

MUISTUTUS koskien asemakaavaehdotuksia Vaajakosken ohitustie pohjoinen, asemakaava (68:047) ja Vaajakosken ohitustie eteläinen, asemakaava (73:007)

Suomen luonnonsuojeluliiton Jyväskylän seudun yhdistys ja Keski-Suomen piiri sekä Luontoliiton Keski-Suomen piiri esittävät, että Jyväskylän kaupunki pysäyttää tämän asemakaavaprosessin vaatien ko. alueiden liikennejärjestelyiden uudelleenpohdintaa ajantasaista tietoa monipuolisesti hyödyntäen. Tämän hetken yhteiskunnan haasteita nyt ja pitkälle tulevaisuuteen ovat ilmastokriisi ja luontokato ja niiden juurisyynä luonnonvarojen ylikulutus. Ohitustiehankkeen tarpeen arviointi tehtiin aikana, jolloin niitä ja kestävyysmurroksen mahdollisuuksia ja vaatimuksia ei tiedostettu eikä pohdittu riittävästi, jos lainkaan.

Tarkemmin esityksestämme:

- Investointeja hankkeisiin, jotka eivät ole ekologisesti kestäviä ja kestävyysmurrosta edistäviä, ei tule enää tehdä. Myös, koska valtion ja myös Jyväskylän kaupungin taloudellinen tilanne on haasteellinen, ei uusien teiden rakentaminen ole perusteltua vaan varoja tarvitaan alueella ole-massa olevan tiestön ml. siltojen korjaukseen ja kunnossapitoon, moottoriliikennemelusta kärsivien asuin-, koulu- ym. kohteiden suojaamiseen ja moottoriliikenteen ohjaamiseen tähtäävään suunnitteluun ja toimenpiteisiin.
- Nykyisen kaltainen liikennejärjestelmä, joka perustuu fossiilisiin polttoaineisiin, valtavaan materiaalien ja maan käyttöön sekä ihmisten fyysiseen passiivisuuteen, on kestävätkö ekologisesti, sosiaalisesti, kansanterveydellisesti ja myös taloudellisesti. Miten hankkeen perusteluissa on huomioitu ympäristö- ja terveyshaitat ja niiden vaikutus kustannushyötylaskelmiin? Hankkeen YVA-tarkastelu on vanha, vuodelta 2011.
- Tiehanketta, johon nämä asemakaavaehdotukset tähtäävät, on perusteltu ensisijaisesti sujuvuudella. Olisi kuitenkin tärkeää tutkia sujuvuuden ja turvallisuuden parantamista ajantasaista tutkittua tietoa hyödyntäen toimenpiteillä nykyisessä tielinjauksessa esimerkiksi kiertoliittymiä lisäämällä ja liikenteen määriä ohjaamalla esim. digitaalisilla palveluilla, raskaan liikenteen ajo-aikataulujen tarkastelulla, raideliikenteen mahdollisuuksien lisäämisellä. Entäpä vaihtoehto, jossa nykyistä tietä Vaajakosken liikenneympyrästä Kanavuoren ABC:n liikenneympyrään levennettäisiin ja Hupelin asutusalueelle tehtäisiin eritasoliittymä? Investointitarve ja myös ympäristövaikutukset jäisivät paljon pienemmiksi. Ja miksi juuri Kanavuoreen pitäisi rakentaa raskaan liikenteen taukopaikka?

- Liikenteen nopeutumisen edesauttaminen antamalla lisää tilaa liikenteelle itse asiassa lisää liikennemääriä (ns. induced demand -ilmiö), lisää matkojen pidentämistä (kun nopeammin pääsee pidemmälle) ja näin pahentaa yhdyskuntarakenteen hajaantumista, mikä olisi seudullemme hyvin epätoivottavaa.
- Tiesuunnitelman yhteydessä laaditun laajan luontoselvityksen perusteella alueella on merkittäviä luontoarvoja. Kanavuoren-Koskenvuoren Natura 2000 -alue rajautuu suunnittelualueeseen ulottuen myös suunnittelualueen sisälle. Hankkeen alueelle sijoittuu useita uhanalaisia ja rauhoitettuja luontotyyppisiä ja suojelualueita luontodirektiivin IV lajien, liito-oravan, viitasammakon, lepakoiden ja lummelampikorentojen elinalueita. Suomi on sitoutunut pysäyttämään luontokadon vuoteen 2030 mennessä. Elinalueiden hävittäminen ja jäävien alueiden elinkelpoisuuden heikentäminen alueiden pienentämisen, pirstaloitumisen ja levittäytymisreittien katkeamisen kautta köyhdyttäisi luontoa entisestään. Hankkeella olisi myös merkittävä heikentävä vaikutus vesistöihin sekä maisemaan. Myös meluvaikutukset ovat merkittävät.
- Merkittävää olisi myös kulttuuri-luonnonmaisemallinen tuho. Vaajakoskella yhdistyy olennaisesti ihmisen rakentama historiallinen maisema luonnonmaisemaan. Tähän historialliseen vesiväylään ja koskimaisemaan ei sovi massiivinen moottoritie. Myös alueen äänimaisema muuttuisi. Huolimatta mittavista melueterakennelmista Vaajakosken alueella rengasmelu kasvaisi voimakkaasti ajonopeuksien noustessa. Kustannustehokasta meluntorjuntaa olisi nopeuksien laskeminen.
- Tiehankkeen aluetta koskevista asemakaavaluonnoksista tuli runsaasti korjauksia vaativaa palautetta (mm. Ely, Museo, Metsähallitus), mikä kuvastaa sitä, että hankkeen luontoa, ympäristöä ja maisemaa heikentävät ja tuhoavat vaikutukset olisivat massiiviset ja selvitykset ovat yhä puutteelliset. Esimerkiksi ilmastovaikutusten arviointi puuttui kokonaan. Asemakaavaselostuksessa oleva valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumisen arviointi herättää myös ihmettelemään, uskotaanko hankkeessa moottoritie liikenteen lisäämisen todellakin toteuttavan tavoitteita, kuten kestävä liikkuminen, terveellinen ja turvallinen elinympäristö, elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat.
- Liikenteen sähköistäminen ei ole vastaus useimpiin liikenteen aiheuttamiin ympäristöongelmiin mm. siksi, että energiankäyttöä on vähennettävä oleellisesti nopeammin kuin tähän mennessä. Sähköistäminen ei lopeta ruuhkia eikä melusaastetta, se uhkaa lisätä monien luonnonvarojen käyttöä ja siten heikentää niiden osalta luonnon monimuotoisuutta.
- Nyt suunnitellusta hankkeesta saatava hyöty liikenteen hienoisena nopeutumisena ruuhka-aikaan ei ole riittävä peruste aiheuttaa laajaa, peruuttamatonta vahinkoa luonnolle, ympäristölle, maisemalle ja edelleen myös ihmisille.

