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä ja tutkittaviin vaihtoehtoihin sisältyy uusi eritasoliittymä Vehniän kohdalle.

Kuuleminen ja lausuntojen pyytäminen

Arviointiohjelma oli nähtävänä mielipiteiden ja lausuntojen esittämistä varten 3.11.–3.12.2014 Laukaan kunnantalolla, Uuraisten kunnantalolla, Äänekosken kaupungintalolla sekä ELY -keskuksessa. Arviointiohjelmaan oli mahdollista tutustua myös Laukaan, Uuraisten ja Äänekosken pääkirjastoissa. Sähköinen versio ohjelmasta julkaistiin Internet-osoitteessa: www.ely-keskus.fi/web/ely/keski-suomi-vt4-vehnia-aanekoski-yva.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa koskevat lausunnot ja mielipiteet tuli toimittaa ELY -keskukseen 3.12.2014 mennessä. Hanketta ja sen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa esiteltiin yleisölle 10.11.2014 klo 17 Vehniän koululla. Yhteysviranomaisen lähetti lausuntopyynnön seuraaville: Keski-Suomen ELY-keskus/kalatalousviranomaisen, Keski-Suomen liitto, Keski-Suomen metsäkeskus, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen riistakeskus, Linja-autoliitto, Luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen piirijärjestö, Keski-Suomen pelastuslaitos, Laukaan kunta, Uuraisten kunta ja Äänekosken kaupunki. Kuulemisessa saatiin 4 lausuntoa ja 46 mielipidettä.

Yhteenveto lausunnoista ja kannanotoista

Henkilöt 1-2

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatien 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilöt 3-4

Haluamme ilmaista kantamme nelostien linjauksiin Vehniän kohdalla. Mielestämme vaihtoehto, joka kulkee entisellä paikallaan, on järkevin.

Henkilö 5

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatien 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilöt 6-7

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatien 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilöt 8-9

Olemme maatalousyrittäjiä 4-tien laidasta ja huolestuneena seuranneet hanketta muuttaa nykyinen valtatie 4 moottoritieksi. Toteutuessaan se veisi meiltä elinkeinon, pellot pirstaloituisivat ja lisäksi 2001 valmistunut pihattonavetta jäisi moottoritien alle.

Valtatiellä 4 jokihaaranristeyksessä on liito-oravien kulkureitti tien yli ja risteysalueella on myös museoviraston suojelema, vielä tutkimaton "pyyntikuoppa" alue. Moottoritie tulisi toteutuessaan myös Vehniän koulun viereen, missä tällä hetkellä on n. 130 oppilasta ja päiväkotia, ei sen jälkeen mikään rauhallinen ja saasteeton pihapiiri.

Hankkeessa ihmetyttää, miksi näin ahtaaseen kylämaisemaan, keskelle kylää, usean talon ja pihapiirin yli, pitää moottoritie suunnitella, kun olisi metsämaata vapaana. Oma, vielä tutkimaton lukunsa on kokoomatiet, mitkä haitat niistä tulee.

Paras vaihtoehto Vehniän kylälle, olisi uusi linjaus Tikkakoskelta-Hirvaskankaalle, ns. itäinen linjaus. Näin estettäisiin kylän pirstaloituminen, säästettäisiin monta taloa ja maatalousyrittäjä. Lisäksi yhdymme Asko ja Sinikka Lipsasen mielipiteeseen.

Asko ja Sinikka Lipsanen ovat toimittaneet ELY-keskukseen 3.12.2014 allekirjoitetun mielipiteen Valtatie 4 parantamishankkeen Vehniä- Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Heidän esittämänsä itäinen vaihtoehto, jolla kierretään koko kyläkeskus on hyvin perusteltu ja ehdottomasti kaikilta osin paras vaihtoehto, joka on otettava huomioon tien jatkosuunnittelussa.

Henkilöt 10-11

Valtatien 4 parantamishanke Vehniä-Äänekoski välillä tulee vaikuttamaan Vehniän kylän maaseutumaiseen kylämaisemaan merkittävästi. Uusi valtatie pilkkoo useita viljelysmaita ja aiheuttaa useiden peltoalueiden jäämistä pois viljelystä ja vähentää viljelyn kannattavuutta entisestään.

Omistamamme Vehniän tila on peltopinta-alaltaan kylän suurin maanviljelystila ja yksi harvoista kylän tiloista, joka pystyisi olemaan kannattava maanviljelystila vielä tulevaisuudessakin.

Tielinjaus vaihtoehdot Ve I1 ja Ve I2 pilkkovat Vehniän tilan peltoja pahiten. Näissä vaihtoehdoissa liittymän ja rinnakkaistiejärjestelyjen vuoksi menetetään Vehniän peltopinta-alasta useita hehtaareja. Liittymä ja rinnakkaistiejärjestelyt pirstovat myös peltokuviot pieniin osiin, jolloin niiden viljely ei ole enää kannattavaa. Tämän seurauksena koko tilan viljelyn kannattavuus kärsii ja on todennäköistä, että Vehniän tilan tulevaisuus maanviljelystilana ei tulisi jatkumaan. Tällä on kauaskantoisia seurauksia koko kylämaisemaan ja Vehniän kartanon pihapiirin säilymiseen nykyisessä muodossaan. Todennäköistä on että pellot tämän seurauk-

sena metsitetään ja tilan osin historialliset maatalousrakennukset häviävät.

Vaihtoehto Ve I3 on Vehniän tilan osalta paras ratkaisu ja mahdollistaisi tilalla suunnitellun sukupolvenvaihdoksen ja viljelyn jatkumisen tilalla. Ve N vaihtoehto aiheuttaa Vehniän tilalle vähemmän haittaa kuin Ve I1 ja Ve I2 vaihtoehdot mutta Ve N rinnakkaisteineen pirstoo koko kylän.

Asko ja Sinikka Lipsanen ovat toimittaneet ELY-keskukseen 3.12.2014 allekirjoitetun mielipiteen Valtatie 4 parantamishankkeen Vehniä- Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Heidän esittämänsä itäinen vaihtoehto, jolla kierretään koko kyläkeskus on hyvin perusteltu ja ehdottomasti kaikilta osin paras vaihtoehto, joka on otettava huomioon tien jatkosuunnittelussa.

Henkilö 12

Selvitys Vehniä-Äänekoski välille suunnitellun moottoritien itäisten linjausvaihtoehtojen vaikutuksista YVA-selvitystä varten

Vanhempien suvut omistavat tilat Vehniällä Hirvasmäessä. YVA-selvityksessä mukaan otetut tien kaksi itäistä linjausta menevät joko tilan läpi tai sivuavat kyseisiä tiloja.

Mielestäni Yva-selvitykseen mukaan otetut kaksi itäistä vaihtoehtoa Ison-Hirvasjärven itäpuolella eivät ole kestäviä vaihtoehtoja taloudellisesti, sosiaalisesti eivätkä ekologisesti.

Suunnitellun tien linjauksessa ei pitäisi poiketa 14.4.2009 lainvoiman saaneesta Keski-Suomen maakuntakaavan linjauksesta. Hämeenlinnan hallinto-oikeuden päätöksen 13/0360/2 perusteluiden mukaan maantie on rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja aiheuttamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Perustelujen mukaan maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa eikä tien yleissuunnitelmaa saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa.

Keskeisin perustelu itäisten linjausten huonolle kannattavuudelle ovat taloudelliset syyt. Syynä huonolle taloudelliselle kannattavuudelle on kyseisten linjausvaihtoehtojen korkeusero tien nykyiseen linjaukseen verrattuna. Linjausvaihtoehdot kulkevat pahimmillaan Hirvasen rinteellä 60 metriä ja Hirvasmäen ylittäessään jopa lähes 100 metriä korkeammalla muuhun tien linjaukseen verrattuna. Moottoritien rakentaminen lyhyellä viiden kilometrin matkalla näin korkealle ei liene taloudellisesti kannattavaa. Mittavien rakennustöiden lisäksi jatkossa tien käytössä määle noususta aiheutuvat kokonaiskustannukset tien käyttöaikana muodostuvat huomattaviksi. Myös linjausten alustulo Hirvasmäeltä Eikulan rinteeseen kohdalla Ison- ja Pienen-Hirvasen väliselle järvikannakselle vaatii toteutustavasta riippumatta kalliita tielinjausten kustannuksia merkittävästi nostavia erikoisratkaisuja verrattuna vanhan tien linjauk-

seen. Myös järvikannaksen läpi kulkeva suurjännitelinja haittaisi rakennustöitä.

Ekologinen kestävyys näkökulmasta itäiset linjausvaihtoehdot aiheuttaisivat maankäytön pirstaloitumista Vehniän kylän alueella. Uuteen maastokäytävään rakennettaessa tie jättäisi alleen väistämättä erilaisia vielä kartoittamattomia luontokohteita. Hirvasen rinnettä kulkevan linjauksen alle olisi jäämässä Etelä-Suomen mittakaavassa merkittävä vanha noin 20 hehtaarin luonnontilainen lehtipuumetsä, joka on kasvu- paikaltaan tuoretta ja kosteaa lehtoa. Alueella on poikkeuksellisen runsaasti järeää pääosin koivusta muodostunutta pysty- ja maalahopuuta paikoin jopa 50-150 m³ hehtaarilla. Alueen läpi kulkee useampi rehevä noro. Alueen lounaisnurkalla on lisäksi Ely-keskuksen Syke-aineistossa kaksi liito-oravahavaintoa.

Vanhan linjauksen ympärillä on Syke-aineistossa poikkeuksellisen paljon ilmoitettuja liito-orava havaintoja verrattuna Keski-Suomen keskimääräiseen havaintotasoon. Kaikkien linjausten mahdolliset liito-oravareviirit ja havaintojen todenperäisyys tulisi tarkistaa ja kartoittaa ennen lopullista päätöksen tekoa.

Elinympäristöjen lisäksi uusi mahdollinen maastokäytävä pirstoisi riistan elinalueita. Hirvasmäki on hirvien talvehtimisaluetta. Moottoritien rakentaminen sekä riista-aidat estäisivät hirvien kesä- ja talvilaidunten väliset vaellukset. Itäiset linjaukset heikentäisivät myös merkittävästi sekä hirven että muun riistan metsästysmahdollisuuksia Vehniällä sijoituessaan keskelle kylän keskeisiä metsästysalueita.

Koska Hirvasmäki kohoaa yli 200 korkeudelle meren pinnasta on sieltä näkymät 25 kilometrin päähän Jyväskylään asti. Alueen korkeudesta johtuen myös linjausten maisemahaitat näkyisivät vastavuoroisesti laajalle alueelle.

Hirvasmäessä kulkeva 40 metriä leveä suurjännitelinja vie jo nyt alueen maanomistajilta isot alueet käyttökelpoista maata mm metsätalouden käytöstä. Maakuntakaavassa on lisäksi varaus uudelle sähkölinjalle vanhan linjan rinnalle, joka toteutuessaan lisäisi maan menetyksiä merkittävästi. Itäisimmän tielinjuksen sijoittuminen alueelle lisäisi maan menetyksiä entisestään. Maan menetykset muodostuisivat sosiaalisen kestävyys ja tasa-arvon näkökulmasta kohtuuttomiksi yksittäisille maanomistajille. Maan menetysten lisäksi sähkölinjasta jo tällä hetkellä varsinakin sade säällä kuuluvan sähisevän melun lisäksi aiheutuisi myös tiestä jatkossa lisää merkittäviä meluhaittoja.

Korkealle mäelle suunnitellut linjausvaihtoehdot laajentaisivat meluhaittoja tien nykyistä linjausta laajemmalle alueelle. Itäisimmän linjausvaihtoehdon kulkiessa Hirvasmäen itärinteellä ulottuisivat myös meluhaitat pidemmälle itään mm. Valkolan kylälle asti, johon Maakuntakaavan linjauksen melu ei yllä.

Henkilö 13

Omistan Vehniällä kaksi omakotitaloa: Rasinmäentie 1 ja Nelostie 1833. Rasinmäentien talo on vuokralla, ja Nelostie 1833 talossa asun itse. Harjoitan pienimuotoista yritystoimintaa, kuten metsänkasvatusta, piha-rakennusten tekoa ja kesämökkivuokrausta (6 kpl). Nelostien rakentaminen moottoritieksi nykyiselle kohdalle Iso-Hirvasen länsipuolelle vaikeuttaisi ja haittaisi yritystoimintaani monin tavoin. Moottoritien meluhaitta rakennusvaiheesta lähtien haittaisi yhä häiritsevämpänä omaa asumistani sekä kesämökkimatkailua. Lisäksi huoltoyhteydet mökeille vaikeutuisivat. Toinen suuri haitta olisi metsämaani pirstoutuminen lukuisista kohdin kokoojateiden rakentamisen takia. Myös Iso-Hirvasen pilaantuminen huolestuttaa.

Mielestäni paras vaihtoehto moottoritielle olisi Iso-Hirvasen itäpuolelta linjaus 2, jolloin se haittaisi vähiten Vehniän kyläläisiä sekä rakennusvaiheessa että ollessaan käytössä.

Henkilöt 14-15

YVA- ohjelmassa esitetyistä, tarkasteltaviksi ehdotetuista linjausvaihtoehtoista vaihtoehto I1 on esitetty kulkemaan aivan omistamamme kiinteistön ”Rinteelä 410-410-8-93” vierestä. Edellä mainitun linjausvaihtoehtoon toteutuessa kiinteistöllä asumisen laatu heikkenisi oleellisesti tai muuttuisi jopa mahdottomaksi. Mikäli YVA- ohjelman liitekartoissa esitetty merkintä tarkoittaa uuden maastokäytävän keskilinjaa, se sijoittuu alle sadan metrin päähän asuinrakennuksestamme. Toisin sanoen maastokäytävän reuna tulisi todennäköisesti sijaitsemaan alle viidenkymmenen metrin päässä asuinrakennuksesta. Näin ollen osa tontistamme ja piharakennuksistamme jäisi tielinjauksen vaatiman alueen alle. Jo pelkästään melusta, tärinästä, pakokaasupäästöistä ja valosta aiheutuvat haitat olisivat mittavat. **Vaadimme vaihtoehto I1:n poistamista tarkasteltavista vaihtoehtoista edellä mainittujen perusteluiden johdosta.**

Laukaan kunnan asukkaina katsomme velvollisuudeksemme esittää mielipiteen myös linjausvaihtoehto I1:n vaikutuksesta Vehniän kylän kaavoitukseen ja edelleen kylän asemaan hyvänä ja kehittyvänä asuinpaikkana. Vehniän kylä on haluttu asuinpaikka lapsiperheille muun muassa sen hyvän sijainnin ja vireän kyläkoulun vuoksi. Pelkästään väkiluvun muutosta seuraamalla ei saa todellista kuvaa kylän vetovoimasta, koska kylän uudisrakentamista ovat hidastaneet vuorollaan maakunta-kaavoitus yleensä, maakuntakaavan moottoritie- ja voimalinjavaraukset sekä Laukaan kunnan osayleiskaavan laadinta. Laukaan kunnan Vehniän osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan, että ”kaavan valmistelussa huomioidaan VT4 tiesuunnitelmassa alueelle kohdistuvat valtatiekehittämistoimenpiteet”. Edellä mainittu koskee vain Kirri – Tikkakoski- osuutta, jonka YVA-menettely on käyty aikaisemmin. Vehniän ja Äänekosken väliä ei kyseisessä suunnitelmassa

ole erikseen huomioitu. Vaikka linjausvaihtoehto I1 ei sijoitukaan osayleiskaavaehdotuksessa suunnitellulle tiheämmin asutetulle alueelle (ns. kyläyleiskaava-alue), on sen vaikutus varsin merkittävä kaavaehdotuksen haja-asutusalueelle. Linjausvaihtoehto I1 kulkee lähes koko VT 4:n nykyisestä sijainnistaan poikkeavan osuuden sillä haja-asutusalueella, jossa olisi paljon potentiaalisia pientalojen rakennuspaikkoja. Edellä mainittu alue on nykyään harvaan asuttu, mutta silti lähellä Vehniän vesiosuuskunnan ja sähköverkkoyhtiön mahdollisia liitäntäpaikkoja. Lisäksi alueen korkeuserot ja vaihtelevat pohjarakentamisolosuhteet tukevat paremmin joustavaa pientalorakentamista, kuin muun suurta ja haasteellista tiehanketta.

VT 4:n linjauksen merkintä vuonna 2009 vahvistetussa maakuntakaavassa muuttuu yhdystien 6375 kohdalla ohjeelliseksi välillä Vehniä – Äänekoski. Koska nykyisen tilanteen vallitessa parantamishanke välillä Kirri – Tikkakoski tulee toteutumaan yhdystien 6375 risteysalueen eteläpuolelle nykyiselle paikalleen, linjausta ei tulisi muuttaa myöskään alueelta pohjoisen suuntaan siirryttäessä. VT 4:n parantamishankkeen toteuttaminen välillä Vehniä – Äänekoski pääosin nykyiselle paikalleen tukisi parhaiten myös niitä tavoitteita, joita koko Jyväskylän ja Äänekosken välisen osuuden hankkeille on niiden useamman vuosikymmenen kestäneiden kehitysprosessien aikana asetettu. Linjausvaihtoehtoja on esitetty useita, mutta Lintukankaan tunnelia lukuun ottamatta tielinjaus on eri vaiheiden ja hankkeiden suunnitelmissa palannut pääosin nykyiselle paikalleen. Tämä on perusteltua, koska vaihteittainen rakentaminen on varmasti kokonaisuutta ajatellen edullisin ratkaisu. Jyväskylän ja Äänekosken välistä osuutta onkin syytä tarkastella nimenomaan kokonaisuutena, jolloin tienparannus vaihteittain nykyiselle paikalleen on paras ratkaisu.

