



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Valtatie 9 Jyväskylä-Jämsä

Kehittämisselvitys



Valtatie 9 Jyväskylä – Jämsä

Kehittämisselvitys

**VALTATIE 9 JYVÄSKYLÄ – JÄMSÄ
KEHITTÄMISSELVITYS**

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Ramboll Finland Oy

Kansikuva: Ramboll Finland Oy

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/13, © Karttakeskus L4356

Sisältö

Tiivistelmä	2
Alkusanat	6
1 Lähtökohdat ja tavoitteet	7
1.1 Suunnittelukohde	7
1.2 Liikenne ja tiestö	8
1.2.1 Liikennejärjestelmä	8
1.2.2 Nykyisen valtatie ominaisuudet	9
1.2.3 Liikennemäärät, ennuste ja palvelutaso	10
1.2.5 Joukkoliikenne	13
1.2.6 Kävely ja pyöräily	13
1.3 Maankäyttö ja asutus	13
1.3.1 Maakuntakaavoitus	15
1.3.2 Yleiskaavoitus	17
1.3.3 Asemakaavoitus	20
1.4 Luonnonolot ja ympäristö	21
1.4.1 Arvokkaat pohjavesi- ja luontoalueet	21
1.4.2 Arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet	21
1.4.3 Virkistys- ja viheralueet	21
1.5 Yrityskysely	25
1.6 Yhteenvedo ongelmista ja parantamistarpeista	28
1.7 Tavoitteet	29
2 Kehittämissuunnitelma	30
2.1 Suunnittelun lähtökohdat	30
2.2 Vaihtoehto- ja erillistarkastelut	30
2.3 Valtatie tavoitetilanne	34
2.3.1 Poikkileikkaukset	35
2.3.2 Liittymät	36
2.3.3 Rinnakkaistiejärjestelyt	36
2.3.4 Joukkoliikenne, jalankulku- ja polkupyöräliikenne	38
2.3.5 Melusuojaustarpeet	39
2.4 Vaiheittain toteuttaminen ja rakentamiskustannukset	40
3 Vaikutukset	43
3.1 Liikenteen sujuvuus, palvelutaso ja mukavuus	43
3.2 Liikenneturvallisuus	43
3.3 Joukkoliikenne, jalankulku ja pyöräily	44
3.4 Melu ja päästöt	44
3.5 Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne	44
3.6 Ympäristö ja maisema	44
3.7 Elinkeinoelämä	44
3.8 Vaikuttavuus	45
3.9 Kannattavuus	50
4 Jatko-toimenpiteet	51
4.1 Ohjeet jatkosuunnittelulle	51
4.2 Suunnitelman käsittely	55

Tiivistelmä

Suunnittelukohde

Tässä Keski-Suomen elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne- ja infrastruktuuri vastuualueen laatimassa valtatie 9 Jyväskylä – Jämsä välin kehittämisselvityksessä on käsitelty noin 56 kilometrin pituisen valtatiejakson parantamista. Selvityksessä on esitetty tiejakson tavoitetilanteen ratkaisumalli, alustava vaiheittain toteuttaminen, vaikutukset ja jatkosuunnitteluohjeet.

Valtatien 9 kehittämisen toimenpiteet on laadittu lähtien ongelmista, yrityskyselyssä esitetyistä näkökohdista, tavoitteista sekä maankäytön ja liikenteen kehitysnäkymistä 25-30 vuoden aikajänteellä. Teknisten ratkaisujen lähtökohtana on hyödynnetty aikaisemmin laadittuja suunnitelmia ja nyt tehtyjä erillistarkasteluja, joita on laadittu Patalahden, Juokslahden ja Korpilahden kohtiin.

Nykytilanne, ongelmat ja parantamistarpeet

Valtatie 9 on nykyisin peruspoikkileikkaukseltaan pääosin 10 m leveä valtatie. Jämsän länsipuolella on noin 3 km:n matkalla 8 metriä leveä tiejakso. Suunnitteluosuuden pohjoispäässä Jyväskylän ja Muuramen välillä on lyhyellä matkalla moottoritie- ja moottoriliikennetiejakso. Suunnitteluajaksolla on yksi keskikaiteellinen ohituskaistapari ja viisi keskikaiteetonta ohituskaistaosuutta. Eritasoliittymiä on Jämsässä, Korpilahdella ja Muuramessa.

Suunnitteluajakso on vilkkaasti liikennöity valtatie, jonka varrella on useita taajamia ja kyliä. Tiellä liikkuu sekä pitkämatkaista valtakunnallista liikennettä että lyhytmatkaista seudullista ja paikallista liikennettä. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vuonna 2012 (KVL 2012) suunnitteluosuudella vaihtelee välillä 5 700 -20 700 ajoneuvoa. Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman perusteella liikennemäärät kasvavat seuraavien 25-30 vuoden aikana noin 1,3...1,4 –kertaiseksi.

Suunnitteluosuudella on paljon yksityistieliittymiä. Päätiellä on vasemmalle kääntymistilanteita, joista aiheutuu erityisesti peräänajoriskejä. Vilkkaimmissa tasoliittymissä on vaikeuksia päästä päätien liikenteen mukaan ja päätien suuntaisen liikenteen sujuvuusongelmia on erityisesti Jyväskylä-Muurame välillä. Kokonaisuutena arvioiden nykyinen väylä ei vastaa valtatiestandardin ja liikennemäärien edellyttämää tasoa ja tilanne pahenee merkittävästi, ellei tiejaksoille ja sen liittymiin tehdä parantamistoimenpiteitä

Valtatien 9 Jyväskylä-Jämsä –välin viime vuosien keskimääräinen liikenneonnettomuustiheys on lähes kaksin verroin korkeampi kuin Suomen valtateillä keskimäärin. Valtateihin sisältyy monenlaisessa ympäristössä olevia valtateitä sekä myös moottoritiet. Liikennesuoritteeseen suhteutettuna tieosuus on noin 20 % vaarallisempi kuin valtatie keskimäärin. Onnettomuustiheyden perusteella vaarallisin tiejakso on Muuramen kohdalla ja onnettomuusasteen perusteella Jämsän kohta. Ellei parantamistoimia tehdä, valtatiellä jo nyt olevia 60 km/h:ssa nopeusrajoitusosuuksia joudutaan lisäämään, jotta liikenneturvallisuus ei huononisi entisestään.

Valtatien varteen sijoittuu Jämsän, Korpilahden ja Muuramen taajamat. Taajamien maankäyttöä sijoittuu valtatie kummallekin puolelle ja liikkuminen taajaman eri osien välillä synnyttää valtatiestä risteävää liikennettä. Tien varrelle sijoittuu taajamien lisäksi useita kyliä, joiden asutus sijoittuu kummallekin puolelle valtatie. Valtatieliikenteestä aiheutuu meluhaittoja tienvarsiasutukselle.

Valtatien parantamistarpeet muodostuvat vilkkaan liikenteen, tien varren maankäytön liikkumistarpeiden, liikenneturvallisuuden parantamisen ja ympäristöhaittojen kuten melun muodostamasta kokonaisuudesta.

Toimenpiteet

Tavoitetilanteen ratkaisumalli koostuu kolmesta tietyypistä. Jämsä-Korpilahti osuudella tie on keskikaiteellinen ohituskaitatie, jossa ohituskaitoja on vuoron perään kumpaankin suuntaan. Korpilahti-Muurame osuus on nelikaistainen keskikaiteellinen tie. Tie on em. osuuksilla sekaliikennetie, jolla ei ole ajoneuvokohtaisia liikennöintirajoituksia. Muurame-Jyväskylä osuus on moottoritie. Sekaliikenneosuudella on yhteensä kuusi normaalilla mitoituksella tehtyä eritasoliittymää, yhdeksän ns. minieritasoliittymää ja kaksi tasoliittymää. Minieritasoliittymä palvelee erityisesti paikallisia kulkutarpeita. Liittymä on standardiltaan normaalia eritasoliittymää edullisempi ja vaatimattomampi, jossa mm. ramppien pituudet ovat lyhyempiä, liittymän geometria suunnitellaan pienemmille ajonopeuksille ja päällysteenä voi olla sora. Moottoritiellä on kolme eritasoliittymää. Rinnakkaistiestöä sekä jalankulku- ja polkupyöräyhteyksiä on esitetty parannettavaksi. Myös joukkoliikenteen olosuhteita on esitetty parannettavaksi. Selvityksessä on esitetty linja-autopysäkit, nousupysäkkien yhteyteen odotuskatokset, pyöräpysäköintipaikkoja sekä hyvät liityntäyhteydet pysäkeille. Liikenteen meluhaitat on tunnistettu ja esitetty alustavat melusuojauskohteet.

Vaiheittain toteuttaminen

Tavoitetilanteen toimenpiteet on paloitettu pienempiin rakentamis- ja parantamistoimenpiteisiin siten, että niiden toteuttaminen tukee tavoitetilanteen ratkaisua. Hankkeen ja sen vaiheittain toteuttamisen vaikuttavuutta on käsitelty kolmessa toteutusvaiheessa kuudella osavälillä. Vaiheiden 1, 2 ja 3 alustavat rakennuskustannukset ovat 35,4 M€, 30,1 M€ ja 47,7 M€ eli toteuttaminen yhteensä on suuruusluokaltaan 113 M€. Tarkastelussa on käytetty kolmea vaikuttavuuden mittaria eli henkilöautoliikenteen sujuvuus, raskaan liikenteen tehokkuus ja liikenneturvallisuus. Jatkosuunnittelussa vaiheet 1, 2 ja 3 paloittellaan edelleen pienempiin osiin määrärahojen raamien puitteisiin.

Jatkosuunnittelussa käydään läpi myös hankkeen kustannusjako, jossa sovitaan toimenpidekohtaisesti valtion, kuntien ja muiden osapuolten maksuosuudet. Vaikka valtatie parantamisen rahoituksen päävastuu onkin valtiolla, tulee kuntien osallistua esimerkiksi tien varren maankäytön tarpeista johtuvien eritasoliittymien rahoitukseen erikseen sovittavalla kustannusosuudella.

Vaikutukset

Tarkasteltaessa osaväleittäin tavoitetilanteen edellyttämiä kustannuksia ja eri mittareilla saavutettavia vaikuttavuuksia, voidaan tehdä seuraavia johtopäätelmiä:

- Henkilöautoliikenteen sujuvuutta parannetaan tehokkaasti niillä osaväleillä Korpilahden ja Jyväskylä välillä, joilla on joko jo nykyisin selkeitä ongelmia, tai joiden ongelmat kasvavat selvästi liikenteen kasvaessa. Vaiheittainen toteutusjärjestys alkaen Jyväskylän päästä tukee näitä tavoitteita ja käyttäjätarpeita hyvin.
- Raskaan liikenteen kustannustehokkuuden kannalta ongelmallisimmat osavälit nykytilanteessa ovat Muuramen ja Jyväskylän väli sekä Korpilahden ja Jämsän kohdat. Muuramen kohdalla liikenteen ja maankäytön kasvu pahentaa varsin nopeasti nykyistä tyydyttävää tilannetta. Raskaan liikenteen kannalta Korpilahden kohdan toimenpiteiden aikaistaminen voisi tuoda paremman kustannustehokkuuden, mutta tällöin Muuramen kohdan parantaminen ei saa siirtyä myöhemmäksi. Jämsän kohdan ongelmia voidaan käytännössä parantaa vain raskailla liittymäjärjestelyillä, joiden toteutus on kustannussyistä vasta kolmannessa vaiheessa.
- Turvallisuuden osalta toimenpiteillä parannetaan varsin tasapuolisesti eri osuuksia Muurame – Jyväskylä osaväliä lukuun ottamatta. Kyseisen välin ongelmana ei nykytilanteessa olekaan heikko turvallisuustaso vaan liikenteen sujuvuus. Turvallisuutta parannetaan kustannuksiin nähden tehokkaimmin Korpilahden ja Muuramen kohdilla sekä Saakoski – Korpilahti ja Himos – Saakoski osavä-

leillä. Vaikka Jämsä – Himos osavälin turvallisuuden parantaminen ei näytä kovin tehokkaalta, saavutetaan osavälillä kuitenkin yli 20 % koko yhteysvälin turvallisuusvaikutuksista.

- Tavoitetilanteeseen mentäessä ovat kolmannen vaiheen toteutuskustannukset suurimmat Jämsä – Himos osavälillä (Jämsän kohta) sekä Korpilahden kohdalla ja pienimmät Saakoski – Korpilahti ja Muurame – Jyväskylä osaväleillä. Toimenpiteiden ja kustannusten jakamisella vaiheittain eri osaväleille niiden pituudet ja ongelmien laajuudet huomioon ottaen on voitu muodostaa vaikuttavuusiltaan tehokas kokonaisuus ja pystytty parantamaan eri ongelmakohtia tasapainoisesti.

Muiden tarkasteltujen vaikutusten osalta voidaan tehdä seuraavia päätelmiä, vaikka niistä ei ollut käytössä erillisiä mittareita.

- Joukkoliikenteen toimintaedellytykset parantuvat päätien pysäkkijärjestelyjen, liityntäpysäköinnin ja pyöräpysäköinnin ansiosta ja nämä luovat hyvät mahdollisuudet kehittää seudun bussiliikennettä ja nopeaa bussiyhteyttä työmatkaliikenteessä. Jalankulku- ja polkupyöräliikenteen olosuhteet parantuvat. Liikenneturvallisuus ja käytettävyys kohentuvat merkittävästi alikulkujen ja kevyen liikenteen väylien sekä rinnakaisteyhteyksien ansiosta. Asianmukaiset liityntäpysäköintijärjestelyt tuovat uuden mahdollisuuden käyttää polkupyöriä työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla.
- Tienvarsiasutuksen kokemat liikenteen meluhaitat vähenevät – karkean arvion perusteella noin 700 asukasta sekä vanhainkoti ja koulu hyötyvät melusuojauksista. Liikenteen sujuvuuden parantuminen vähentää myös päästöhaittoja tienvarsiasutukselta.
- Alueen maankäytön kehittäminen paranee valtatie ja sen liittymien parantamisen seurauksena. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset parantuvat kun työvoiman saatavuus ja liikkuvuus sekä kuljetusten luotettavuus, turvallisuus ja ennustettavuus parantuvat liikennejärjestelyjen parantamisen myötä. Matkailukohteiden vetovoima ja saavutettavuus parantuvat liikenneolosuhteiden parantamisen seurauksena.

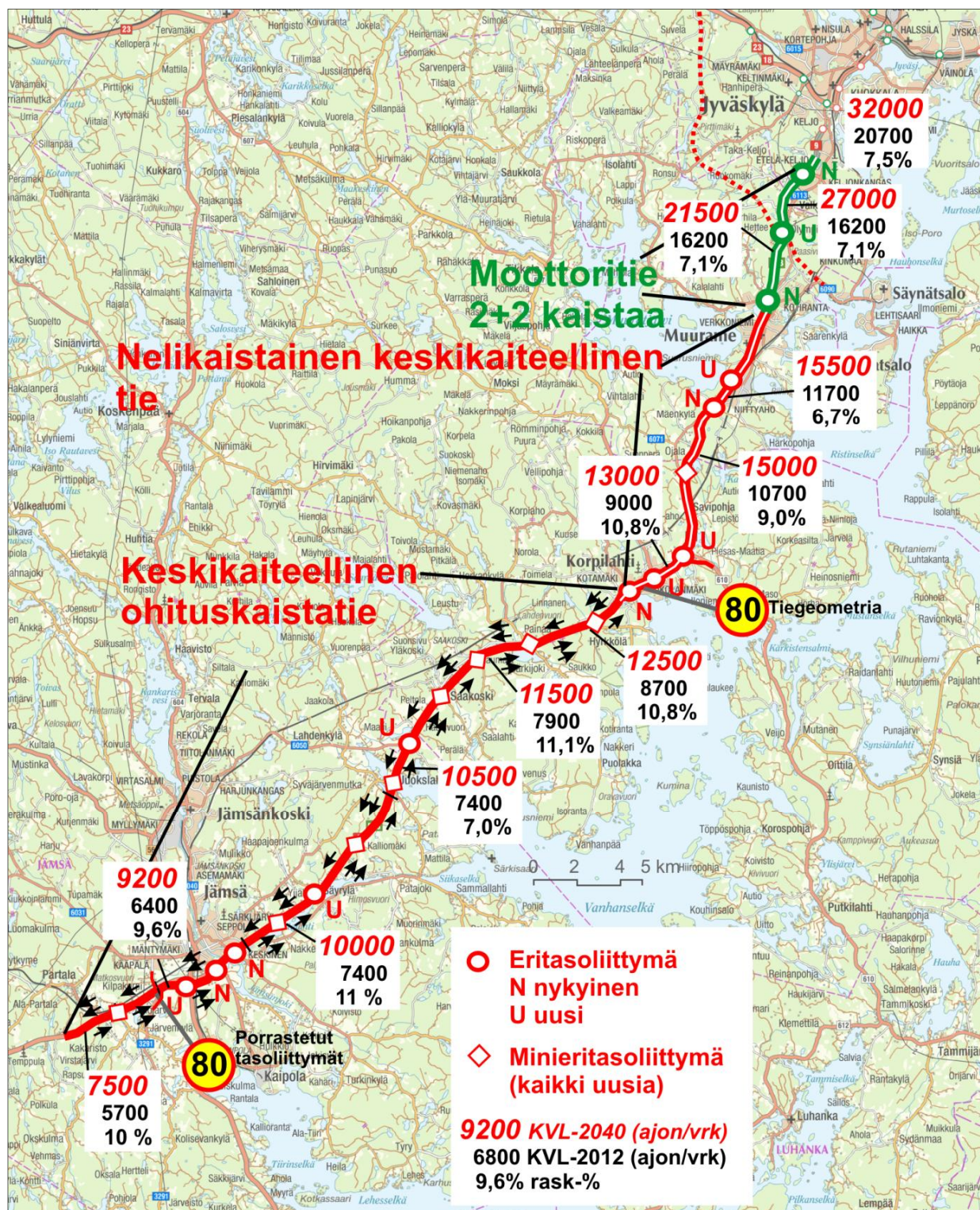
Koska kyseessä on yhteysvälin kehittämistä koskeva selvitys ja eri osavälien suunnitelmavalmius on erilainen, ei kattavaa kannattavuuslaskelmaa hankkeen toteuttamisesta joko yhdellä kertaa tai vaiheittain ole tehty. Eri osavaiheille on vaikuttavuutta kuvaavien laskelmien yhteydessä arvioitu tärkeimpien hyötyerien (ajoneuvo-, aika- ja onnettomuuskustannukset) suuruusluokat, joiden perusteella on voitu tehdä alustavia arvioita hyöty-kustannussuhteista. Eri osaväleille ei ole laskettu erillisiä kannattavuuden tunnuslukuja. Lisäksi on tarkasteltu yhteysvälin arvioituja hyötyjä, jos keskimääräinen toteutusajankohta on joko 2025 tai 2035.

Ensimmäisen osavaiheen kannattavuus on erittäin hyvä. Arvioitu ensimmäisen vuoden tuotto on 10,6 %, mikä vastannee käytetyllä ennusteella hyöty-kustannussuhdetta (HK-suhde) 2,5, kun vaihe toteutetaan vuoteen 2020 mennessä. Vastaavasti toisen osavaiheen vuodelle 2030 laskettu ensimmäisen vuoden tuotto on 8,6 %, mikä vastaa HK-suhdetta 2,0. Toteutettaessa kolmas vaihe vuonna 2040 ovat vastaavat luvut 8,1 % ja 1,7. Toisen ja kolmannen vaiheen lukuihin liittyy ensimmäistä vaihetta oleellisesti suurempi epävarmuus käytetystä ennusteesta johtuen.

Jos koko yhteysvälin parantaminen toteutettaisiin vuoteen 2025 mennessä, olisi ensimmäisen vuoden tuotto noin 8.7 % ja HK-suhde 2,0, eli koko yhteysvälin toteuttamista voidaan pitää kannattavana. Toteutettaessa hanke vuonna 2035 HK-suhde nousisi arvoon 2,1, mutta tällöin menetetään merkittävä osa niistä hyödyistä etenkin Muuramen ja Jyväskylän osuuksilla, jotka olisivat saavutettavissa aiemmalla toteuttamisella.

Jatkotoimenpiteet

Kehittämisselvityksestä pyydetään lausunnot suunnittelualueen kunnilta, Keski-Suomen liitolta ja Museovierastolta. Kehittämisselvitys ei ole maantielain mukainen suunnitelma vaan suunnittelujärjestelmän mukainen esiselvitys. Suunnitelmaratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa ja ratkaisut saavat lainvoiman kaavoissa sekä yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien kautta.



Valtatien 9 tavoitetilanne välillä Jämsä-Jyväskylä sekä nykyiset ja ennustetut liikennemäärät

Alkusanat

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne- ja infrastruktuuri vastuualue käynnisti joulukuussa 2011 valtatie 9 kehittämisselvityksen välille Jämsä ja Jyväskylä. Tätä valtatiejaksoa on suunniteltu ja toteutettu useissa eri vaiheissa eri aikoina. Osassa suunnitelmista on huomioitu valtatiekäytävä rinnakkaisteineen, mutta osassa on keskitytty vain valtatiejärjestelyihin. Valtatie ja siihen liittyvän rinnakkaistieverkon tavoitetilanteen ratkaisusta on olemassa visioita ja näkemyksiä, mutta niiden konkretisoimiseksi, testaamiseksi ja päivittämiseksi nähtiin tarpeelliseksi laatia kokonais selvitys valtatie 9 kehittämisestä Jyväskylän ja Jämsän välillä.

