

Vastaanottajan osoite: kirjaamo.keski-suomi@ely-keskus.fi

Asiatunnus: KESELY/2577/2019

## MUISTUTUS koskien tiesuunnitelmaa Vt4 ja vt9 parantaminen välillä Kanavuori – Haapalahti, Jyväskylä

Suomen luonnonsuojeluliiton Jyväskylän seudun yhdistys ja Keski-Suomen piiri sekä Luontoliiton Keski-Suomen piiri esittävät edelleen koko tiehankkeen tarpeellisuuden uudelleenarviointia ja alueen liikennejärjestelyiden uudelleenpohdintaa ajantasaista tietoa ja mahdollisuuksia monipuolisesti hyödyntäen ja ajantasaisen lainsäädännön pohjalta. Yhteiskuntamme kriittisiä haasteita nyt ja pitkälle tulevaisuuteen ovat ilmasto- ja luontokriisi, luontokato ja saastuminen ja niiden juurisyynä luonnonvarojen ylikulutus. Tämän tiehankkeen tarpeen arviointi puolestaan tehtiin aikana, jolloin niitä ja kestävyysmurroksen mahdollisuuksia ja vaatimuksia ei tiedostettu, tiedetty eikä pohdittu riittävästi, jos lainkaan. Esimerkiksi hankkeen ympäristövaikutusten arviointi (YVA) on vuodelta 2011 eikä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden edistämistä muutoin kuin erilaisin isoin tiehankkein ole lainkaan tutkittu.

Tarkemmin esityksestämme:

- Maapallon yhdeksästä planetaarisesta rajasta on ylitetty jo kuusi. On vihdoinkin otettava rajat vakavasti ja huomioitava ne kaikessa ihmistoiminnassa. Investointeja hankkeisiin, jotka eivät ole ekologisesti kestäviä ja kestävyysmurrosta edistäviä, ei tule enää tehdä.
- Nykyisen kaltainen liikennejärjestelmä, joka perustuu fossiilisiin polttoaineisiin ja **sähköistyessäänkin** valtavaan materiaalien ja maankäyttöön sekä ihmisten fyysiseen passiivisuuteen, on kestävätkö ekologisesti, sosiaalisesti, kansanterveydellisesti ja myös taloudellisesti.
- Liikennejärjestelmien kehittäminen on perustunut lähinnä kasvuennusteisiin, joihin vastaamalla uusien tiehankkein on kasvatettu liikennemääriä ja yhteiskunnan riippuvuutta moottoriliikenteestä. Tästä itseään toteuttavasta asetelmasta on kiire päästä eroon. 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 sekä autoriippuvuutta lisäävää maankäyttöä (tonttituotanto, katuverkko jne.), mikä olisi hyvin epätoivottavaa. Infrainvestointien suunnittelun tulee perustua tavoitetilan saavuttamiselle, ei suoritteiden kasvunesteille.
- Väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden arvioinnissa on liikkumisen nopeus, ja siitä arvioitua aikasäästöä, rajoittunut muuttuja, jos sen annetaan keskeisesti ohjata suunnittelua. *“Liikku-*

*misen nopeuden korostaminen tieverkon suunnittelussa luo edellytykset yhdyskuntarakenteen hajautumiselle. — Kun autoliikenteen nopeutta voidaan jatkuvasti lisätä – ainakin vallitsevien ennustemien puitteissa – liikennesuunnittelu on luonut itselleen asetelman, jossa se voi aina perustella toimintaansa yhteiskunnalle tuotettavalla hyödyllä.” (Lampinen 2015, tiivistelmä)*

- Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa: *“Liikennesektorilla on syytä jatkossa suunnata huomio välttämättömien päästövähennystavoitteiden lisäksi myös kaikkien liikennemuotojen ympäristövaikutuksiin, kuten luonnon monimuotoisuuden, resurssitehokkuuden ja kiertotalouden vaatimuksiin. Liikenteen palveluja kehittämällä sekä digitalisaatiota ja dataa tehokkaammin hyödyntämällä vauhditetaan vihreää siirtymää kaikissa liikennemuodoissa. Kestävää liikennejärjestelmää on suunniteltava pitkäjänteisesti huomioiden myös väylien elinkaaren aikaiset vaikutukset ilmastoon ja luontoon.” (2023, s. 23)*
- Myös, koska valtion ja myös Jyväskylän kaupungin taloudellinen tilanne on haasteellinen, ei uusien teiden rakentaminen ole perusteltua. Panostusta tarvitaan olemassa olevan tiestön ml. siltojen korjaukseen ja kunnossapitoon, moottoriliikennemelusta kärsivien asuin-, koulu- ym. kohteiden suojaamiseen ja moottoriliikenteen ohjaamisen innovointiin, suunnitteluun ja toimenpiteisiin.