Henkilö 16

Valtatien 4 liikennetiheys jo nykyisellään asettaa parantamistarpeita liikennejärjestelyille niin Vehniän kylän kohdalla kuin muutenkin Vt 4:llä. Julkistetussa YVA-ohjelmassa olevat uuden linjauksen I-vaihtoehdot ovat kuitenkin paikallisen asukkaan silmin vähemmän rohkaisevia.

Asun ja omistan tilaa "Vanha Hirvasmäki", 410-410-8-110. Vanha Hirvasmäki on erotettu Valkolan kantatilasta 1766 ja Mäkikylän nykyinen asutus on syntynyt Hirvasmäen vanhan kantatilan ympärille ja sen maita jakamalla.

Kun ostin tilan rakennuksineen, Keski-Suomen museo antoi ohjeeksi, että "maisemallisten arvojen vuoksi rakennusten ulkoasua ja tilan järjestelyjä ei saa olennaisesti muuttaa." YVA-ohjelman karttoihin ei kuitenkaan tämän ohjeen kaltaisia merkintöjä ole laitettu.

Tarkasteltava linjausvaihtoehto I1 tarvelee täydellisesti sen maatalousmaiseman mitä Vanhan Hirvasmäen alapuolella enää on jäljellä.

Hirvasmäen Mäkikylää asuttaa minun lisäkseni moni muukin Laukaan asukas, joka on halunnut maalaismaista rauhaa paikassa, josta on kohtu helppo päästä hyvien liikenneyhteyksien ääreen. Varsinkin linjaus I1, mutta jossakin määrin kaikki I-vaihtoehdot tarvelevät luonnonläheisen rauhallisuuden. Mäkikylässä näkee nykyisellään kaikki pohjoisen taivaankannen tähdet ja Linnunradan koko komeudessaan. Uuden tien tuoma valosaaste verhoaa taivaan suuruuden ihmiskatseilta.

Kaikki I-vaihtoehdot edellyttävät raskasta rakentamista nykyisin varsin rauhallisen metsäluonnon keskelle. YVA-ohjelmassa viitataan liito-oravahavaintoihin nykyisen tielinjauksen välittömässä läheisyydessä; maallikon järjellä kuitenkin tuntuisi, että valtatie varressa nykyään asuvat liito-oravat ovat jo jossakin määrin sopeutuneet liikenneolosuhteisiin. Sen sijaan leveän tien rakentaminen aikaisemmin lähes koskemattomalle alueelle vaikuttaa hyvin monien eläinpopulaatioitten olosuhteisiin, sen lisäksi että se tarvelee alueen virkistys- ja luonnonvara-arvot.

N-vaihtoehdon liittymäjärjestelyt ja hellyydellä toteutettu seututien linjaus säilyttävät parhaiten Vehniän kylän luonteen, Hirvasmäen Mäkikylän luonnonläheisen maalaistunnelman, ja Iso-Hirvasen itäpuolen luontoarvot.

Henkilö 16/yhteiskannanotto

Tämä asiakirja on syntynyt Vehniän Hirvasmäen Simolan talossa 23.11.2014 pidetyn kyläkokouksen muistiinpanoista, ja on yhteinen lausumamme Valtatie 4 välillä Tikkakoski - Äänekoski linjausvaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan. Pyydämme ottamaan huomioon tämän asiakirjan paitsi arviointiohjelman hyväksynnän, myös ympäristövaikutusten arvioinnin toteuttamisen aikana. Sen lisäksi mitä tässä yhteisessä mielipiteessämme ilmoitamme, kukin meistä voi ilmoittaa tai on jo ilmoittanut yksityisiä mielipiteitään YVA -ohjelmaan, tai allekirjoittanut muita asiaan liittyviä lausumia, mielipiteitä, tai muita asiakirjoja.

Valtatien 4 nykytilanne, kuten YVA -ohjelmassa todetaan, ei kestä tulevaisuuden ennustettua liikennemäärää, ja nykyinenkin liikennemäärä aiheuttaa toistuvasti ongelmia. Valtatie 4 on parannettava siten, että paikallisten asukkaiden liikkuminen ja eläminen ei vaikeudu samalla kun kaukoliikenteen edellytyksiä parannetaan.

Nähdäksemme ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on pyritty ottamaan huomioon monipuolisesti eri sidosryhmiä ja erilaisia niin taloudellisia kuin aineettomiakin arvoja. Haluamme tuoda esiin eräitä näkökohtia, joiden osuus ei käy nyt lausuttavana olevasta YVA -ohjelmasta selkeästi ilmi.

Aikaisemmin tehdyt selvitykset on otettava huomioon. Tiesuunnitelman "Vt4 Jyväskylä - Oulu rakentaminen moottoritieksi välillä Kirri - Tikkakoski" liitteessä 16T-2.3-1 "Vehniä, luonto- ja maisemaselvitys v. 2003,

liitteineen" sisältää edelleenkin pääosin paikkansapitävää aineistoa ja se on otettava huomioon nyt käynnissä olevien selvitysten rinnalla. Laukaan kunnan vuonna 2014 teettämä osayleiskaavan taustoitusselvitys (FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy) tarkastelee Vehniän aluetta, ja sen tiedot tulee pystyä käyttämään hyödyksi myös Vt 4 selvityksissä.

Yksityisten metsänomistajien edut on otettava huomioon. Metsäkeskus varmasti lausuu hyvin pätevästi kokonaismetsätalouden kannalta. Lisäksi on otettava huomioon yksityisten metsänomistajien edut. Metsänomistaja hoitaa ja suunnittelee metsiensä käyttöä monen vuosikymmenen jäniteellä, ja nyt tielinjauksen yhteydessä tehtävät ratkaisut voivat tehdä tyhjiksi monia pitkäaikaisinvestointeja, jotka yksityisen ihmisen taloudessa ovat erittäin merkittäviä. Lailliset lunastuksen yhteydessä maksettavat kertakaikkiset ja täydelliset korvaukset eivät vastaa investoinnin tuotto-odotuksia.

Luonnon aineettomat arvot on arvostettava niin korkealle kuin ne todellisesti kuuluvat. Suunniteltujen itäisten tielinjausten välittömässä läheisyydessä on paikkoja, jonne Laukaan, Tikkakosken, ja Suolahden teollisuusyritykset mieluusti tuovat niin kotimaisia kuin ulkomaisia yhteistyökumppaneitaan kokemaan suomalaisuutta. Hitonhaudan ja Hirvasmäen takametsien kaltaisen alueen oleminen Jyväskylän kokoisen kasvukukun välittömässä läheisyydessä on monelle ulkomaalaiselle ollut voimallinen elämys, ja on varmasti ollut vaikuttamassa sopimusten ja pitkäaikaisen yhteistyön syntymiseen. Hitonhauta-Kylmähauta-Hirvasjoki -Natura-alueen arvoihin vaikuttaa myös alueen rajojen ulkopuolella alueen läheisyydessä olevat toiminnot. Hitonhaudan alue on luetteloitu Laukaan hiljaisiksi paikoiksi.

Suurjännitelinjojen linjausperustelut eivät tue itäisiä moottoritievaihtoehtoja. Eräät suurjännitelinjojen linjaukset on ilmeisesti juurikin Hirvasmäki-Hovila -alueen luontoarvojen takia päätetty siirtää toisaalle. Samaan aikaan kuitenkin valmistellaan samoille alueille moottoritielinjakuita. Nämä näkökohdat eivät tunnu olevan samalla linjalla.

Rakennettu ympäristö luo paikallista yhteenkuuluvuutta. YVA-ohjelmassa aivan oikein todetaan Vehniän kartanon merkitys Vehniän kylälle. Paljoa vähemmälle maininnalle jää Hovilan kannaksen viljelysmaisema ja mautilojen talouskeskukset. Hovilan ja Uus-Hovilan alue on paikallishistoriallisesti lähes yhtä vaikuttavaa kuin Vehniän kartanon ympäristö, ja Uus-Hovilan kivikautinen asuinpaikka todistaa vielä vanhemmasta asuinkerrostumasta, joka on merkittävältä osiltaan vielä tutkimatta. Vanha Hirvasmäki (vuodelta 1766, nykyinen päärakennus vuodelta 1857) on syrjemässä, mutta Vanhan Hirvasmäen talouskeskus ja peltoaukio koetaan edelleenkin Hirvasmäen Mäkikylän julkisivuksi.

Mäkikylä on ollut Vehniän ja Valkolan pääkyläien rinnalla Keski-Suomen alueelle ominaista hajakylää. Alueella on runsaasti vanhaa kaskimaata ja siihen liittyviä nauriskuoppia, mikä Keski-Suomen maatalousmaise-

matyyypeistä on huonohkosti säilynyttä. Vehniän ja Hovilan maatalousmaiseman säilyttämisen yhteydessä pitää säilyttää myös Mäkikylän alueen kaskimaat. Lisäksi on otettava huomioon alueen kylmäladotut kiviaidat, jotka todistavat menneiden sukupolvien uurastuksesta peltoja raivatessa ja asuinympäristöä huoltaessa.

Oma kasvuympäristö on houkutteleva asuin- ja rakennusalue. Mäkikylässä on vireitä lapsiperheitä, ja pitkät perinteet lapsien asettumisesta asukkaiksi ja veronmaksajiksi omille kasvualueille. Laukaan kunnalla ei pitäisi olla varaa karkottaa uusia asukkaita ja veronmaksajia. Jo tällä hetkellä eräät Mäkikylässä asuneet ja kasvaneet ovat ruvenneet epäroimään rakentamishalukkuuttaan.

Ihmettelemme korkeuserojen korostamista läntisen vaihtoehdon hylkäämisessä mutta ei itäisessä. YVA-ohjelman perusteissa olevat itäiset linjaukset kulkevat kaikki keskisuomalaisittain jyrkähkössä maastossa. Läntinen vaihtoehto oli esiselvitysvaiheessa hylätty juurikin korkeuserojen vuoksi; myös itäiset vaihtoehdot ovat korkeuseroiltaan huomattavia. Liikenneturvallisuus, tierakentaminen, ajokustannukset tulevat olemaan kalliimpia kuin nykyisellä linjauksella. Nykyisen tieuran kohdalle rakentaminen tulee olemaan kaiken todennäköisyyden mukaan huomattavasti edullisempaa kuin neitseelliseen maastoon valmisteleminen. Vuosikymmenten käyttöä aikana niin polttoainekustannukset kuin melu- ja hiukkaspäästöt tulevat itäisissä linjauksissa kasvamaan merkittäviksi.

Budjettitaloudessa eläminen aiheuttaa rahoitusriskin; rahoitusriskiä vähentää nykyisen tieuran käyttäminen. Kun nykyisellä tieuralla pystyy kulkemaan koko matkaltaan, tien rakentamisen vaiheistamista pystyy paloittelemaan pienempiinkin osiin varsin helposti. Nykyiselle tieuralle rakentaminen tukee myös kolmikaistaisen ohituskaistatien rakentamista välivaiheena moottoritiele paremmin kuin kokonaan uuteen maastokäytävään tekeminen.

Liikennetiheys nykyisellään ja tulevaisuudessa vaatii valtatiekehittämistä. Jo nykyisellään suunnittelualueella risteävän liikenteen mahdollisuudet päästä tielle ovat ajoittain surkeat. Liikenneturvallisuus on arveluttava. Pyydämme kiirehtimään Valtatie 4 Tikkakoski - Äänekoski - osuuden rakentamista moottoritieksi.

Olemme tutustuneet tähän muistioon ja sähköpostitse ilmoittaneet asiakirjan laatijalle että olemme samaa mieltä muistion sisällön kanssa.

Kirsi Vihanti. Hirvasmäentie 160, Vehniä, Teuvo Vihanti. Hirvasmäentie 160, Vehniä, Leena Sivil. Mäkikyläntie 18, Vehniä, Rauno Sivil. Mäkikyläntie 18, Vehniä, Matti Hänninen. Hirvasmäentie 206, Vehniä, Jonna Hokkanen. Hirvasmäentie 206, Vehniä, Sari Savolainen. Hirvasmäentie 105, Vehniä, Janne Kirvesmäki. Harisentie 36, Vehniä, Tarja Kirvesmäki. Harisentie 36, Vehniä, Jari Rinne. metsänomistaja Vehniällä, Mäntyläntie 2, Valkeala, Sylvi Hakonen, Vehniä, Elli Harjunen, Vehniä

Simolan keskustelutilaisuudessa 23.11. oli läsnä ja tässä muistiossa esiintyviä näkökohtia toivat esille mm. Rauno Sivil, Juha Hovilainen, Eino Harjunen, Matti Hänninen, Eira Hytönen, Elisa Puupponen, Petri Puupponen, Janne Patja, Sari Savolainen, Leena Sivil, Liisa Malinen, Tarja Kirvesmäki, Janne Kirvesmäki, Jaakko Kontunen, Eeva Isojoki, Teemu Hytönen, Antti Bengts, Pekka Patja, Kirsi Vihanti, Teuvo Vihanti, Ari Joki.

Henkilöt 17-18

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3.joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4:n parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Talomme tulevat olemaan aivan kiinni 4:s tiessä. Kokoomatie tuhoaa vähäiset peltomme ja varastorakennuksen, joten viljely ja eläintenpito käy mahdottomaksi

Henkilöt 19-20

Perheemme, 2 aikuista ja 4 lasta asuu 4-tien varressa 1998 rakennetussa omakotitalossa. Kun haimme talollemme rakennuslupaa 1997 niin silloin uuden 4-tien linjaus oli suunniteltu kulkemaan vanhan seutukaa-
van mukaisesti Iso-Hirvanen järven itäpuolelta, ko. tiedon perusteella päätimme sitten rakentaa talomme nykyiselle paikalle tietämättä että maakuntakaava tulisi kumoamaan ko. linjauksen, Laukaan kuntakin antoi ko. paikalla rakennusluvan.

Saimme myös rakennusluvan v.2007 talon laajentamiseen.

Mielipiteemme on että uusi tie pitäisi ehdottomasti linjata Iso-Hirvanen järven itäpuolelle käyttäen linjausvaihtoehtoja I1, I2 tai I3 ja nykyinen 4-tie jättää rinnakkaistieksi, silloin ei tarvitsisi rakentaa kuin yksi uusi tie. Tien rakentaminenkin sujuu varmasti nopeammin ja halvemmalla, kun se tehdään korpimetsään sen sijaan että työkoneiden pitäisi väistellä vilkasta liikennettä jos tie tehtäisiin nykyiseen linjaukseen, vrt Vaajakoski - Toivakka tie joka valmistui reilusti etuajassa.

Jos 4-tie rakennettaisiin nykyiseen paikkaan niin silloin pitäisi rakentaa sekä uusi moottoritie että uusi rinnakkaistie. Alustavan nykyisen linjauksen mukaan tie lähtisi kuitenkin ennen Paavolantietä erkanemaan vanhantien länsipuolelle ja koska moottoritie vie huomattavasti enemmän tilaa kuin 2 kaistainen tie, niin moottoritie tulisi todella lähelle taloamme (tai jopa päälle) jolloin asuminen lienee mahdotonta lisääntyneen melun ja tärinän vuoksi.

Tiehallinnon v.2007 allekirjoittaman lausunnon mukaan tiesuunnitelma ei kohdistuisi talomme kohdalle.

Yhdymme Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4 parantamishankkeen Vehniä - Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Kannanoton liitteinä on kaksi karttaa kiinteistön sijainti ja Keski-Suomen tiepiirin lausunto asuinkiinteistön laajentamisesta.

Henkilö 21

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3.joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4.n parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilö 22

Kannatan ehdottomasti tien nykyistä eli N- linjausta mm. seuraavilla perusteilla:

- tien tarvitsema maastokäytävä on jo puoliksi olemassa
- ihmiset ja eläimet ovat pääosin tottuneet kyseiseen linjaan
- mahdolliset saastuneet maat on valmiiksi jo tie käytävässä
- nykyinen linjaus ei sisällä merkittäviä mäkiä eikä mutkia
- varmistetaan julkisten kulkuneuvojen saatavuus lähemmäksi asutusta
- saadaan rinnakkaistiestä kylälle parempi "kylätie" (vanhat tiet todella huonoja)

Ramppien sijoittelussa esitän huomioitavan Jokihaaran ja pohjois Vehniän alueelta tulevan liikenteen määrän ohjautumisen moottoritiehen. Toisin sanoen ehdotan H-mallista ramppia Jokihaarantien päähän (jotta kaikki ei kulkisi kylän läpi) taikka H-ramppi suunnitelman mukaisesti lähelle Laukaan tien risteystä ja ehdottomasti silloin pitää olla myös H-mallinen (ei yhteen suuntaan oleva) ramppi myös Iso-Hirvanen järven pohjoispäässä Pölykankaantien liittymän seutuvilla (tämä ramppi on todennäköisesti välttämätön muutoinkin).