Tarvitsemme liikennejärjestelmän, joka ei heikennä elonkirjoa eikä voimista ilmasto- päästöjä

Suomen valtio ja Jyväskylän kaupunki olisivat edistyksellisiä panostamalla sellaisen resurssivii-
saan liikennejärjestelmän kehittämiseen, joka toteuttaa kestävästä vähähiilistä ja luonnon

monimuotoisuutta tukevaa yhdyskuntarakennetta ja liikkumista ja lisää siten myös alueiden viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Jyväskylän AVOin kaupunkiympäristö -politiikan periaatteet kaupunkiympäristön suunnitteluun ja rakentamiseen puoltaisivat hyvin tällaista suuntaa, korostetaanhan niissä ihmisläheisyyttä, maisemaa, historian arvoja, viihtyisyyttä luontopohjaisin ratkaisuin, hyvinvointia luovalla ympäristöllä, kaupunkisuunnittelua asukkaille avaten, tulevaisuutta rohkeilla kilpailuilla ja kunnianhimoisilla koikeiluilla, ideointia yhdessä ja kannustamalla toisiamme parempaan. (<https://www.jyvaskyla.fi/kaavoitus/projektit-ja-ohjelmat/avoin-kaupunkiymparisto>)

Paikallisen liikenteen ja liikkumisen sujuvuutta edistäisivät julkisen liikenteen kehittäminen, panostukset pyöräilyyn ja kävelemiseen sekä päättäväinen ohjaus moottoriliikenteellä kulkemisen tarpeen vähentämiseen. Kun liikkeellä olisi vähemmän autoja, on niiden, joiden jostain syystä on pakko valita kulkemiseensa auto, myös sujuvampaa edetä. Ja jos kyse liikennemäärien tarkastelussa on nimenomaan lähinnä paikallisliikenteen kasvusta ja sen tarpeista, kuten ainakin aiemmin on liikenteen määrän kasvuennusteista tämän hankkeen kohdalla kerrottu, on alueella erityinen peruste pyrkiä vaikuttamaan siihen, että yhdyskuntarakennetta kehitetään ilmasto- ja luontopositiiviseen suuntaan. Myös panostukset raideliikenteen kehittämiseen niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta edistävät sujuvuutta ja turvallisuutta.

Tiehankeet on joskus ehkä nähty hyvinvoinnin ja edistyksen merkkeinä. Elämme nyt kuitenkin erilaista aikaa. Nyt tarvittavaa hyvinvointia ja edistystä ovat ilmastokriisin, luontokadon ja niiden juurisyyn eli luonnonvarojen ylikulutuksen torjunta ja hillitseminen. Kestävyysmurros, ja sen vaatimukset ja mahdollisuudet, on tärkeää ottaa yhteiskunnassamme läpileikkaavasti toteuttavaksi ja huomioitavaksi, myös liikenteessä ja liikkumisessa.

Jyväskylässä 25.8.2023

Suomen luonnonsuojeluliiton Jyväskylän seudun yhdistys (jyvaskyla@sl.fi)

Hanna Jyske (pj.) (gsm 040 5755 198; hannajy@gmail.com)

Pentti Mattila (tal.hoit.) (gsm 040 344 6739; pentti.mattila@iki.fi)

Suomen luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen Piiri (keski-suomi@sl.fi)

Sari Jussila, puheenjohtaja

Taina Peltonen, toiminnanjohtaja

Luontoliiton Keski-Suomen Piiri

Petri Kuustie, puheenjohtaja