

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. Silloista laaditaan parhaillaan erillisiä tiesuunnitelmia.

Nykytila

Tieosuus on mäkinen ja mutkainen ja sinä on useita yksityistieliittymiä. Ongelmallisesta valtatie geometriasta johtuva ohituspaikkojen puute ja suuri liittymätiheys aiheuttavat sujuvuus- ja turvallisuusongelmia haitaten sekä elinkeinoelämän kuljetuksia ja että työmatkaliikennettä.

Tieosuudella on neljä nelihaaraista maanteiden tasoliittymää, joista merkittävimpana valtateiden 9 ja 13 sekä yhdystien 6403 (Liepeentie) liittymä Lievestuoreen taajaman kohdalla. Tasoliittymä parannetaan eritasoliittymäksi vuosien 2026–2027 aikana. Alueen muissakin liittymissä on pahoja sujuvuus ja turvallisuusongelmia. Tieosuudella on Leppäveden ja Metsolahden huonokuntoiset sillat, jotka on uusittava. Näistä laaditaan parhaillaan erillisiä tiesuunnitelmia ja siltojen suunnitelmat huomioidaan yleissuunnitelmassa.

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.

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Valtatie 9 Kanavuoren ja Lievestuoreen välillä on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsi poikittaisyhteyttä. 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 ja hankkeeseen sisältyy mm. seuraavia toimenpiteitä:

- Valtatien poikkileikkaus on 2+2 kaistainen keskikaiteellinen moottoriliikennetie
- Valtatien geometriaa parannetaan
- Tasoliittymät poistetaan valtatieltä ja kaikki liittyminen tapahtuu eritasoliittymien kautta
- Rakennetaan koko välille maantietasoinen rinnakkaistie
- Metsolahden silta rakennetaan uudelle tielinjaukselle, nykyisen sillan eteläpuolelle. Silta tulee sijaitsemaan nykyistä siltaa korkeammalla sekä se on pidempi kuin nykyinen.
- Leppäveden silta uusitaan nykyiselle paikalleen.
- Parannetaan pysäkkijärjestelyjä sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä

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

Päivitetty: 30.4.2026

Linkki hankesivuille:

<https://vavla.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 käynnistetty vuonna 2026.
- Metsolahden sillan sekä Leppäveden sillan kohtien tiesuunnitelmat ovat käynnissä.
- Lievestuoreen kohdan toteutukselle on myönnetty rahoitus ja rakentaminen on käynnistynyt 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.

Hankkeen sijainti Suomen kartalla



Vt 9 Kanavuori–Lievestuore

Keskeiset vaikutukset

Hankkeella varmistetaan maantieverkon yhteneväisyys ja palvelutaso, kun valtatielle 9 luodaan yhtenäinen liikenneympäristö koko yhteysväylälle. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 9 täyttää myös paremmin pääväyläverkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia. Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinoelämän sekä työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat, kun parannetaan pysäkkejä sekä jalankulku- ja pyöräyhteyksiä. Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta ja vastaa näin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteeseen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta nykytilanteeseen verrattuna.

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

Riskit

Kustannusarvio sisältää merkittäviä kustannusriskejä, koska se perustuu erittäin karkean tason suunnitelmatietoon (YVA). Pohjatutkimuksia ei ole juurikaan tehty ja tielinjaus sekä muut ratkaisut ovat yleispiirteisellä tarkkuudella tutkittu. Tarkemmat suunnitelmat kuten väylä, silta- ja geotekniset ratkaisut sekä meluntorjunnan vaatimukset vaikuttavat merkittävästi hankkeen kustannuksiin. Leppäveden ja Metsolahden silloista saadaan tiesuunnitelmien valmistuttua tarkempaa kustannusarviota jo ennen tämän yleissuunnitelman valmistuttua.

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. Yksityistieliittyneiden katkaisu ja tasoliittyneiden 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).

Lisätietoa

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