Kokoomatien linjaukseksi ehdotan jo jossakin kartassa aikaisemmin ollutta mallia jossa kokoomatie kulkisi enemmän vanhan kylätien päällä siis Koulun seutuvilla (jottei tarvitse halkoa peltoja eikä ihmisten talot sijoitu hullusti uuteen tiehen nähden sekä olemassa oleva tie parantuu).

Lopuksi tuon huoleni esille yrityksemme Karjalaisen Rahti Oy:n ras-kaankaluston liikenteestä osoitteeseemme Yläpohjantie 189, Vehniä. Suunniteltu kokoomatie olisi meille oikein mieluinen asia koska kulkeehan se meidän nurkalta. Ramppien sijoittelut ovat ratkaisevassa roolissa lähdetäessä Etelään niin kuin Pohjoiseen eli moottoritien saatavuus jottei tarvitse "jyskytellä" ihmisten nurkilta mm. öiseen aikaan!

Tiivistettynä ehdotukseni:

-Moottoritie nykyiseen tielinjaan

-H-mallinen ramppi Jokihaaran tien päähän sekä H-mallinen ramppi Iso-Hirvanen järven Pohjoispäähän

-Kokoomatietä etelästä pohjoiseen katsottaessa Heikinkallion jälkeen nykyisen kylätien päälle Koulun kohdalla aina Jokihaaran tien kulmille (aikaisempi piirros)

Tsemppiä teille haastavaan ja mielipiteitä jakavaan projektiin, teette hyvää työtä! Kovasti uusia baanoja odottaen:)

Keski-Suomen lintutieteellinen yhdistys ry.

Valtatien 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski YVA-menettelyn ensimmäinen osa, ympäristövaikutusten arviointiohjelma, valmistui marraskuussa 2014. Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin yhdeksi painopistealueeksi on YVA-ohjelmassa nostettu luonnonoloihin kohdistuvat vaikutukset.

YVA-ohjelmaan on koottu lähtötiedot hankealueen luonnonoloista. Ohjelmassa on esitetty taulukossa ja kartalla nykyisen ja suunniteltujen tielinjausten läheisyydessä sijaitsevat huomionarvoiset luontokohteet. KSLY esittää, että YVA-ohjelmassa huomioidaan hankealueen luonnonolojen lähtötietona myös yhdistyksen laatima selvitys Keski-Suomen maakunnallisesti tärkeistä lintualueista (KSLY 2013)¹. Hankkeen vaikutusalueella sijaitsee kaksi maakunnallisesti arvokasta lintuvettä: Alanen (kohde 610149) Vehniän kylällä sekä Hujakko ja Pohjoislahti (kohde 610176) Huutomäen pohjoispuolella. Hankkeen eri linjausvaihtoehtojen vaikutusten arviointi näihin linnustollisesti arvokkaisiin kohteisiin tulee sisällyttää YVA-ohjelmaan.

YVA-ohjelmassa on esitetty luonnonolojen lähtötietojen ohella ne luontonselvitykset, jotka hankealueelle tullaan tekemään YVA-selostusvaiheessa, jotta hankkeen vaikutukset alueen luonnonoloihin pystytään arvioimaan. Lähtötietoja alueen linnustosta ei ole esitetty, eikä linnustonselvityksiä ole kirjattu YVA-ohjelmaan. KSLY vaatii, että YVA-ohjelmaan sisällytetään linnustonselvitykset, jotka toteutetaan YVA-selostusvaiheessa luonto- ja kasvillisuusselvitysten lisäksi. Linnustonselvitykset tulee laatia kaikilta neljältä eri linjausvaihtoehdolta.

YVA-ohjelmassa on mainittu, että tiehankkeen välittömien vaikutusten lisäksi YVA-selostusvaiheessa arvioidaan hankkeen välillisiä vaikutuksia luonnonoloihin. Mahdollisista välillisistä vaikutuksista on esitetty muutamia esimerkkejä. KSLY esittää, että YVA-ohjelmaan kirjataan seikkaperäisemmin, mitkä analyysit tiehankkeen välillisistä vaikutuksista tullaan tekemään. Yhdeksi analysoitavaksi vaikutukseksi tulee nostaa lintujen törmäysriskien arviointi eri linjausvaihtoehdoilla huomioiden tien parannuksesta seuraava ajonopeuksien kasvu sekä uusien maastokäy-

tävien osalta niiden ja nykyisen, jatkossakin jonkinasteisessa käytössä säilyvän tielinjan yhteisvaikutus. Tieliikenteessä kuolee vuosittain Suomessa miljoonia lintuja, ja eräiden lintujen (mm. tietyt peto- ja metsäkanalinnut) kannoille tieliikennekuolleisuudella voi olla merkittäviä vaikutuksia (Tiehallinto 2002)². Linnuston osalta tulee arvioida myös liikennemelun vaikutukset. Melun tasoa ja suuntautumista tulisi analysoida eri linjausvaihtoehtojen osalta verrattuna nykytilanteeseen.

Keski-Suomen liitto

Keski-Suomen ELY-keskus on käynnistänyt vuonna 2014 suunnittelun valtatie 4 parantamiseksi moottoritienä Laukaan Vehniän ja Äänekosken Huutomäen välisellä noin 15 kilometrin osuudella. Suunnittelun pohjaksi tehdään ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jossa selvitetään eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksia ympäristöön. Valtatie 4 välin Vehniä-Äänekoski YVA tulee perustumaan samanaikaisesti laadittavana olevaan kyseisen tiejakson yleissuunnitelmaan. Vaikutusten arvioinnin tulokset ja niiden taustalla olevat selvitykset esitetään YVA-ohjelman jälkeen vuonna 2015 laadittavassa YVA-selostuksessa.

YVA-ohjelmassa esitetyt arvioitavat vaihtoehdot ovat VE 0 eli hankkeen toteuttamatta jättäminen, VE N eli valtatie 4 parantaminen pääosin nykyiselle paikalleen sekä nykyisen tien ja Iso-Hirvanen -järven itäpuolelle sijoittuvat VE:t I1, I2 ja I3. Kaikki vaihtoehdot VE:a 0 lukuun ottamatta olisivat moottoriteitä tai 2+2 -kaistaisia eritasoliittymien varustettuja teitä, joilla hidasta liikennettä ei sallittaisi. Keski-Suomen liitto pitää tutkittavia vaihtoehtoja YVA-menettelyn kannalta perusteltuina ja oikein valittuina.

Keski-Suomen lainvoimaisessa maakuntakaavassa vt 4 on osoitettu välillä Vehniä-Äänekoski ohjeellisena moottoritienä, johon liittyy suunnittelumääräys: Tien ja eritasoliittymien sijainti sekä muun tieverkon järjestelyt täsmentyvät tien suunnittelun yhteydessä. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennemelun leviämisen estäminen, pohjavesien suojaus-tarve sekä Hironhauta-Kylmähauta-Hirvasjoki -nimiseen Natura 2000 -alueeseen mahdollisesti kohdistuvat merkittävästi heikentävät vaikutukset. Vt 4 on tarkasteltavalla alueella osoitettu lisäksi joukkoliikenteen laatuikäytävänä (jl). Rinnakkaistiestä on kaavassa käytetty merkintää yhdystie, ohjeellinen (yt) siten, että rinnakkaistie sijaitsee Tikkakoskelta Hirvaskankaalle valtatie 4:n länsipuolella ja Hirvaskankaalta pohjoiseen itäpuolella.

Keski-Suomen liitto katsoo, että YVA-ohjelman eri moottoritielinjauksista vain nykyisen tien paikalle pääosin sijoittuva VE N on maakuntakaavan mukainen ja kaikki kolme Iso-Hirvanen -järven itäpuolelta linjausta ovat kaavan vastaisia. Tämän vuoksi maakuntakaavaa jouduttaisiin muuttamaan, mikäli jokin itäisistä vaihtoehdoista valittaisiin jatkosuunnittelun pohjaksi. Tällöin kaavassa tarvittaisiin lisäksi vt:n 4 rinnakkaistiestään ja mahdollisesti myös eritasoliittymiin kohdistuvia muutoksia.

Hirvaskankaalle on osoitettu maakuntakaavassa työpaikka-alue (TP). Neljäs vaihemaakuntakaava mahdollistaa sinne lisäksi korkeintaan 20000 k-m² käsittävän vähittäiskaupan suuryksikön (km) rakentamisen. Työpaikka-alueen ohella vaihekaavaan sisältyy myös merkintä taajamatoimintojen alueesta (A). Hankkeen vaikutusalueelle on eri maakuntakaavoissa osoitettu lisäksi merkintöjä pohjavesi- ja suojelualueista, kalioalueesta sekä arvokkaista maisemallisista ja kulttuuriympäristökohteista. Keski-Suomen liiton käsityksen mukaan YVA-ohjelman noudattaminen mahdollistaa riittävän hyvin valtatie 4 eri linjausvaihtoehtojen edellä mainittuihin kaavallisiin alueisiin ja kohteisiin kohdistuvien vaikutusten arvioimisen.

YVA-ohjelmassa esitetyt vaikutusten arvioinnin menetelmät ovat hankkeeseen hyvin soveltuvia ja tehtävät selvitykset riittäviä. Keski-Suomen liitto pitää myös hankkeen suunniteltua tiedottamista ja muuta vuorovaikutusprosessia riittävänä.

Lopullisen yleissuunnitelmavaihtoehdon valintaperusteet eivät käy teiden suunnitteluprosesseja tuntemattomille YVA-ohjelmasta selkeästi ilmi. YVA:n kanssa samanaikaisesti laadittavan hankkeen yhteiskuntatalousloudellista kannattavuutta käsittelevän hankearvioinnin tuloksilla on valinnassa huomattavan suuri merkitys ja tämä olisi voitu tuoda ohjelmassa voimakkaammin esille.

Eurooppalaiseen TEN-T –ydinverkkoon kuuluvan valtatie 4 nopea kehittäminen on välttämätöntä niin pääkaupunkiseudun ja Pohjois-Suomen välisenä tärkeimpänä tieyhteytenä kuin Keski-Suomenkin merkittävimpänä liikenneväylänä. YVA-ohjelmassa tarkasteltavana oleva tiejakso on keskeinen osa Jyväskylän ja Äänekosken välille tarvittavaa moottoritietä, joka on ehdottoman tarpeellinen niin huomattavan vilkkaan työmatka- ja asiointiliikenteen kuin elinkeinoelämän kuljetustenkin kannalta. Nelostie on jo ennestään etenkin pitkämatkaisten rekkakuljetusten suomalainen valtaväylä ja myös Äänekoskelle suunnitellun biotuotetehtaan kuljetukset tulevat painottumaan voimakkaasti tälle tielle. Keski-Suomen liitto pitää valtatie 4 välin Vehniä-Äänekoski YVA-menettelyn ja muun suunnittelun ripeää etenemistä välttämättömänä.

Keski-Suomen museo

Keski-Suomen museo pitää ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa monipuolisena ja hyvin laadittuna asiakirjana muilta osin paitsi kohdassa 6.1.9. Vaikutukset maisemaan, kulttuuriympäristöön ja kulttuurihistoriaan (sivut 49 – 50). Arviointiohjelmassa kuvataan tuossa kohdassa pelkästään maisemavaikutuksia eikä tekstissä paneuduta riittävästi muinaisjäänöksiin kohdistuviin vaikutuksiin eikä myöskään rakennettuihin kulttuuriympäristöihin kohdistuviin vaikutuksiin. Rakennetun kulttuuriympäristön inventoinneissa esiin nostetut paikallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt tulee huomioida ja kuvata tiehankkeen vaikutuksia niihin. Maininta yhdessä museoviranomaisten kanssa tehtä-

västä muinaisjäännösinventoinnista ei korvaa selostusta siitä miten tiehanke vaikuttaa jo tiedossa oleviin muinaisjäännöksiin.

Henkilö 23

Vehniän koulunjohtajana olen huolestunut tulevan tiehankkeen vaikutuksista Vehniän kouluun. Erityisesti vaihtoehto N, jossa uusi moottoritie menisi vanhan nelostien pohjalta, tulee erityisen lähelle koulurakennusta ja koulun pihapiiriä. Kouluun vaikuttavat seikat ovat ensisijaisesti terveyteen, turvallisuuteen ja kulttuuriympäristöön liittyviä.

Meluhaitat ja ilmanlaadun heikkeneminen askarruttavat erityisesti. Sadan oppilaan koulun välituntialue on laaja ja uusi tie tulisi aivan sen kylkeen. Ilmanlaadun kannalta ei se millään ole paras vaihtoehto lapsille. Samoin melutaso nousisi varmaan eri tasolle kuin se nyt on. Ulkopuolinen melu aiheuttaa tunnetusti rauhattomuutta koululaisissa. Sen huomaa jo nykyisin, kun pitää kentällä liikuntatuntia ruuhkaiseen aikaan ja nelostiellä on jatkuvaa liikennettä. Koulun sisätiloille on olemassa omat määräykset, mitä melutaso saa sisällä olla. Pystyisikö rakennettavat meluvallit estämään liiallisen melun koulun sisätiloissa?

Koulun pitäminen jo nykyisellään näin lähellä nelostietä on Vehniän koululle selvä turvallisuusriski, joka on täytynyt koulun arjen toiminnoissa ja turvallisuussuunnitelmissa ottaa huomioon. Koulun tehtävä on tarjota lapsille turvallinen ympäristö välitunneilla ja liikuntatunneilla koulun välittömässä läheisyydessä. Kaikki turvallisen koulupihan tuntomerkit tulevat kyllä kyseenalaiseksi moottoritien jylistessä aivan rajanaapurina.

Samoin päätiellä tapahtuvat onnettomuudet vaikuttavat aina tavalla tai toisella koulun arkeen jo nykyään. Myös uuden tiehankkeen vaikutukset koulukuljetuksien järjestämiseen askarruttavat.

Vehniän kylä on laajalle alueelle levittänyt perinteikäs kylä, jossa koulu ympäristöineen on ollut jo yli vuosisadan kylän keskus. Koulukäytön lisäksi koulun tilat ja piha-alue on tarjonnut hyvät harrastusmahdollisuudet kyläläisille. Ja toivomus on, että näin olisi myös tulevaisuudessa.

Mihin päätökseen sitten tien lopullisesta sijoittamisesta tullaankaan, on toivottavaa, että yli 130 oppilaan koulu ja päiväkotit saisivat hoitaa tehtävänsä jatkossakin turvallisessa ja viihtyisässä ympäristössä.

Henkilö 24

Otimme tyrmistyksellä vastaan vaihtoehdon I1 jossa meidän talomme vierestä (50 m) menisi moottoritie ja meidän tontista häviäisi käytännössä 35% koska uutena tulisi tontin poikki tie naapuriin.

Tämähän tarkoittaa sitä että talomme myyntiarvo tipahtaa 100 000€ ja kuka sen korvaa? Eli käytännössä vaadimme talosta 200 000 € myyntihinnan ja muutamme pois.

Etsimme aikoinaan todella rauhallista paikkaa isolla tontilla ja jos tie tulee näin lähelle ei ole muuta vaihtoehtoa kuin lähteä tästä pois.

Järkevämpi linjaus olisi i2 koska asutusta ei siellä niin paljon ole (TÄYTYY KYLLÄ SANOA ETTÄ I1,I2 JA I3 ovat järjettömiä koska vaihtoehtoisissa tien nousu olisi 2 km:n matkalla 50 metriä. Eli kansantaloudellisesti järjetön ratkaisu; polttoainekulut, rakentamiskustannukset, riskit liukkailla keleillä yms.) Ja vanhassa 4-tien osalla nousua ei juurikaan ole.

Mielestäni on väärin että tässä tapauksessa edes mietitään muita vaihtoehtoja kuin perinteinen paikka koska kaikki ihmiset jotka ovat halunneet rauhallisen paikan ovat muuttaneet 1-3 km:n päähän päätiestä ja jotka ovat halunneet asua päätien vieressä ovat 0-500 m päässä päätieltä. JA NYT SITTEN HALUTAAN SIIRTÄÄ TIE JUURI NIIDEN TONTIN OMISTAJIEN VIEREEN JOILLE OMA RAUHALLINEN PAIKKA ON YKKÖSASIA.

JOKAINEN JOKA ON RAKENTANUT PÄÄTIEN VIEREEN ON, ON VALINNUT MELUISAMMAN PAIKAN LOPPUELÄMÄKSEEN.

Mielestäni lailla pitäisi kieltää se että suurten teiden siirto olisi mahdollista mielivaltaisesti sellaisten tontinomistajien reviiereille joille maaseudun rauha on se tärkein valintakriteeri .Tämä on mielivaltaista ihmisten joukkoa kiusaamista.