Tämän selvityksen keskeisenä tavoitteena on tuottaa noin 56 km:n suunnitteluosuudelle tavoitetilanteen ratkaisu, jossa hyödynnetään tehtyjä ja tekeillä olevia selvityksiä sekä tarkastellaan ja ideoidaan tarpeen mukaan myös uusia suunnitelmaratkaisuja liikennerevoluution hengessä. Suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen ottaen huomioon valtatie nopeustaso-, turvallisuus- yms. laatutavoitteet. Toimenpidesuunnittelussa huomioidaan mahdollisimman hyvät joukkoliikenteen toimintaedellytykset kuten esim. reitit, pysäkit, kevyt liikenne ja liityntäpysäköinti. Tavoitetilanteen ratkaisussa esitetään mm. valtatie nopeustaso, poikkileikkaus, liittymäpolitiikka ja rinnakkaistieverkko sekä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestelyperiaatteet. Selvityksessä tarkastellaan myös vaiheittain toteutusta ja toimenpiteiden vaikutukset kustannuksineen. Työn lopputulokset mukaan lukien lausuntokierroksen palaute palvelevat jatkosuunnittelun ohjelmointia ja antavat seuraaviin suunnitteluvaiheisiin suunnitteluperusteet. Selvitystä on tarkoitus hyödyntää valtatie parantamissuunnittelun ohjelmoinnin lisäksi maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa.

Esiselvityksen laatimista on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

Minna Immonen (pj)	Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Jukka Lehtinen	"
Pasi Pirtala	"
Päivi Nuutinen	Liikennevirasto
Pekka Kokki	Keski-Suomen liitto
Kari Vaara	Jämsän kaupunki
Minna Länsisalmi	Muuramen kunta
Julia Virtanen	Jyväskylän kaupunki
Tapio Koikkalainen	"
Timo Vuoriainen	"

Suunnitelman laatimista ohjanneeseen työryhmään ovat kuuluneet Immonen, Lehtinen ja Pirtala.

Työ on tehty konsulttityönä Ramboll Finland Oy:ssä, jossa projektipäällikkönä on ollut Matti Jäntti. Lisäksi työhön ovat osallistuneet Jani Karjalainen, Jukka Ristikartano, Sanna Kaikkonen, Teemu Kinnunen, Marja Pussinen, Reetta Suni, Reijo Vaarala ja Johanna Korkiakoski.

Kesäkuu 2013

1 Lähtökohdat ja tavoitteet

1.1 Suunnittelukohde

Valtatie 9 on isot kasvukeskukset yhdistävä valtakunnallinen poikittaisyhteys Turusta ja Tampereelta Jyväskylän kautta Kuopioon ja Joensuuhun sekä edelleen rajanylityspaikalle Niiralaan. Tiellä on tärkeä merkitys sekä kansainvälisen että kansallisen ja maakunnallisen liikenteen välittäjänä. Valtatiellä 9 on tärkeä merkitys myös sen varrella olevien kuntien elinvoimaisuuteen sekä alueen yritysten toimintaan ja kilpailukykyyn. Tien liikenne koostuu sekä pitkämatkaisesta että paikallisesta ja lyhytmatkaisesta liikenteestä.

Selvityksen kohteena oleva Jyväskylä – Jämsä väli on noin 56 km pitkä ja sijoittuu Jämsän, Muuramen ja Jyväskylän kuntien alueelle. Suunnittelujakso (9/218/6570-9/234/2085) alkaa Rapsulantien liittymästä Jämsän eteläpuolelta ja päättyy Keljonkankaan eritasoliittymään Jyväskylässä.

Valtatietä 9 Jämsän ja Jyväskylän välillä on suunniteltu ja toteutettu useissa eri vaiheissa eri aikoina. Osassa suunnitelmista on huomioitu valtatiekäytävä rinnakkaisteineen, mutta osassa on keskitytty vain valtatiejärjestelyihin.

Suunnittelukohteeseen liittyen on aiemmin laadittu mm. seuraavia suunnitelmia ja selvityksiä:

- Vt9 ja rinnakkaistien aluevaraussuunnitelma välillä Niittyaho – Teollisuustie, Muurame, 2003
- Vt9 yksityistieliittymät ja tiejärjestelyt välillä Jämsä – Jyväskylä, esiselvitys, 2008
- Vt9 Korpilahti, pohjoinen tieverkkotarkastelu, 2011
- Vt9 parantaminen välillä Alhojärvi – Hyrkölänmäki, tiesuunnitelma, 2006
- Vt9 tiejärjestelyt Säyrylän eritasoliittymässä sekä Himoksen kiertoliittymä, yleiskartta, 2009
- Vt9 parantaminen Velkapohjan – Verkkoniemen kohdalla, Muurame, 2009
- Ohikulku- ja sisääntuloväylien liikenneympäristön ja maankäytön kehittäminen, Jämsä, 2005
- Vt9 parantaminen välillä Suvelan suora – Pukinniitty, Korpilahti, Muurame, ympäristövaikutusten arviointiselostus, 1997
- Vt9 välillä Muurame – Pukinniitty, yleissuunnitelma, Muurame, 1991



Kuva 1. Valtatie 9 Suomen päätieverkossa ja suunnittelukohteen sijainti

1.2 Liikenne ja tiestö

1.2.1 Liikennejärjestelmä

Keski-Suomeen laadittu liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistunut marraskuussa 2012. Samanaikaisesti maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa on ollut käynnissä mm. liikennepoliittisen selonteon valmistelu. Selonteko valmistui huhtikuussa 2012 ja se on otettu huomioon liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Keskeisenä lähtökohtana on toiminut myös Keski-Suomen maakuntasuunnitelma 2030 ja siinä esitetyt kehittämisstrategiat. Yhtenä alueellisena lähtökohtana on toiminut osaltaan myös vuonna 2010 valmistunut Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Liikkuminen ja kuljetukset kohdistuvat Keski-Suomessa suurelta osin tieverkolle, vaikka myös rataverkon merkitys on suuri niin pitkämatkaisen liikkumisen kuin kuljetusten suhteen. Lentoliikenteen merkitys on erityisesti kansainvälisiin jatkoyhteyksiin suuntautuvien nopeiden työasiamatkojen osalta suuri. Vesiliikenteen merkitys on maakunnassa matkailullinen. Eri liikennemuotojen yhteensovittaminen ja solmupisteiden toimivuus ovat lähtökohta sujuville matka- ja kuljetusketjuille. Keskeistä on liikennejärjestelmän asiakkaiden, niin ihmisten liikkumiseen kuin elinkeinoelämän kuljetuksiin liittyvien tarpeiden ymmärtäminen ja niiden suunnittelu mahdollisimman vaikuttaviksi ja toteuttamiskelpoisiksi toimenpiteiksi.

Valtatiellä 9 on tärkeä merkitys Suomen poikittaisyhteytenä ja tie kuuluu Euroopan komission TEN-T ydinverkkoehdotuksessa täydentäviin liikenneväyliin.

Liikennejärjestelmän kärkihankkeet

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämisstrategialla tähdätään tavoitevuoteen 2035. Keskeisenä lähtökohtana ovat Keski-Suomen elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja ihmisten arjen liikkumisen sujuvuuden ja turvallisuuden kehittäminen - ottaen huomioon suurten väyläinvestointien tarpeet mutta myös niiden realistiset toteuttamismahdollisuudet.

Nykyisillä rahoitustasoilla ei pystytä tarjoamaan ilmenneisiin tarpeisiin vastaavaa riittävää palvelutasoa. Suuret investoinnit edellyttävät valtakunnallisen tason päätöksiä kun taas muut esitetyt linjaukset ovat suurelta osin toteutettavissa maakuntatason toimin.

Suurten investointien kärkihankkeita ovat Keski-Suomessa valtatie 4 yhteysvälin Jyväskylä-Oulu kehittäminen (sisältäen Vaajakosken kohdan parantamisen), Tampere-Jyväskylä-ratayhteyden kehittäminen sekä valtatie 9 välin Jämsä-Jyväskylä kehittäminen.

Jyväskylä – Tampere – Helsinki ratayhteyden nopeuttamisesta on valmistunut 2013 liikennejärjestelmätason esiselvitys (Liikennevirasto, tutkimuksia ja selvityksiä 13/2013). Selvityksessä on esitetty Tampere-Jyväskylä rataosan kehittämispolku, joka sisältää pitkän aikavälin kuluessa liikennepalveluiden kehittämistä häiriöherkkyyden vähentämiseksi ja vaihteittain 2-raiteistamisen siten, että ensin tehdään osuus Orivesi-Jämsä (2020-luku) ja sen jälkeen Jämsä-Jyväskylä (2030-luku). Yhteysvälin kehittämisessä jatkosuunnittelutarpeet jaettiin suoriin ratainvestointeihin ja muihin palvelutasoa nostaviin toimenpiteisiin. Järeät nopeuttamiseen tähtäävät ratainvestoinnit todettiin tarpeelliseksi, mikäli ne palvelevat valtakunnallisen rataverkon ja liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita.

1.2.2 Nykyisen valtatien ominaisuudet

Suunnittelujakson pohjoispäässä on noin 5 km:n mittainen Jyväskylän taajaman sisääntuloväylänä toimiva moottoritieosuus, mitä edeltää Muuramesta alkava noin 4,6 km:n moottoriliikennetieosuus. Suunnittelujaksolla on yksi keskikaiteellinen ohituskaistapari ja viisi keskikaiteetonta ohituskaistaosuutta. Tien perusleveys on valtaosin 10 metriä, kapein osuus (vajaa 3 km) sijoittuu Jämsän eteläpuolelle, missä tien leveys on 8,0 metriä.

Suunnittelujaksolla on yhteensä 23 maantieliittymää, joista eritasoliittymiä on kuusi ja 4-haaraisia tasoliittymiä neljä kappaletta. Yksityistie-, tontti- ja maatalousliittymiä on viime vuosien aikana karsittu runsaasti rinnakkaistiejärjestelyin. Jyväskylän ja Muuramen välillä liittymiä on noin 0,8 kpl/km, Muuramen ja Korpilahden välillä 0,8 kpl/km, Korpilahden ja Painaan välillä 0,6 kpl/km, Painaan Juokslahden välillä 2,2 kpl/km, Juokslahden ja Jämsän välillä 1,3 kpl/km sekä Jämsän länsipuolella 1,3 kpl/km. Ohjeistuksen mukaan liittymiä on valtatiejaksolla liian tiheässä erityisesti Painaan ja Juokslahden välillä sekä Muuramen kohdalla.

Vilkkaimmat liittymät ovat Jämsän kiertoliittymä (sivusuunnan liikennemäärät 6000 + 3400 ajon./vrk), Jämsän eritasoliittymät (sivusuunnat 2000 + 1800 ajon./vrk), Korpilahden eritasoliittymä (sivusuunnat 2000 + 2000 ajon./vrk), Vespuolentien liittymä (2000 ajon./vrk), Muuramen teollisuuskylän liittymä (1800 ajon./vrk), Muuramen eritasoliittymä (3500 + 3300 ajon./vrk) sekä Keljonkankaan eritasoliittymä (8300 ajon./vrk). Muilla liittyvillä maantiellä liikennemäärä on noin 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa tai alle.

Nopeusrajoitus on 100 km/h noin 60 % suunnitteluosuudesta ja 80 km/h tai alle on noin 40 % tiepituudesta. Korpilahden ja Jämsän taajamien kohdilla on 60 km/h ja 50 km/h jaksoja yhteensä hieman yli kahden kilometrin matkalla. Tie on valaistu yhtenäisesti Jyväskylästä Korpilahdelle noin 23 km matkalta ja Jämsän taajaman kohdalla noin 6,5 km matkalta, minkä lisäksi suunnittelualueella on useita valaistuja liittymäalueita. Valtatien yhteydessä ei juuri ole kevyen liikenteen väyliä, lyhyitä yksittäisiä osuuksia lukuun ottamatta. Kevyen liikenteen kulkutarpeet hoituvat runsaan rinnakkaistiestön turvin.



Kuva 2. Suunnitteluosuuden kapein tieosuus sijaitsee Jämsän länsipuolella (Tiekuva: 9/220/950)

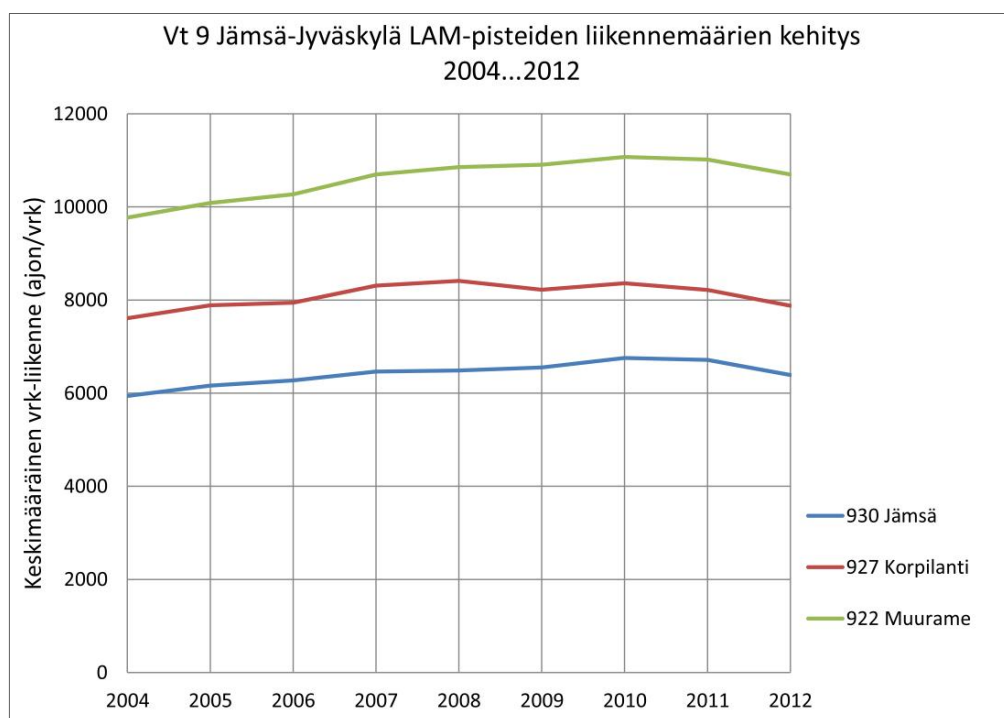
1.2.3 Liikennemäärät, ennuste ja palvelutaso

Liikennemääräkarta nykytilanteesta ja ennusteesta on esitetty tavoitetilanteen ratkaisun yhteydessä raportin kohdassa 2.3 .

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vuonna 2012 (KVL 2012) suunnitteluosuudella vaihtelee välillä 5 700 -20 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vilkkainta liikenne on Jyväskylän sisääntulojaksolla. Pienimmät liikennemäärät ovat Jämsän eteläpuolella. Raskaan liikenteen osuus suurimmillaan 11 % on Jämsän ja Korpilahden välisellä osuudella. Muualla raskaan liikenteen osuus on välillä 7- 10 %. Valtatien 9 liikenne-ennusteena on käytetty Jyväskylän seudulle laadittua liikenne-ennustetta (JYSELI 2025, liikenne-ennuste ja tieverkkotarkastelut, Strafica 2010). Liikennemäärien ennustetaan kasvavan koko välillä 1,3...1,4-kertaiseksi vuoteen 2040 mennessä. Keskimäärin valtatiellä on vuorokaudessa liikennettä nykyisin:

- Jämsän eteläpuolella 5 700 ajoneuvoa
- Jämsä – Juokslahti välillä 7 400 ajoneuvoa
- Juokslahti – Korpilahti välillä 8 700 ajoneuvoa
- Korpilahti – Muurame välillä 10 700 ajoneuvoa
- Muurame – Jyväskylä välillä 25 000 ajoneuvoa

Valtatiellä 9 on suunnitteluajaksolla kolme liikenteen automaattista mittauspistettä (LAM). Mittauspiste 930 sijaitsee Jämsässä valtatie 24 liittymän länsipuolella, mittauspiste 927 sijaitsee Saakosken itäpuolella ja mittauspiste 922 Korpilahden ja Muuramen puolivälissä.

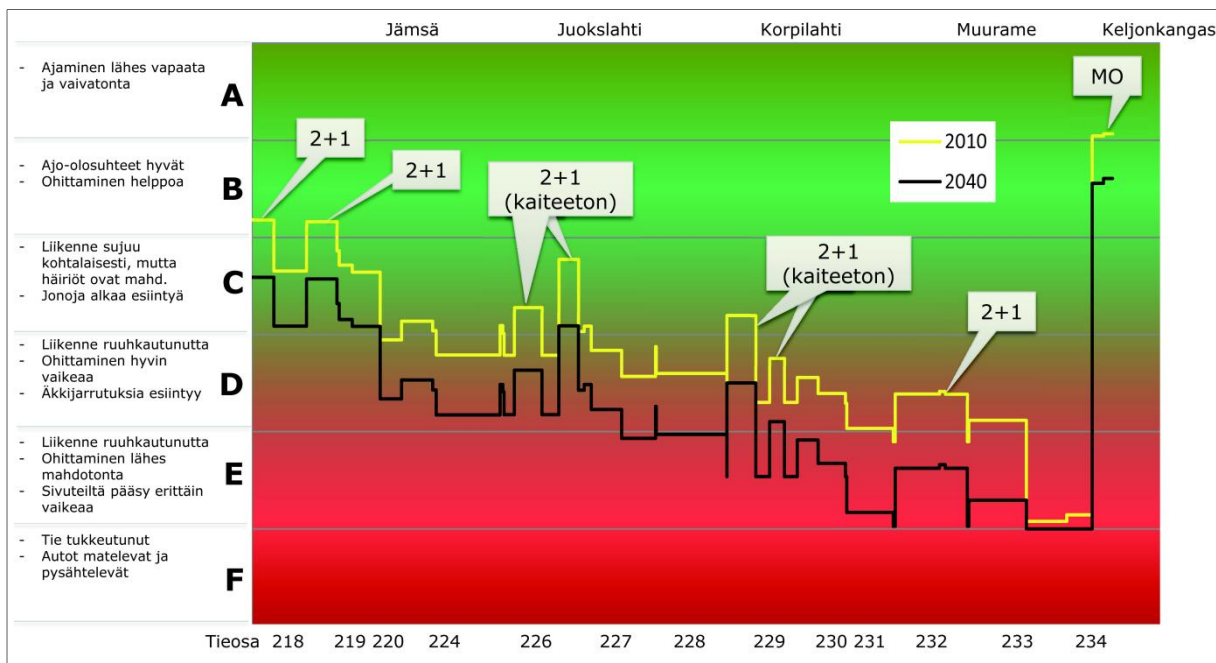


Kuva 3. Liikennemäärien kehitys automaattisissa mittauspisteissä vuosina 2004-2012 suunnitteluosuudella.

LAM-pisteillä liikennemäärät ovat kasvaneet jaksolla 2004...2010 vuodessa 1-2 %. Jaksolla 2010...2012 näiden mittauspisteiden liikennemäärät ovat laskeneet 2-3 % vuodessa. Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen alueella ovat pääteiden liikennemäärät muuttuneet edelliseen vuoteen verrattuna vuonna 2011 +1,9 % ja vuonna 2012 -1,8 %.

Nykyisin vuoden 100. huipputunnin aikana on Jyväskylän ja Jämsän välillä palvelutasoluokassa E tiepituu-
desta 5 km (8 %). Kyseinen jakso on osuus Muurame-Jyväskylä moottoriliikennetie. Luokkaa F ei esiinny.
Ellei parantamistoimia tehdä, vuoden 2040 liikennemäärillä kasvaa palvelutasoluokan E tiepituus 21 km:iin
(33 %) ja olosuhteet huononee luokkaan F hieman alle 5 km:llä (8 %), ks. kuva 4.

Palvelutason huonontuessa liikenteen nopeustaso alenee, ohittaminen vaikeutuu, esiintyy äkkijarrutuksia ja
ohittaminen on mahdotonta. Myös onnettomuusriskit kasvavat ja sivutieltä pääsy päätielle vaikeutuu.

