

YVA-OHJELMAVAIHEEN YLEISÖTILAISUUS

Aika	7.5.2025 klo 17.00–18.57
Paikka	Muuramen kunnan valtuustosali ja Teams
Puheenjohtaja	Arja Koistinen, Keski-Suomen ELY-keskus, Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue
Sihteeri	Elina Leppäkoski, Ramboll
Osallistujat	Paikalla 31 Linjoilla 22 Arja Koistinen, Keski-Suomen ELY-keskus, Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue Kai Paavola, Keski-Suomen ELY-keskus, Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue Rauno Tuominen, Sitowise Matti Romppanen, Sitowise Heikki Surakka, Ramboll Sari Kirvesniemi, Ramboll (Teams) Elina Leppäkoski, Ramboll

Kokouksen päätavoite: YVA-ohjelman esittely

1 Tilaisuuden avaus ja YVA-menettely

Arja Koistinen avasi tilaisuuden klo 17.00 ja kertoi tilaisuuden ohjelman.

Arja Koistinen kertoi YVA-menettelystä yleisesti. YVA-menettelyllä pyritään vähentämään tai estämään haitallisia ympäristövaikutuksia. Käynnissä on YVA-ohjelmavaihe, jonka jälkeen Keski-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue antaa siitä lausunnon. Kuulemisaikana annetut lausunnot ja mielipiteet otetaan huomioon lausunnossa.

2 Hankkeen esittely

Kai Paavola kertoi valtatie 9 nykytilasta. Valtatie 9 on valtakunnallisesti merkittävä poikittaisyhteys. Suunnittelualue on 27 km pitkä tieosuus Korpilahden Painaanjärven kohdalta Jyväskylän Keljonkankaan eritasoliittymän kohdalle. Painaanjärven ja Korpilahden taajaman välillä käynnissä tiesuunnitelman laatiminen. Kai esitteli tiensuunnittelun ja maankäytön suunnittelun vaiheittain tarkentuvan suunnitteluprosessin. YVA-menettelyn jälkeen edetään yleis- ja tiesuunnitelmavaiheisiin. Tämän jälkeen on rakentamissuunnitelmavaihe, jonka jälkeen rakentaminen alkaisi. Jatkosuunnittelun osalta ei tässä vaiheessa ole tiedossa rahoitusta eikä aikataulua.

3 YVA-ohjelman esittely

Heikki Surakka ja Matti Romppanen esittelivät YVA-ohjelmaa. YVA-ohjelmavaihe päättyy yhteysviranomaisen antamaan lausuntoon kesäkuussa 2025. YVA-selostuksen laadinta alkaa lausunnon saamisen jälkeen ja se asetetaan nähtäville alustavasti kesäkuussa 2026. Vuoden 2025 aikana käydään maastossa luontoinventointien ja arkeologisen inventoinnin osalta.

Vaihtoehdossa VE1 valtatie parannetaan Painaan ja Korpilahden välillä moottoriliikennetieksi, joka on jatkuva ohituskaistatie, Korpilahden ja Muuramen välillä nelikaistaiseksi moottori- tai moottoriliikennetieksi sekä Muuramen ja Keljonkankaan välillä moottoritieksi.

Valinta Korpilahti – Muurame -osuudella moottori- ja moottoriliikennetien välillä tehdään YVA-selostusvaiheessa. Suurimpana muutoksena nykytilanteeseen tunnistettiin nopeustaso 100 km/h koko suunnittelualueella, kaikki liittymät eritasoina, yhtenäinen maantietasoinen rinnakkaistie (asemakaava-alueilla katu) ja yhtenäinen jalankulku- ja pyöräilyväylä. Vaihtoehdossa VE1b toteutetaan Pukkiniityn uusi eritasoliittymä, muuten se on yhteneväinen vaihtoehdon VE1 kanssa. Painaa-Korpilahti välillä YVA-menettelyssä arvioidaan laadittavana olevan tiesuunnitelman tuottama ratkaisu sillä täydennyksellä, että kyseinen osuus toteutetaan moottoriliikennetienä.