Emme missään nimessä tule hyväksymään kyseistä ehdotusta ja tulemme viemään asian niin pitkälle kuin se on mahdollista.

Henkilö 25

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen joulukuussa 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatien 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilö 26

Linjausvaihtoehtoja vertailtaessa tulee ottaa huomioon vaikutus maatalouselinkeinoon. Valtatien linjauksella ratkaistaan myös maatilani kohtalo. Maatilani Suonpää 1:57 sijaitsee noin puolen kilometrin päässä nykyisestä valtatiestä tien 6375 eli Vehniäntien varressa. Tila on lypsykarjatila.

Eläimiä on voitava laiduntaa. Vaihtoehto I3 pirstoisi tilani pellot erittäin vahingollisella tavalla. Lisäksi tiealueen alle jäävä peltoala vähentää käytettävissä olevaa peltoalaa. Pinta-alan pienentymistä suurempi haitta olisi se, että osa pelloista jäisi valtatieen toiselle puolelle eli eri puolelle kuin tilan talouskeskus ja navettarakennus.

Myös rinnakkaistie pirstoo peltoa vaihtoehtoissa I 2 ja I 3 varsinaisen moottoritien lisäksi. Paikallisen liikenteen käyttöön tuleva rinnakkaistie tulisi mielestäni rakentaa Vattulantien paikalle.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aineistossa on luonnon monimuotoisuuskohteet osoitettu karttapiirroksin samoin kuin kulttuurihistorialliset kohteet. Elinkeinoista välittömät vaikutukset kohdistuvat maatalouteen. Nämä on kuitenkin huomioitu vain parilla lauseella. Pelkkä kiinteistörajoihin perustuva arviointi on riittämätön. Huomioon on otettava myös peltujen sijoittuminen ja käyttötarkoitus.

Mielestäni valtatie 4 tulee parantaa nykyiselle paikalleen (vaihtoehto N), sillä se aiheuttaisi vähiten vahinkoa Vehniä ja Hirvaskylän alueen nykyiselle maatalouselinkeinolle.

Henkilöt 27-30

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie4:n parantamishankkeen Vehniä - Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Laukaan kunta

Laukaan kunnalla ei ole lausuttavaa arviointiohjelmasta.

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3.joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4:n parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Henkilö 31

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3.joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4:n parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilö 32

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3.joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Yva -ohjelmassa esitetyt nelostien linjaukset aiheuttaisivat minulle, juuri aloittaneelle maaseutuelinkeinoja harjoittavalle yrittäjälle, mittavat tappiot ja elinkeinon menettämisen.

Henkilö 33

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4:n parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilöt 34-35

Oheisena liitteenä mielipiteemme liiteosa (6 kpl liitteitä, sivuja 7 kpl).

Otsikossa mainittu arviointiohjelma on julkaistu 30.10.2014 ja sitä esiteltiin Vehniän koululla 10.11.2014 pidetyssä yleisötilaisuudessa. Esitämme mielipiteenä arviointiohjelmasta seuraavia huomioita ja pyydämme alla mainittuihin perusteluihin viitaten, että

1. Yva-arviointiohjelman suunnittelualueen rajausta muutetaan siten, että ohjelman tarkistettava tieosuus alkaisi Tikkakosken tienhaarasta. Suunnittelualueen pohjoispään rajausta voi säilyä ennallaan.
2. Kohtaan 1 liittyen tarkasteltavia tievaihtoehtoja lisättäisiin ottamalla uudeksi vaihtoehdoksi tielinjaus, mikä alkaisi Tikkakosken tienhaarasta, ohittaisi Vehniän kyläalueen uudessa maastokäytävässä ja yhtyisi nykyiseen valtatie 4 tielinjaan Hirvaskylässä Hirvas-järvien välissä tai Pikku-Hirvasen pohjoispuolen kautta kulkevana reittinä juuri Hirvaskankaan eritasoliittymän eteläpuolella (liite 1).
3. Arviointiohjelmaa tulee täydentää Vehniän kylän vaikutusten arvioinnin yhteydessä ottamalla huomioon yhtenä tärkeänä reunaehtona lentoliikenteen aiheuttama melu syystä, että Suomen valtio on juuri tarkistanut lentokentän meluvyöhykkeitä toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten johdosta. Arviointiohjelmassa ei ollut kyseistä asiaa otettuna millään tavalla huomioon.
4. Arviointiohjelmaa tulee täydentää ottaen huomioon Laukaan kunnan valtuuston 10.11.2014 hyväksymän maapoliittisen ohjelman Vehniän kylää koskevat suunnitelmat.

Asian taustaa

Aikaisemmista suunnitteluvaiheista ja lupauksista

Tiehallinto (entinen Keski-Suomen tiepiiri, nykyinen Keski-Suomen ELY-keskus/liikenne ja infrastruktuuri-vastuualue) on suunnitellut Keski-Suomen alueella valtatie 4 parantamista Jyväskylän ja Äänekosken välillä jo ainakin kolme vuosikymmentä. Konkreettisimpia suunnitelmia esiteltiin Vehniän koululla 21 vuotta sitten. Silloisten suunnitelmien mukaan valtatie 4 rakennettaisiin uuteen maastokäytävään Vehniän kylän itäpuolelle Tikka-kosken tienhaarasta Hirvaskankaalle. Suunnitelmat saivat kyläläisten hyväksynnän ja tiehallinnon esityksestä silloinen Keski-Suomen seutukaavaliitto vei uuden tielinjauksen seutukaavan 5. vaihekaavaan, minkä ympäristöministeriö vahvisti ympäristöministerin allekirjoituksella 2.8.1999.

Seutukaavan vahvistamisesta ehti kulua kaksi kuukautta, kun Äänekosken kaupungin teknisessä lautakunnassa oli esitys Hirvaskankaan pientaloalueen kaavoittamisesta edellä mainitulle seutukaavaan varatulle valtatie 4 tielinjalle. Tämä rakennuslain vastainen kaava hyväksyttiin vuoden 2001 keväällä Äänekosken valtuustossa ja rakennusluvat myönnettiin pikaisesti ja alueen rakennustyöt alkoivat kesällä 2001. Asia

salattiin muilta osapuolilta siten, että esimerkiksi Laukaan kunta myönsi Vehniän kylässä rakennuslupia nykyisen valtatie 4 läheisyyteen 2000-luvun puoliväliin saakka ja piti seutukaavan tielinjavaarausta vapaana rakennuslain edellyttämällä tavalla.

Tiehallinto jatkoi tiesuunnitelmien kehittämistä ja teki päätöksen tievälin Kirri – Tikkakoski - Vehniä yva-arviointiselostuksen laatimisesta vuonna 2002 syystä, että haluttiin selvittää mahdollisuutta parantaa kyseinen tieväli käyttäen hyväksi nykyisen valtatie maastokäytävää poiketen voimassaolevasta seutukaavan tievarauksesta. Kyseinen yva-arviointiselostus valmistui vuonna 2003 ja selvityksen pohjalta valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi tievaihtoehto 3. Tämä vaihtoehto oli perustana maakuntakaavan tievarauksien suunnittelussa ja keväällä 2007 Keski-Suomen liiton valtuusto hyväksyi uuden maakuntakaavan, missä valtatie 4 tievaraus muuttui tievälillä Kirri – Äänekoski kulkevaksi nykyisen valta-tien 4 maastokäytävää noudattaen.

Maakuntakaavan nelostien tielinjaus

Maakuntavaltuusto hyväksyi toukokuussa 2007 maakuntakaavassa valtatie 4 tielinjaukseksi tievälillä Kirri – Äänekoski nykyisen valtatie 4 maastokäytävän poiketen oleellisesti seutukaavan vastaavasta tievarauksesta. Vehniän kylän asukkaat tekivät nähtävillä olevasta maakuntakaavaehdotuksesta satojen henkilöiden allekirjoittaman muistutuksen, jossa vaadittiin valtatie 4 tielinjauksen pitämistä seutukaavan mukaisena Vehniän kylän kohdalla. Muistutus hylättiin aiheettomana ja perusteluina oli, että teknisistä ja taloudellisista syistä johtuen maakuntakaavan tielinjaus oli ainoa mahdollinen. Myöhemmin laskelmat, joiden perusteella seutukaavan tielinjaus hylättiin, osoittautuivat virheellisesti tehdyiksi ja paikkansapitämättömiksi.

Esitys maakuntakaavan uudeksi tielinjaukseksi koski koko tieväliä Kirri – Äänekoski siitä huolimatta, että yva-lain edellyttämät linjaustarkastelut oli tehty vain tievälillä Kirri – Vehniä. Tämä siitäkin huolimatta, että kyseisen yva-arviointiselostuksen perusteluissa nimenomaan mainittiin, että ennen maakuntakaavan mahdollista tarkistamista tulee olla tehty lain edellyttämät yva-selvitykset.

Tiehallinto on jälkikäteen alkanut tehdä puuttuvia yva-arviointiselostuksia, vaikka maakuntakaava sai lain voiman jo vuonna 2009. Tällainen menettely ei liene lain mukainen menettelytapa.

Yva-arviointiselostus Kirri - Tikkakoski - Vehniä 2003

Yva-arviointiselostuksessa ei ole millään tavalla perusteltu, miksi yva-selvityksen tieväliksi oli valittu tieväli Kirri – Vehniä. Liikenneteknisesti luontevin tarkasteluväli olisi ollut joko Kirri – Tikkakosken th tai Kirri – Hirvaskangas tai luonnollisesti koko tieväli Kirri – Äänekoski, koska haluttiin selvittää vaihtoehtoa vahvistetun seutukaavan tielinjaukselle.

Liikenneteknisesti tievälin Kirri – Tikkakosken th liikennemäärät ovat suuruusluokaltaan samaa tasoa ja Tikkakoskelle erkanee merkittävä määrä liikennettä ja tievälin Tikkakosken th – Hirvaskangas liikennemäärät ovat samaa alempaa tasoa huolimatta Vehniän kohdalla Laukaan kirkonkylään johtavaa tietä. Sama pätee Hirvaskankaalta eteenpäin.

Kaikissa yva-arviointiselostuksen vaihtoehtoissa tieväli Tikkakosken th – Vehniä oli sama eli jostakin syystä ei esitetty vaihtoehtoa, jossa olisi tutkittu yhtenä vaihtoehtona valtatie 4 maastokäytävän vierellä sijaitsevaa voimassaolevan seutukaavan tielinjausta.

Yva-arviointiselostuksessa keskityttiin selvittämään vain tieväliä Kirri – Tikkakosken th, vaikka tarkastelualue ulottui noin 4 km pohjoisemmaksi eli käsitti noin 30 % koko tarkasteluvälistä. Vehniästä oli vain vähäinen maininta, että alueen pohjoisosassa sijaitsee 800 asukkaan Vehniän kylä (asukasluku on raportin laatimishetkestä kasvanut ja on vuonna 2014 noin 940). Yva-arviointiselostus on ollut erittäin puutteellinen tievälin Tikkakosken th – Vehniä osalta ja on tältä osin yva-lain hengen vastainen.

Perustelut yva-arviointiohjelman suunnittelualueen muuttamiseksi ja uuden vaihtoehdon lisäämiseksi ohjelmaan

Perustelut yva-arviointiohjelman suunnittelualueen muuttamiseksi ja uuden tievaihtoehdon lisäämiseksi ohjelmaan käy osittain ilmi asian taustaa valottavista tapahtumista ja tien suunnittelun kehitysvaiheista. Liitteenä olevaan karttaan on piirretty esittämämme vaihtoehtoisen tielinjauksen sijainti (liite 2). Samassa piirroksessa on luettelomaisesti esitetty syyt ja perusteet, miksi esityksemme mukainen vaihtoehto olisi syytä lisätä ohjelmaan.

Seuraavassa esitetään tarkempia perusteluja yva-arviointiohjelman muuttamiseksi:

a) Perustelut suunnittelualueen alkamiseksi Tikkakosken tienhaarasta

a1) Tievälin Kirri – Tikkakoski – Vehniä yva-arviointiselostus vuodelta 2003 puutteellinen

Vuoden 2003 yva-arviointiselostuksessa keskityttiin todellisuudessa tutkimaan vain tieväliä Kirri- Tikkakoski. Selostuksesta saa hakemalla hakea mainintoja tie-välin Tikkakoski – Vehniä haitoista, hyödyistä ja muista selvityksistä. Tälle tievälille ei esitetty vaihtoehtoista linjausta, vaikka käytettävissä olisi ollut lainvoimaisen seutukaavan tielinjaus nykyisen valtatie 4 vierellä ja samalla tutkitun linjausvaihtoehdon rinnakkaistien maastokäytävä.

a2) Olosuhteiden muutokset vuodesta 2002

Koska tieväli Tikkakosken tienhaara – Vehniä oli jätetty vuoden 2003 yva-arviointiselostuksessa tutkimatta ja koska olosuhteet sekä tavoitteet ovat muuttuneet oleellisesti vuodesta 2002, olisi perusteltua lisätä kyseinen tieväli yva-arviointiohjelmaan.

Olosuhdemuutoksista voidaan mainita mm. seuraavia seikkoja:

- Tikkakosken lentoaseman merkitys siviili-ilmailulle on vähentynyt radikaalisti ja tulee todennäköisesti lakkaamaan, minkä johdosta ei tarvita liikenneteknisessä mielessä moottoritietä ja sen eritasoliittymää lentoaseman tienhaaraan.
- Lentoaseman viereen on syntynyt laaja logistiikkakeskus, mutta kyseinen keskus ei tarvitse liikenteen sujuvuuden johdosta eritasoliittymää, mikäli Tikkakosken tienhaaran liittymä suunnitellaan sujuvana raskasta liikennettä ajatellen.
- Laukaan kunnanvaltuusto on päättänyt kunnan maapoliittisessa ohjelmassa sijoittaa teollisuusalueen lentoaseman viereen ja nykyisen valtatie 4 molemmille puolille kunnan etelärajasta maantielle 6375 saakka ja tämän alueen hyödyntäminen järkevästi tukee selvitysalueen laajentamista Tikkakosken tienhaaraan saakka.
- Vuoden 2003 yva-arviointiselostus tieväliä Kirri – Tikkakoski – Vehniä oli laadittu sille olettamukselle, että valtatie 4 parannetaan 2-ajorataisena kapeana keskikaiteellisena maantienä. Laaditut tiesuunnitelmat osoittavat, että tämä toimintamalli ei ollut realistinen oletamus ja suunnitelmat on laadittu täysimittaisen moottoritien suunnitteluparametreilla. Tästä on seurannut, että uusi moottoritie ei mahdu suunniteltuun maastokäytävään aiheuttamatta lukuisten tien varrella olevien rakennusten purkutoimenpiteitä ja näin ollen suunnitelmat ovat romuttaneet täysin vuoden 2003 arviointiselostukseen kirjatut tavoitteet.
- Tiesuunnittelun yhteydessä on tullut tarve rakentaa puolustusvoimien käyttöön lentokoneiden varalaskukenttä lentoaseman läheisyyteen. Asia ei ollut esillä vuoden 2003 yva-arviointiselostuksessa. Tämänkin rakenteen liikenteellinen toimivuus ja ympäristövaikutusten arviointi edellyttävät suunnittelu-alueen muuttamista.

b) Tiehallinnon lain vastaiset toimet ja niistä aiheutuvat vahingot

Tiehallinto on toiminut kiistattomasti rakennus- ja maantielain vastaisesti Hirvas-kankaalla vuosina 1999 – 2001 sallimalla Äänekosken kaupungin kaavoitus- ja rakentamistoimet lainvoimaiselle ja vahvistetulle seutukaavan tielinjalle. Seutukaavan tielinjaus oli vaikeassa maastossa toteutettavista vaihtoehdoista edullisin. Tästä toiminnasta oli seurauksena, ettei seutukaavan tielinjaus ollut enää käytettävissä valtatie 4 parantamiseksi Hirvaskankaan tienhaaran tuntumassa, josta seurasi puolestaan toteutuskelpoisten linjausvaihtoehtojen kustannusten nousu ja

haittavaikutusten siirtäminen harvalta haittoja kärsivältä tahoilta huomattavasti laajempien tahojen haittoiksi.

c) Yva-lain vastainen esitys maakuntakaavan tielinjaukseksi

Tiehallinto oli ryhtynyt selvittämään 1990-luvun lopulla mahdollisuutta toteuttaa valtatie 4 parantaminen Kirrin ja Äänekosken välillä pienemmin kustannuksin hyödyntämällä 1950-luvulla rakennettua valtatieta osana parannussuunnitelmaa. Tällöin katsottiin, että seutukaavan tielinjauksen pohjalta ei näitä vähittäisiä parannustoimenpiteitä voitu toteuttaa ja kaavan muuttamiseksi oli syytä tehdä yva-lain edellyttämä selvitys vaihtoehtoista. Nämä perustelut käyvät ilmi tieväliä Kirri – Tikkakoski – Vehniä koskevasta yva-arviointiselostuksesta vuodelta 2003. Esitetyt perustelut ja toimenpidejärjestys olivat täysin lakien mukaisia ja hyväksyttäviä.