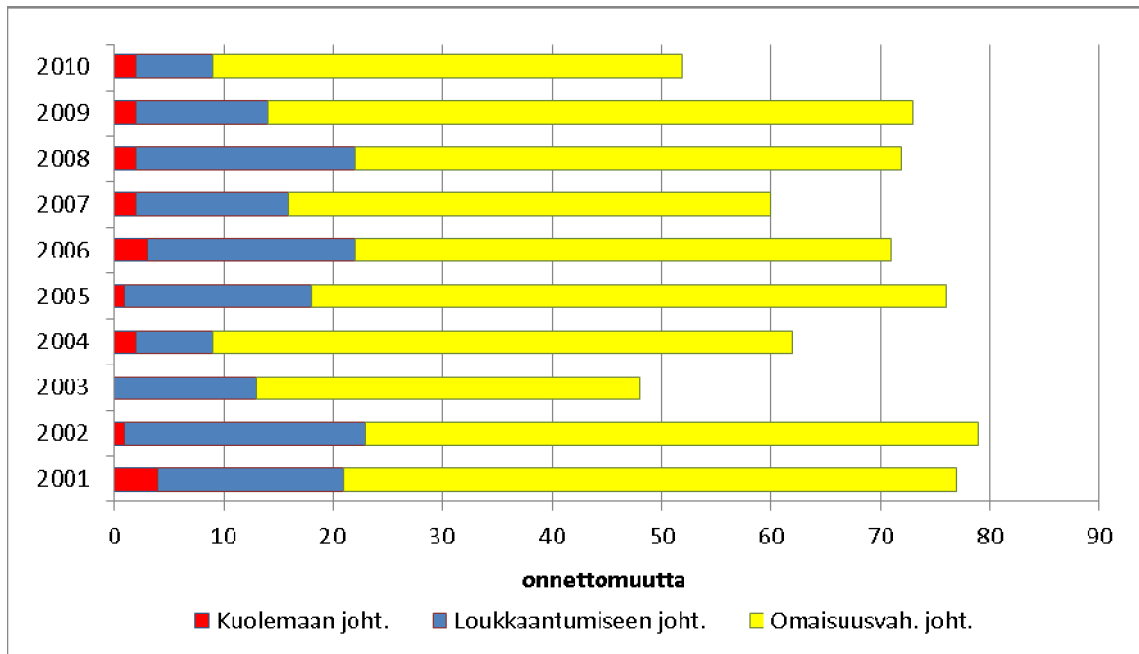


Kuva 4. Liikenteen sujuvuus ilman parantamistoimenpiteitä vuoden 100. huipputunnin aikana nykytilanteessa ja vuonna 2040.

1.2.4 Liikenneonnettomuudet

Valtatien 9 Jyväskylä-Jämsä -välin viime vuosien keskimääräinen onnettomuustiheys 24,4 onnettomuutta 100 tiekilometriä kohden on lähes kaksinkertainen Suomen valtateiden keskimääräiseen arvoon 13,4 verrattuna. Valtateihin sisältyy monenlaisessa ympäristössä olevia valtateitä sekä myös moottoritiet. Liikenne-
suoritteeseen (onnettomuutta miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden) suhteutettuna tieosuus on niin ikään noin 20 % vaarallisempi kuin valtatiet Suomessa keskimäärin. Tosin huomattava on, että vuonna 2010 on-
nettomuustiheys laski jo lähelle koko Suomen valtateiden keskiarvoa ja onnettomuusaste jopa keskiarvoa paremmalle tasolle. Tiheyden perusteella vaarallisin tiejakso on Muuramen kohdalla ja onnettomuusasteen perusteella Jämsän kohta.

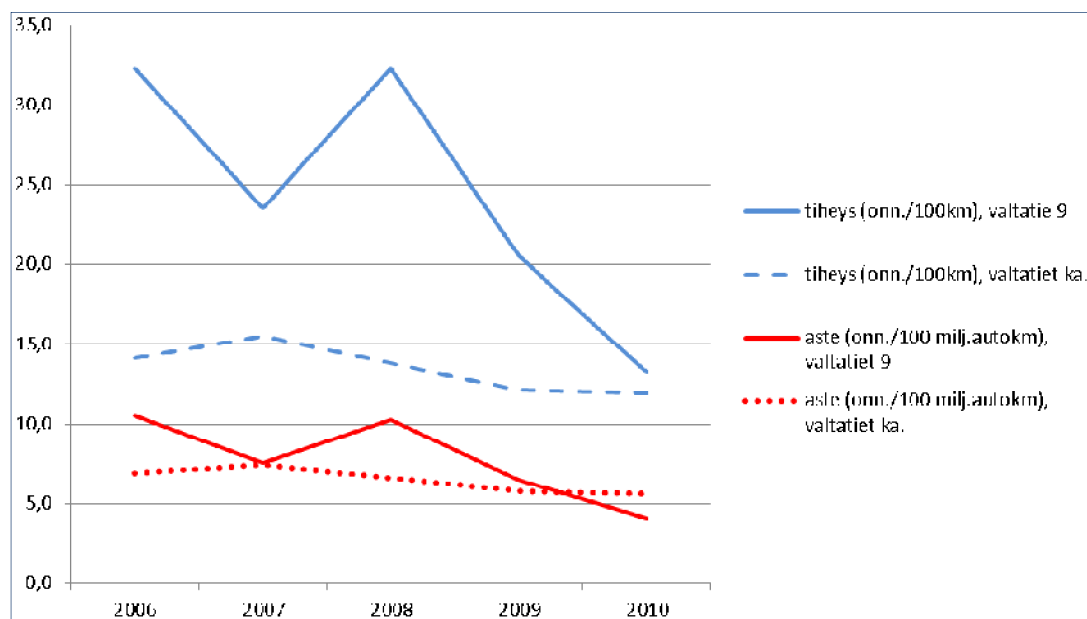
10 viimeisen vuoden aikana (2001 – 2010) suunnittelujaksolla on sattunut yhteensä 670 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Onnettomuuksissa on mukana vain valtatielle 9 kirjatut onnettomuudet Jyväskylän ja Jämsän välillä (68 km). Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on sattunut 19 ja loukkaantumiseen johtaneita 148 kpl. Kuukausi-, viikonpäivä- tai tuntitasolla mitattuna onnettomuusjakaumat muistuttavat valtakunnan jakaumia. Tarkasteltu onnettomuusmäärä on kuitenkin niin pieni, että eroja löytyy, mutta niiden perusteella ei voi tehdä liian pitkälle vietyjä tilastollisia johtopäätöksiä.



Kuva 5. Valtatiellä 9 tapahtuneet onnettomuudet vuosina 2001-2010 suunnitteluosuudella.

Onnettomuusluokista yleisimmäksi nousevat yksittäisonnettomuudet. Seuraavana tulevat hirvieläinonnettomuudet. Risteyksiin liittyviä peräänajo-, risteämis- ja kääntymisonnettomuuksia on sattunut 139 kpl, mikä on yhteenlaskettuna kolmanneksi suurin ryhmä. Vilkaalle tielle tyypillistä on myös kohtuullisen runsas määrä (87 kpl) ohitus- ja kohtaamisonnettomuuksia, joista erityisesti kohtaamisonnettomuudet johtavat useimmiten vakaviin seuraamuksiin.

Ensimmäisen viisivuotisjakson aikana on tapahtunut suunnilleen sama määrä henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kuin jälkimmäisellä jaksolla. Kuolemaan johtaneita kolareita tapahtuu tasaisesti lähes joka vuosi. Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista on havaittavissa enemmän vuotuista vaihtelua.



Kuva 6. Suunnittelukohteen onnettomuustiheyden ja -asteen vertailu koko Suomen valtateihin.

1.2.5 Joukkoliikenne

Jämsän ja Jyväskylän välillä ajetaan nykyisin talviarkena hieman alle 30 linja-autovuoroa suuntaansa, joista noin puolet on pikavuoroliikenteen vuoroja. Lauantaina ja sunnuntaina vuorotarjonta laskee noin 40 prosenttia talviarjen liikenteestä ja liikenteestä noin kaksi kolmasosaa on pikavuoroliikenteen vuoroja. Jämsässä ja Korpilahdella linja-autoliikenteen vuorot ajavat pääsääntöisesti taajamarakenteen sisälle. Muuramessa kaikki pikavuoroliikenteen reitit kulkevat valtatie 9 pitkin, mutta osa vakioliikenteen vuoroista ajaa taajamarakenteen sisälle. Muuramen ja Jyväskylän välillä ajetaan pitempimatkaisen liikenteen lisäksi myös erittäin hyvällä tarjonnalla Jyväskylän paikallisliikenteen vuoroja. Osa paikallisliikenteen vuoroista ajetaan Jyväskylään jo Korpilahdesta saakka, mutta näiden vuorojen liikennetarjonta painottuu pääsääntöisesti ruuhka-aikoihin, ainakin toistaisesti. Kaikki paikallisliikenteen vuorot menevät Muuramessa taajamarakenteen sisälle.

Maakuntakaavassa on valtatie 9 merkitty suunnittelualueella joukkoliikenteen laatukäytävänä (jl), jota koskee suunnittelumääräys: tie- ja ratasuunnittelussa tulee ottaa joukkoliikenteen tarpeet korostetusti huomioon.

1.2.6 Kävely ja pyöräily

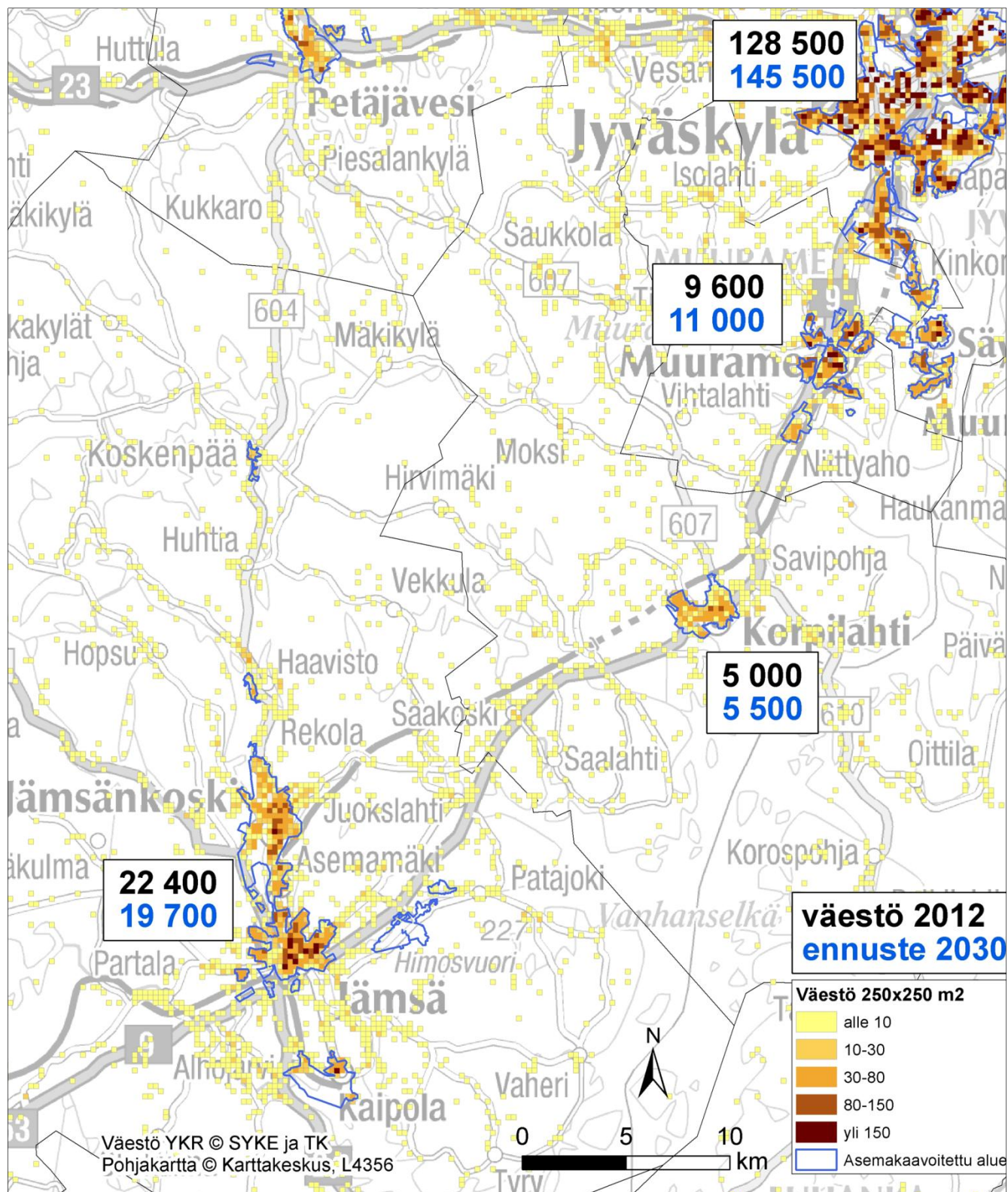
Valtatiehen 9 liittyy erityisesti kylien ja taajamien kohdilla jalankulun ja pyöräilyn liikkumistarpeita. Liikenneturvallisuuden ja liikkumismukavuuden kannalta valtatie ei sovellu jalankululle ja pyöräilylle, vaan ne tulisi ohjata joko rinnakkaistieverkolle tai liikennemuotojen omille väylille. Tämä on ollut lähtökohta myös Jyväskylän kaupungin oikeusvaikutteisen yleiskaavan yhteydessä laaditussa pyöräilyn tavoiteverkossa Jyväskylän ja Korpilahden välillä. Risteämiskohdat tulee järjestää mahdollisuuksien mukaa ali- tai ylikulkujen kautta. Valtatien jalankulun ja pyöräilyn tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös niiden liittyminen alueiden viher- ja virkistysalueisiin, jotta kevyen liikenteen verkoista saadaan turvallisia ja jatkuvia kokonaisuuksia.

1.3 Maankäyttö ja asutus

Toimintojen sijoittuminen vaikuttaa huomattavasti liikenteen kysyntään ja yhdyskuntien ekotehokkuuteen. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan liikennetarpeen vähentämiseen on pyrittävä jo maakuntakaavatasolta lähtien. Yhdyskuntarakenteella ja toimintojen sijainnilla on suuri merkitys liikkumisen valintoihin. Laadukkaat lähipalvelut lisäävät jalankulun ja pyöräilyn osuutta matkoista. Myös työpaikkojen sijainti asuinalueiden lähellä vähentää merkittävästi henkilöauton tarvetta. Toisaalta monet toiminnot, kuten suuret kaupan keskittymät, tuottavat paljon liikennettä. Näiden kysymysten optimaalinen ratkaisu edellyttää vuorovaikutteista liikenteen ja maankäytön suunnittelua. Oleellista on, että liikenne- ja tiejärjestelyjen kehittämisessä ja toimenpidesuunnittelussa keskeisenä lähtökohtana on ns. MALPE-periaate (**M**aankäyttö, **A**suminen, **L**iikenne, **P**alvelurakenne, **E**linkeinot), jossa huomioidaan kaikkien toimijoiden eli valtion, kuntien, ihmisten ja elinkeinoelämän tarpeet ja toimintaedellytykset.

Valtatien 9 varteen sijoittuu Jyväskylän, Jämsän, Korpilahden ja Muuramen taajamat. Taajamien maankäyttöä sijoittuu valtatie kummallekin puolelle ja liikkuminen taajaman eri osien välillä synnyttää valtatie risteävää liikennettä. Tien varrelle sijoittuu taajamien lisäksi useita kyliä, joiden asutus sijoittuu kummallekin puolelle valtatieä. Merkittävimmät valtatie varrella raskasta liikennettä aiheuttavat teollisuusalueet sijaitsevat Jämsänkoskella, Kaipolassa ja Muuramessa. Jyväskylässä sijaitsee tosin 80 % alueen työpaikoista. Jämsän koillispuolella noin 7 km:n etäisyydellä sijaitseva Himos on ympärivuotinen matkailualue, jossa on merkittävästi loma-asutusta sekä talviurheilukeskus ja siellä pidetään myös suuria massatapahtumia.

Oheisessa kuvassa 7 on esitetty väestön sijoittuminen suunnittelualueelle. Korpilahden väestötiedot on otettu Jyväskylän aineistosta, josta on vähennetty Korpilahden asukasmäärät.



Kuva 7. Väestö 2012 ja ennuste 2030 sekä asemakaavoitetut alueet.

1.3.1 Maakuntakaavoitus

Keski-Suomen alueella on voimassa maakuntakaava, joka on vahvistettu Ympäristöministeriössä vuonna 2009. Keski-Suomessa on lisäksi laadittu neljä vaihemaakuntakaavaa, joista Vt 9 Jyväskylä – Jämsä - kehittämisselvityksen suunnittelualuetta koskevat 2., 3. ja 4. vaihemaakuntakaava.

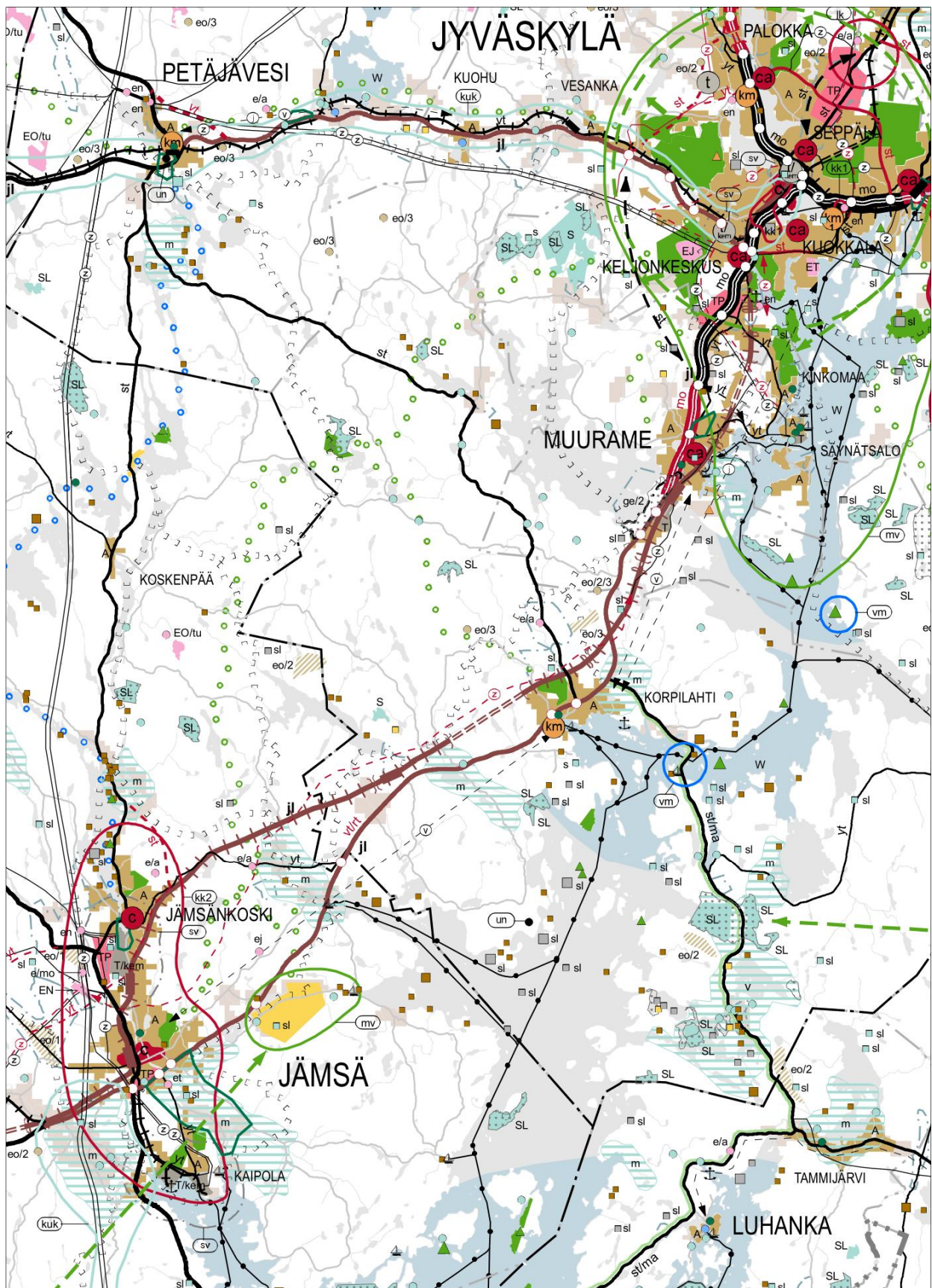
Toisen vaihemaakuntakaavan tavoitteena on turvata Keski-Suomen maakunnassa laadukkaiden kiviainesten saanti yhdyskunta- ym. rakentamiseen sekä suojella samalla arvokkaita harju-, kallio- ja moreenialueita. Tavoitteena on myös hyvän ja turvallisen pohjaveden saanti yhdyskuntien vesihuoltoon. Kaavassa esitetään lisäksi raaka-ainehuollon kannalta potentiaaliset malmivyohtykkeet. Erityistä huomiota kiinnitetään vesi- ja maa-ainesvarojen kestäväan käyttöön, maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin sekä maiseman ja luonnonarvojen vaalimiseen. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt 2. vaihekaavan 15.11.2010 ja ympäristöministeriö on vahvistanut sen 11.5.2011.

Kolmas vaihemaakuntakaava osoittaa alueita turvetuotannolle ja suojelee samalla arvokkaita suoluonnon kohteita. Kaavassa osoitetaan myös maakunnallisesti merkittävät tuulivoimapuistojen alueet. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt 3. vaihekaavan 14.11.2012 ja kaava on ympäristöministeriön käsittelyssä.