Esitykseen liittyviä huomioita itse tiesuunnitelmasta:

- Hankkeen YVA-tarkastelu on vanha, vuodelta 2011. Tämän mittaluokan hankkeelta on vaadittava laaja ja ajantasainen YVA-tarkastelu.
- Tiesuunnitelmasta puuttuvat kokonaan tai osittain luontoympäristölle (eläimet, kasvit, elinympäristöt, luontotyytit, vesistöt, maaperä jne.) aiheutuvat haitat ja ihmiselle aiheutuvat terveyshaitat ja niiden vaikutus kustannushyöty/kannattavuuslaskelmiin.
- Tiesuunnitelmasta puuttuvat itse rakentamisesta aiheutuvat päästöt ilmaan, veteen ja maaperään sekä väylän käytön aikaiset päästöt veteen ja maaperään. Esim. mikromuovipäästöistä ei ollut mitään mainintaa, vaikka moottoriliikenne on suurin mikromuovien lähde, syynä etenkin ajoneuvojen renkaista irtoava kumipöly. (s. 5 [Vesien muovit](#) ).
- Tiehanketta on perusteltu ensisijaisesti sujuvuudella. Olisi kuitenkin tärkeää tutkia sujuvuuden ja turvallisuuden parantamista ajantasaista tutkittua tietoa hyödyntäen. Millaisilla toimenpiteillä päästäisiin turvalliseen ja riittävän sujuvaan liikenteeseen nykyisessä tielinjauksessa (kiertoliittymien lisääminen, liikennemäärien ohjaaminen ja liikenteen määriä ohjaamalla esim. digitaalisilla palveluilla, raskaan liikenteen ajoaikataulujen tarkastelu, raideliikenteen mahdollisuuksien lisääminen, ymv.)? Miten jo tehdyt kiertoliittymät sekä lisäkaistat Kanavuoreen ovat vaikuttaneet liikenteeseen? Miten etätyöskentelyn lisääntyminen vaikuttaa? Mitä aidosti ovat ne ruuhkat, joihin hankkeessa viitataan? 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?
- Hankearvioinnin mukaan *“Liikenteen kysyntä ei välttämättä toteudu ennustetulla tavalla, mutta hanketta voidaan pitää lähes kannattavana, vaikka liikenne ei enää kasvaisi nykyisistä liikennemääristä.”*

(2023, s. 44) Tämä voitaneen ymmärtää siten, että hankkeen tähän mennessä arvioidun kannattavuuden arvioidaan paranevan, jos liikennemäärät kasvavat. Tällöin kannustinta kestävyysmurroksessa tarvittuun liikennemäärien vähentämiseen hankkeen näkökulmasta ei olisi.