Toteutus ei kuitenkaan tapahtunut lakien mukaan syystä, että uuteen maakunta-kaavaan muutettiin valtatie 4 linjaus koko tieväliltä Kirri – Äänekoski, mutta em. vuoden 2003 yva-arviointiselostus tehtiin vain murto-osasta kyseistä tieväliä. Tätä yva-lain vastaista toimintaa paikataan nyt jälkikäteen tekemällä nähtävillä olevan yva-arviointiohjelman mukaan tievälin Vehniä – Äänekoski yva-arviointiselostus. Lisäksi vuoden 2013 aikana on laadittu Äänekosken kohdalta vastaava jälkikäteen tehty yva-arviointiselostus.

Tällaiset jälkikäteen tehtävät yva-selvitykset ovat näennäisiä ja turhia, mikäli ei selvitetä aitoja ja todellisia linjausvaihtoehtoja. Tällainen aito ja todellinen linjausvaihtoehto on käytettävissä Vehniän kylän kohdalla tutkimalla ns. seutukaavan itäinen vaihtoehto muutettuna vallitsevien olosuhteiden mukaiseksi Hirvaskankaan kohdalla.

d) Yva-arviointiohjelman tutkittavat vaihtoehdot I1, I2 ja I3 ovat näennäisiä vaihtoehtoja

Tiehallinto oli kieltänyt yva-arviointiohjelman laatijoita esittämästä ohjelmaan vaihtoehtoa, mikä alkaisi Tikkakosken tienhaarasta ja ohittaisi Vehniän kylän uudessa maastokäytävässä kylän itäpuolelta. Kun yva-arviointiohjelman tulee lain perusteella sisältää vähintään kaksi poikkeavaa vaihtoehtoa, ei ohjelman tekijöille jäänyt muuta mahdollisuutta kuin laatia ohjelmassa esitetyt itäiset vaihtoehdot. Kyseiset vaihtoehdot ovat sen enempää tutkimatta täysin toteutuskelvottomia ja näin ollen näennäisiä eivätkä ole varteenotettavia vaihtoehtoja perusratkaisulle. Syy on se, että tiepituudet kasvavat perusvaihtoehtoon nähden ja maastosta johtuen kyseisille linjauksille joudutaan rakentamaan pitkät maasillat tehden vaihtoehdot täysin kannattamattomiksi. Karkea laskelma näennäisestä esityksestä on esitetty liitteessä 3).

Sitä vastoin esittämämme uusi vaihtoehto täyttää yva-lain kirjaimen ja hengen, mutta sen linjauksen tulee alkaa Tikkakosken tienhaarasta. Alustavien laskelmien mukaan tämän vaihtoehdon kokonaisuus verrat-

tuna perusvaihtoehtoon ja sen toteuttamiseen liittyvien rinnakkaisteiden rakentamiseen on rakentamiskustannuksiltaan edullisempi, vaikka se sisältää edellä mainittujen maasiltojen tekemisen.

Uuteen maastokäytävään rakennettava tie ei myöskään häiritse rakennusaikana valtatie liikennettä, joten liikenteen haittakustannukset saadaan minimoitua. Esimerkkinä erinomaisesta toteutuksesta on Orava-saaressa valtatie 4 sijoittaminen uuteen maastokäytävään tievälillä Toivakka – Kanavuori. Tie tuli nopeasti, edullisesti ja liikennettä häiritsemättä valmiiksi hyvin lyhyessä ajassa.

e) Yva-arviointiohjelman itäinen ja hylätty vaihtoehto

Yva-arviointiohjelmassa oli näytetty tutkitun alkukesän alustavassa tiedotustilaisuudessa Vehniän kyläläisten esittämä toive itäisen vaihtoehdon ottamisesta yva-ohjelmaan. Vaikutti siltä, että esitetty toive oli toteutettu, mutta hylätty ohjelmassa esitetyin perustein. Itäinen vaihtoehto oli kuitenkin täysin näennäinen, sillä sen tie-linjaus oli sijoitettu kaikkein hankalimpaan maastoon eli laadittu tahallaan kalliiksi. Tielinjaus kulki alueen kaikkein korkeimpien mäkien laelta toisen laelle ja Hirvaskankaalla linjaus oli esitetty kulkevaksi nykyisen liikenneaseman ohi sen itäpuolelta. Seurauksena olisi ollut, että Hirvaskankaan palvelukeskukseen 20 milj. €:n investointi ja Hirvaskankaan 3 milj. €:n eritasoinvestointi olisivat tulleet tarpeettomiksi. Ei kukaan hölmö esitä tällaisen suunnitelman tutkimista. Liitteessä 2 näytetty ns. itäinen vaihtoehto on aivan eri asia ja senkin johdosta tulisi yva-arviointiohjelmaa laajentaa esittämälämme tavalla.

f) Yva-arviointiohjelman vaihtoehtojen rakentamiskustannukset

Yva-arviointiohjelmassa ei otettu vielä minkäänlaista kantaa eri vaihtoehtojen rakennuskustannuksiin ja niiden eroihin. Alustavien laskelmien mukaan esittämämme vaihtoehdon rakennuskustannukset ovat pienemmät kuin ohjelman perusvaihtoehdon kustannukset. Kustannustehokkuus syntyy siitä, että uusi rinnakkaistie ja laajat yksityistiejärjestelyt sekä mittavat melusuojaukset jäävät pois ja rakentaminen uuteen maastokäytävään on tuotantotehokkaampaa kuin rakentaminen erittäin vilkkaan liikenteen seassa. Uuteen maastokäytävään rakennettava tie voidaan suunnitella vapaammin, jolloin on helpompi saavuttaa massatasapaino, mikä on oleellinen rakentamiskustannuksia pienentävä tekijä.

Rakennusaikaiset liikenteen haittakustannukset ovat yva-arviointiohjelman perus-vaihtoehdossa erittäin merkittävät ja alustavien laskelmien perusteella noin 30 % vertailtavan tiejakson tienrakentamisen rakennuskustannuksista. Yva-ohjelman itäisten vaihtoehtojen rakennusaikaiset liikenteen haittakustannukset ovat hieman alhaisemmat kuin perusvaihtoehdon, kun taas esittämämme vaihtoehdon vastaavat kustannukset ovat vain murto-osa muiden vaihtoehtojen rakennusaikaisista liikenteen haittakustannuksista.

Tieväli Tikkakosken th – Hirvaskangas on rakennettava yhdellä kertaa valmiiksi. Tieosuuden mahdollinen pilkkominen pienempiin rakennusvaiheisiin ei ole kenenkään etu, ei varsinkaan tietä käyttävän liikenteen. Esitykset siitä, että tieväli tehtäisiin vaiheittain lisäämällä esimerkiksi pari ohituskaistaa ensimmäisessä vaiheessa osana lopullista tietä, ei johda hyvään lopputulokseen. Liikennemäärät ovat niin suuret, että kyseinen tieväli pitää parantaa kerralla valmiiksi. Sitä vastoin esittämämme vaihtoehto voidaan toteuttaa vaiheittain siten, että ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan uusi tie ohituskaistoin varustettuna moottoriliikenteenä Toivakka – Kanavuori tieosuuden tapaan ja myöhemmin 20 – 30 vuoden kuluttua rakennetaan toinen ajorata, mikäli se on tarpeen.

Alustavien kustannustarkastelujen (liite 4) perusteella olisi syytä lisätä esittämämme vaihtoehto yva-arviointiohjelmaan.

g) Liito-oravien esiintyminen

Yva-arviointiohjelma sisälsi hyvän ja tuoreen selvityksen liito-oravien esiintymisestä suunnitelluilla tielinjoilla.

Yva-arviointiohjelman kaikki linjausvaihtoehdot kulkevat liito-oravien esiintymisalueiden läpi ja ohjelmassa kerrotaan yksiselitteisesti, että luonnonsuojelulain ja luontodirektiivin mukaan lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kiellettyä.

Mielipiteemme on, että ei ole olemassa sellaista luontodirektiivin 16 pykälän mukaista poikkeusperustetta, minkä johdosta olisi vietävä tielinjaus liito-orava-alueiden läpi. Yva-arviointiohjelmaan esittämämme vaihtoehto ei kulje miltään osin ohjelmassa esitettyjen liito-orava-alueiden läpi. Jos esiintymäpaikkoja ei ole tutkittu esittämämme vaihtoehdon tielinjaukselta, on syytä pikaisesti selvittää liito-oravien esiintymistä kyseisillä alueilla ennen kuin tehdään lopullisia päätöksiä yva-arviointiohjelman linjausvaihtoehdoista.

h) Moottoritien haittavaikutusten minimointi

Vehniän kylä on kehittynyt nopeasti siitä, kun valtatie 4 rakennettiin kylän kautta kulkevaksi 1950-luvulla. Tie varrelle rakennettiin uusia pientaloja ja kylän elinkeinorakenne muuttui maatalouden harjoittamisesta asuntoalueeksi ja työssäkäynti tapahtuvaksi kylän ulkopuolella yhteyksien parantumisen myötä. Uusi asutus sijoittui pääosin lähelle nelostietä noin 10 km matkalle. Tiestä on ollut erittäin paljon hyötyä, mutta tien haittavaikutukset ovat nousseet voimakkaasti esille liikenteen voimakkaan kasvun myötä.

Kun perusvaihtoehdoksi on esitetty maakuntakaavaan kirjatun moottoritien rakentaminen nykyisen valtatie 4 maastokäytävään, tarkoittaa tämä moottoritien sijoittamista keskelle lähes 1000 asukkaan kylää. Tästä ratkaisusta on seurauksena erittäin paljon kielteisiä asioita ja esimerkiksi mikään niistä tavoitteista, joita oli kirjattu tievälin Kirri – Tikkakoski –

Vehniä yva-arviointiselostuksen, ei tule esitetyn ratkaisun myötä toteutumaan. Yva-arviointiohjelmaan on kirjattu vastaavia tavoitteita. Liitteenä 5 esitetyssä taulukossa on osoitettu alustavalla tarkastelulla tämän vaihtoehdon kielteiset ja toisaalta itäisen vaihtoehdon myönteiset vaikutukset.

Valtatie 4 on Euroopan Unionin TEN-T tieverkon osa. Tieverkon tekniset standardit ovat varsin korkeatasoiset, mikä edellyttää tulevalta moottoritietä korkeaa laatua ja mitä aiemmin kaavailtu kapea keskikaiteella varustettu 4-kaistainen maantie ei täytä. Lisäksi ympäristöhaittojen välttämiseksi TEN-T tieverkkoa ei suunnitella taajaan asuttujen alueiden halki ja Vehniän kylää voidaan pitää taajaan asuttuna alueena.

Tulevan moottoritien suunnitelmat, jotka esitettiin myös yva-arviointiohjelmassa, merkitsevät kylän peltojen joutumista uusien teiden alle ja olemassa olevien peltojen pirstoutumista ja niiden viljelyn vaikeutumista. Tien toteuttaminen merkitsee kylän maatalouselinkeinoon loppumista käytännössä kokonaan ja näin olleen erittäin suurta menetystä kylän maisemalle, mikä on erityisenä suojelukohteena mainittu useissa kaavoissa ja suunnitelmissa.

Laadittujen suunnitelmien perusteella on selvästi nähtävissä maakunta-kaavan ratkaisun haitallisuus Vehniän kylälle ja myös valtakunnallisesti merkittävänä rakennusaikaisina liikennehaittoina. Sen johdosta on erittäin perusteltua selvittää sitä korvaava vaihtoehto, missä toivottavasti asiantuntevasti ja puolueettomasti punnittaisiin eri vaihtoehtojen paremmuus. Esitetty yva-arviointiohjelma ja sen vaihtoehdot eivät sitä toteuta.

- i) Kylän muinaismuistojen ja kulttuuriperinnön säilyttäminen tai tuhoutuminen

Vehniän kylää koskevissa tutkimuksissa on selvinnyt, että kylä on ollut Suomen vanhimpia asuttuja alueita ja luotettavien tietojen perusteella kylää on asutettu yli 7000 vuoden ajan. Todisteena asiasta on useita muinaismuistoja, mitkä on kartoitettu ja esitetty hyvin yva-arviointiohjelmassa.

Kulttuuriperintöön kuuluu kylän peltomaisema, vanhat rakennukset ja rakennelmat, joista eräänä merkittävänä ja todella harvinaisena rakennelmana on 1500-luvulta asti säilynyt Vanha Laukaantie, josta vielä tänä päivänä on käytössä kylän alueella yli 10 km pituinen osuus. Tie on eräs Suomen vanhimmista ja pisimmistä vanhoista teistä. Asia oli mainittu hyvin vähättelevänä ja merkityksettömänä seikkana yva-arviointiohjelmassa.

Laadittujen suunnitelmien perusteella on nähtävissä, että suurin osa muinaismuistoista tuhoutuisi, samoin Vanhasta Laukaantiestä yli 50 %. Peltomaisemat kokisivat varsin mittavia muutoksia ja nämäkin seikat puoltavat itäisen vaihtoehdon tutkimista, jolloin punnittaisiin toivottavasti

varsin huolellisesti näiden arvot ja se, olemmeko se sukupolvi, joka tuhoaa jonkun yksityisen intressin pohjalta tehdyn suunnitelman johdosta vuosisatoja ja – tuhansia säilyneitä muinaismuistoja ja kulttuuriperintöjä.

j) Moottoritien jakava vaikutus ja sen merkitys vaihtoehtojen vertailussa

Moottoritie on selvästi jakava maastoelementti ja sillä on erittäin suuri estevaikutus. Asia on itsestään selvä, vaikka useassa yhteydessä tämä asia on Vehniän kylän osalta kiistetty. Estevaikutus aiheuttaa muun muassa koululaiskuljetusten lisääntymistä pitenevien matkojen johdosta.

Koska estevaikutuksen merkityksestä on esitetty eriäviä mielipiteitä ja käsityksiä, olisi syytä tehdä arvio esittämämme vaihtoehdon ja maakuntakaavan linjausvaihtoehdon estevaikutusten välillä ja punnita siltäkin kannalta niiden eroja ja erojen merkitystä.

Perustelut lentoaseman melualueen huomioon ottamiseksi yva-arviointiohjelmassa tutkittaessa sen vaikutusta kylän asutukseen ja yhteisvaikutukseen tiemelum kanssa

Yva-arviointiohjelmassa ei ollut otettu huomioon maantiemelum vaikutusalueen lähellä olevan lentomelum vaikutusalueita. Molemmat melualueet vaikuttavat oleellisesti kylän asutuksen sijoitteluun ja asumisviihtyvyyteen. Valtiovalta on hiljattain tekemillään päätöksillään laajentanut ja muuttanut lentoaseman melualueita saattaen suuren osan kylää rakennuskieltoalueeksi. Osalla kylää lentomelualue yhtyy tiemelualueeseen ja tällä seikalla on merkitystä tien sijoitteluun ja tulee myös selvittää tien sijoitteluvaihtoehtoja yhteisvaikutuksen vähentämiseksi. Siksi on perusteltu syy lisätä yva-arviointiohjelmaan maininta siitä, että lentomelualueet on otettava huomioon arvioitaessa eri tievaihtoehtoja ja tiemelum vaikutusalueita sekä lentomelum ja tiemelum yhteisvaikutusta (liite 6).

Perustelut yva-arviointiohjelman tarkentamiseksi ottamalla huomioon Laukaan kunnanvaltuuston 10.11.2014 hyväksymä kunnan maapoliittinen ohjelma

Laukaan kunta teki juuri yva-arviointiohjelman esittelytilaisuuden aikana päätöksen kunnan maapoliittisesta ohjelmasta. Kunta teki merkittävän pitkän aikavälin linjauksen Vehniän kylässä, millä on vaikutusta tielinjauksen etujen ja haittojen punnitsemisessa. Kyseinen ohjelma muuttaa myös omalta osaltaan perusteellisesti Tikkakosken th – Vehniä tie-välin suhdetta ympäriväan maankäyttöön, jota ei luonnollisestikaan voitu tarkastella tie-välin Kirri - Tikkakoski – Vehniä yva-arviointiselostuksessa vuonna 2003.

Esitämme lisättäväksi yva-arviointiohjelmaan tiedot yllä mainitun maapoliittisen ohjelman olemassaolosta ja sen vaikutuksen tutkimista tievaihtoehtojen vertailussa.

Liitteet: 1. Esityksemme mukaisen itäisen linjausvaihtoehdon sijainti

2. Yva-arviointiohjelman tievaihtoehdot ja esittämämme vaihtoehdon perusteluja

3. Yva-arviointiohjelman vaihtoehtolinjausten kustannusvertailu suhteessa perusvaihtoehtoon

4. Eri vaihtoehtojen alustava kustannusarvio

5. Eri vaihtoehtojen alustava vaikuttavuusarvio

6. Vehniän kylän lentomelu- ja tiemelualueet vuoden 2020 tilanteessa

Henkilöt 36-37

Mustutus Valtatie 4 parantaminen välillä Vehniä-Äänekoksi vaihtoehdosta, joka I3 uusi tielinjaus, joka erkanee Alanen- järven eteläpään kohdalta nykyisestä valtatiestä

Asun Vehniällä ja perheeseeni kuuluu vaimo ja kaksi poikaa. Vanhempani omistavat Suopuro- nimisen tilan, jolla minulla on marjatilayritys. Olen kasvattanut tilalla, mansikoita, vadelmia, mustikoita ja heinää myyntiin vuodesta 2000 lähtien.

