

Vt 9 Kanavuori–Lievestuore

Valtatie 9 on välillä Kanavuori–Lievestuore geometrialtaan mäkinen ja mutkainen ja ohitusmahdollisuuksia on vähän. Kanavuori–Lievestuore välillä on kaksi isoa kriittistä siltaa (Leppävesi ja Metsolahti), jotka uusitaan.

Nykytila

Tieosuudella on neljä nelihaaraista maanteiden tasoliittymää, joista merkittävimpana valtateiden 9 ja 13 sekä yhdystien 6403 liittymä Lievestuoreen taajaman kohdalla. Liittymissä on pahoja sujuvuus ja turvallisuusongelmia. Valtateiden 9 ja 13 tasoliittymä parannetaan eritasoliittymäksi vuosien 2026–2027 aikana.

Tieosuuden liikennemäärä on 10 336–9099 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus noin 7,5–9 %. Lievestuoreen kohdalla valtatie 13 liikennemäärä on noin 2625 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus noin 13 %. Tieosuudella on Leppäveden ja Metsolahden kantavuuspuutteiset ja huonokuntoiset sillat, jotka on uusittava.

Tieosuus on mäkinen ja mutkainen ja sinä on useita runsaasti yksityistieliittymiä. Ongelmallisesta geometriasta johtuva ohituspaikkojen puute ja suuri liittymätiheys aiheuttavat sujuvuus- ja turvallisuusongelmia haitaten sekä elinkeinoelämän kuljetuksia ja että työmatkaliikennettä. Suurissa määssä raskaiden ajoneuvojen nopeudet laskevat jopa 40 kilometriin tunnissa.

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Valtatie 9 Kanavuoren ja Lievestuoreen välillä on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsi poikkittaisyhteyttä. Osuus kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja on LVM:n pääväyläasetuksen mukaista pääväyläverkkoa (taso I). Valtatie 9 ja valtatie 13 on myös osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa.

- Hanke on toteutettavissa vaiheittain. Hankkeeseen sisältyy mm. seuraavia toimenpiteitä:
- Tieosuuden tavoitepoikkileikkaus on 2+2
 - Parannetaan tieosuus keskikaiteelliseksi, järjestellään liittymät eritasoliittymiin ja parannetaan tien suuntausta
 - Rakennetaan tieosuudelle jatkuva maantietasoinen rinnakkaistie
 - Metsolahden silta rakennetaan uudelle tielinjaukselle, nykyisen sillan eteläpuolelle ja silta tulee olemaan nykyistä siltaa pidempi sekä korkeammalla.
 - Leppäveden silta uusitaan suunnilleen nykyiselle paikalleen.
 - Parannetaan pysäkkijärjestelyjä sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä

Hankkeen tavoitteena on mm. parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä matka-ajan ennakoitavuutta.

Päivitetty: 7.1.2026

Linkki hankesivuille:

<https://vayla.fi/vt-9-kanavuori-lievestuore>



Aikataulu

- Kanavuoren ja Lievestuoreen välin esisuunnitelma on valmistunut vuoden 2020 lopussa.
- YVA-menettely on toteutettu vuosina 2022–2024 ja perusteltu päätelmä on saatu toukokuussa 2024.
- Yleissuunnitelma käynnistetään vuonna 2025.
- Metsolahden sillan sekä Leppäveden sillan kohtien tiesuunnitelmat on käynnissä.
- Lievestuoreen kohdan toteutukselle on myönnetty rahoitus ja rakentaminen käynnistyy 2025.

Kustannukset

Kanavuoren ja Lievestuoreen YVA-vaiheen esisuunnittelutason kustannusarvio koko väliltä on vaihtoehdosta riippuen 130–160 M€ kustannustasossa MAKU 145 (2020=100). Vaihtoehtoina on tutkittu valtatie 9 parantamista moottoriliikennetieksi. Vaihtoehdot poikkeavat toisistaan tien leveydessä ja kaistajärjestelyissä, mistä em. kustannuserot johtuvat.

Yhteysvälin Kanavuori–Lievestuore välin kustannusarvio tarkentuu yleissuunnitelmavaiheessa ja Metsolahden sekä Leppäveden siltojen kustannusarviot tiesuunnitelmissa. Myös ulkopuolisten rahoitusosuudet tarkentuvat jatkosuunnittelussa.