Vaikutukset arvioidaan YVA-selostusvaiheessa YVA-lainsäädännön mukaisesti keskittyen todennäköisesti merkittäviin ympäristövaikutuksiin. Merkittävimmiksi vaikutuksiksi YVA-ohjelmavaiheessa tunnistettiin vaikutukset pohjavesiin ja vedenhankintaan, suojelualueisiin, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä liikenteeseen. Vaikutusten merkittävyys rakentuu muutoksen suuruuden ja vaikutuskohteen herkkyyden tarkastelulla. YVA-menettelyn yhteydessä laaditaan luontoselvityksiä, Natura-tarveharkinta kahdelle alueelle, maisema- ja kulttuuriympäristöselvitys, arkeologinen inventointi ja melu- selvitys. YVA-menettelyssä huomioidaan myös yhteisvaikutukset.

4 Kysymykset ja keskustelua

Osallistujat toivat esiin, että eri suunnitteluvaiheissa voi mennä pitkään, ennen kun hanke toteutuu. Yleissuunnittelu alkaisi alustavasti vuonna 2027, jonka jälkeen aikataulu on epävarmempaa. Kai Paavola toi esiin, että tiesuunnitelman laatimiselle ei ole vielä myönnetty rahoitusta. Osallistuja pohti toteutumisen todennäköisyyttä, ottaen huomioon rahoitusasiat. Keskusteltiin siitä, että hankkeen toteuttaminen vaiheittain on mahdollista ja näin on tehty muuallakin. Tilaisuudessa kommentoitiin, että ensimmäinen suunnitelma alueelle on tehty 1980-luvulla.

Keskustelussa todettiin, että Painaa-Korpilahti jakso otetaan huomioon YVA-menettelyssä tiesuunnitelman ratkaisun mukaisena, eikä suunnitelmaa muuteta.

Osallistuja kertoi, että Korpilahden pohjoinen liittymä on huonossa kunnossa sekä vaarallinen ja toivoi sen parantuvan hankkeen myötä.

Keskustelussa tuli esiin huoli siitä, että jääkö valtatie asutuksen keskelle. Tällä hetkellä suunnitelmissa on toteuttaa hanke nykyisessä maastokäytävässä.

Pukkiniityn uuden eritasoliittymän tarpeesta käytiin keskustelua. Todettiin sen liittyvän Jyväskylän läntiseen kehätiehen varautumiseen. Kehän ja eritasoliittymän toteutuminen ei ole varmaa, mutta tässä YVA-menettelyssä halutaan varautua sen mahdollisuuteen. YVA-menettelyssä ei jäädä odottamaan ratkaisua läntisen kehätien toteuttamisesta, vaan arvioidaan eritasoliittymän vaikutuksia.

Tilaisuudessa esitettiin huoli Teollisuustien muutoksista nykytilaan verrattuna. Teollisuustieltä pääsisi YVA-ohjelman vaihtoehtokuvauksen mukaisesti vain Jyväskylään päin. Todettiin, että Teollisuustien ja Tampereen suunnan välinen liikenne menisi jatkossa rautatien allittavan uuden rinnakkaistien ja Niittyahon eritasoliittymän kautta. Osallistujat olivat huolissaan raskaan liikenteen lisääntymisestä Muuramen keskustan alueella. Niittyahon eritasoliittymän eteläpuolella on melu aiheuttava kierrätystoimija ja kaavassa on varaus rekkaparkille. Huolena on, että meneekö jatkossa rekkaralli Niittyahon kautta. Todettiin, että Niittyahon eritasoliittymästä tehdään mahdollisimman houkutteleva reitti, jotta Muuramen keskustan läpi raskas liikenne ei lisääntyisi merkittävästi.