Valtatie 4 parantaminen välillä Vehniä-Äänekoski tiesuunnitelman itäisin linjaus I3 kulkee marjatilalla viljelysten halki. Jos tämä suunnitelma toteutetaan, elinkeinotoimintani loppuu ja tila rikkoutuu viljely- asuinkelvottomaksi.

Pyydän, että suunnitelma I3 uusi tielinjaus, joka erkanee Alanen- järven eteläpään kohdalta nykyisestä valtatiestä, hylätään.

Henkilö 38/yhteiskannanotto

Muistutus Valtatie 4 parantaminen välillä Vehniä-Äänekoski tielinjauksen vaihtoehdoista, 36 allekirjoittajaa, liite

Asumme Vehniän kylässä Alapohja-alueella, jonka läpi uusi tielinjaus vaihtoehto I3 tulisi kulkemaan.

Vastustamme vaihtoehtoa I3, koska:

- Tielinjaus halkaisee tiheän asutusalueen, kotimme jäävät asuinkelvottomiksi tai kokonaan tien alle.
- Suunnitellulla tielinjalla on myös marjatala sekä lypsykarjatala, jotka jäisivät tien alle, jolloin ammatinharjoittaminen niillä loppuisi kokonaan

- Tielinjaus on maakuntakaavassa vahvistetun tielinjan vastainen sekä on ristiriidassa jo hyväksytyn Kirri-Tikkakoski tiesuunitelman kanssa.

Henkilöt 39-42

Yhdymme Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4 parantamishankkeen Vehniä - Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilö 43

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3.joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4:n parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Talomme tulevat olemaan aivan kiinni 4:s tiessä. Kokoomatie tuhoaa vähäiset peltomme ja varastorakennuksen, joten viljely ja eläintenpito käy mahdottomaksi.

Henkilöt 44-45

Yhdymme Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4 parantamishankkeen Vehniä- Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Henkilö 46

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa.

Henkilö 47

Yhdymme Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4 parantamishankkeen Vehniä- Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilö 48/yhteiskannanotto

Ohessa Vehniän ja Valkolan kylälaisten ja maanomistajien palaute ja mielipide ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta valtatie 4 Vehniä-Äänekoski ja siihen liittyvistä uusista tielinjauksista valtatie 4 Vehniän ja Hirvaskankaan välillä. Vastustamme valtatie 4 uusia itäisiä linjauksia Iso-Hirvanen järven itäpuolella. Toivomme, että valtatie 4 parantaminen tultaisiin tekemään valtatie 4 nykyiselle kohdalle Vehniän ja Hirvaskankaan välillä.

Palautteen ja mielipiteen on allekirjoittanut 105 henkilöä.

Olemme tutustuneet valtatie 4 uusiin tielinjauksiin Vehniän ja Hirvaskankaan välillä, jotka on linjattu uuteen maastokäytävään Iso-Hirvanen

järven itäpuolelle. Vastustamme näitä uusia valtatie 4 linjauksia. Ehdotamme, että valtatie 4 parantaminen ja kehittäminen tulisi tehdä Vehnien ja Hirvaskankaan välillä nykyisen valtatie 4 kohdalla.

Perustelemme esitystämme seuraavasti:

Valtatie 4 uudet linjaukset on suunniteltu nykyistä idemmäksi täysin koskemattomaan neitseelliseen ja maisemallisesti arvokkaaseen maastoon. Valtatie 4 uudet tielinjaukset tuhoavat pysyvästi luontoa ja asutusta pahimmillaan yli 10 km matkalta. Suunnittelualueen läheisyydessä on arvokkaita luontokohteita sekä luonnonsuojelualueita. Mäkien ympärillä on paljon hiljaisia alueita, joihin nelostien melu ei nykyisin kuulu. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee ympäristö- ja luontoarvoiltaan monipuolinen Hitonhauta-Kylmähauta-Hirvasjoki- niminen Natura 2000-verkostoon kuuluva alue. Hitonhaudan alue kuuluu Laukaassa ns. hiljaisiin alueisiin.

Uusien tielinjausten vaikutuspiirissä olevilla alueilla on iso luonto- ja virkistysarvo ihmisille. Harvaan asuttu metsäalue on eläimistöltään rikas. Alue on laaja ulottuen Valkolaan ja Rajajärven kylään Laukaassa sekä Koivistonkylään Äänekoskella. Alueet ovat suurten mäkien vuoksi hirvien talvehtimisaluetta. Laajan erämaisen alueen eläimistö on erittäin runsas. Uusien tielinjausten kohdalla on lisäksi havaintoja liito-oravan esiintymisestä. Alueella on myös hyvät marjastus- ja sienestyspaikat. Erämaa tarjoaa erittäin hyvät olosuhteet myös metsästykselle ja kalastukselle.

Tielinjaus kulkee kylien ja tilojen läpi aiheuttaen merkittävää haittaa. Alueella on maiseman ja kulttuuriympäristön kannalta paikallisesti arvokkaita alueita. Alueella on myös muinaisjäänöksiä. Yksi keskittymä on Hovilan tilan kivikautinen asuinpaikka Iso-Hirvanen järven pohjoispäässä, jonka kautta kaikki uudet tielinjaukset kulkevat. Tielinjausten myötä arvokas maisema- ja kulttuuriympäristö tuhoutuu.

Uudet tielinjaukset kulkevat kylien ja tilojen läpi, jolloin asutusta joudutaan siirtämään muualle. Samalla myös monen ihmisen elinkeino mm. maa- ja metsätaloudessa päättyy.

Uudet tielinjaukset halkovat laajat metsämaa-alueet, jolloin metsätilat pirstoutuvat. Metsätilojen taloudellinen hyödyntäminen hankaloituu ja monin paikoin loppuu kokonaan. Vastaavia ongelmia tulee eteen myös peltomaiden osalta, jolloin vaikeudet heijastuvat myös maanviljelyyn.

Uudet tielinjaukset kulkevat valtatie 4 itäpuolelta tehden mutkan Iso-Hirvasen järven itäpuolelta. Uudet tielinjaukset kulkevat korkeiden mäkien kautta. Valtatie 4 liikennetekniset ratkaisut tulevat tämän vuoksi heikentymään nykyisestä. Tien vaaka- ja pystygeometria heikentyy sekä mäkisyys ja pituuskaltevuuden muutokset lisääntyvät. Nämä aiheuttavat liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden heikkenemistä. Lisäksi ajokustannukset kasvavat erityisesti raskaan liikenteen osalta.

Tien rakentaminen uusien linjausten kohdalle on lisäksi huomattavan-kallista. Uusien tielinjausten rakennettavuuteen liittyy paljon auki olevia asioita mm. suunnitelmista puuttuvat tiedot pohjatutkimuksista ja maa-perästä sekä tielinjausten korkeusasemasta ja pituusleikkauksista.

Moottoritien rakentaminen on mahdollista tehdä nykyiseen maastokäytävään vaiheittain rakentamalla nykyisen valtatie 4 kohdalla. Uuteen maastokäytävään uusien tielinjausten kohdalle vaiheittain rakentamista ei voida yhtä helposti ja edullisesti toteuttaa. Valtatie 4 parantaminen ja kehittäminen Vehniän ja Äänekosken välillä on hyvä ja kannatettava asia. Valtatie 4 parantaminen tulisi tehdä valtatie nykyiselle paikalle, jolloin hankkeen negatiiviset vaikutukset asutukseen, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, luonnonoloihin, maisemaan ja kulttuuriperintöön jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Nykyisen valtatie 4 kohdalle tehtävät parannustoimet lisäävät ja edistävät liikenneturvallisuutta ja sujuvaa liikennöintiä Jyväskylän pohjoispuolella. Tien rakentaminen on mahdollista toteuttaa nykyisen tien kohdalla huomattavasti uusia tielinjauksia edullisemmin.

Henkilöt 49-50

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3.joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie 4.n parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilö 51

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen mielipiteeseen.

Henkilöt 52-53

Yhdymme Asko ja Sinikka Lipsasen mielipiteeseen nelostien YVA -ohjelmasta.

Lisäksi henkilö 52 on jättänyt arviointiohjelmasta mielipiteen, jossa on seitsemän liitettä. Kannanoton mukaan nyt ollaan hylkäämässä paras tievaihtoehto, joka oli aiemman seutukaavan mukainen itäinen linja. Kannanotossa vastustetaan tien laajentamista nykyiselle paikalleen. Laadittua tiesuunnitelmaa pidetään haitallisina tien toisella puolella sijaitsevan kaivon ja kiinteistön veden saannin estymisen vuoksi. Myös nykyinen tieyhteys valtatie toisella puolella sijaitseville tiluksille tulee vaikeutumaan tiesuunnitelman mukaan ja vaatii alikulun. Tiesuunnitelmassa se on osoitettu n. 80 metriä pohjoiseen, mikä ei ole yhtä hyvä kuin vanha tienylitys, jonka kohdalle tehtynä alikulku olisi parempi. Myös lisääntyvän lento- ja tiemeluun yhteisvaikutuksiin kiinnitetään huomiota. Ne yhdessä huonontavat Vehniän asumisolosuhteita. Tien tekeminen alkuperäiselle itäiselle paikalle säästäisi monilta ongelmilta ja kustannukset olisivat huomattavasti halvemmat.

Liitteissä käsitellään asiaa tarkemmin mm. tarvittavan tunnelin ja koko valtatielinjauksen kannalta. Liitteissä on viisi karttaa.

Henkilö 54

Liitteenä kartta

SELVITYS YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIA VARTEN

Omistan tilan (Simola 410-410-13-8) Vehniän Mäkikylällä ja haluaisin tuoda esille oman näkemykseni moottoritielinjausasiassa välillä Vehniä-Huutomäki. Kaksi linjausvaihtoehtoa (linjaus 2 ja 3) kulkisivat maa-alueeni läpi, ja linjaus 1 myös Hirvasen itäpuolta.

Olen sitä mieltä, että tielinjaus Iso-Hirvanen järven itäpuolelle ei ole hyvä asia monestakaan syystä.

Seuraavissa kohdissa kerron, miksi olen tätä mieltä:

1 Mäkikylällä on suuret luonto- ja virkistysarvot. Harvaan asuttu metsä-alue on eläimistöltään rikas. Alue ulottuu Koivistoon Äänekoskella ja Valkolaan sekä Rajajärven kylään Laukaassa. Suuri erämainen alue on antanut suojan monille eläimille. Simolan tilan alue suurten mäkien vuoksi on hirvien talvehtimisalue (Laukaan korkein kohta on Hitonmäessä). Siellä elävät peurat, kauriit, metsot, teeret, kärpät, ketut, mäyrät, lumikot, metsäjänikset, pyyt, lehtokurpat ym. Mäkikylällä mäkien lomassa on hiljaisia alueita, joihin nelostien melu ei kuulu. Se on myös valtaavan suuri marjastus- ja sienestysalue. Metsäalueita on hoidettu riistaa silmällä pitäen vuosikymmeniä.

2 Tielinjaukset kulkevat kosteikon ja siellä olevan liito-orava-alueen läpi. Metsäkeskus on luokitellut Hovilan tilan rajalla olevan puroalueen erityisen tärkeäksi luontokohteeksi. Puroalue kulkee Simolan, Kantolan ja Hovilan tilojen läpi mutkitellen rinnettä alas Hirvaseen.

3 Sähkölinjarasitus on jo kova Simolan ja Hovilan tilojen osalta. Ei ole kohtuullista tuoda uutta räsistystä. Sähkölinja halkaisee tilan 1700 metrin matkalta ja sen alle jäi huomattava hehtaarimäärä maata, jota ei voi käyttää metsätaloudessa.

4 Simolan tilalla on myös suuri tierasitus (Harisen tie ja Farmintie).

5 Suuret metsätalousalueet menetettäisiin tien alle.

6 Melu alueella lisääntyisi ja se häittäisi eläimistöä ja asukkaita. Tiet kulkisivat molemmilla puolilla järviä.

7 Hirvasmäen pellot ovat myös maisemallisesti arvokkaita alueita ja Mäkikylällä olisi hyviä mahdollisuuksia rauhalliseen asumiseen. Se on kauempana lentokentästä kuin Vehniän pääkylä. Mäkikylällä on myös oma hieno asutushistoriansa osana laajaa Petruman kylää. Se ei ole vain pelkkää metsää tai joutomaata. Lehtomaisia alueita lähteineen on paljon. Mäkimaisemat ovat kauniit. Alue on ikään kuin "Vehniän Lappi". Talvella on enemmän luntakin (korkeus merenpinnasta yli 200 m).

8 Maansiirtotyöt ovat huomattavat ja sillä on suuri vaikutus maisemaan.

9 Hovilan rinne aiheuttaa suuren korkeuseron, joka on tasoitettava sillalla.

10 Ei tunnu järkevältä rakentaa tietä noin lyhyellä matkalla noin korkealle mäelle kulkemaan. Luulisi kustannusten olevan korkeat. Haitat olisivat hyötyjä suuremmat.

Seuraavassa kerron mielipiteeni siitä, miksi tie pitäisi rakentaa nykyiselle paikalle:

1 Tielinjaus on jo olemassa. Muutos ei ole niin suuri.

2 Tien kanssa on totuttu elämään jo vuosikymmeniä, ja asutus on ryhmittynyt sen mukaisesti.

3 Tie on suora jo valmiiksi, eikä siinä ole suuria korkeuseroja. Rakentamisen luulisi olevan yksinkertaista.

4 Rinnakkaistien rakentamiseen pääsevät kaikki vaikuttamaan.

5 Valtio ottaa hoitaakseen rinnakkaistien. Se vähentää monen vehniäläisen yksityistiemaksuja.

6 Vehniä saisi oman liittymän.

7 Meluvalleja rakennetaan.

8 Käsittääkseni tien alle ei mene monia taloja.

9 Kulku pelloille järjestetään.

10 Maan arvo nousee Vehniällä.

11 Vehniä pysyy kehityksessä mukana, eikä jää taka-alalle ja sivuun kasvu-urasta. Tien tulo on tärkeää koko Laukaalle.

Toivon, että otatte huomioon näkemykseni tielinjausasiassa, kun arvioitte ympäristövaikutuksia.

Henkilö 55

Mielestäni nykyisen tien paikalle tehty moottoritie on huono vaihtoehtosyystä, että se jakaa jatkossakin kylän kahtia ja tie kulkee "keskustassa". Koulu olisi ihan moottoritien vieressä ja koululaisten ulkoilumahdollisuudet maastossa vähenevät. Lapset mm. suunnistavat koulun välitörmässä läheisyydessä ja talvisin hiihtoladut menevät juuri tien puoleisilla peltoalueilla.

Henkilö 56

Vaihtoehto 0 eli tien säilyttäminen nykymuodossaan ei ole mahdollista. Tien liikennemäärät ovat jo nyt niin suuret, että alueen liikenneturvallisuus on heikko. Erityisesti liittymiset sivuteiltä 4-tielle ovat vaarallisia ja hankalia. Myös liikenteen aiheuttama jatkuva melu heikentää suuresti alueen asukkaiden elinoloja, asuinympäristön ja ranta-asutusten sekä virkistysalueiden ja järvien viihtyisyyttä.

Vaihtoehto N eli tien parantaminen nykypaikallaan nelikaistaiseksi väyläksi ja sen rakentamiseen liittyvät rinnakkaistiet sekä mahdolliset melusuojaukset hävittäisivät käytännössä koko Vehniän alueen kylä- ja järvimaiseman. Erittäin voimakkaasti elinolot heikkenisivät 4- tien varrella sijaitsevien asuntojen kohdalla. Ainoa hyvä asia olisi, että rinnakkaisteiden myötä suorat liittymät sivuteille poistuisivat.

Uusi nelikaistainen väylä tulisi lisäämään alueen liikennemelua, mikä entisestään heikentäisi alueen virkistysarvoja. Erityisen hyvin ongelma tulee esille esimerkiksi Iso-Hirvasen lounaisosassa, missä 4-tie kulkee hyvin lähellä järven ranta ja mistä liikenteen melu heijastuu tehokkaasti koko järvelle. Laukaan kunnan maankäyttösuunnitelmissa järvien ranta-rakentamista rajoitetaan mm. virkistysarvoihin vedoten, joten virkistysarvojen vaaliminen olisi hyvin johdonmukaista.

Uusi väylä tulisi rakentaa Iso-Hirvasen itäpuolelle. Parhaana pidän vaihtoehtoa I2, jonka linjauksessa säästyvät Siltalan ja Suonpään alueet sekä Hirvasmäen puolella Mäkikylän alue. Vaihtoehto I1 olisi huono, koska siinä tielinja katkaisee maisemallisesti Hirvasmäen ja Iso-Hirvasen yhteyden.