Keskeiset vaikutukset

Hankkeella varmistetaan maantieverkon yhteneväisyys ja palvelutaso, kun valtatielle 9 luodaan yhtenäinen liikenneympäristö koko yhteysvälille. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 9 täyttää myös paremmin pääväyläverkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia. Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinojen ja työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat. Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta ja vastaa näin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteeseen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä, sekä vastaa osaltaan tavoitetta nollavisioista.

Hanke mahdollistaa tasaisemman matkanopeuden, kun valtatielle toteutetaan ohituskaistoja säännöllisin välein ja tasoliittymät parannetaan eritasoliittymiksi. Säännölliset ohitusmahdollisuudet vähentää jarruttelua ja mahdollistaa hitaampien, kuten runsaan raskaan liikenteen ohittamiset hallitusti.

Riskit

Kustannusarvio sisältää merkittäviä riskejä, koska se perustuu erittäin karkean tason suunnitelmatietoon. Pohjatutkimuksia ei ole tehty ja tielinjaus sekä ratkaisut ovat yleispiirteisellä tarkkuudella tutkittu. Tarkemmat toimenpiteiden tarpeet, kuten melusuojausvaatimukset, vesilain mukaiset vaatimukset siltojen vapaa-aukoille, siltojen liikennetekninen mitoitus ovat ratkaisematta, millä on merkittävää vaikutusta mm. kustannuksiin.

Metsolahden silta rakennetaan uudelle tielinjaukselle, nykyisen sillan eteläpuolelle ja silta tulee olemaan nykyistä siltaa pidempi sekä korkeammalla. Näin ollen kohteen kustannusarvio on huomattavasti korkeampi kuin nykyiselle paikalle tehtynä. Kun nykyisen Metsolahden sillan kuormitus pienenee sen jälkeen, kun uusi Metsolahden silta valtatielle 9 on suunniteltu ja otettu käyttöön, ei silta aiheuta enää niin suurta riskiä.

Tarkempaa vaikutustietoa

Hankearviointi on laadittu YVA-prosessin yhteydessä. Paras kannattavuus on hankevaihtoehdossa 2 (0,61), tosin kannattavuusero hankevaihtoon 1 (0,58) on pieni. Hankearvioinnissa on arvioitu YVA-prosessissa tutkittuja vaihtoehtoja; vaihtoehto 1, missä valtatie 9 parannetaan 2+k+2 kaistaiseksi moottoriliikennetieksi ja vaihtoehto 2, missä valtatiestä parannetaan 1+k+2 kaistaiseksi moottoriliikennetieksi. Molemmissa vaihtoehtoissa valtatiellä on rinnakkaistie (maantie/katu) sekä eritasoliittymät. Molemmissa hankevaihtoehdoissa on alavaihtoehdot A ja B.

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi ohituskaistojen, tiegeometrian ja riista-aitojen avulla sekä vähentää kohtaamisonnettomuuksia. Yksityistieliittymien katkaisu ja tasoliittymien korvaaminen eritasoliittymillä lisäävät turvallisuutta. Vaikka liikennemäärät kasvavat, henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät laskennallisesti 2,0:sta 1,8:aan vuoteen 2045 mennessä ajoneuvojen kehittyvän turvallisuustekniikan ansiosta. Hankevaihtoehdossa 1A henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vuonna 2045 on 1,56 onnettomuutta vuodessa, vaihtoehdossa 1B 1,55 onnettomuutta vuodessa sekä vaihtoehdoissa 2A ja B 1,45 onnettomuutta vuodessa. Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuu tai kuolee nykytilassa laskennallisesti 0,49 henkilöä vuodessa. Kaikissa hankevaihtoehdoissa alitetaan vakavasti loukkaantuneiden ja kuolleiden määrässä tavoitearvo (0,24).

Sujuvuuden ja päätien pystygeometrian parantaminen mm. Metsolahden kohdalla vaikuttaa alentavasti päästöihin. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät hieman, mikä on osaltaan seurausta liikennesuoritteiden pienenemisestä reitin lyhentyessä, myös liikenteen sujuvuuden paraneminen vähentää päästöjä.

Lisätietoa

Keski-Suomen elinvoimakeskus, projektipäällikkö Iiris Terävä, p. 0295 021 119
Väylävirasto, Osastonjohtaja Tapio Ojanen, p. 029 534 3209