Korpilahden kohdalla tilaisuudessa oltiin huolissaan rinnakkaistien kulkemisesta keskustan läpi. Raskaan liikenteen nähtiin heikentävän liikenneturvallisuutta, sillä alueella on

esimerkiksi koululaisia. Todettiin, että raskas liikenne ei käytä rinnakkaistietä vaan valtatieltä kiellettävä hidas liikenne. Esimerkiksi traktorit voivat kulkea rinnakkaistietä erityisesti keväisin ja syksyisin.

Suunnittelualueen todettiin ulottuvan Keljonkankaalle asti ja tilaisuudessa pohdittiin, jatkuuko riista-aita sieltä myös Jyväskylään päin. Todettiin, että asiaa selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Kysyttiin vaikutusten merkittävyyden arvioinnista tarkemmin. Heikki Surakka kertoi, että merkittävyyden arvioinnissa huomioidaan se, miten herkkä kohde on muutokselle. Esimerkiksi Natura-alue saa suuren herkkyyden. Muutoksen suuruus arvioidaan asiantuntijatyönä arviointikriteereihin perustuen. Lopuksi herkkyyys ja muutoksen suuruus ristiintaulukoidaan, josta saadaan vaikutusten merkittävyys.

YVA-menettelyn tekijöinä on laaja joukko Sitowisen ja Rambollin asiantuntijoita. Jokaiseen arviointiteemaan on oma asiantuntija, jotka tekevät arvioinnit. Tilaisuudessa olleet Sitowisen ja Rambollin edustajat vetävät arvioinnit yhteen ja koostavat niistä YVA-selostuksen.

Todettiin, että YVA ei ole päätöksentekomenettely, mutta perusteltu päätelmä antaa ohjeistusta jatkosuunnitteluun.

Osallistujat tiedustelivat, miten yritystoiminta huomioidaan YVA-menettelyssä. YVA-menettelyssä ei arvioida taloudellisia vaikutuksia. Yritystoimintaan kohdistuvat vaikutukset huomioidaan arvioitaessa vaikutuksia nykyiseen ja tulevaan maankäyttöön sekä liikenteelliseen saavutettavuuteen.

Keljonkangas-Muurame välillä on käynnissä jalankulku- ja pyöräilyväylän suunnittelu. Esitettiin huolena, että samalle alueelle laaditaan kahdesti samat luontoselvitykset. Todettiin, että seurataan sen hankkeen etenemistä ja se otetaan huomioon tässä YVA-menettelyssä.

Tilaisuudessa kysyttiin, milloin hankkeessa oltaisiin niin pitkällä, että tarkemmat tielinjaukset ovat selvillä ja selviäisi, miten hanke vaikuttaa tien varrella oleviin rakennuksiin. Todettiin, että tielinjaukset tarkentuvat YVA-selostusvaiheeseen, mutta tarkemmat linjaukset selviävät yleissuunnitelmavaiheessa. Parantamisessa pyritään hyödyntämään nykyisiä rakenteita ja leventämään tietä uuden rakentamisen sijaan.

YVA-menettelyn vaihtoehtoissa VE1 ja VE1b on vain pieni ero eikä oikeasti erilaisia vaihtoehtoja ole. Kerrottiin, että aiemmin laadituissa esiselvityksissä tai YVA-ohjelman laatimisen aikana ei ole tullut esille vaihtoehtoista toteuttamistapaa valtatieparantamiseksi, sillä alueella on paljon rajoittavia tekijöitä kuten vesistöt, rautatie ja nykyinen maankäyttö. Arja Koistinen toi esiin, että lähtökohtaisesti YVA-menettelyssä pitäisi arvioida vaihtoehtoja. Kuitenkin vaihtoehtojen pitäisi olla realistisia, joten YVA-ohjelmassa esitetty vaihtoehtoasettelu on mahdollinen. Todettiin, että YVA-prosessi mahdollistaa uuden vaihtoehdon lisäämisen vielä selostusvaiheessa.