- Tiesuunnitelman yhteydessä laaditun luontoselvityksen perusteella alueella on merkittäviä luontoarvoja. Esimerkiksi: Kanavuoren-Koskenvuoren Natura 2000 -alue rajautuu suunnittelualueeseen ulotuen myös suunnittelualueen sisälle. Hankkeen alueelle sijoittuu useita uhanalaisia ja rauhoitettuja luontotyyppisiä (esim. lehmusmetsiköt) ja suojelualueita ja 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 katkaamisen kautta köyhdyttäisi luontoa entisestään. Hankkeella olisi myös merkittävä heikentävä vaikutus vesistöihin sekä maisemaan. Hankkeessa jo todettujen poikkeamislupahakemusten tarve kertoo osaltaan sen vakavista luontohaitoista. Myös meluvaikutukset ovat merkittävät. Hankearvioinnissa (s. 41) oleva toteamus *“Luonnonympäristön osalta suuri tiehanke uuteen maastokäytävään tulee vaikuttamaan osin haitallisesti. Haittoja on kuitenkin pyritty lieventämään ja korvaamaan aiheutuvat haitat esimerkiksi istutuksilla ja liito-oravien kulkuyhteyksien turvaamisella.”* täydellisesti aliarvioi hankkeen mittavat haitat, joita istutukset ja liito-oravien kulkuyhteyksien turvaaminen eivät mitenkään korvaa.
- Merkittävää olisi myös kulttuuri-luonnonmaisemallinen tuho. Vaajakoskella yhdistyy olennaisesti ihmisen rakentama historiallinen maisema luonnonmaisemaan (valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö RKY: Vaajakosken teollisuusympäristö). Tähän historialliseen vesiväylään ja koskimaisemaan ei sovi massiivinen moottoritie ja siihen liittyvät rakennelmat. RKY-alueen käyttöä on ohjattava siten, ettei sen arvoja heikennetä, mihin ei riitä se, että rakennuksia ei pureta ja pyrkimys minimoida haitalliset vaikutukset.
- Huolimatta mittavista Vaajakosken alueelle suunnitelluista melueterakennelmista rengasmelu kasvaisi voimakkaasti ajonopeuksien noustessa. Kustannustehokasta melun vähentämistä olisi nopeuksien laskeminen, joka parantaisi myös liikenneturvallisuutta sekä vähentäisi päästöjä.
- Tiehankkeen aluetta koskevista asemakaavaluonnoksista tuli runsaasti korjauksia vaativaa palautetta (mm. ELY, Museo, Metsähallitus), mikä kuvastaa sitä, että hankkeen luontoa, ympäristöä ja maismaa heikentävät ja tuhoavat vaikutukset olisivat massiiviset ja selvitykset ovat yhä puutteelliset. Esimerkiksi ilmastovaikutusten arviointi puuttui kokonaan. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumisen arviointi herätti myös ihmettelemään, miten voidaan moottoritie liikenteen lisäämisen nähdä toteuttavan tavoitteita, kuten kestävä liikkuminen, terveellinen ja turvallinen elinympäristö, elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat.
- Hankkeen toteuttaminen tulee sen elinkaaren aikana lisäämään maankäyttöä sekä nykyisen että uuden tien ympäristöissä, mitä koskeva ekologisten vaikutusten arviointi puuttuu hankkeesta täysin.
- 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 heikentää luonnon monimuotoisuutta esim. lisäämällä kaivosteollisuutta. Sähköautot ovat painavampia kuin ns. tavalliset ajoneuvot, jolloin ne kuluttavat sekä renkaiden että teiden voimakkaammin, mistä aiheutuu esimerkiksi vesistöihin pahentuvia mikromuovipäästöjä.

- Nyt suunnitellusta hankkeesta saatava hyöty liikenteen hienoisena nopeutumisenä 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 ilmas- topäästöjä

Suomen valtio, Keski-Suomen maakunta ja Jyväskylän kaupunki olisivat edistyksellisiä panostamalla sellaisen resurssiviisaan liikennejärjestelmän kehittämiseen, joka toteuttaa aidosti kestävästä vähähiilistä ja luonnon monimuotoisuutta vahvistavaa ja elvyttävää yhdyskuntarakennetta ja liikkumista ja lisää siten myös alueiden terveellisyyttä, viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Myös EU:n vihreä siirtymä edellyttää muutoksia liikennesuunnitteluun: *“Jäsenmaat etsivät keinoja kehittää älykkäitä, kestäviä ja tehokkaita liikennematkailuja. Tämä edellyttää, että käyttäjät asetetaan etusijalle ja heille tarjotaan edullisempia, helpommin saatavilla olevia, terveellisempiä ja puhtaampia vaihtoehtoja.”* ([https://reform-support.ec.europa.eu/what-we-do/green-transition\\_fi#liikenne-ja-liikkuvuus](https://reform-support.ec.europa.eu/what-we-do/green-transition_fi#liikenne-ja-liikkuvuus) )

Myös tuore selvitys liikenteen oikeudenmukaisesta siirtymästä toteaa: *“Suomen tavoitteleva liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä edellyttää poliittisilta päättäjiltä lisätoimia. Niillä tulee vauhdittaa liikenteen käyttövoimien muuttamista vähäpäästöisemmäksi erityisesti sähköistämällä ja toisaalta yksityisautoilun sekä autoriippuvuuden vähentämistä.”* (s. 2) *“Tielikenteen kasvihuonekaasujen merkittävässä vähentämisessä on kyse kahdesta toisistaan tukevasta kehityskulusta: toisaalta liikenteen käyttövoiman muuttamisesta vähäpäästöiseksi ja toisaalta yksityisautoilun ja autoriippuvuuden vähentämisestä.”* (s. 11) *“Henkilöautoliikenteen sähköistämällä ei yksin pystytä riittävästi kompensoimaan sen kasvusta seuraavia päästöjä ja muita haittoja. Se tarkoittaa muun muassa kasvavaa mineraalien käyttöä, joka uhkaa luontoa ja elinympäristöjä niin Suomessa kuin globaalisti. Sen vuoksi on välttämätöntä kehittää erilaisia tapoja vähentää autolla ajettuja kilometrejä, autoriippuvuutta ja autoilun keskeistä asemaa niin yhdyskuntasuunnittelussa kuin liikennekulttuurissa.”* (Rajavuori 2023, s. 12)