Neljännän vaihekaavan tavoitteena on mm. päivittää lainvoimaisen maakuntakaavan kaupallinen palveluverkko (vähittäiskaupan suuryksiköt) ja siihen liittyvä alue- ja yhdyskuntarakenne (asuminen, liikenne, tekninen huolto, suojelu, virkistys, palvelut, teollisuus ja yritystoiminta) sekä tehdä virkistystoimintojen (alueet, kokonaisuudet, reitistöt) tarkistuksia. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt 4. vaihekaavan 3.5.2013 ja se lähetetään ympäristöministeriöön vahvistettavaksi.

Maakuntakaavoituksen antamia oleellisia lähtökohtia valtatie 9 merkitykselle ja jatkosuunnittelulle ovat erityisesti seuraavat:

- Valtateillä 4 ja 9 varaudutaan valtakunnallisesti merkittävään runkotiehen.
- Valtatie on esitetty merkittävästi parannettavaksi, mikä tarkoittaa mm. sitä, että tiejaksoilla tulee varautua liittymien vähentämiseen ja tapauskohtaisesti joko maanteinä, katuina tai yksityisteinä toteutettavaan rinnakaistieverkkoon, eritaso- ja kevytvyöhyketoimintoihin taajamien ja kylämaisen asutuksen kohdalla sekä meluhaittojen torjumiseen.
- Valtatielle on osoitettu uusia eritasoliittymiä Jämsään, Himoksen kohdalle, Juokslahden pohjoispuolelle, Korpilahdelle ja Muurameen
- Joukkoliikenteen keskeisenä laatuikäytävänä kehitetään valtatiejaksoa Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski–Pihtipudas, mikä tarkoittaa sitä, että tie ja ratasuunnittelussa tulee ottaa joukkoliikenteen tarpeet korostetusti huomioon.
- Moottoritienä osoitetaan valtatie 4 välillä Haapalahti–Jyväskylä–Kirri sekä valtatie 9 välillä Muurame–Jyväskylä.
- 4. vaihemaakuntakaavassa Jämsän risteukseen (vt 9/vt 24kt 56) on osoitettu kaupallisen vyöhykkeen merkintä, joka sallii alueelle sijoitettavan seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa enintään 40 000 km². Kauppa voi olla luonteeltaan paljon tilaa vaativaa erikoistavara kauppa, tai kaupan yksiköitä jotka eivät muutoin sovellu keskustatoimintojen alueelle. Myös Jyväskylän Eteläportin–Keljonkeskuksen alueelle on osoitettu samanlainen kaupallisen vyöhykkeen merkintä ja kaupan enimmäismitoitukseksi on osoitettu 50 000 km². Kaupallisen vyöhykkeen suunnittelumääräyksessä on todettu, että suuryksiköiden toteuttamisen ajoitus tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sitoa muun taajamarakenteen ja liikennejärjestelmän toteuttamiseen. Eteläportin alueelle on osoitettu myös uusi keskustatoimintojen alakeskus, missä vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlasketut enimmäiskerrosala on 35 000 km².
- Muuramen Saunakylään on osoitettu vähittäiskaupan suuryksikön merkintä (20 000 km²). Alueelle voidaan sijoittaa sellaista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua keskustaluokkien ulkopuolelle.

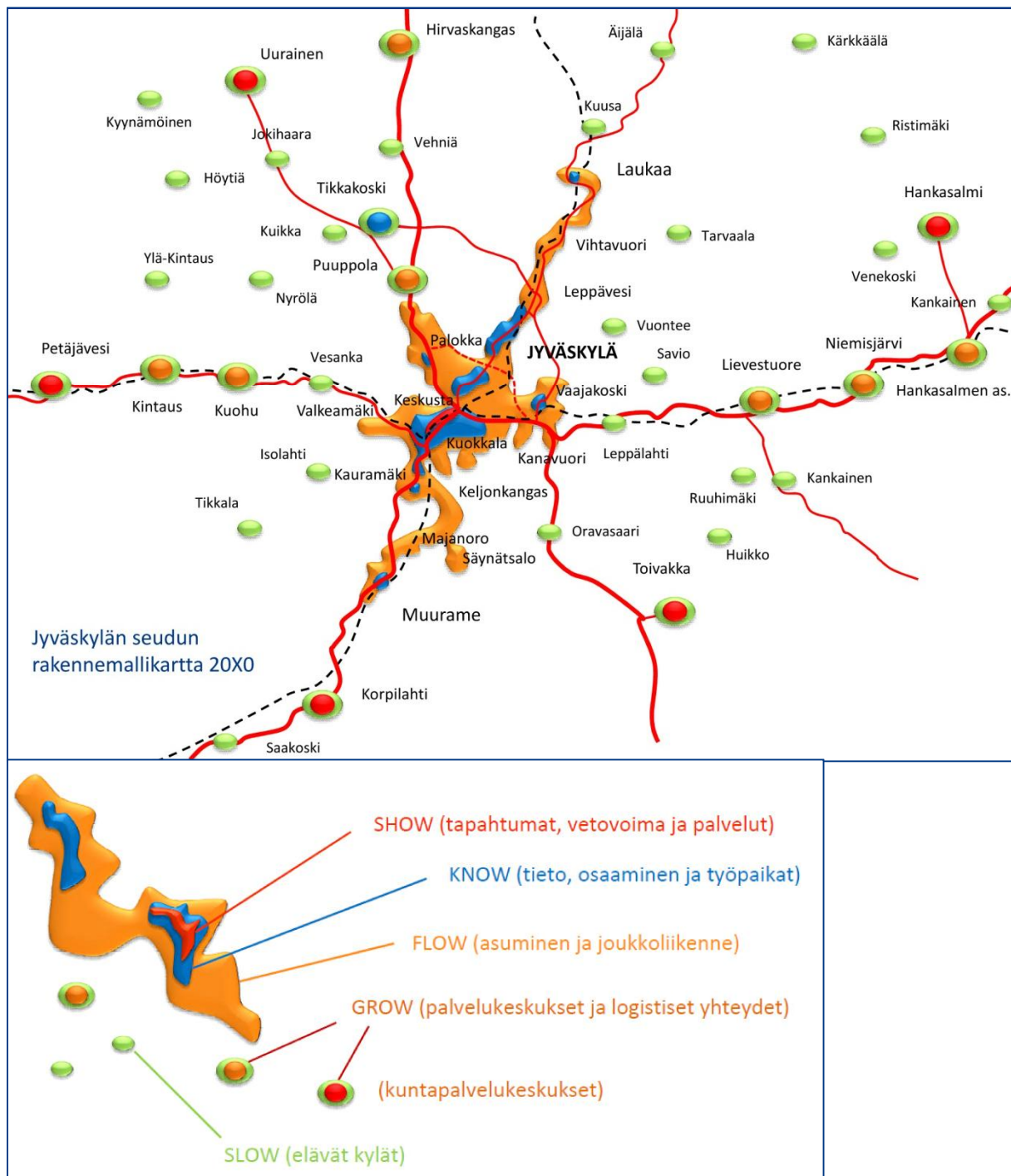


Kuva 8. Ote Keski-Suomen maakuntakaavasta.

1.3.2 Yleiskaavoitus

1.3.2.1 Jyväskylän seutu

Jyväskylän seudulla on laadittu useita seudun kuntia koskevaa rakennemallia. Jyväskylän seudun 20X0 rakennemallityö on pitkälle tulevaisuuteen tähtäävä hanke, jossa kuvataan Jyväskylän, Hankasalmen, Laukaan, Muuramen, Petäjäveden, Toivakan ja Uuraisten muodostaman seudun tulevaa yhdyskuntarakennetta. Jyväskylän seudun rakennemallin mukainen kehittäminen vahvistaa erityisesti maakunnan ydintä Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski -kehittämisyöhykettä. Rakennemallityössä esitetyt kehittämisvyöhykkeet sekä niiden selitykset on kuvassa 6.



Kuva 9. Ote Jyväskylän seudun rakennemallikartasta 20X0 sekä vyöhykkeiden selitykset.

1.3.2.2 Jyväskylä

Jyväskylän koko kaupungin yleiskaava on ollut luonnoksena nähtävillä. Yleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Jyväskylän kaupungin kaavoitusohjelmassa 2012-2014 esitetyistä kaavoitettavista alueista kolme osayleiskaavakohdetta osuu tämän hankkeen suunnittelualueelle:

Kauramäki–Eteläportti. Kaupungin lounaispuolella, Roninmäen takana sijaitseva suunnittelualue rajautuu valtatiehen 9, Ronsuntaipaleentiehen, kaupungin rajaan ja Myllyjärven alueeseen. Alueelle suunnitellaan monimuotoista asuinalueita, jonka lähipalvelut sijoittuisivat Eteläporttiin tulevaan palvelukeskukseen. Eteläporttiin kaavaillaan päivittäistavarakauppaa, tilaa vievää kauppaa ja teollisuus ja toimistotyöpaikkoja. Kaavaluonnos on ollut nähtävillä 07.08.2012 - 10.09.2012.

Raspio–Iloniemi. Kaavassa tarkastellaan mm. Korpilahden keskustan laajenemismahdollisuuksia Päijänteen rannoille, valtatiehen 9 liikennejärjestelyjä ja työpaikka-alueita. Kaavassa on varauduttu Vespuolentien (mt 610) liittymän parantamiseen eritasoliittymänä. Liittymäalue on osa maakunnallisesti arvokasta maisema-alueita, joka tulee huomioida eritasoliittymän suunnittelussa ja rakentamisessa. Kaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 14.5.2012.

Korpilahden eteläiset kylät. Korpilahden eteläisten kylien yleiskaavoitusta valmisteleva kyläselvitys on valmistunut 2011. Selvityksen mukaisesti osalla aluetta tarvitaan yleiskaavallista tarkastelua, mutta suurimmalla osalla aluetta voidaan yksittäistä lupaharkintaa käyttää edelleen. Osayleiskaavan käynnistämisen ajankohdan tarve selvitetään Jyväskylän yleiskaavatyön laatimisen yhteydessä tarkemmin.

1.3.2.3 Muurame

Muuramen yleiskaavoituksen kohteista kolme sijaitsee valtatiehen 9 läheisyydessä.

Keskustaajaman osayleiskaava. Muuramen keskustaajaman osayleiskaavan tarkistaminen on alun perin käynnistetty 12.10.2004. Suunnittelu käynnistyi uudelleen 2011 ja suunnittelualueen rajausta muutettiin vuoden 2004 rajauksesta. Suunnittelualue käsittää ensimmäisessä vaiheessa taajaman alueen valtatie 9 molemmiin puoliin rajoittuen etelässä Muuramenjokeen ja pohjoisessa Jyväskylän kaupungin rajaan. Toisessa vaiheessa kaavoitetaan keskustaajaman eteläinen puoli. Osayleiskaavoituksen tarkoituksena on saada Muuramen keskustaajamaan oikeusvaikutteinen yleiskaava ja se on ollut luonnoksena nähtävillä.

Muuramen keskusta-alue sijoittuu kokonaisuudessaan valtatiehen itäpuolelle. Valtatiehen länsipuolelle on osoitettu kaupallisten palvelujen alue Keski-Suomen 4. vaihemaakuntakaavaehdotuksen mukaisesti. Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua keskusta-alueiden ulkopuolelle. Valtatiehen länsipuolelle on osoitettu kaava-alueen laajimmat uudet asumisen, teollisuuden ja työpaikka-alueet.

Muurame – Sääksvuori –osayleiskaava. Muurame – Sääksvuori -alueelle on laadittu yhteistyössä Jyväskylän kaupungin kanssa osayleiskaava vuonna 1996. Yleiskaavaa ei ole vahvistettu, joten kaava on oikeusvaikutukseton.

Eteläosan osayleiskaava. Keskustan yleiskaavatyön ohessa on tullut aloite sen laajentamisesta etelään päin Korpilahden rajalle. Kaavoituksen käynnistämisestä päätetään ja tiedotetaan erikseen.

1.3.2.4 Jämsä

Jyväskylän ja Tampereen puolivälissä valtatie 9 varrella sijaitseva Jämsä on vajaan 23 000 asukkaan kaupunki. Sinne on laadittu keväällä 2012 kaupungin rakennemalli: ”Jämsän rakennemalli 2025”, joka on valtuuston hyväksymä. Kaupunki on kokenut useita kuntaliitoksia viime vuosien aikana. Vuonna 2001 tehtiin kuntaliitos Kuoreveden kunnan kanssa, vuonna 2007 osa Längelmäkeä liittyi Jämsään ja vuonna 2009 tehtiin kuntaliitos Jämsänkosken kaupungin kanssa. Nyt laaditun rakennemallin tehtävänä on muodostaa kuntaliitosten jälkeen syntyneen, uuden Jämsän kaupungin alueelle toteuttamiskelpoinen ja toimiva, ekologisesti kestävä, alueen kilpailukykyä lisäävä, kaupungin erityispiirteet huomioiva ja kokonaistaloudellisesti edullinen rakennemalli.

Valittuun rakennemalliin on päädytty monipuolisen vaihtoehtoverailun ja vaikutusten arvioinnin perusteella yhdistelemällä vaihtoehtojen parhaita ominaisuuksia. Oheisessa kuvassa on esitetty valittu rakennemalli, jonka nimeksi valtuustoseminaarissa on päätetty *Sydänmalli*.



Kuva 10. Jämsän valittu rakennemalli.

Liikkuamis -teeman kannalta valitussa rakennemallissa on pidetty tärkeinä tavoitteina valtatie 9 kehittämistä sekä Jyväskylän että Tampereen suuntaan, Himoksen alueen saavutettavuuden parantamista, kevyen liikenteen väylästön kehittämistä sujuvaksi ja turvalliseksi sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamista erityisesti asutuksen, palveluiden ja työpaikkojen kehittämiskäytävällä.

Jämsän kaupungissa on useita voimassa olevia yleiskaavoja, mm. kaupunginvaltuuston 13.11.1989 hyväksymät Jämsän taajamayleiskaava ja valtateitä 4 ja 9 koskeva osayleiskaava sekä Jämsänkosken kaupunginvaltuuston 19.12.1994 hyväksymä Keskustaajaman osayleiskaava. Edellä mainitut kaavat ovat oikeusvaikutuksettomia.

Jämsässä on parhaillaan vireillä useita osayleiskaavoja, joista merkittävin on Jämsän ja Jämsänkosken taajamat käsittävä taajamayleiskaavan muutos. Myös valtateiden risteysalue on mukana tässä yleiskaavassa. Juokslahdessa on vireillä oikeusvaikutteisena kaavana laadittava Juokslahden osayleiskaava. Osayleiskaavan laatimista on jatkettu vuoden 2013 aikana.

Himoksen alueella on koko matkailualueen käsittävä osayleiskaavan muutos ja laajennus vireillä. Oikeusvaikutteinen osayleiskaava viedään päätäntään vuoden 2013 aikana.

1.3.3 Asemakaavoitus

Suunnittelualueella on useita asemakaavoja, joita tulee tarkistaa ja muuttaa suunnittelun tarkentuessa. Asemakaava-alueiden rajaukset on esitetty kuvassa 7

1.4 Luonnonolot ja ympäristö

1.4.1 Arvokkaat pohjavesi- ja luontoalueet

Suunnittelualueen pohjoisosassa Muuramessa valtatie 9 halkaisee Muuratharjun vedenhankintaa varten tärkeän pohjavesialueen. Osa pohjavesialueesta kuuluu myös Muuramenharju – Innanlahden lehto -nimiseen Natura 2000 -alueeseen. Muuramenharju on yksi merkittävimmistä Keski-Suomen harjuista. Geologisesti Muuramenharjun selänne on Keski-Suomen reunamuodostuman edustavimpia osia. Se on noin 1 km levyinen, 4 km pituinen ja osin varsin jyrkkäranteinen muodostuma. Molemmilla rinteillä on hyvin kehittyneitä muinaisrantoja.

Muuramenharjun metsät ovat pääosin eri-ikäistä männikköä, joka on metsätalouskäytössä. Muuramenharju on tehokkaassa virkistyskäytössä ja sillä on myös maisemallista arvoa. Harjun eteläpäässä sijaitseva Innanlahden lehto on kuusta kasvava kostea saniaisvaltainen rinnelehto, jossa esiintyy vaateliasta lehtokasvillisuutta. Muuramenharju – Innanlahden lehto Natura-alue kuuluu myös valtakunnalliseen harjijensuojeluohjelmaan.

1.4.2 Arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet

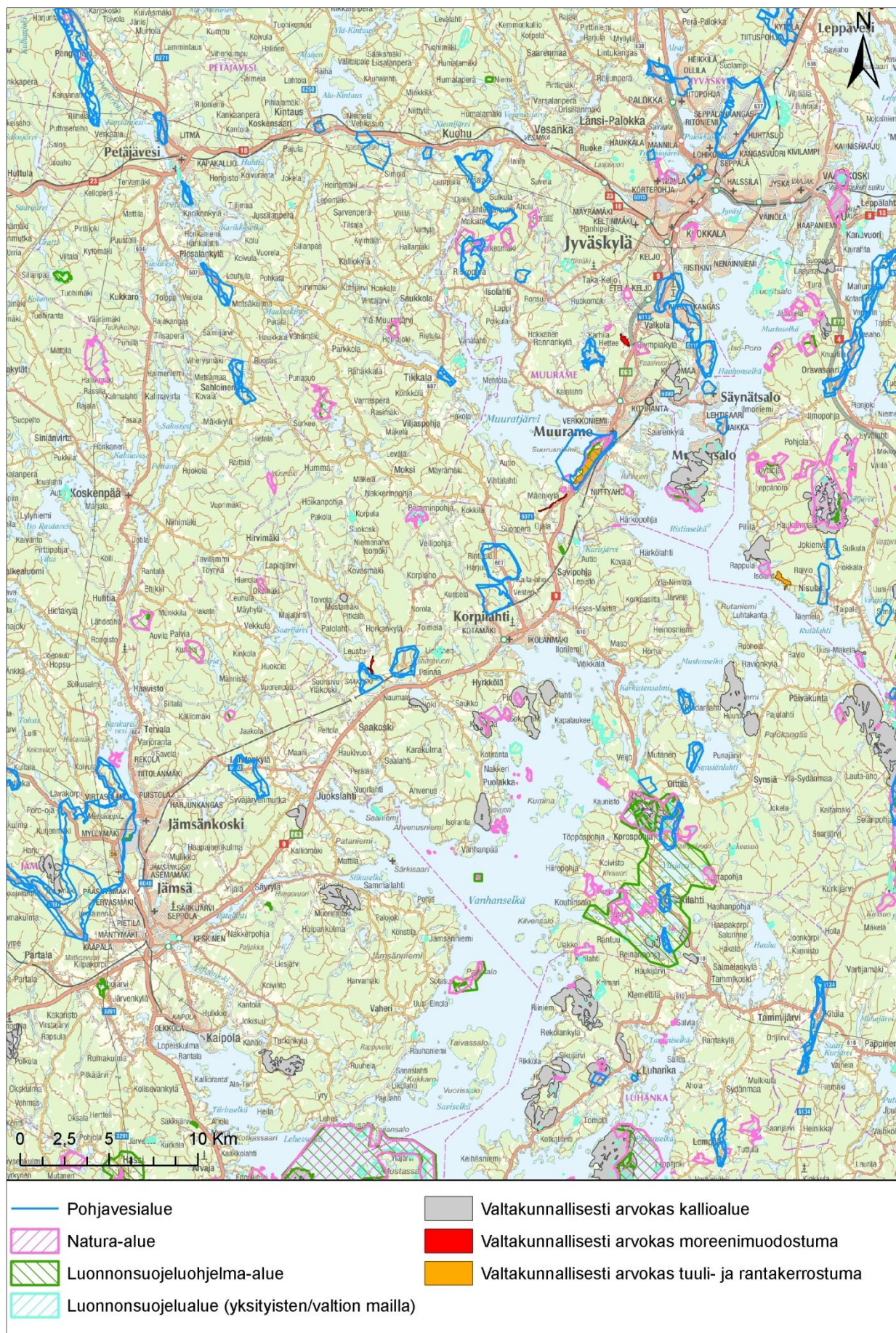
Valtatien 9 läheisyydessä on joitakin kiinteitä muinaisjäännöksiä, jotka on huomioitava jatkosuunnittelussa. Jämsässä valtatie sivuaa Jämsänjoen agraarimaisemaa, joka on merkitty valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Valtatien läheisyydessä on lisäksi useampia maakunnallisesti arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Muuramen kohdalla lähelle valtatieta sijoittuu Muuramen kirkko ja Jyväskylässä valtatie sivuaa Korpilahden kirkkoranta aluetta, jotka ovat myös valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä.

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sijoittuvat kohtalaisen kauas valtatieltä. Lähin alue on Korpilahdessa sijaitseva Putkilahden kylä. Sen sijaan maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita sijoittuu valtatie 9 välittömään läheisyyteen tai valtatie 9 kulkee kyseisten maisema-alueiden läpi. Maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita ovat Alhojärvi, Jämsänjoki ja Juokslahti Jämsässä, Särkijoki ja Maatianjärvi Jyväskylässä sekä Saarenkylä Muuramessa. Maisema-alueet on huomioitava jatkosuunnittelussa.