Muuramen kunnan edustaja kertoi kunnan lausuvan YVA-ohjelmasta etenkin Teollisuustien liittymän periaatteisiin liittyen. Pelkän Jyväskylän suuntaan lähtevän rampin toteuttamisen kerrottiin heikentävän liikenneturvallisuutta ja pidentävän raskaan liikenteen ajomatkoja. Lisäksi pelastuslaitoksen pääsy teollisuusalueelle voisi olla haastavaa.

Osallistuja esitti ehdotuksen, että Korpilahden pohjoisen liittymän voisi korvata esimerkiksi liikennempyrällä. Korpilahden kohtaa pitäisi rauhoittaa liikenteeltä. Matti Romppanen kertoi, että uusia kiertoliittymiä päätteille ei voida esittää.

Korpilahdesta Jyväskylän suuntaan menevän rinnakkaistien todettiin suunnitelmissa kulkevan lähtökohtaisesti nykyisen Kemppaisentien kohdalla. Melusuojaus rinnakkaistien ja moottoritien välissä selvitetään myöhemmässä vaiheessa.

Kysyttiin, keskitytäänkö YVA-menettelyssä pelkästään henkilöautoliikenteen vaikutusten arviointiin. Todettiin, että YVA-menettelyssä arvioidaan vaikutuksia myös joukkoliikenteeseen. Usein valtateillä joukkoliikenteen pysäkit toteutetaan eritasoliittymien yhteyteen. Lisäksi hankkeessa on mukana yhtenäinen jalankulku- ja pyöräilyväylä Korpilahdelta Keljonkan-
kaalle. Nykyinen pyöräilyreitti Jyväskylästä Korpilahdelle kuvailtiin sokkeloiseksi.

Tilaisuudessa esitettiin huolestuneita kommentteja rakennusten pakkolunastuksista. Todet-
tiin valtatie levenevän merkittävästi. Tässä vaiheessa ei vielä ole varmasti tiedossa lunastet-
tavia rakennuksia, mutta muutamissa kohdissa on tunnistettu lunastusriski. Tämänkin osalta
asiat tarkentuvat myöhemmässä vaiheessa. Keskusteltiin rakennuksista tien suoja-alueella.
Todettiin sen riippuvan tilanteesta. Uusia rakennuksia ei saa suoja-alueelle rakentaa, mutta
olemassa olevia rakennuksia on normaalisti saanut jäädä. Nämä katsotaan tapauskohtaisesti.

YVA-menettely on tullut mukaan tiehankkeisiin 1990-luvulla. Keskustelussa nostettiin esiin,
että ennen sitä tie vaan päätettiin tehdä välittämättä ympäristöstä.

Tiedusteltiin, onko lausuntopyyntö YVA-ohjelmasta mennyt paikallisille yrittäjäyhdistyksille.
Arja Koistinen kertoi, että lausuntopyyntö on laitettu viranomaisille, mutta jokainen taho saa
antaa mielipiteensä. Eri tahoille kannattaa vinkata hankkeesta, sillä kuulemisaikaa on vielä
jäljellä. Palautetta kannattaa antaa, sillä palaute välitetään hankkeesta vastaavalle.

Muuramenjoen kohta tunnistettiin tilaisuudessa haastavana, sillä alueella on vesistöä ja ra-
kennuksia. Todettiin, että YVA-selostusvaiheen vesistövaikutusten arvioinnissa Muuramen-
joki on yksi keskeinen kohta.

YVA-menettelyssä ei oteta kantaa tiealueen alle jäävien maa-alueiden lunastukseen, vaan ne
selvitetään jatkosuunnittelussa. Todettiin myös, että YVA-menettelyssä ei ratkaista lunastus-
arvoja. Lunastus ja korvauskustannuksia käsitellään hyväksytyn tiesuunnitelman perusteella
ja ennen toteuttamista pidettävässä tietoimituksessa, jonka tekee Maamittauslaitos.

Arja Koistinen päätti tilaisuuden klo 18.57.