Jyväskylän AVOin kaupunkiympäristö -politiikan periaatteet kaupunkiympäristön suunnitteluun ja rakentamiseen puoltavat nekin hyvin tällaista suuntaa, korostetaanhan niissä ihmisläheisyyttä, maisemaa, historian arvoja, viihtyisyyttä luontopohjaisin ratkaisuin, hyvinvointia luovalla ympäristöllä, kaupunkisuunnittelua asukkaille avaten, tulevaisuutta rohkeilla kilpailuilla ja kunnianhimoisilla kokeiluilla, ideointia yhdessä ja kannustamalla toisiamme parempaan.

Paikallisen liikenteen ja liikkumisen sujuvuutta edistäisivät julkisen liikenteen kehittäminen, panostukset pyöräilyyn ja kävelemiseen sekä päättäväinen ohjaus moottoriliikenteellä kulkemisen tarpeen vähentämiseen. Kun liikkeellä on vähemmän autoja, on niiden, joiden jostain syystä on pakko valita kulkemiseensa auto, myös sujuvampaa edetä. Yhdyskuntarakennetta tulee kehittää ilmasto- ja luontoposiitiviseen suuntaan, mitä tukee ja mihin vaaditaan sitä, että yhteiskunnassamme vähennetään sekä lyhyen että pitkien matkojen moottoriliikennesuoritteita. Myös panostukset raideliikenteen kehittämiseen niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta edistävät sujuvuutta ja turvallisuutta.

Tiehankkeet 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. Kestävyyssmurros, ja sen vaatimukset ja mahdollisuudet, on tärkeää ottaa yhteiskunnassamme läpileikkaavasti toteuttavaksi ja huomioitavaksi, myös liikenteessä ja liikkumisessa.

Jyväskylässä 1.12.2023

Suomen Luonnonsuojeluliiton Jyväskylän seudun yhdistys ([jyvaskyla@sll.fi](mailto:jyvaskyla@sll.fi))

Hanna Jyske (pj.) (gsm 040 5755 198; [hannajy@gmail.com](mailto:hannajy@gmail.com))

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

Suomen Luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen piiri ([keski-suomi@sll.fi](mailto:keski-suomi@sll.fi))

Sari Jussila, puheenjohtaja

Taina Peltonen, toiminnanjohtaja

Luontoliiton Keski-Suomen Piiri ([kessu@luontoliitto.fi](mailto:kessu@luontoliitto.fi))

Petri Kuustie, puheenjohtaja

#### **Viittausten lähteet:**

AVOin kaupunkiympäristö. Jyväskylän kaupunki. <https://www.jyvaskyla.fi/kaavoitus/projektit-ja-ohjelmat/avoin-kaupunkiymparisto>

Kestävää kasvua, hyvinvointia sekä turvallisuutta tiedolla ja tulevaisuuden yhteyksillä. Liikenne- ja viestintäministeriön virkakunnan puheenvuoro haasteista ja mahdollisuuksista vuosille 2023–2027. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2023:3. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164685/LVM\\_2023\\_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164685/LVM_2023_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys (päivitetty 11.09.2023). Traficom <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-ymparistollinen-kestavyys?toggle=L%C3%A4hteet%20ja%20lis%C3%A4tiedot>

Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys Miten fossiilittomaan tieliikenteeseen siirrytään oikeudenmukaisesti? Rajavuori, Anna 2023. <https://sorsafoundation.fi/wp-content/uploads/kss-liikenteen-oikeudenmukainen-siirtyma-web.pdf>

Tiesuunnitelman hankearviointi 31.8.2023 [https://vayliensuunnittelu.fi/tiedostot/suunnitelma/1.2.246.578.5.1.134/nahtavillaolo/16T-1\\_Hankearviointi.pdf](https://vayliensuunnittelu.fi/tiedostot/suunnitelma/1.2.246.578.5.1.134/nahtavillaolo/16T-1_Hankearviointi.pdf)

Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen. Lampinen, Seppo 2015. <https://trepo.tuni.fi/handle/10024/97965>

[Vesien muovit](#) Vesitalous 4/2019

Vihreä siirtymä EU:n komissio (haettu 30.11.2023)

[https://reform-support.ec.europa.eu/what-we-do/green-transition\\_fi#liikenne-ja-liikkuvuus](https://reform-support.ec.europa.eu/what-we-do/green-transition_fi#liikenne-ja-liikkuvuus)