Henkilö 57

Vaihtoehto 0 eli tien säilyttäminen nykymuodossaan ei ole mahdollista. Tien liikennemäärät ovat jo nyt niin suuret, että alueen liikenneturvallisuus on heikko. Erityisesti liittymiset sivuteiltä 4-tielle ovat vaarallisia ja hankalia. Myös liikenteen aiheuttama jatkuva melu heikentää suuresti alueen asukkaiden elinoloja, asuinympäristön ja ranta-asutusten sekä virkistysalueiden ja järvien viihtyisyyttä.

Vaihtoehto N eli tien parantaminen nykypaikallaan nelikaistaiseksi väyläksi ja sen rakentamiseen liittyvät rinnakkaistiet sekä mahdolliset melusuojaukset hävittäisivät käytännössä koko Vehniän alueen kylä- ja järvimaiseman. Erittäin voimakkaasti elinolot heikkenisivät 4- tien varrella sijaitsevien asuntojen kohdalla. Ainoa hyvä asia olisi, että rinnakkaisteiden myötä suorat liittymät sivuteille poistuisivat.

Uusi nelikaistainen väylä tulisi lisäämään alueen liikennemelua, mikä entisestään heikentäisi alueen virkistysarvoja. Erityisen hyvin ongelma tulee esille esimerkiksi Iso-Hirvasen lounaisosassa, missä 4-tie kulkee hyvin lähellä järven ranta ja mistä liikenteen melu heijastuu tehokkaasti koko järvelle. Laukaan kunnan maankäyttösuunnitelmissa järvien ranta-

rakentamista rajoitetaan mm. virkistysarvoihin vedoten, joten virkistysarvojen vaaliminen olisi hyvin johdonmukaista.

Uusi väylä tulisi rakentaa Iso-Hirvasen itäpuolelle. Parhaana pidän vaihtoehtoa I2, jonka linjauksessa säästyvät Siltalan ja Suonpään alueet sekä Hirvasmäen puolella Mäkikylän alue. Vaihtoehto I1 olisi huono, koska siinä tielinja katkaisee maisemallisesti Hirvasmäen ja Iso-Hirvasen yhteyden.

Henkilö 58

Mielestäni kaikki 3 vaihtoehtoa Iso-Hirvasen itäpuolelle ovat erittäin huonoja ja tuntuu käsittämättömältä, että edes suunnitellaan puhtaan luontoon uusia tieväyliä. Vanhan tien kunnostus ja leventäminen ym. on ainoa järkevä ratkaisu.

Perustelut, joilla vastustan itäpuolen vaihtoehtoja:

Mäkikylän alue on perinteistä "vanhan ajan" maalaismaisemaa. Pöykky-niminen järvi on nuorten suosima kalastus- JA uintipaikka kesäisin. Mäkikylältä poismuuttaneet nuoret tulevatkin kesäisin viikonloppuja viettämään Mäkikylälle kalastamaan esim. Pöykky-järvellä, metsästämään Mäkikylän metsiin ja muuten vain virkistymään hiljaisuuteen ja luonnon rauhaan.

Eikö tämä ole juuri sitä paljon puhuttua ennakoivaa nuorisotyötä, että he voivat tulla rauhoittumaan lapsuuskotiensa maisemiin eikä kuuntelemaan samaa meteliä kuin kaupungissa. Oma poikani on aikeissa rakentaa Mäkikylälle taloa, mutta joutuu empimään suunnitelmiaan, jos moottoritie rakennetaan. Mainittakoon vielä, että paikka johon hän on taloa suunnitellut, on kartalla Laukaan korkein paikka. En ymmärrä, miten moottoritietä kannattaisi rakentaa näin suuret korkeudet omaavaan ympäristöön?

Paljon puhutaan tässä maassa aina vasta sitten kun jotain traagista tapahtuu nuorten ja perheiden parissa... nyt on mahdollisuus vaikuttaa nuorison ja heidän tulevien perheidensä elämään jättämällä kotiseutu virkistyspaikaksi ja "lapsuusasun".

Monet kerrat olen nuorten puheita kuunnellut, kuinka tärkeänä paikkana he Mäkikylää pitävät levon ja virkistyksen kannalta. Marjastus- ja sienestysmaat ovat Mäkikylällä oivalliset. Lähinnä vanhempi väestö ympäri Laukaata käy täällä marjastamassa virkistyksekseen.

Henkilö 59

Yhdyn Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatie4:n parantamishankkeen Vehniä - Aänekoski ympäristövaikutusten arviontiohjelmasta.

Henkilöt 60-61

Yhdymme Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatien 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilö 62

Yhdymme Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatien 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Henkilöt 63-64

Yhdymme Asko ja Sinikka Lipsasen 3. joulukuuta 2014 allekirjoittamaan mielipiteeseen Valtatien 4 parantamishankkeen Vehniä-Äänekoski ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Uuraisten kunta

Uuraisten kunnan ympäristölautakunta katsoo nyt tehdyssä ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa huomiodun laajasti tulevassa rakennushankkeessa ja suunnittelualueessa, Valtatie 4 Vehniä – Äänekoski välillä aiheutuvia vaikutuksia ihmisten elinoloihin, luonnonoloihin sekä kulttuuriympäristöön ja maisemaan. Nyt tehty arviointiselostus tulee toimimaan hyvänä pohjana varsinaisen selostusvaiheen laadinnassa.

Täten Uuraisten kunnan ympäristölautakunnalla ei ole huomautettavaa tehdystä YVA -arviointiohjelmasta.

Henkilö 65

Haluan ilmaista mielipiteeni moottoritien suunnitelmia varten tässä YVA-selvitys vaiheessa vielä henkilökohtaisesti, vaikka olen osallisena myös kahdessa yhteisessä "adressissa".

Olen syntyisin Vehniältä ja kovasti VEHNIÄLÄINEN. Alun perin minulla oli haave siitä, että moottoritie menisi ohi kylän, ns. "itäistä vaihtoehtoa" noudattaen. Nyt kylällä kauan asuneena (olen 46 vuotias) olen kuitenkin sitä mieltä, ettei kyläämme yhdistä se, onko tie keskellä kylää vai ei. Ihmiset pääsevät yhteen myös kaukaa, jos halua löytyy. Olemme pitäneet mieheni kanssa 5 vuoden ajan ns. turinapiiriä, jossa olemme huomanneet, että ihmiset pääsevät hankalistakin paikoista liikkeelle, ei sitä estä tien pituus tai muoto. Illoissa käy säännöllisesti yli 20 ihmistä paitsi Vehniältä, myös Laukaasta Vihtavuoresta, Jyväskylästä, Äänekoskelta, Puuppolasta jne.

Minulla on hengen palo kyläyhteisölliseen tekemiseen, vaikken juuri nyt kyläyhdistyksessä olekaan. Itseasiassa olen toiminnan ihminen ja siksi jätin jäykän toimimattoman kyläyhdistyksen taakseni. Kyllästyin siihen, että sen nimissä jauhettiin moottoritie valituksia vuodesta toiseen, vaikka ne hajottivat kyläläisten mielipiteitä, eivätkä saaneet kylää yhdistymään, jonka oletin olevan kyläyhdistyksen tehtävä.

Oma mielipiteeni ja toiveeni on, että moottoritien linjausta jatketaan entiselle paikalleen, siihen, minne se on aikoinaan rakennettu. Missä se on nyt parasta aikaa. Siihen me kyläläiset olemme tottuneet. Siihen me totumme sen kanssa tulevaisuudessakin...

Erityistoiveena vielä olisi se, että muutostyöt voisivat alkaa mahdollisimman pian! Tämä nykyinen nelostiemme on HIRVEÄN VAARALLINEN meille töissä kävijöille ja kaikille muillekin kyläläisille, jotka ruuhka-aikoina tuonne puuroutuvan liikenteen sekaan työnnyimme! Kolarit ovat lähes viikottaisia Vehniänkin kohdalla. Vasemmalle kääntymiset ovat pelottavia.

Pidän yllä Facebookissa Vehniäläine- nimistä ryhmää. Sieltä lainaan tähän tekstin, jonka kirjoitin sinä iltana, kun Te olitte koulullamme YVA - asioita selvittämässä:

10. marraskuuta kello 19:29

Kun tiestä-, etenkin koko kylää halkovasta nelostiestä puhutaan, se saa liikkeelle lähes koko kylän, mikä on positiivista. Tällä kertaa oli ilo nähdä myös monia kasvoja, jotka eivät aiemmin ole tie infoissa käyneet.

Yleinen rivienväli mielipide taitaa kehittyä nyt siihen suuntaan, että nelostie parannettunakin tulee jäämään nykyiselle paikalleen, mutta YVA-selvityksiin on nyt oikea aika tehdä muistutuksia ja täydennyksiä. Monta oravahavaintoa kartoissa näytti olevan, mutta huomioon otetaan nyt myös paljon muutakin, kuin liito-orava esiintymät! Ensisijalla ovat ihmiset!

Kun tällaiselle pienelle maalaiskylälle on tulossa jotakin uutta, tuntuu, että sitä vastustetaan kantapäät tanassa, olipa uusi sitten hyvää taikka huonoa. Tässä tapauksessa nyt kuitenkin kannattaisi ottaa huomioon jo meidän omat tarpeemme liikenteen suhteen. Ennen kaikkea turvallisuus.

Hyvin kuvaavaa muutokseen sopeutumisesta oli Marjatta Varvikon kommentti Hirvaskylältä. Hän kummeksui myös ensin uutta liittymää, kun omalle kohdalle se Hirvasen koulun luo rakennettiin. Kiertoa tulisi pari kilometriä, ennenkuin pääsisi tielle. Mutta nyt, kun uusi liittymäjärjestely on käytössä ja on oppinut kiertämään lenkin turvallisempaan riskiteykseen, se tuntuu luonnolliselta ja oikealta, jopa helpolta. Näin se vaan menee... Kyllä niihin Vehniäläisetkin oppii. Oppii ne oravatkin kiertämään. Työtänne kunnioittaen: Kirsi Vihanti

Henkilö 66

Lausuntoni koskee Hirvaskankaan risteysaluetta Äänekoskella. Valtatie 4 on nyt suunnittelun alla ja nähtävillä 3.11.2014-3.12.2014 . Olen huolissani Hirvaskankaan risteysalueen itäpuolisen alueen liikennejärjestelyistä. Suunnitelmissa ei ole puututtu liittymän kohdalla Shellin ja ABC:n yksityisliittymiin jotka sijaitsevat risteysalueen keskiössä 60 metrin päässä rampeista. Tie on moottoritie tasoa, suunnitelma risteysosan-

ta ei vastaa moottoritietasoisen tien laatuvaatimuksia. Nelostie halkaisee alueen niin että on todellinen tarve liikkua ajoneuvoilla ja kevytliikenteellä molemmin puolin. Länsipuolella (Uurainen) sijaitsee päiväkotia ja koulu joiden palveluja käyttävät myös Äänekoskelaiset. Länsipuolella on Äänekosken kaupungin Hirvirinteen tuleva asutusalue 60 omakotitaloa + Uuraisten omakotialue satoja omakotitaloja. Palvelut sijaitsevat Itäpuolella ABC, Shell ja Kauppakeskus Spektri, itäpuolella on myös runsaasti asutusta. Risteysalueen kevyenliikenteen suunnitelmia ei ole tehty ja huomioitu nähtävillä olevassa tienparannussuunnitelmassa. Pyytäisi kohteliaimmin että asia otettaisiin huomioon. Kuljetuksen järjestäminen koululaisille ei ole riittävä toimenpide jättää huomiotta kevyenliikenteen saattaminen turvallisiksi ja normit täyttäväksi, on päivän selvää että lapset kulkevat vaarallisella alueella pyörillä ja jalan. Äänekoskella on myös pohdinnassa yhteinen kouluhanke Uuraisten kanssa ja risteysalue on ongelma kevyenliikenteen suhteen Äänekosken Koulutyöryhmä pohtii liikennejärjestelyjä.

Yhteysviranomaisen lausunto

1-2 Hankkeen, sen vaihtoehtojen ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn kuvaus sekä liittyminen muihin hankkeisiin

Valtatien 4 parantaminen jaksolla Vehniä-Äänekoski on osa vaiheittain toteutettavaa valtatien 4 uudistamista Keski-Suomessa. Nelostielle on täällä aiemmin YVA- lain voimassaoloaikana suoritettu arviointimenettely neljälle valtatien jaksolle, joista yksi on rakennettu valmiiksi. Hanke on perusteltu liikenteellisillä tarpeilla ja tavoitteilla, jotka ovat valtakunnallisia. Myös seudulliset ja paikalliset tavoitteet on esitetty. Hankkeen yhteys aikaisempiin suunnitelmiin on selostettu.

YVA-menettelyn tarve ja tavoitteet on kuvattu. Niiden mukaan menettelyllä voidaan parantaa suunnittelun laatua ja sillä pyritään löytämään toteuttamiskelpoinen ratkaisu, joka täyttää liikenteen tavoitteet ja aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa ympäristöarvoille sekä asutukselle ja hyvinvoinnille. Hankkeen aikataulussa YVA- menettely on tarkoitus saattaa päätökseen vuoden 2015 aikana.

Hankkeesta tiedottamien on aloitettu kesällä 2014 pidetyllä tiedotustilaisuudella ja yleisötilaisuuksia on tarkoitus jatkaa. Vaikutusten arviointivaiheessa on tarkoitus järjestää työpaja alueen asukkaille. YVA- menettelyn jälkeen yleissuunnitteluun valittua vaihtoehtoa käsitellään yhteistyössä osallisten kanssa. Hankkeelle on avattu oma Internet- sivu.

3 Suunnittelualueen nykytila

Nykyistä tilannetta hankealueella on kuvattu eri ympäristövaikutusten osa-alueiden kannalta. Kuvausta on tarkoitus päivittää laadittavaan arviointiselostukseen. Kuvaus kattaa maankäyttö- ja yhdyskuntarakenteen, missä on käsitelty erikseen asutus, maakuntakaavoitus sekä yleis- ja asemakaavoitus. Luonnon olosuhteiden kuvaus sisältää nykyisen ja suunniteltujen tielinjausten lähellä sijaitsevat tärkeät luontokohteet. Luontodirektiivin liitteen II ja IV lajit (liito-orava) on luetteloitu vuosina 2009 – 2014 tehdyillä maastokartoituksilla. Niistä vuoden 2014 kartoituksia on 12 ja aiempia kartoituksia 9 kpl. Kartoituksilla on voitu muodostaa hyvä kokonaiskuva suunnittelualueesta. Arviointiohjelmassa on selkeä karta, jossa on esitetty alueen luonnonarvot.

Maa- ja kallioperä on kuvattu yleispiirteisesti. Maaperä on lähinnä moreenia. Valtatiesuunnitelmat sijoittuvat Hirvaskankaan vedenhankinnan kannalta tärkeäksi luokitellulle pohjavesialueelle, missä nykyinenkin valtatie sijaitsee.

(Tarkennuksena todetaan, että Suomen ympäristökeskuksella ei ole pohjaveden havaintoasemaa Hirvaskankaan pohjavesialueella kuten ohjelmassa on todettu. Sen sijaan siellä on Keski-Suomen ELY -keskuksen L-vastuualueen tiesuolaseurannan havaintopiste, jonka pohjavesianalyysituloksia arviointiohjelmassa on kuvattu.)

Suunnittelualueen sijoittuminen suurmaisemassa on kuvattu, samoin maiseman ja kulttuuriympäristön eri tavoin arvokkaiksi luokitellut kohteet. Kartoin on kuvattu suunnittelualueen muinaisjäännökset, arvokkaat rakennukset, yleiskaavan rakennussuojelukohteet sekä maisema-alueet, rakennetut ympäristöt ja paikalliset maisema-alueet.

Liikenne

Nykyisen valtatie liikennemäärät ja -ennusteet on esitetty. Liikenneturvallisuutta on käsitelty erikseen. Tasoliittymistä pääsy valtatielle on ajoittain vaikeaa. Erilaiset onnettomuudet on tilastoitu ja esitetty. Niiden valossa hankealueen eteläosan n. 12 km:n kaksikaistainen tiejakso on vastaavia Suomen teitä turvattomampi. Liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi keskeinen peruste valtatiejakson parantamiselle.

4 Ympäristövaikutusten arvioinnin lähtökohdat

Arvioitavat vaikutukset ovat YVA- lain mukaiset. Vaikutusalueen rajausta on tehty vaikutustyyppin mukaan, jolloin se vaihtelee suorista, välittömistä vaikutuksista alueellisiin. Rajausta on esitetty kartalla. Hankkeella voi olla myös yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden kanssa, jotka tullaan otamaan huomioon arvioinnissa. Esim. melun kannalta yhteisvaikutuksia on Jyväskylän lentoaseman muuttuvan lentotoiminnan kanssa ja Äänekoskelle suunniteltu Metsä Groupin biotuotetehdas lisää jossain määrin tiejakson raskasta liikennettä.