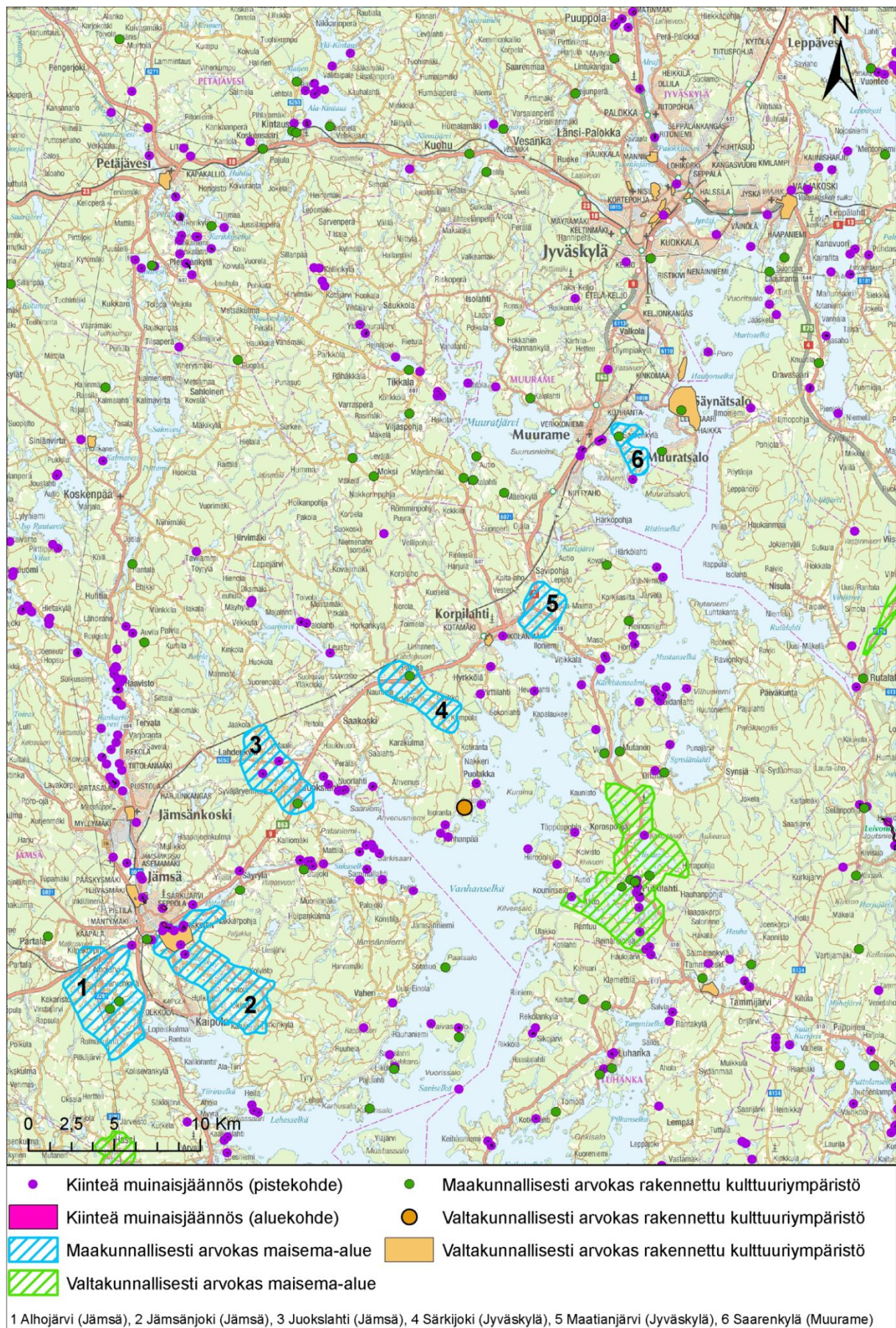
1.4.3 Virkistys- ja viheralueet

Valtatietä sivuaa ja sen kanssa risteää ulkoilureittejä. Erikseen osoitettuja virkistysalueita ei sijaitse valtatie 9 läheisyydessä. Keski-Suomen maakuntakaavaan on merkitty ulkoilun yhteystarve Jämsän sekä Jyväskylän läheisyyteen. Valtatie 9 kanssa risteävät virkistysyhteydet sekä viheralueet on otettava huomioon jatkosuunnittelussa.

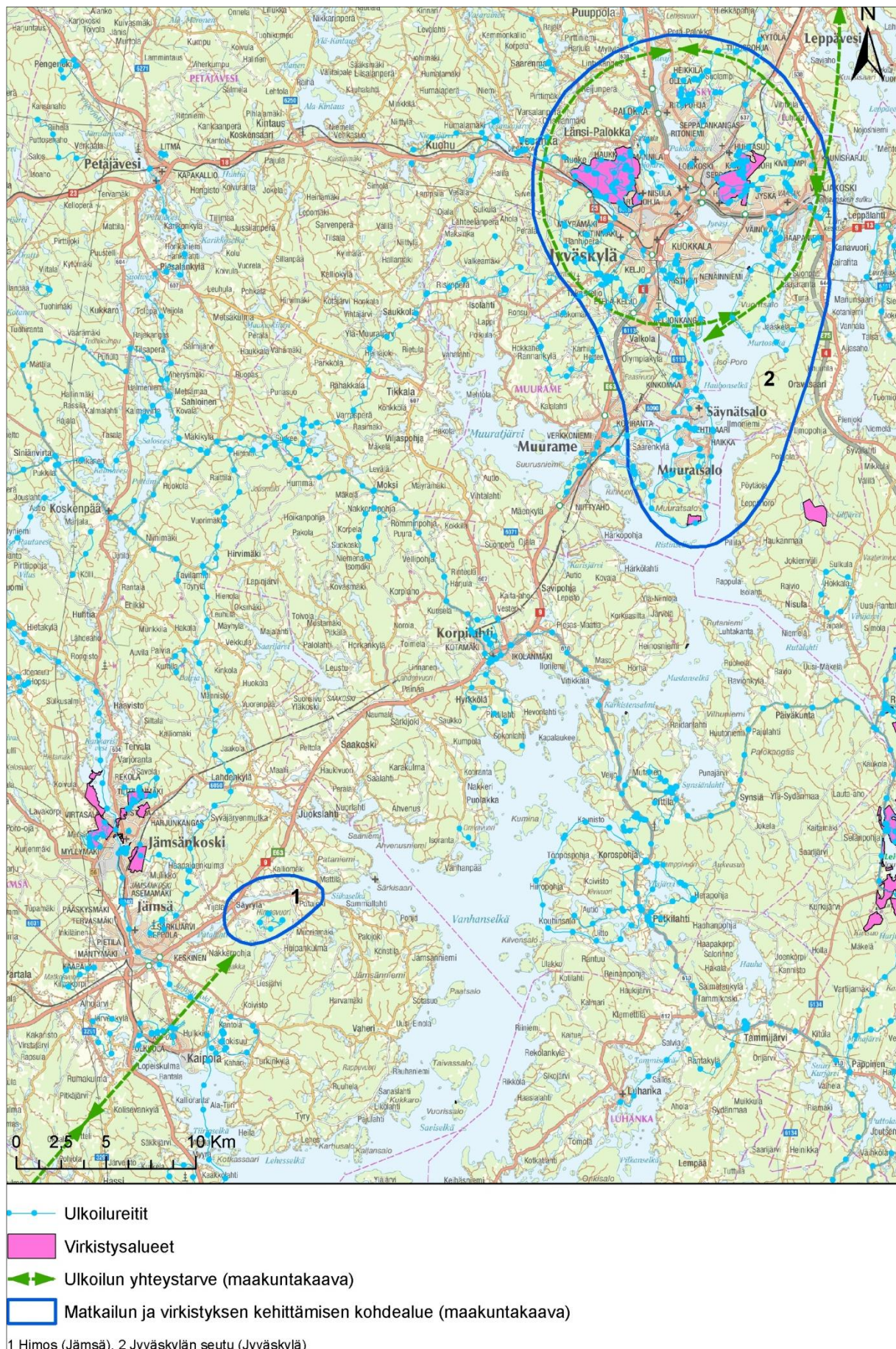
Valtatien vaikutuspiiriin sijoittuu myös maakuntakaavaan merkityt Himoksen ja Jyväskylän seudun matkailun ja virkistyskehittämisen kohdealueet.



Kuva 11. Arvokkaat pohjavesi- ja luontoalueet suunnittelualueen läheisyydessä (Aineistot © OIVA 2013).



Kuva 12. Kiinteät muinaisjäännökset sekä valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. (Aineistot © Keski-Suomen liitto 2009, Museovirasto 2012, OIVA 2013).



Kuva 13. Ulkoilureitit ja virkistysalueet sekä maakuntakaavan matkailun ja virkistysten kehittämisen kohdealueet. (Aineistot © Keski-Suomen liitto 2009, OIVA 2013).

1.5 Yrityskysely

Taustatiedot

Yrityksien mielipiteitä valtatie 9 kehittämisestä yritystoiminnan kannalta kartoitettiin yrityshaastattelulla. Yrityshaastattelu toteutettiin internetin kautta webropol –kyselynä, joka lähetettiin noin 400:lle valtatie 9 varrella tai valtatie 9 lähialueella toimivaan yritykseen. Yrityshaastattelusta lähetettiin yksi muistutusviesti. Yhteystietoja yrityshaastattelua varten saatiin kuntien yrityspalveluyksiköistä vaihtelevasti. Yrityskysely kohdistettiin kuljetusyrityksiin ja yli 10 henkeä työllistäviin palvelu- ja tuotantoyrityksiin. Yrityshaastatteluun saatiin yhteensä 37 vastausta. Kyselyn vastausprosentti (9,25 %) jäi varsin alhaiseksi. Esimerkiksi vastaavalla konseptilla ja vastaavalla muistutusmäärällä toteutetussa valtatie 22 yrityskyselyssä vastausprosentti oli lähes 20 %. Yleensä alhainen vastausprosentti on kertonut, etteivät vastaajat ole kokeneet merkittäviä ongelmia kyselyn kohteessa. Kyselyyn vastasi yrityksiä Jyväskylästä, Jämsästä ja Muuramesta. Vastaajien jakauma toimipaikan kunnan mukaan oli seuraava:

- Jämsä 15
- Jyväskylä 15
- Muurame 7

Toimialan mukaan vastaajia oli eniten teollisuudesta. Yrityksien määrät toimialan mukaan olivat:

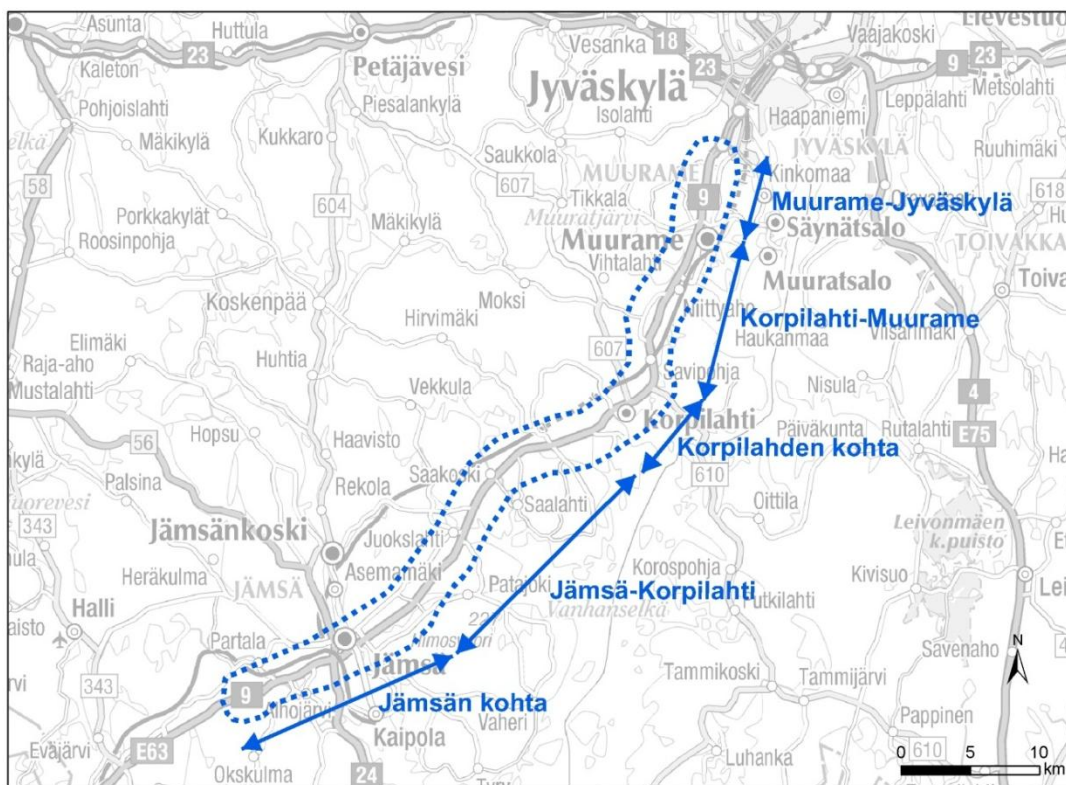
- Metalliteollisuus 9
- Tavaraliikenne 6
- Tukku- ja vähittäiskauppa 6
- Muut palvelut 5
- Elintarviketeollisuus 2
- Rakentaminen 2
- Metsäteollisuus 1
- Muu valmistus 1
- Henkilöliikenne 1

Yrityksistä oli liikevaihdoltaan yli 10 milj. euron yrityksiä 14 kappaletta ja yli miljoonan euron liikevaihdolla toimi 14 vastannutta yritystä. Vastanneiden yritysten koko oli suuri suhteessa alueella toimiviin yrityksiin, mikä osaltaan nostaa vastausten painoarvoa. Yrityksistä 11:lla oli viennin osuus tuotannosta yli 10 %.

Valtatie 9 yritysten kannalta

Vastanneiden yritysten kuljetusväylistä valtatie 9 oli tärkein. 27 % vastanneiden yritysten kuljetuksista suuntautui valtatieltä 9 etelään ja 21 % valtatieltä pohjoiseen. Valtatieltä 4 kulki 23 % kuljetuksista, valtatieltä 23 noin 8 % kuljetuksista, valtatieltä 24 noin 6 % kuljetuksista, kantatietä 56 noin 4 % kuljetuksista ja muita teitä noin 9 % kuljetuksista.

Yritykset arvioivat kyselyssä sijoittumistaan (asteikossa 1=ei merkitystä ... 4= erittäin paljon merkitystä) ja nykytilaansa sijainnin kannalta. Eniten sijaintiin koettiin vaikuttavan liikenneturvallisuus. Myös asiakkaiden tavoitettavuus ja odotukset liikenneyhteyksien kehittämiseksi saivat varsin optimistisen arvion. Sen sijaan henkilökunnan työmatka-aika koettiin vähiten sijaintipäätökseen vaikuttavana tekijänä. Verrattuna aiempiin vastaavalla kysymysasettelulla toteutettuihin yrityskyselyihin liikenneturvallisuus sai korkean painoarvon tässä kyselyssä. Asiakkaiden tavoitettavuus on koettu aina tärkeäksi sijaintipaikkaan vaikuttavaksi tekijäksi ja henkilöstön saatavuus on puolestaan saanut pienimmän painoarvon. Liikenneturvallisuuden merkitys sijaintipäätöksessä on valtatie 9 varrella selkeästi korkeampi kuin vastaavissa selvityksissä valtateilla 20 ja 22, muutoin tekijöiden painoarvot ovat lähellä vastaavia kyselyitä.



Kuva 14. Yrityskyselyssä käytetty valtatie jaksottelu.

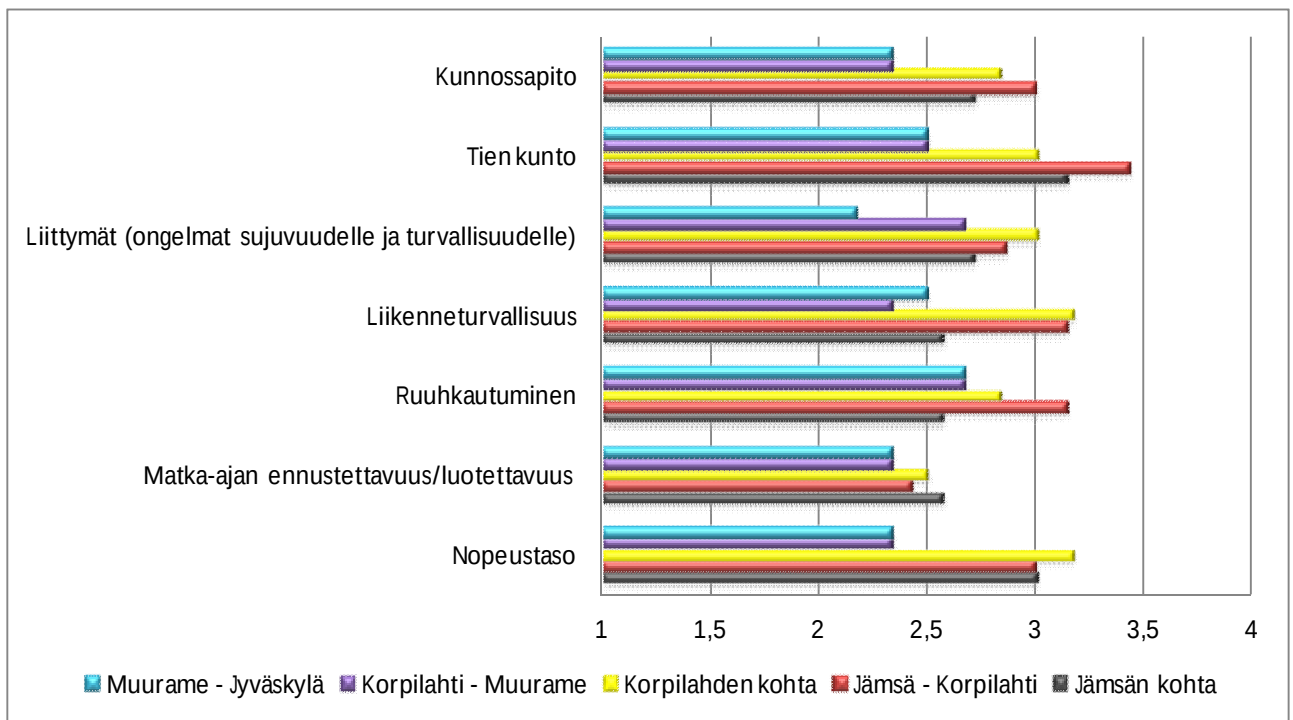
Yrityksien näkemyksiä tämän hetkisistä toimintaedellytyksistä tiedusteltiin nykyisen sijaintipaikan kannalta, ja parhaana tekijänä pidettiin sijaintia logistisen tehokkuuden kannalta. Myös sijaintia yleisesti liiketoiminnan kannalta ja kaupan sijoittumisen kannalta nykyinen sijainti nähtiin hyvänä. Heikoimpina tekijöinä vastaajat yleisesti pitivät sijaintia henkilöstön saamisen kannalta ja yrityksen muiden toimipisteiden kannalta (asteikko 1=erittäin heikot toimintaedellytykset ... 5 = erittäin hyvät toimintaedellytykset).

Kyselyssä kartoitettiin tiejaksoittain tien kuntoa sekä kehittämistoiveita. Tarkastelua varten tieosa oli kyselyssä jaettu viideksi osuudeksi, jotka olivat Jyväskylä – Muurame, Muurame – Korpilahti, Korpilahden kohta, Korpilahti – Jämsä ja Jämsän kohta.

Kunnossapidon ja tien kunnan kannalta parhaina osuuksina vastaajat pitivät Muurame – Jyväskylä ja Korpilahti – Muurame osuuksia. Vastaavasti Jämsä – Korpilahti väliä pidettiin heikoimpana. Liittymien ja liikenneturvallisuuden kannalta parhaina osuuksina pidettiin samoja Muurame – Jyväskylä ja Korpilahti – Muurame osuuksia. Korpilahden kohtaa vastaajat pitivät näillä tekijöillä yhteysvälin heikoimpana osuutena. Ruuhkautumisen kannalta Jämsä – Korpilahti väliä pidettiin selkeästi heikoimpana, kun muut osuudet saivat varsin tasaisen arvion. Matka-ajan ennustettavuudessa ei tieosien välillä ollut merkittäviä eroja. Nopeustason osalta Muurame – Jyväskylä ja Korpilahti – Muurame osuuksia pidettiin parhaina ja Korpilahden kohtaa heikoimpana. Kokonaisuudessaan Muurame – Jyväskylä ja Korpilahti – Muurame osuuksia pidettiin parhaina kun taas Korpilahden kohtaa tieosuuden heikoimpina.