Arvioinnin menetelmät ja lähtötiedot

Vaihtoehtojen arvioinnissa pyritään muodostamaan käsitys vaikutuksen merkittävydestä, johon vaikuttavat vaikutuskohteen ominaisuus, herkkyys ja vaikutuksen suuruus. Vaikutuksen suuruuteen vaikuttavat sen voimakkuus ja suunta, alueellinen laajuus ja kesto. Sekä herkkyyttä että suuruutta säätelee usein voimassa oleva lainsäädäntö. Vaihtoehtojen vertailu tehdään eritellen, eikä tuloksia pyritä yhteismitallistamaan esim. pisteytyksellä. Merkittävyyden luokittelulla voidaan näin muodostaa käsitys vaihtoehtojen eroavuuksista. Vaikutusten merkittävyys voidaan esittää YVA- selostuksessa esim. viisiasteisella luokittelulla erittäin suuresta neutraaliin sekä myönteisten että kielteisten ympäristövaikutusten kannalta. Valittu menetelmä mahdollistaa hankevaihtoehtojen vertailun vaikutuksia erittelevällä tavalla.

5 Ympäristövaikutukset

5.1 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö, elinolot, terveys ja viihtyvyys

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen. Kuten ohjelmassa on todettu lisätietoa tähän on saatu arviointiohjelmasta kuulemisessa marras-joulukuussa 2014. Kuuleminen osoitti sekä nykyiseen tilanteeseen että hankevaihtoehtoihin sisältyvän merkittäviä vaikutuksia niin elinkeinojen kuin asuinkiinteistöjenkin kannalta. Arviointiohjelma tuotti 46 mielipidettä, joissa korostuivat liikenteestä ihmisille koituvat vaikutukset, liikenneturvallisuuteen, asumiseen, kulttuuriympäristöön ja elinkeinoihin eri hankevaihtoehtoissa.

Arvioinnissa Laukaan osalta tulee huomioida ranta-asemakaava-alue, Iso-Hirvanen- järven itäpuolella. Uuraisten osalta tulisi esittää Hirvaskankaan asemakaavan sisältö, koska yleiskaava ei ole asemakaava-alueella voimassa muutoin kuin ohjausvaikutuksen osalta (MRL 42 §).

Melun arviointi perustuu pohjoismaiseen tiemelun laskentamalliin. Laskelmat laaditaan nykytilanteesta ja vuoden 2030 ennustetilanteesta. Melutasot esitetään karttapohjalla viiden desibelin välein. Menetelmä antaa riittävän selkeän kuvan vaihtoehtoista. Jyväskylän lentoaseman lentomelua tulee arvioida yhdessä liikennemelun kanssa kokonaiskuvan saamiseksi alueen melusta.

Tielinjan tärinävaikutuksia tarkastellaan käyttäen apuna suunnittelualueen maaperätietoja ja VTT:n tutkimuksia rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arvioinnista. Liikenteen päästöjä arvioidaan ajoneuvotyypin mukaan käyttäen IVAR –laskentamallia, VTT:n LIPASTO ja LIISA - järjestelmien tuottamaa ennustearviota sekä Helsingin seudun ympäristöpalvelujen antamaa suositusta päästöjen leviämisen arvioinnista ja raportoinnista. Päästöjen arvioiminen kolmen tarkastelumallin avulla antaa hyvän kokonaiskuvan päästöjen leviämisestä. Hankkeen vaihtoehtojen vaikutus ilmastoon arvioidaan kasvihuonepäästöjen perusteella edellisiin laskentamalleihin perustuen.

Vaihtoehto N, jossa uusi moottoritie laajenee vanhan nelostien kohdalle, tulee hyvin lähelle Vehniän koulurakennusta ja pihapiiriä. Koulun kohdistuvat vaikutukset ovat ensisijaisesti terveyteen, turvallisuuteen ja kulttuuriympäristöön liittyviä. Koulun pitäminen lähellä nelostietä on ongelmallista. Tien jatkosuunnittelussa on otettava huomioon tämän yli 130 oppilaan koulun sekä päiväkodin toimintamahdollisuudet..

5.2 Luonnonolot ja suojelualueet

Ohjelmaan on koottu tiedot Natura 2000 -alueista, valtakunnallisten luonnonsuojeluohjelmien kohteista, muista luonnonsuojelualueista, suojelluista luontotyypeistä, luonnonmuistomerkeistä sekä luontodirektiivin liitteiden II ja IV lajien sekä muiden merkittävien eliölajien esiintymistä. Näiden tietojen ollessa lähtökohtana laaditaan YVA- selostukseen ajantasainen luontoselvitys.

Arvioinnissa tulee ottaa huomioon liito-oravan lisäksi myös muut luontodirektiiviin liitteiden II ja IV(a) lajit. Tarvittaessa luontoselvityksiä tulee täydentää niin, että on mahdollista arvioida hankkeen vaikutukset em. lajeihin. Täydentävien luontoselvitysten tarve tulee arvioida hankkeen vaikutusalueen elinympäristörakenteen, aiempien luontoselvitysten ja muiden luontoon liittyvien taustatietojen pohjalta.

YVA -ohjelmassa tulee huomioida hankealueen luonnonolojen lähtötietona myös Keski-Suomen lintutieteellisen yhdistyksen laatima selvitys Keski-Suomen maakunnallisesti tärkeistä lintualueista (KSLY 2013). Hankkeen vaikutusalueella sijaitsee kaksi maakunnallisesti arvokasta lintuvettä: Alanen (kohde 610149) Vehniän kylällä sekä Hujakko ja Pohjoislahti (kohde 610176) Huutomäen pohjoispuolella, joita on tarkasteltu aiemmin Vt 4 Äänekosken kohdalla -parantamishankkeen yhteydessä.

YVA -ohjelmassa on mainittu, että tiehankkeen välittömien vaikutusten lisäksi YVA -selostusvaiheessa arvioidaan hankkeen välillisiä vaikutuksia luonnonoloihin. Mahdollisista välillisistä vaikutuksista on esitetty

muutamia esimerkkejä. Yhdeksi analysoitavaksi vaikutukseksi tulee nostaa lintujen törmäysriskien arviointi linjausvaihtoehdoilla huomioiden tien parannuksesta seuraava ajonopeuksien kasvu sekä uusien maastokäytävien osalta niiden ja nykyisen jatkossakin käytössä säilyvän tielinjan yhteisvaikutus. Tieliikenteessä kuolee vuosittain Suomessa paljon lintuja, ja eräiden lintujen (mm. tietyt peto- ja metsäkanalinnut) kannoille tieliikennekuolleisuudella voi olla merkittäviä vaikutuksia. Linnuston osalta tulee arvioida myös liikennemelun vaikutuksia.

Arviointiohjelmassa ei ole mainittu Kylmähaudan osalta tehtyä Natura-arviointia (Jyrki Oja ja Satu Oja: Luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen arvio Hirvaskankaan eritasoliittymän rakentamisen vaikutuksista läheiseen Hitonhauta-Kylmähauta-Hirvasjoki nimiseen Natura-alueeseen (FI0900011) sekä arvio hankkeen vaikutuksista lähistöllä sijaitseviin liito-oravaesiintymiin. Suomen Luontotieto Oy 38/2007). Arviointi ja siitä

annettu Keski-Suomen ympäristökeskuksen lausunto tulee ottaa huomioon tehtäessä harkintaa Natura-arvioinnin tarpeesta.

5.3 Pinta- ja pohjavedet, maa- ja kallioperä, luonnonvarat

Alueen vesistöjen tilan kuvaus suoritetaan olemassa oleviin lähteisiin perustuen ja hankkeen vaikutukset niihin arvioidaan. Myös alueen pohjavesien tilaa koskevaa tietoa tarkennetaan. Ohjelmassa on todettu, että ”Suunnittelualueen läheisyydessä olevien pohjavesialueiden hydrogeologisia ja vedenhankintaan liittyviä tietoja tarkennetaan. Tien parannustoimien vaikutus pohjavesialueisiin arvioidaan. Myös pohjaveden suojaustarvetta selvitetään tarvittaessa kuntien ja alueellisen ELY-keskuksen kanssa. Lisäksi arvioidaan pohjavesivaikutuksia pohjavesialueiden ulkopuolella, mm. yksityisten kaivojen kannalta.” Edellä esitetyt toimenpiteet ovat aiheellisia.

Ohjelmassa on todettu: ”Sekä pinta- että pohjavesien vaikutusarvio tehdään asiantuntija-arviona, joka pohjautuu hankkeesta tehtyihin suunnitelmiin sekä olemassa olevaan tietoon pinta- ja pohjavesien nykyisestä tilasta ja mahdollisesta kuormituksesta.” Ohjelman lause – ”Vaikutusarviossa otetaan huomioon vaikutusten ajallinen ja paikallinen ulottuvuus.” – jää merkitykseltään epäselväksi.

Hirvaskankaan pohjavesialue on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, mutta myös VPD-Natura -pohjavesialue, joka ainakin osittain säätelee Hitonhauta–Kylmähauta–Hirvasjoki (KES FI0900011 SCI) Natura 2000 -aluetta. Sen vuoksi hankkeen vaikutusten arviointi Hirvaskankaan pohjavesialueen pohjaveden määrään ja laatuun sekä Hirvasjoen pintavesiekosysteemiin on aiheellinen.

Arviointiohjelmasta ei käy ilmi, otetaanko pintavesien vaikutusarviossa huomioon vesistö- ja rankkasadetulvat. Tärkeää on, että vesien kulureitit turvataan rumpujen ja silta-aukkojen oikealla mitoituksella ja vesistöjen tulvakorkeudet otetaan huomioon.

Hirvaskankaalla valtatie 4 vieressä olevassa pohjaveden havaintoputkessa kloridipitoisuudet ovat vaihdelleet, mutta olleet kuitenkin koko ajan koholla. Kyseisessä pohjaveden havaintoputkessa on kloridipitoisuus ylittänyt ympäristölaatusnormin vuosina 2010, 2011, 2012 ja 2013. Tämän ja kloridipitoisuuden nousevan pitkäaikaismuutoksen vuoksi Hirvaskankaan pohjavesialue on riskinalainen ja lisäksi huonossa kemiallisessa tilassa.

Selostuksessa esitetään myös mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisy- tai lieventämiskeinot sekä tarvittavan tarkkailun painopistealueet. Tiesuolauksen haittojen ehkäisemiseksi VT4 on suojattu osalta pohjavesialuetta. Suojauksen toimivuutta ja vaikutusta on myös tulevaisuudessa selvitettävä.

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Ohjelmassa on todettu: ”Luonnonvarojen hyödyntämisellä tarkoitetaan mm. maa- ja kalliokiviainesten hyödyntämistä, pohjavesivarojen käyttöä, marjastusta, sienestystä, metsästystä ja kalastusta.” ... ”Koko hankkeen elinkaaren suunnittelun, rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset ja niiden merkittävyys arvioidaan yleispiirteisesti arviointiselostuksessa.”

On merkityksellistä arvioida riittävän tarkalla tasolla hankkeen vaikutuksia myös vedenhankintaan pohjavesialueilla, sillä vedenhankinta on tärkeä pohjavesialueen rajausperuste Suomessa (vrt. kappale 6.1.7: ”vedenhankintaan liittyviä tietoja tarkennetaan”).

5.4 Maisema, kulttuuriperintö ja kulttuurihistoria

Arviointiohjelmassa on kuvattu tehtävät arvioinnit hankkeen ja sen toteutusvaihtoehtojen vaikutuksista maisemaan, kulttuuriympäristöön ja kulttuurihistoriaan. Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokkaat kohteet on luetteloitu lukuun ottamatta suunnittelualueelle sijoittuvia inventoituja perinnemaisemakohteita, joita ei ole kuvattu tekstissä tai kartalla (kuva 20.)

Karttatarkastelun perusteella Mäkikylä Iso-Hirvanen -järven itäpuolella (V1 ja V2 välissä) vaikuttaa mielenkiintoiselta: tiivis taloryhmä joka on nimensä mukaisesti keskisuomalainen mäkikylä. Mäkikylällä ei paikkatietoaineistojen mukaan ole esim. perinnemaisema- maisema- tai rakennetun kulttuuriympäristön inventoituja arvoja, mutta se voi olla paikallisesti merkittävä, pienimuotoinen säilynyt mäkikyläasutus, jonka ominaispiirteitä ja tierakentamisen vaikutuksia siihen on hyvä selvittää.

Rakennetun kulttuuriympäristön inventoinneissa esiin nostetut paikallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt tulee huomioida ja kuvata tiehankkeen vaikutuksia niihin. Yhdessä museoviranomaisten kanssa tehtävä muinaisjäänösinventointi tulee osoittamaan kohteet, joihin tiehankkeen vaikutuksia myös arvioidaan.

5.5 Vaihtoehtojen muodostaminen

Vaihtoehtoja on suositeltavaa vielä tarkentaa, jotta voidaan saavuttaa ympäristövaikutusten kannalta mahdollisimman hyvä lopputulos. Myös esitetyt kolme itäistä vaihtoehtoa näyttävät aiheuttavan arviointiohjelmavaiheen perusteella vastustusta ennakoitujen haittojen perusteella. Sen vuoksi tulisi tutkia, onko niitä yhdistämällä mahdollista muodostaa toteutuskelpoista tielinjausta N- vaihtoehdon rinnalle. Tämän tutkimisessa kannattaa ottaa huomioon kuulemisen tuottama ehdotus itäisten vaihtoehtojen yhdistelemiseksi, mikä on saanut kuulemisen perusteella laajaa kannatusta.

Myös aiemman seutukaavan mukainen nk. itäinen vaihtoehto on vielä suositeltavaa ottaa mukaan harkintaan eteläiseltä osaltaan Tikka-Mannilasta lähtien ja esitettyihin itäisiin vaihtoehtoihin liittyen tavoitteena

arvioida, voiko sen avulla löytyä toteuttamiskelpoinen vaihtoehto. Yhdyskuntarakenteessa tapahtunut kehittyminen näyttää antavan perusteita myös tämän vaihtoehdon uudelleen arvioimiselle. Asiaan vaikuttaa myös se, että ko. vanhan seutukaavan mukaisen itäisen vaihtoehdon ympäristövaikutuksia ei ole arvioitu perusteellisesti, eikä niitä tunneta hyvin.

Iso-Hirvanen -järven itäpuoliset linjausvaihtoehdot eivät ole maakunta-kaavan mukaisia. Tämän vuoksi maakuntakaavaa jouduttaisiin muuttamaan, mikäli jokin itäinen vaihtoehto valittaisiin jatkosuunnittelun pohjaksi. Tällöin kaavassa tarvittaisiin lisäksi vt:n 4 rinnakkaistiestöön ja mahdollisesti myös eritasoliittymiin kohdistuvia muutoksia.

5.6 Tarvittavat luvat ja päätökset

Tarvittavat luvat ja päätökset on esitetty arviointiohjelmassa.

5.7 Haittojen torjunta ja lieventäminen

Haittojen lieventämistä ja estämistä on käsitelty ohjelmassa. Niihin luokituvat mm. maamassojen saatavuus läheltä, meluntorjunta, paikallisten asukkaiden kulku- ja liityntäyhteydet valtatielle ja rakentamisaikaisien toimenpiteiden suunnittelu.

5.8 Arvioinnin epävarmuus ja riskit

Epävarmuuden ja riskien huomioon ottamista on kuvattu arviointiohjelmassa. Arvioinnin epävarmuutta käsitellään ohjelman mukaan eri vaiheissa.

5.9 Seurantaohjelma

YVA- menettelyssä tarkastellaan seurantaohjelman tarvetta. Ehdotus seurantaohjelmaksi esitetään arviointiselostuksessa. Ehdotus muodostaa puitteet tarkemmalle ohjelmalle, joka tarkentuu aikanaan yleissuunnitelmassa ja edelleen tiesuunnitelmassa.

Lopuksi

On suositeltavaa arvioida ohjelmassa esitettyjen itäisten vaihtoehtojen pelkistämisen ja yhdistämisen mahdollisuutta sekä arvioida uudelleen myös aiempaa nk. itäistä seutukaavan vaihtoehtoa ja sen liittämisen mahdollisuutta arviointiohjelmassa esitettyihin itäisiin vaihtoehtoihin Tikka-Mannilasta lähtien.

Muilta osin laadittu ympäristövaikutusten arviointiohjelma antaa tässä lausunnossa esitetyt tarkennukset huomioon ottaen hankkeesta vastaavalle riittävät mahdollisuudet hankkeen ja sen eri vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arvioimiseksi valtatie 4 maastokäytävän valintaa varten.

Kari Lehtinen

ympäristö ja luonnonvarat -vastualueen johtaja

Esa Mikkonen

ylitarkastaja

LIITTEET Jäljennökset lausunnoista ja mielipiteistä (hankkeesta vastaavalle)

JAKELU Lausuntojen antajat ja mielipiteiden esittäjät
Suomen ympäristökeskus

MAKSUN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA MUUTOKSENHAKU

Suoritemaksu on 8000 €. Hankkeesta vastaavalta perittävä maksu perustuu Maksuperustelakiin 21.2.1992/150 ja edelleen Valtioneuvoston asetukseen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen maksullisista suoritteista 291/10.4.2014. Hankkeesta vastaava, joka katsoo lausunnosta perittävän maksun virheelliseksi, voi vaatia siihen oikaisua Keski-Suomen ELY -keskukselta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.