Uhkakuvat yrityksen kannalta

Yritykset kokivat uhkana ennen kaikkea sen, ettei tielle tehtäisi mitään, jolloin tien kunto heikkenisi. Yritystoiminnan kannalta oli pelkona myös yrityksen omien liittymien ruuhkautuminen ja sitä kautta asiakkaiden menetys, turvallisuuden heikkeneminen ja asiakkaiden siirtyminen muille reiteille. Yritykset toivoivat myös selkeyttä nopeusrajoitusjärjestelmään ja liikenteen sujuvuutta parantavia investointeja. Kiertoliittymistä saatiin sekä puoltavia että vastustavia kommentteja.



Kuva 15. Valtatie 9 ominaisuuksien luonnehdinta nykytilanteessa yrityskyselyn mukaan valtatie eri jaksoilla (1= Hyvin toimiva ... 5= heikosti toimiva).

Valtatien 9 uhkakuvina pidettiin ennen kaikkea tien kunnon heikkenemistä ja ruuhkautumista. Liikenteen mahdollinen siirtyminen muille väylille veisi mukanaan myös asiakasvirtoja ja heikentäisi yritysten toimintamahdollisuuksia. Valtatie 9:n kehittämisen suhteen toivottiin vastauksissa myös toimivien yritysten huomioimista liittymäratkaisuihin.

Kehittämistoiveet

Yritysten toiveet liikenneverkollisesti vaihtelivat oman tonttiliittymän tasolta laajemmalle liikennejärjestelmätasolle. Yleisesti toiveena oli tieverkoston kehittäminen. Vastausten painopiste oli myös valtatie 9, jota toivottiin parannettavan koko Jyväskylä – Tampere välillä. Tiestön kehittämisen ohella vastauksissa toivottiin varsin usein kunnossapidon laatutason parantamista.

Yrityskyselyn johtopäätökset

Yrityshaastattelussa saatiin kuva yritysten näkemyksistä valtatie 9:stä ja toiveista valtatie 9:n kehittämiseen liittyen.

Vastausaktiivisuus kyselyssä oli varsin vähäinen, mikä yleensä merkitsee tyytyväisyyttä vallitsevaan tilanteeseen. Lähteneistä kyselyistä iso osa kohdistui Jyväskylän suuntaan, jossa valtatie 9 on moottoritietasoinen. Jyväskylän päässä tiehen oltaneen tyytyväisempiä. Jämsästä saatiin vastauksia yhtä paljon kuin Jyväskylästäkin. Korkeampi vastausaktiivisuus kertoo toiveesta kehittää valtatie 9:tä. Vastanneet yritykset ovat suhteessa yritysjakautumaa isoja, ne edustavat isoa osaa valtatie 9 liikenteestä ja näin vastauksien painoarvo on myös merkittävä. Sijoittumistekijöissä vastauksissa oli huomionarvoista liikenneturvallisuuden korkea arvostus vastanneiden yritysten keskuudessa. Liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen tiellä on myös yritys näkökulmasta tärkeää. Vastanneiden yritysten keskuudessa valtatie 9 oli selkeästi tärkein liikenneväylä. Valtatie 4 oli toiseksi tärkein.

Sijaintikysymyksissä liikenneturvallisuus koettiin tärkeänä. Kahdessa sijaintikysymyksessä tärkeiksi tekijöiksi nousivat myös asiakkaiden tavoitettavuus ja logistinen tehokkuus. Toisaalta vähiten tärkeänä pidettiin oman henkilökunnan saavutettavuutta ja liikkumista. Myöhemmissä vapaissa palautteissa esitettiin huolta tien ruuhkautumisesta ja mahdollisesta asiakasvirtojen siirtymistä muille reiteille. Keski-Suomessa pitkän matkan liikenteellä on monesti vaihtoehtoisia reittejä ja näin eri teiden välinen ”kilpailuasetelma” on syytä pitää mielessä.

Tien kunnon osalta tyytymättömyimpiä vastaajat olivat Jämsä – Korpilahti väliin sekä Korpilahden kohtaan. Kiireellisimmissä toimenpiteissä useimmin esiin nostettiin Korpilahden kohdan kunnostaminen. Uhkakuvina valtatielle 9 koettiin tien kunnon heikkeneminen sekä tien ruuhkautuminen. Molempien koettiin olevan uhka yritystoiminnalle. Useissa vastauksissa nousi esiin myös valtatie 9:n ennustettavuus ja tasalaatuisuus. Esimerkiksi nopeusrajoituksen ei yritystoiminnan kannalta tarvitse olla 120 km/h. Pienistä ja kiireellisistä toimenpiteistä nostettiin useimmin esiin liittymien määrän vähentäminen ja ennen kaikkea Korpilahden kohdan liittymät. Tavoitetilana valtatielle 9 pidettiin moottoritietä tai jatkuvaa ohituskaistatietä Tampereelle saakka. Vähimmäistoiveena olisi tien kunnon ja pahimpien liittymien korjaaminen.

1.6 Yhteenveto ongelmista ja parantamistarpeista

Noin 56 km:n mittainen suunnittelujakso Jämsä-Jyväskylä on vilkkaasti liikennöity valtatie, jonka varrella on useita taajamia ja kyliä. Tiellä liikkuu sekä pitkämatkaista valtakunnallista liikennettä että lyhytmatkaista seudullista ja paikallista liikennettä. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vuonna 2012 (KVL 2012) suunnitteluosuudella vaihtelee välillä 5 700 -20 700 ajoneuvoa. Liikennemäärät kasvavat seuraavien 25-30 vuoden aikana noin 1,3...1,4 –kertaiseksi Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman perusteella.

Suunnitteluosuudella on paljon yksityistieyliittymiä. Päätiellä on vasemmalle kääntymistilanteita, joista aiheutuu erityisesti peräänajoriskejä. Vilkkaimmissa tasoliittymissä on vaikeuksia päästä päätien liikenteen mukaan ja päätien suuntaisen liikenteen sujuvuusongelmia on erityisesti Jyväskylä-Muurame välillä. Kokonaisuutena arvioiden nykyinen väylä ei vastaa valtatiestandardin ja liikennemäärien edellyttämää tasoa ja tilanne pahenee merkittävästi, ellei tiejaksoille ja sen liittymiin tehdä parantamistoimenpiteitä

Valtatien 9 Jyväskylä-Jämsä –välin viime vuosien keskimääräinen liikenneonnettomuustiheys on lähes kaksinkertainen verron korkeampi kuin Suomen valtateilla keskimäärin. Valtateihin sisältyy monenlaisessa ympäristössä olevia valtateitä sekä myös moottoritiet. Liikennesuoritteeseen suhteutettuna tieosuus on noin 20 % vaarallisempi kuin valtatiet keskimäärin. Onnettomuustiheyden perusteella vaarallisin tiejakso on Muuramen kohdalla ja onnettomuusasteen perusteella Jämsän kohta. Ellei parantamistoimia tehdä, valtatiellä jo nyt olevia 60 km/h:ssa nopeusrajoitusosuuksia joudutaan lisäämään, jotta liikenneturvallisuus ei huononisi entisestään.

Valtatien varteen sijoittuu Jämsän, Korpilahden ja Muuramen taajamat. Taajamien maankäyttöä sijoittuu valtatie kummallekin puolelle ja liikkuminen taajaman eri osien välillä synnyttää valtatie risteävää liikennettä. Tien varrelle sijoittuu taajamien lisäksi useita kyliä, joiden asutus sijoittuu kummallekin puolelle valtatie. Valtatieliikenteestä aiheutuu meluhaittoja tienvarsiasutukselle.

Valtatien parantamistarpeet muodostuvat vilkkaan liikenteen, tien varren maankäytön liikkumistarpeiden, liikenneturvallisuuden parantamisen ja ympäristöhaittojen kuten melun muodostamasta kokonaisuudesta.

1.7 Tavoitteet

Tavoitteiden tulkintaohjeena on "revoluutiohenki", jossa korostetaan käyttäjälähtöisyyttä, vaiheittain toteuttamista ja uudentyypisten palvelutasoon vaikuttavien keinojen tunnistamista. Kehittämisessä ja toimenpidesuunnittelussa tulee pitää keskeisenä lähtökohtana myös ns. MALPE-periaatetta (Maankäyttö, Asuminen, Liikenne, Palvelurakenne, Elinkeinot), jossa ajattelun ytimessä on valtion, kuntien, ihmisten ja yritysten vuorovaikutus. Valtatien 9 parantamistoimenpiteiden tulee olla kustannustehokkaita, vaiheittain rakennettavia ja elinkaariajattelua tukevia. Periaatteena toimenpiteiden vaiheittaiselle toteuttamiselle on se, että optimaalisesti investoidulla rahamäärällä saavutetaan mahdollisimman paljon toivottuja vaikutuksia riittävällä aikajänteellä eteenpäin.

Liikenne:

- toimenpiteiden tulee parantaa päätien ja siihen välittömästi liittyvän tie- ja katuverkon liikenneturvalisuutta ja vähentää erityisesti vakavien onnettomuuksien riskiä
- valtatie 9 tie- ja liikenneolosuhteiden tulee olla mahdollisimman homogeeniset suunnitteluosuudella sekä sen eritaso- ja tasoliittymissä ottaen huomioon liikennemäärien ja liikenneympäristön asettamat lähtökohdat
- valtatie nopeustavoitteena on 100 km/h kuitenkin siten, että myös 80 km/h nopeusrajoitus hyväksytään siellä missä se on ympäristö- ja kustannussyistä perusteltu
- valtatie on toiminnalliselta ratkaisultaan Muurameen saakka keskikaiteellinen valtatie (sekaliikennetie) ja siitä pohjoiseen moottoritie
- suunnitelmaratkaisuilla tuetaan ja edistetään joukkoliikenteen, pyöräilyliikenteen ja jalankulun toimintaedellytyksien parantamista mm. pysäkkien järkevällä sijoittelulla maankäytön ja kevyen liikenteen ehdoilla ja pysäkkijärjestelyt suunnitellaan sekä joukkoliikenteen että jalankulkuliikenteen liikenneturvallisuuden, sujuvuuden ja muun palvelutason kannalta korkealuokkaisiksi

Maankäyttö, elinkeinoelämä ja ympäristö

- maankäytön, asumisen, palvelurakenteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja niiden kehittäminen ovat lähtökohtina valtatie toimenpidesuunnittelussa
- Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski-kehitysvyöhyke muodostaa tulevaisuudessa merkittävän työ- ja asuttomarkkina-alueen, jota tuetaan myös valtatie 9 liikennejärjestelyjen kehittämisellä
- toimenpidesuunnittelussa otetaan huomioon yrityskyselyn antama palaute
- kehittämisessä ja toimenpidesuunnittelussa pidetään keskeisenä lähtökohtana myös ns. MALPE-periaatetta (Maankäyttö, Asuminen, Liikenne, Palvelurakenne, Elinkeinot), jossa ajattelun ytimessä on valtion, kuntien, ihmisten ja yritysten vuorovaikutus ja palvelutasoa.
- valtatie ja sen liittymien sekä rinnakkaistieverkon suunnitelmaratkaisuissa otetaan huomioon kaavoissa ja maankäytön suunnitelmissa esitetyt ratkaisumahdollisuudet, joita voidaan tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan myös esittää muutettaviksi ja mahdolliset kaavojen ja maankäytön suunnitelmien muutokset suunnitellaan vuorovaikutteisesti maankäytön suunnittelun kanssa
- valtatieliikenteen aiheuttamat meluhaitat tienvarsiasutukselle minimoidaan
- suunnitelmaratkaisut sovitetaan mahdollisimman hyvin luonnon, maiseman ja suojeluarvojen edellyttämiin reunaehtoihin

Talous

- rakentamis- ja parantamistoimenpiteiden tulee olla kustannustehokkaita, vaiheittain rakennettavia ja elinkaariajattelua tukevia

2 Kehittämissuunnitelma

Valtatien 9 kehittämisen toimenpiteet on laadittu lähtien tavoitteista ja vuoden 2040 liikenne-ennusteesta. Teknisten ratkaisujen lähtökohtana on hyödynnetty aikaisemmin laadittuja suunnitelmia ja nyt tehtyjä erillistarkasteluja, joita on laadittu Patalahden, Juokslahden ja Korpilahden kohtiin. Patalahden ja Korpilahden erillistarkasteluista on laadittu myös muistimuotoiset raportit liiteaineistoinen.

Kehittämissuunnitelman tavoitetilanne ja vaiheittain rakentaminen on esitetty liitekartoilla. Liitteenä 1 olevalla indeksikartalla voi paikallistaa suunnitelmakartat.

2.1 Suunnittelun lähtökohdat

Maakunnan kannalta tärkeät massa- ja paperiteollisuuden tuotantolaitokset sijaitsevat Jämsässä sekä Jämsänkoskella, Äänekoskella ja Jyväskylässä. Muita tärkeitä aloja ovat Jyväskylän seudulla mm. elektroniikka- ja sähköteollisuus sekä elintarvike-, puutuote- ja paperiteollisuus, metallituotteiden valmistus sekä kustannus- ja painotoiminta. Maakunnan väestö on keskittynyt ja keskittyy edelleen vahvasti Jyväskylän kaupunki-seudulle, osin Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski akselille sekä paikallisesti myös pienempiin seutu- ja kuntakeskuksiin. Valtatiellä 9 on tärkeä merkitys Suomen poikittaisyhteytenä ja tie kuuluu TEN-T ydinverkkoa täydentäviin liikenneväyliin. Liikenteen kehityssuuntana on pitkämatkaisten tavara- ja henkilökuljetusten keskitäminen määrättyille reiteille ja kuljetuskäytävälle. Liikenteen kasvu keskittyy pääteille ja voimakkaimmin Jyväskylän seudulle. Avainsanoja matkaketjun parantamisen tavoitteiden mittaamiseen ovat mm.: matka-aika ja sen ennakoitavuus, helppous, turvallisuus, hallittavuus ja mukavuus. Vastaavasti kuljetusketjujen parantamisen tavoitteita voidaan mitata mm. tunnistamalla kustannustehokkuus, täsmällisyys, turvallisuus sekä tuotteiden vaurioitumattomuus ja pilaantumattomuus. Nämä kaikki edellyttävät valtatieltä 9 hyvää toimintavarmuutta, ennakoitavia liikkumisolosuhteita ja korkeaa laatutasoa.

Valtatien ennusteliikennemäärät vuodelle 2040 ovat Jämsän länsipuolella 9 200 autoa vuorokaudessa, Jämsä – Korpilahti välillä 10 000 - 12 500 autoa/vrk, Korpilahti-Muurame välillä 13 000 - 15 500 autoa/vrk ja Muuramesta Jyväskylään 21 500 - 27 000 autoa/vrk. Valtatien nopeustaso on lähtökohtaisesti 100 km/h, mutta paikallisesti sallitaan 80 km/h rajoitus siellä, missä se ympäristö- ja kustannussyistä on perusteltu. Suurten liikennemäärien turvallinen, täsmällinen ja ennakoitava sujuminen kyseisillä nopeustasoilla edellyttää jatkuvaa keskikaiteellista ohituskaistatietä ja Muurame – Jyväskylä osuudella moottoritietä.

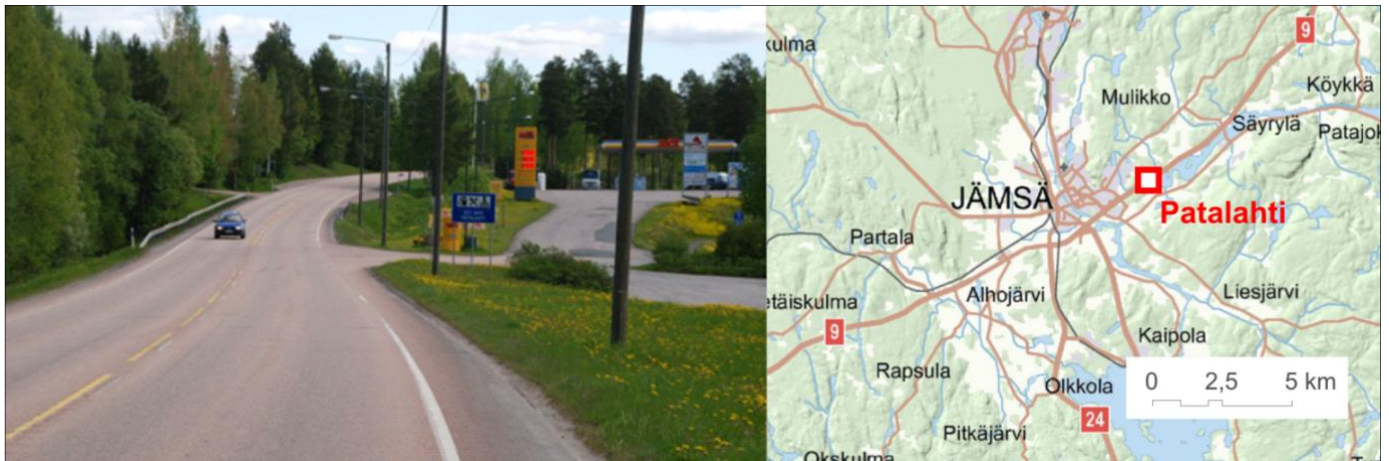
2.2 Vaihtoehto- ja erillistarkastelut

2.2.1 Valtatien linjaus välillä Jämsä – Himos

Kehittämisselvityksen kuluessa käsiteltiin Jämsän kaupungin ehdotusta valtatie 9 uudeksi tielinjaksi Himoksen kohdalla. Ehdotuksessa esitettiin valtatie 9 rakentamista useiden kilometrien matkalla uuteen paikkaan kauemmaksi Patalahden rannasta, jolloin ranta-alue voitaisiin hyödyntää asutukseen ja virkistykseen ja nykyinen valtatie jäisi palvelemaan paikallisen maankäytön tarpeita. Alustavien tarkastelujen perusteella ehdotuksesta luovuttiin, koska sen arvioitiin olevan rakennuskustannuksiltaan liian kallis saavutettavaan hyötyyn nähden. Ehdotetun uuden tielinjan vaikutuksien arviointi edellyttää tarkempaa selvitystä, jossa käsitellään liikenteen lisäksi maankäyttö-, ympäristö-, kustannus- ja toteutettavuusvaikutuksia suhteessa siihen, että valtatie parannetaan nykyiselle paikalleen.

2.2.2 Patalahden kohta

Jämsän itäpuolella olevalla Patalahden alueella sijaitsee huoltoasema- ja palvelualue, jonka liikennejärjestelyistä on laadittu erillinen ideasuunnitelma. Huoltoasema-alue sijoittuu valtatie eteläpuolelle, tien ja järven väliselle kapealle alueelle nauhamaisesti. Alueelle on kaksi liittymää, joiden välimatka on noin 700 metriä. Ongelmina ovat mm. kääntymiskaistojen puuttuminen sekä liittymien huono havaittavuus ja kapeus, jotka aiheuttavat liikenneturvallisuus- ja liikenteen sujuvuusriskejä päätien ja liittymien liikenteeseen. Viikakimpina hetkinä sivutieltä on ajoittain vaikea päästä päätien liikenteen sekaan, jolloin autoilijat ottavat riskejä liittyessään liian lyhyisiin valtatiellä oleviin ajoneuvoväleihin. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita ja onnettomuuksia.



Kuva 16. Valtatie 9 nykyisin Patalahden kohdalla.

Ideasuunnitelmassa parantamistoimenpiteet on jaoteltu alustavasti seuraavasti:

- heti toteutettavat toimenpiteet: ajoratamerkintöjen parantaminen, liikenteen ohjauksen tehostaminen ja näkemien parantaminen
- ensimmäinen toteutusvaihe: liittymiskulman jyrkentäminen, eteläiseen liittymään oikeaan kääntyvien kaistan rakentaminen ja pohjoiseen liittymään sivusuunnan saareke ja tasauksen parantaminen
- toinen toteutusvaihe: eteläiseen liittymään päätien väistötila ja päätieltä vasempaan kääntymisen salliminen, pohjoiseen liittymään pääsuunnan kanavointi
- kolmas toteutusvaihe: päätien parantaminen keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi, jolloin alueen eteläiseen liittymään jää oikealle kääntyvien kaista lännestä ja pohjoiseen liittymään rakennetaan minieritasoliittymä

Patalahden kohdan valtatieä koskeviin parantamistoimenpiteisiin liittyy myös kevyen liikenteen väyliä ja huoltoasema-alueen sisäisten liikennejärjestelyjen parantamista. Liitekartoilla on esitetty suunnitellut liikennejärjestelyt tavoitetilanteesta ja vaiheittain rakentaminen.

2.2.3 Juokslahden kohta

Juokslahden kylä sijaitsee noin 15 km:n päässä Jämsästä Jyväskylän suuntaan. Valtatien 9 varrella olevalle Päijänteeseen ja Juoksjärveen rajoittuvalle kyläalueelle on laadittu osayleiskaava-alueella on nykyisin noin 220 asukasta ja kaavaluonnoksessa on osoitettu 70 rakennuspaikkaa lisää. Kaa-voituksen vireilläolon yhteydessä nähtiin tarpeelliseksi tutkia myös alueen liikennejärjestelyjen kehittämis- vaihtoehtoja erityisesti valtatie 9 kannalta.

Kylän kohdalla liikenneongelmia aiheuttavat useat liittymät ja lyhyet liittymävälit, liittymisvaikeudet päätien liikenteeseen vilkkaan liikenteen takia, valtatie 9 melu tien lähellä olevalle asutukselle ja kylän sisäisen liikenteen kulkutarpeet päätien poikki.



Kuva 17. Valtatie 9 nykyisin Juokslahden kohdalla.

Alueen liikennejärjestelyille tutkittiin useita vaihtoehtoja, joita arvioitiin liikenteellisten, maankäytöllisten ja ympäristöllisten sekä taloudellisten tekijöiden suhteen. Vertailujen perusteella jatkosuunnitteluun kehitettiin vaihtoehto, jonka arvioitiin olevan liikenteellisesti ja maankäytön kannalta toimiva malli ja joka on hyvin vaihteittain toteutettavissa. Ehdotuksen mukaan Juokslahden kohdalle rakennetaan melusuojuuksia, kevyen liikenteen väyliä ja alikulku, linja-autopysäkit polkupyörien pysäköintialueineen sekä minieritasoliittymä rinnakkaistiejärjestelyineen. Toimenpiteet tarkentuvat jatkosuunnittelussa ja toteuttaminen tehdään useassa vaiheessa.

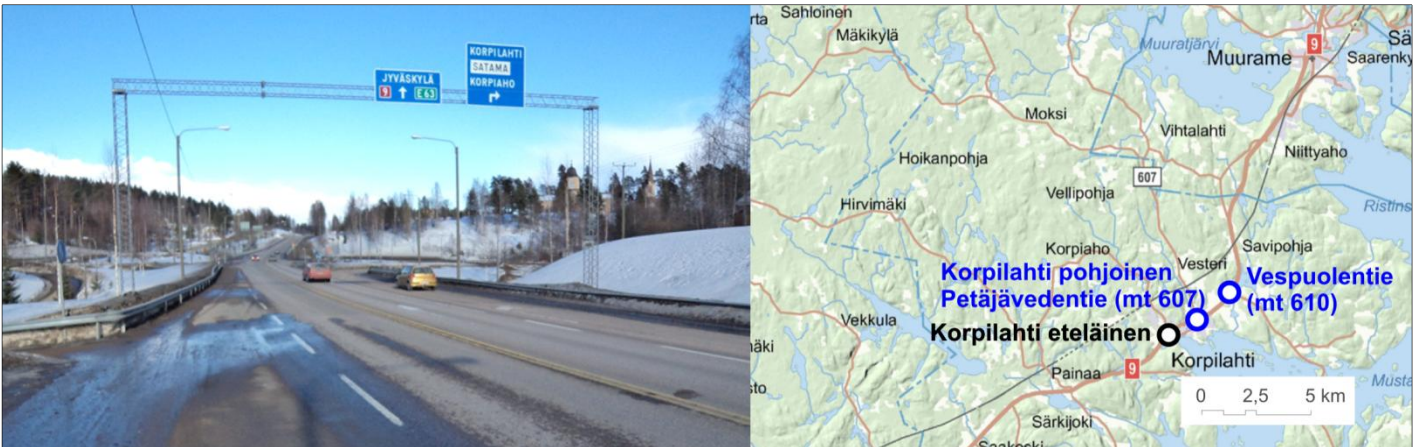
Juokslahden kohta on merkitty Keski-Suomen maakuntakaavassa maakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Alueen suunnittelussa on otettava huomioon arvokkaan maisema-alueen kokonaisuus, ominaispiirteet ja identiteetti. Juokslahden tiejärjestelyjä tulee tarkentaa yleiskaavatyön yhteydessä.

2.2.4 Korpilahden kohta

Valtatien 9 liikennejärjestelyjen parantaminen Korpilahden kohdalla liittyy Jyväskylän kaupungin Raspio-Ilioniemi osayleiskaavan liikenteellisten lähtökohtien selvittämiseen. Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt osayleiskaavan 14.5.2012. Kaavasta on valitettu ja valituskäsittely on kesken (tilanne 3/2013).

Liikennejärjestelyistä on laadittu erillisselvitys nimeltä: *Vt 9 Korpilahti, tieverkkotarkastelu (joulukuu 2012)*.

Liikenteellisiä ongelmia ovat Korpilahden kohdalla mm. tasoliittymien turvallisuus- ja sujuvuusongelmat sekä liikenteen meluhaitat. Valtatien nykyinen liikennemäärä Korpilahden kohdalla on noin 10 000 autoa vuorokaudessa ja ennustetilanteessa vuonna 2040 noin 13 000 autoa. Alueen maankäyttö on sijoittunut valtatie kummallekin puolelle, mikä aiheuttaa kulkutarpeita valtatie poikki.



Kuva 18. Valtatie 9 nykyisin Korpilahden kohdalla.

Myös yleiskaavan maankäytön kehittämisessä on osoitettu uusiin alueita kummallekin puolelle valtatieä. Liikennejärjestelyjen kehittämisessä varaudutaan valtatiellä eritasoliittymiin, joihin liittyy oleellisenä osana myös kaava-alueiden sisäisen liikenneverkon parantaminen ja täydentäminen.

Tavoitetilanteessa valtatie 9 on osuudella Muurame-Korpilahti nelikaistainen keskikaiteellinen tie. Välivaiheissa tie on keskikaiteellinen ohituskaistatie. Korpilahden keskustan kohdalle on esitetty nykyisen eritasoliittymän lisäksi uusi eritasoliittymä Petäjävedentien (mt 607) kohdalle rinnakaistiejärjestelyineen sekä eritasoliittymä Vespuolentien liittymään (mt 610). Vespuolentien liittymän suunnittelussa tulee huomioida, että alue on maakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. Korpilahden kohdalla tulee myös tehdä asema-kaavamuutoksia suunnittelun tarkentuessa. Valtatielle on tarpeen tehdä myös mittavia melusuojuuksia.

Valtatien 9 kehittämisselvityksen tavoitetilanteen ja vaiheittain rakentamisen kartoilla on esitetty alustavat periaateratkaisut Korpilahden kohdan järjestelyistä, jota tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

2.3 Valtatien tavoitetilanne

Valtatien 9 tavoitetilanteen ratkaisumalli koostuu kolmesta tietyyppistä. Jämsä-Korpilahti osuudella tie on keskikaiteellinen ohituskaistatie, jossa ohituskaistoja on vuoron perään kumpaankin suuntaan. Korpilahti-Muurame osuus on nelikaistainen keskikaiteellinen tie. Tie on em. osuuksilla sekaliikennetie, jolla ei ole ajoneuvokohtaisia liikennöintirajoituksia. Muurame-Jyväskylä osuus on moottoritie. Sekaliikenneosuudella on yhteensä kuusi normaalilla mitoituksella tehtyä eritasoliittymää, yhdeksän ns. minieritasoliittymää ja kaksi tasoliittymää. Moottoritiellä on kolme eritasoliittymää. Eritasoliittymissä päätien ja sivutien liikenne kulkevat eri tasossa ja päätiellä on mahdollista oikealle erkaneminen ja oikealta liittyminen. Tasoliittymissä on mahdollista myös päätieltä risteävä liikenne ja vasemmalle kääntyminen.



Kuva 19. Valtatien 9 tavoitetilanne välillä Jyväskylä-Jämsä sekä nykyiset ja ennustetut liikennemäärät.

2.3.1 Poikkileikkaukset

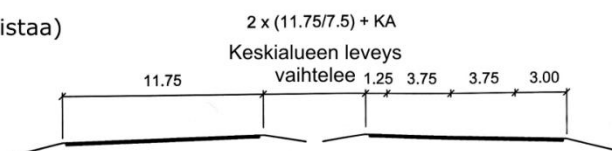
Moottoritieosuuden välillä Muurame-Jyväskylä poikkileikkauksena käytetään viherkaistallista nykyisin Keljonkankaan kohdalla käytettyä moottoritien poikkileikkausta 4-6,5 metriä leveällä viherkeskikaistalla, jossa kaiteet. Ajokaistat ovat 3,75 metriä leveitä. Muuramen kohdalla sekä Muuramen ja Korpilahden välillä poikkileikkaus on nelikaistainen keskikaiteellinen tie, jossa tien kokonaisleveys on 19 metriä ajokaistojen ollessa 3,5 metriä leveitä. Kaiteellisen keskikaistan leveys on 2,0 metriä. Keskikaiteellisilla ohituskaistaosuuksilla tien kokonaisleveys on 15,75 metriä ohituskaistapuolella ajokaistojen ollessa 3,5 metriä leveitä ja yksikaistaisella puolella 3,75 metriä. Keskikaiteellisissa kaksikaistaisilla osuuksilla tien kokonaisleveys on 12,5 metriä ajokaistojen ollessa 3,75 metriä. Reuna- ja keskikaiteelliset osuudet toteutetaan siten, että erikoiskuljetusten vaatima vapaa tila kaiteiden välissä on vähintään 7,40 metriä. Lyhyillä keskikaiteettomilla osuuksilla käytetään valtatie poikkileikkausta 10,5 / 7,5 metriä.

Tien poikkileikkauksen suunnittelu,
Liikennevirasto, ohjeluonnos 2012

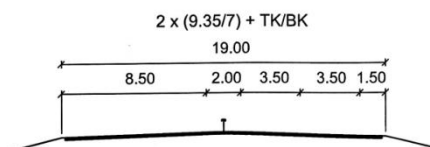
	KVL (autoa/vrk)
Moottoritie (3+3 kaistaa)	> 50000
Moottoritie (2+2 kaistaa)	15000 – 50000
Nelikaistainen keskikaiteellinen tie	9000 – 30000
Keskikaiteellinen ohituskaistatie	5000 – 12000
Keskikaiteellinen kaksikaistainen tieosuus ¹⁾	4000 – 9000
Yksiajoratainen tie	< 9000

¹⁾ Käytetään yleensä osana ohituskaistajärjestelmää lyhyehköinä osuuksina

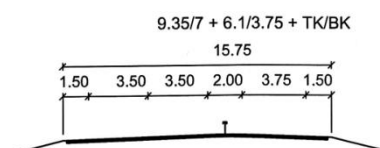
Moottoritie (2+2 kaistaa)



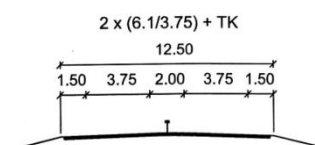
Nelikaistainen keskikaiteellinen tie



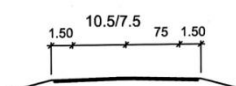
Keskikaiteellinen ohituskaistatie



Keskikaiteellinen kaksikaistainen tie



Keskikaiteeton peruspoikkileikkaus



Kuva 20. Valtatie 9 tavoitepoikkileikkaukset.

2.3.2 Liittymät

Moottoritieosuudella on kolme eritasoliittymää: nykyinen Keljonkangas, uusi Jyväskylän läntisen kehätien liittymä sekä nykyinen Muuramen pohjoinen eritasoliittymä. Jyväskylän läntisen kehätien toteutuminen ei ole tästä hankkeesta riippuvainen ja sen edellyttämät tie- ja liittymäjärjestelyt valtatielle 9 rakennetaan yhteyden toteutuessa.

Sekaliikenneosuudella välillä Muurame-Jämsä nykyisten neljän eritasoliittymän (Muurame eteläinen, Korpi- lahden keskusta, Jämsän Saarentie ja Hiidenmäki) lisäksi rakennetaan kuusi uutta eritasoliittymää:

- Muuramen teollisuusalue
- Vespuolentie (mt 610)
- Korpilahti pohjoinen, Petäjävedentie (mt 607)
- Juokslahdentie (mt 6050)
- Säyrylä (Himos)
- Jämsä (vt 24 / kt 56)

Nykyisten eritasoliittymien ramppijärjestelyt parannetaan vastaamaan päätien poikkileikkauksessa tapahtuvia muutoksia (tien levitys, keskikaide). Vähäliikenteisimmille risteäville maanteille ja ahtaisiin kylätaajamien kohtiin esitetään rakennettavaksi perusverkon eritasoliittymiä standardiltaan vaatimattomampia ns. minieritasoliittymiä, jotka eroavat normaaleista eritasoliittymistä ramppien pituudessa ja liittymän tiukemmasta kaarresäteestä. Jämsän Kilpakorven teollisuusalueelle jää suunnittelujakson ainoa tasoliittymä, joka porrastetaan. Minieritasoliittymiä esitetään rakennettavaksi seuraaviin liittymiin:

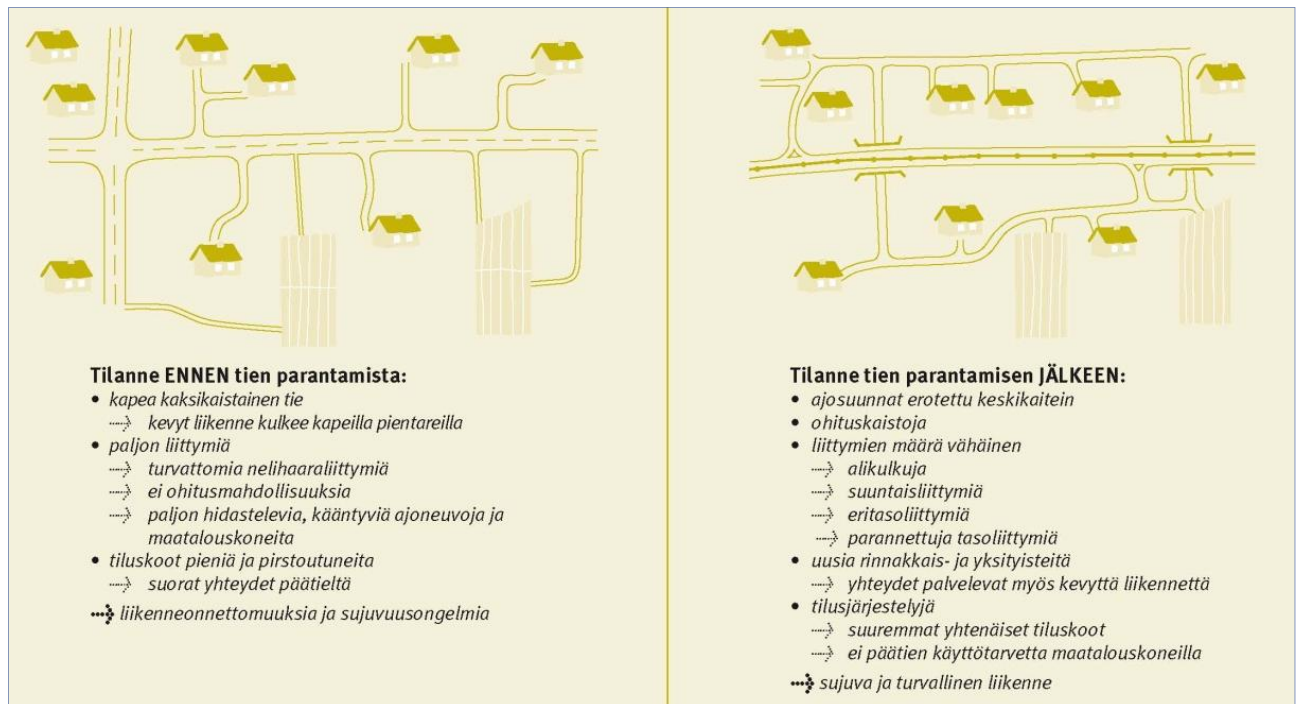
- Punamäki (mt 16600)
- Lautakkojärvi (mt 16593)
- Painaa (mt 16587 / mt 16591)
- Koivisto (mt 16589)
- Saakoski (mt 16589)
- Juokslahti (mt 16577 / mt 16583)
- Lankila (y-tie Himoksen loma-asuntoalueelle)
- Yijälä (y-tie)
- Patalahti (y-tie, huoltoas.)
- Aho (mt 16554 / mt 16557)

2.3.3 Rinnakkaistiejärjestelyt

Rinnakkaistiejärjestelyt yhdistettynä eritasoliittymäjärjestelyihin ovat välttämättömiä keskikaiteellisilla tieosuuksilla, jossa pää- ja sivusuunnasta kääntyminen vasemmalle ei ole mahdollista. Rinnakkaistiejärjestelyillä erotellaan samalla paikallinen lyhytmatkainen liikenne valtatielle tyypillisestä pitkämatkaisesta liikenteestä. Myös maatalousliikenteen aiheuttamat sujuvuusongelmat sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuus paranevat hitaamman liikenteen siirtyessä käyttämään rinnakkaistieverkkoa. Rinnakkaistieverkkoa täydennetään kevyen liikenteen väylillä.



Kuva 21. Eritasoliittymät ja minieritasoliittymät tavoitetilanteessa



Kuva 22. Periaatekaavio ja vaikutukset minieritasoliittymästä yksityis- ja rinnakkaistiejärjestelyineen keskikaidetiellä.

Muurame – Jyväskylä osuuden toisen ajoradan rakentamisen yhteydessä käydään läpi yksityiskohtaisesti myös ko. osuuden rinnakkaistieverkon rakentamis- ja parantamistarpeet yhdessä alueen maankäytön kehittämisen kanssa.

2.3.4 Joukkoliikenne, jalankulku- ja polkupyöräliikenne

Suunnittelujakso on osa joukkoliikenteen laatukäytävää valtatiejaksoilla Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski–Pihlupudas. Valtatielle 9 välille Jyväskylä–Jämsä rakennetaan korkeatasoinen keskikaiteellinen tie Jämsän ja Muuramen välille. Keskikaide rajoittaa jonkin verran nykyistä pysäkkien määrää. Esitetty pysäkkitiheys luo joukkoliikenteelle kuitenkin hyvät toimintaedellytykset palvella valtatievarren ihmisten työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoja. Joukkoliikenteen saavutettavuutta parannetaan toteuttamalla nousupysäkkien yhteyteen odotuskatokset sekä järjestämällä hyvät liityntäliikenteen mahdollisuudet kaikille liikennekäytävän pysäkeille. Käytännössä tämä tarkoittaa sujuvien ja turvallisten jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien lisäksi pyöräpysäköinnin järjestämistä joukkoliikenteen pysäkkien yhteyksiin. Jämsän ja Korpilahden kohdilla ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista järjestää valtatie 9 varren pysäkeille pyöräpysäköintiä, koska jatkossakin on järkevää tukea ajatusta, että näissä taajamissa joukkoliikenne ajaa aluerakenteiden sisälle. Tässä yhteydessä Jämsän ja Korpilahden aluerakenteen sisälle ei esitetä pysäkkijärjestelyihin muutoksia. Sen sijaan Saakoskella ja Muuramessa on pikavuoropysäkkien yhteyteen järkevää toteuttaa tasokkaat, katetut pyöräpysäköintiratkaisut. Muualla pyöräpysäköinti voidaan toteuttaa ilman katosta. Pyöräparkkien pysäköintipaikkamäärät sovitaan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Käytäntö on osoittanut, että joukkoliikenteen ja polkupyörän matkakettu alkaa toteutua paremmin, kun olosuhteet tukevat järjestelyä. Muuramen eritasoliittymän eteläpuolella olevan kevyen liikenteen ylikulun yhteydessä on nykyisin pysäkit, joita joudutaan hie- man muuttamaan siinä vaiheessa kun valtatie parannetaan moottoritieksi Muuramen – Jyväskylän välillä.

Joukkoliikenteen ja autoliikenteen muodostaman matkaketjun paras potentiaali lienee Jämsässä valtateiden 9 ja 24 liittymäalueella. Tämä tulee varmistaa sujuvilla ja turvallisilla jalankulkuyhteyksillä alueen kaupallisista palveluista joukkoliikenteen pysäkeille.



Kuva 23. Esimerkki vierekkäin sijoitetuista katetusta pyöräpysäköinnistä ja matkustajien odotustilasta Salon Halikosta (kuva Reijo Vaarala).

Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä kehitetään joukkoliikenneyhteyksien saavutettavuuden parantamisen lisäksi yhdessä myös rinnakkaistieverkolle tehtävillä järjestelyillä. Jämsän ja Himoksen välille muodostuu valtatiestä erillään oleva yhtenäinen jalankulkijoille ja pyöräilijöille soveltuva yhteys, jonka risteämisjärjestelyt valtatie 9 kanssa tapahtuvat eritasossa. Juokslahden kohdalla rakennetaan niin ikään valtatiestä erillään olevia jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettuja omia väyliä, jotka tarjoavat eri puolilla valtatieä asuville sujuvan ja turvallisen lihasvoimin liikkumisen mm. kylällä olevien lähipalveluihin. Korpilahdella ja Muuramessa jalankulun ja pyöräilyn yhteydet hoituvat taajamien alemman tie- ja katuverkon varrella olevia jalkakäytäviä ja pyöräteitä pitkin. Muualla haja-asutusalueella jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan yksityistiejärjestelyillä ja niihin liittyvillä minieritasoliittymillä.

Jatkosuunnittelussa tulee huomioida myös muu jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettu reitistö ja verkon jatkuvuus sekä niiden liittyminen virkistys- ja viheralueisiin. Minieritasoliittymissä risteävän tien poikkileikkauksen mitoitus, jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitetut väylät ja päällyste päätetään jatkosuunnittelun yhteydessä.

2.3.5 Melusuojaustarpeet

Valtioneuvoksen päätöksen Vnp 993/92 mukaan asuinalueilla sekä hoito- ja oppilaitosten kohdalla melun keskiäänitason (L_{Aeq}) tulisi olla päiväaikaan (klo 7-22) enintään 55 dB ja yöaikaan (klo 22-7) enintään 45 dB. Tässä työssä on arvioitu melusuojaustarpeita perustuen aiemmissa selvityksissä tehtyihin melutarkasteluihin Jämsän ja Muuramen taajaman kohdalla sekä ennusteliikennemäärän ja nopeusrajoituksen perusteella tehtyyn laskennalliseen arvioon päiväaikaisen melualueen koosta. Tehty arvio on karkea ja ennen yksittäisen melusuojaustoimenpiteen toteuttamista suojauksen tarve tulee tarkistaa ja melusuojaus mitoittaa käytämällä tarkempaa 3D-mallinnukseen perustuvaa melulaskentaa.

Valtatien varrella on nykyisin melusuojaustarpeita taajamien kohdalla sekä yksittäisiä kohteita haja-asutusalueella. Liikennemäärän lisääntyminen ja nopeusrajoitusten nostaminen lisäävät tieliikenteestä aiheutuvaa melua ja täten myös melusuojaustarvetta. Taajama-asutuksen kohdalla melualueella asuvien määrä ja asuintiheys on suuri ja siten melusuojaustoimenpiteiden hyöty-kustannussuhde usein hyvä. Haja-asutusalueella yksittäisten kohteiden kohdalla suojaustoimenpiteestä saatu hyöty on usein pienempi ja suojaustoimenpiteen kannattavuutta tuleekin harkita tarkoin.

Kehittämisselvityksessä on arvioitu melusuojaustarpeita yhteensä noin 10 km matkalle. Näiden kohdalla on melualueella asuvia yhteensä noin 700 sekä kaksi vanhainkotia ja yksi koulu. Merkittävimmät suojauskohdet sijoittuvat Jämsän, Korpilahden ja Muuramen taajamien kohdalle.

2.4 Vaiheittain toteuttaminen ja rakentamiskustannukset

Valtatielle 9 välille Jyväskylä-Jämsä on tavoitteena rakentaa keskikaiteellinen ohituskaistatie liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyineen. Osuudelle Jyväskylä-Muurame rakennetaan moottoritie. Tavoitetilanteen mukaisen ratkaisun aikajänne on vuoteen 2045 mennessä.

Tavoitetilanteeseen päästään järkevällä vaiheittain rakentamisella, jossa pienempien toimenpiteiden rakentaminen tukee tavoitetilanteen ratkaisua. Oleellista on myös se, että ensi vaiheessa tehtävillä toimenpiteillä saataisiin mahdollisimman hyviä vaikutuksia koskien liikenneturvallisuutta, ympäristöhaittojen vähentämistä, valtatie liikennöitävyyden ja sujuvuuden parantamista sekä kannattavuutta. Yrityskyselyyn vastanneet pitivät tärkeinä kehittämiskohteina Jämsä-Korpilahti osuuden ja Korpilahden kohdan parantamista sekä sellaisia toimenpiteitä, joilla liikkumisen ennustettavuutta ja valtatie tasalaatuisuutta voidaan parantaa. Myös nämä tavoitteet on huomioitu osaltaan vaiheistuksen suunnittelussa.

Vaiheiden 1, 2, 3 alustavat rakennuskustannukset ovat 35,4 M€, 30,1 M€ ja 47,7 M€ eli toteuttaminen yhteensä on suuruusluokaltaan 113 M€ € (Maarakennuskustannus-indeksi 136,8 ajankohta 2/2013). Jatko-suunnittelussa vaiheet 1, 2 ja 3 paloitellaan edelleen pienempiin osiin määrärahojen raamien puitteisiin. Siinä yhteydessä käydään läpi rahoituksen lisäksi myös mm. maankäytön kehittyminen, toimintaympäristön muutokset ja kustannusjakoasiat.

Tavoitetilanne on esitetty liitteen 1 kartoilla, 1.vaihe liitteen 2 kartoilla, 2.vaihe liitteen 3 kartoilla ja 3.vaihe liitteen 4 kartoilla.

Vaiheittain rakentamiskartoilla on edellinen toteutusvaihe esitetty harmaalla ja kyseinen toteutusvaihe väreillä. Nykyiset ohituskaistat on piirretty kartoille selkeyden vuoksi mustalla värillä.

1. vaiheen toimenpiteet, liitteen 2 kartat:

- Perusajatus: yksityistie- ja rinnakkaistiejärjestelyillä valtatielle moderni ilme
- Moottoritien rakentaminen Muurame-Jyväskylä
- Melusuojaukset
- Ohituskaistajärjestelyt perustuvat pääosin nykytilanteeseen
- Maanteiden liittymäjärjestelyjä vain vähäisesti
- Rakentamiskustannukset yhteensä noin 35,4 M€

Jämsän ja Himoksen kohdat (plv 4 km...19 km) (liite 2, kartat 1...3)

- nykyliikenne 5500-7300 ajon/vrk, josta raskaita 6-10%, ennusteliikenne 7500-10000 ajon/vrk
- tie- ja yksityistiejärjestelyjä (25 kpl liittymän poistamista)
- rinnakkaistiestön täydentämistä
- Jämsän eritasoliittymän parantaminen (Kaipolanväylä)

- Patalahden kohdan parantaminen
- melusuojaukset
- rakentamiskustannukset noin 3,9 miljoonaa euroa

Himos-Saakoski (plv 19 km...32 km) (liite 2, kartat 3...4)

- nykyliikenne 7300-8400 ajon/vrk, josta raskaita 10-11 %, ennusteliikenne 10000-11500 ajon/vrk
- tie- ja yksityistiejärjestelyjä (34 kpl liittymän poistamista)
- runsaasti rinnakkaistiestön täydentämistä
- Juokslahden alikulkujärjestelyt
- melusuojaukset
- rakentamiskustannukset noin 4,8 miljoonaa euroa

Saakoski-Korpilahti (plv 32 km...39 km) (liite 2, kartta 5)

- nykyliikenne 8400-9600 ajon/vrk, josta raskaita 10-11%, ennusteliikenne 11500-12500 ajon/vrk
- tie- ja yksityistiejärjestelyjä (9 kpl liittymän poistamista)
- rinnakkaistiestön täydentämistä
- Hyrkköläntien minieritasoliittymä
- ohituskaistan jatkaminen (noin 1 km) ja keskikaiteen rakentaminen
- rakentamiskustannukset noin 3,8 miljoonaa euroa

Korpilahden kohta (plv 39 km...49 km) (liite 2, kartat 6 ja 7)

- nykyliikenne 9600-11000 ajon/vrk, josta raskaita 9-10%, ennusteliikenne 13000-15000 ajon/vrk
- tie- ja yksityistiejärjestelyjä (10 kpl liittymän poistamista)
- rinnakkaistiestön täydentämistä
- Petäjävedentien (mt 607) eritasoliittymä
- Punakankaantien minieritasoliittymä
- melusuojaukset
- rakentamiskustannukset noin 8,0 miljoonaa euroa

Muuramen kohta (plv 49 km...56 km) (liite 2, kartat 7 ja 8)

- nykyliikenne 12000 ajon/vrk, josta raskaita 7 %, ennusteliikenne 15500 ajon/vrk
- tie- ja yksityistiejärjestelyjä (8 kpl liittymän poistamista)
- rinnakkaisen katuverkon täydentämistä
- melusuojaukset
- rakentamiskustannukset noin 5,0 miljoonaa euroa

Muurame-Jyväskylä (plv 56 km...60 km) (liite 2, kartta 8)

- nykyliikenne 16700-21200 ajon/vrk, josta raskaita 7,5 %, ennusteliikenne 21500-27000 ajon/vrk
- tie- ja yksityistiejärjestelyjä (5 kpl liittymän poistamista)
- valtatie rakentaminen moottoritieksi (4,4 km)
- melusuojaukset
- rakentamiskustannukset noin 9,9 miljoonaa euroa

2. vaiheen toimenpiteet, liitteen 3 kartat:

- Perusajatus: ohituskaistajärjestelyillä valtatie sujuvaksi ja turvallisiksi
- Muuramen kohdalle 2+2-kaistainen tie
- Muutamiin tasoliittymiin jää lyhyehköjä 80 km/h nopeusrajoituksia
- Rakentamiskustannukset yhteensä noin 30 M€

Jämsän ja Himoksen kohdat (plv 4 km...19 km) (liite 3, kartat 1..3)

- kaksi keskikaiteellista ohituskaistaparia (kaideosuutta yhteensä lähes 10 km)
- kaksi minieritasoliittymää
- Patalahden kohdan järjestelyt
- rakentamiskustannukset noin 9,8 miljoonaa euroa

Himos-Saakoski (plv 19 km...32 km) (liite 3, kartat 3 ja 4)

- Ohituskaistapari keskikaiteelliseksi
- Juokslahden kevyen liikenteen järjestelyt
- Saakoskelle keskikaiteellinen ohituskaistapari (kaideosuutta yhteensä 8,5 km)
- kolme minieritasoliittymää
- rakentamiskustannukset noin 9,0 miljoonaa euroa

Saakoski-Korpilahti (plv 32 km...39 km) (liite 3, kartta 5)

- Painaan ohituskaista keskikaiteelliseksi (kaideosuutta yhteensä 5,5 km)
- minieritasoliittymää
- rakentamiskustannukset noin 2,1 miljoonaa euroa

Korpilahden kohta (plv 39 km...49 km) (liite 3, kartat 6 ja 7)

- ei toimenpiteitä

Muuramen kohta (plv 49 km...56 km) (liite 3, kartat 7 ja 8)

- valtatie leventäminen 2+2-kaistaiseksi (5,4 km)
- Teollisuustien eritasoliittymä
- rakentamiskustannukset noin 9,2 miljoonaa euroa

3. vaiheen toimenpiteet, liitteen 4 kartat:

- Perusajatus: turvallinen korkealuokkainen jatkuvalla keskikaiteella varustettu valtatie ohituskaistoineen ja eritasoliittymineen
- Eritasoliittymäjärjestelyillä taajamien kohdat turvallisiksi ja sujuviksi
- Korkealuokkainen keskikaiteellinen valtatie ohituskaistaosuuksien välissä olevin keskikaiteellisin kaksikaistaisin tieosuuksin
- Rakentamiskustannukset yhteensä noin 47,7 M€

Jämsän ja Himoksen kohdat (plv 4 km...19 km) (liite 4, kartat 1...3)

- Jämsän kohdan tielinjauksen siirto ja 2+2-kaistainen tie
- Valtatie 9 ja 24 sekä Himoksen liittymä eritasoliittymäksi
- Patalahden huoltoaseman kohdalle minieritasoliittymä
- rakentamiskustannukset noin 24,0 miljoonaa euroa

Himos-Saakoski (plv 19 km...32 km) (liite 4, kartat 3 ja 4)

- rinnakkaistiestön täydentäminen
- Juokslahden eritasoliittymäjärjestelyt
- rakentamiskustannukset noin 4,6 miljoonaa euroa

Saakoski-Korpilahti (plv 32 km...39 km) (liite 4, kartta 5)

- Painaalle keskikaiteellinen ohituskaista kohdakkain
- rakentamiskustannukset noin 2,2 miljoonaa euroa

Korpilahden kohta (plv 39 km...49 km) (liite 4, kartat 5 ja 6)

- Korpilahden eteläinen eritasoliittymä ja Vespuolentien eritasoliittymä
- valtatie 2+2-kaistaiseksi (7,5 km)
- rakentamiskustannukset noin 15,7 miljoonaa euroa

Muuramen kohta (plv 49 km...56 km) (liite 4, kartat 7 ja 8)

- valtatie leventäminen 2+2-kaistaiseksi (2,5 km)
- rakentamiskustannukset noin 1,2 miljoonaa euroa

3 Vaikutukset

Vaikutuksien arviointi on tehty asiantuntija-arvioina ja laskennallisesti. Laskennallinen vaikutusten arviointi perustuu tie- ja onnettomuusrekisteriaineistoon ja suunnitelmaratkaisuihin, joita on analysoitu IVAR-ohjelmistolla. (=Investointihankkeiden Vaikutusten ARviointiohjelmisto).

Vaikutus ja vaikuttavuus - käsitteet ovat osaksi eri asioita. Lyhyesti tarkasteltuna vaikutus-käsite tarkoittaa toiminnasta syntyneitä seurauksia (positiivisia tai negatiivisia). Vaikuttavuus kuvataan yleisesti tavoitteiden saavuttamisen asteena. Vaikuttavia asioita ovat ne, jotka ovat tavoitteiden mukaisia tai suuntaisia. Vaikutavuuden laskeminen edellyttää tavoitteiden muotoilua niin konkreettisiksi, että niitä voidaan mitata ja arvioida.

Jotta vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointia ja niiden luotettavuutta voidaan kehittää, tulee hankkeista seurata niiden toteutuneita vaikutuksia. Tämä tehdään jälkiarviointien avulla, jota myös maantielaki edellyttää.

3.1 Liikenteen sujuvuus, palvelutaso ja mukavuus

Toimenpiteet tukevat valtatie 9 merkitystä Suomen poikittaisyhteytenä ja TEN-T ydinverkkoa täydentävänä väylänä. Kuljetukset ovat sujuvia ja liikkumisen ennustettavuus hyvä, koska liikennejärjestelyt, liikennemäärät ja nopeustaso vastaavat toisiaan ja tiejakso on tasalaatuinen.

Tien nopeustaso on tavoitetilanteessa lähes koko suunnittelujaksolla 100 km/h ja liikenteellinen palvelutaso vähintään C. Tällöin liikenne sujuu vilkkaimpinakin aikoina kohtalaisesti, mutta lyhytaikaiset häiriöt ovat mahdollisia ja jonoja alkaa esiintyä. Korpilahden kohdalla tien sijainti mäkisessä maastossa ja tiegeometria mahdollistaa 80 km/h rajoituksen, koska tiegeometrian järeä parantaminen olisi kustannuksiltaan liian kallista. Jämsän länsipuolella on lisäksi yksi porrastettu tasoliittymäalue, jossa voidaan sallia korkeintaan 80 km/h. Välivaiheissa tiejaksoilla on useita 80 km/h ja muutamia 60 km/h nopeusrajoituksia tasoliittymien takia. Liikennemäärät ja sopiva nopeusrajoitus mahdollistavat sen, että myös sivuteiltä pääsee liittymään kohtalaisen turvallisesti päätielle. Ajo- ja matkustusmukavuus parantuvat liikkumisolosuhteiden parantumisessa.

3.2 Liikenneturvallisuus

Päätielle suunniteltu keskikaide poistaa käytännössä kohtaamisonnettomuudet, jotka ovat yleensä seurauksiltaan erittäin vakavia. Eritasoliittymät poistavat risteämisonnettomuudet, jotka myös ovat yleensä vakavia onnettomuuksia.

Laskennallisesti arvioituna henkilövahinko-onnettomuuksien määrä tulee vähentymään ja vakavuudet lieventymään esitetyillä toimenpiteillä keskimäärin lähes viiden henkilövahinko-onnettomuuden verran vuositasolla, jos kaikki tavoitetilanteen mukaiset toimenpiteet toteutetaan kerralla. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden toteutuksen jälkeen saavutetaan 13 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä 10 vuoden aikana. Toisen vaiheen toimenpiteiden toteutuksen jälkeen saavutetaan edelleen 17 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä seuraavan 10 vuoden aikana ja kolmannen vaiheen toimenpiteiden toteutuksen jälkeen saavutetaan 22 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä seuraavan 10 vuoden aikana.

3.3 Joukkoliikenne, jalankulku ja pyöräily

Päätien järjestelyt pysäkkeineen ja liityntäpysäköinteineen antavat hyvät mahdollisuudet kehittää seudun bussiliikennettä ja nykyistä nopeampia yhteyksiä työmatkaliikenteessä. Turvalliset ja sujuvat yhteydet pysäkeille sekä pyöräpysäköintipaikat bussipysäkkien yhteydessä parantavat pysäkkien saavutettavuutta, koska pyörän ja joukkoliikenteen muodostamalle matkaketjulle tarjotaan nykyistä paremmat toimintaedellytykset.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus ja käytettävyys parantuvat alikulkujen, jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettujen omien väylien sekä rinnakkaistieyhteyksien ansiosta. Asianmukaiset liityntäpysäköintijärjestelyt tuovat uuden mahdollisuuden käyttää polkupyörää työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla.

3.4 Melu ja päästöt

Tienvarsiasiatuksen meluhaitat vähenevät melusuojausten ansiosta. Vuoden 2010 asukastietojen ja yleispiirteisen melutarkastelun perusteella noin 700 asukasta sekä vanhainkoti ja koulu hyötyvät melusuojauksista. Eniten melualueella on asutusta Korpilahden kohdalla.

Liikenteen sujuvuuden parantuessa myös haitalliset päästömäärät vähenevät etenkin asutuksen lähistöllä. Kasvihuonepäästöjen määrää ei toimenpiteillä kuitenkaan voida vähentää, koska niihin vaikuttavat enemmän kasvavat ajonopeudet kuin ruuhkautumisen poistaminen.

3.5 Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Suunnitellut liikennejärjestelyt antavat hyvät lähtökohdat valtatie 9 lähialueen maankäytön suunnittelulle, jota tulee tehdä vuorovaikutteisesti liikenteen suunnittelun kanssa. Maankäytön suunnittelun tilavarauksissa voidaan nyt huomioida entistä paremmin valtatielle 9 laaditut liikenteelliset periaateratkaisut, joita tulee tarkentaa seuraavissa suunnitteluvaiheissa rinnan yleis- ja osayleiskaavavaiheiden kanssa. Liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä tulee jatkaa aina asemakaavavaiheeseen ja hankkeen toteutukseen saakka.

3.6 Ympäristö ja maisema

Tie parannetaan nykyiseen maastokäytävään, joten haitalliset ympäristövaikutukset ovat pääsääntöisesti pieniä ja ne ovat hyvin hallittavissa. Paikallisia ympäristömuutoksia aiheutuu mm. eritasoliittymistä, melusuojauksista ja päätien leventämisestä ohituskaistojen kohdilla. Erityisesti yleissuunnitteluvaiheessa tehtävillä vaihtoehtotarkasteluilla ja päätöksillä voidaan vaikuttaa näiden kohtien ympäristö- ja maisemamuutoksiin. Huolellisella, laadukkaalla suunnittelulla ja toteutuksella isotkin muutokset voivat parhaassa tapauksessa jopa parantaa nykytilannetta.

3.7 Elinkeinoelämä

Alueiden ja kuntien toimintaedellytykset peruspalvelujen tuottamisessa riippuvat oleellisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyistä ja työllistämismahdollisuuksista, johon toimivilla liikennejärjestelyillä on tärkeä rooli. Yritysten sijoittumisen tärkeimpiä tekijöitä ovat muun muassa hyvä liikenteellinen sijainti ja työvoiman saatavuus. Hyvä liikenteellinen sijainti houkuttelee yrityksiä, koska se mahdollistaa täsmälliset ja kustannustehokkaat

kuljetukset, mikä parantaa osaltaan yritysten kannattavuutta. Jotta nämä positiiviset tekijät voivat toteutua, tulee liikenneväylien ja niiden liikennöitävyyden olla hyvässä kunnossa.

Elinkeinoelämän kuljetusten luotettavuus, turvallisuus, taloudellisuus ja ennustettavuus parantuvat valtatielle 9 esitettyjen liikennejärjestelyjen parantamisen myötä. Tätä on toivottu myös yrityskyselyssä. Parantuvat liikennejärjestelyt ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantuminen helpottavat työntekijöiden liikkuvuutta seudulla, mikä parantaa työvoiman saatavuutta ja edistää kilpailukykyä. Alueen matkailukohteiden vetovoima ja saavutettavuus paranee liikenneolosuhteiden parantuessa. Tämä parantaa matkailukohteiden kannattavuutta.

3.8 Vaikuttavuus

Yhteysvälin kehittämisen tavoitteiden ja eri käyttäjäryhmien palvelutasotarpeiden pohjalta on valittu vaiheittain toteuttamisen kannalta tärkeimmät tekijät, joista on muodostettu vaikuttavuuden arvioinnissa käytetyt mittarit. Vaikuttavuutta on sitten arvioitu näiden mittareiden avulla toisaalta koko hankkeelle ja toisaalta eri osaväleille ja toteuttamisvaiheille. Menetelmällä on pyritty löytämään tavoitteisiin ja käyttäjätarpeisiin verrattuna tehokkaimmat toimenpiteet, jolloin myös niiden ajoitus voidaan tehdä optimaalisena.

Tarkastelu on tehty kolmelle toteuttamisvaiheelle ja seuraaville kuudelle osavälille:

- Jämsän ja Himoksen kohdat (n. 15 km)
- Himos-Saakoski (n. 13 km)
- Saakoski-Korpilahti (n. 7 km)
- Korpilahden kohta (n. 10 km)
- Muuramen kohta (n. 7 km)
- Muurame-Jyväskylä (n. 4 km)

Tarkastelussa on käytetty kolmea vaikuttavuuden mittaria: *Henkilöautoliikenteen sujuvuus, raskaan liikenteen tehokkuus ja liikenneturvallisuus*.

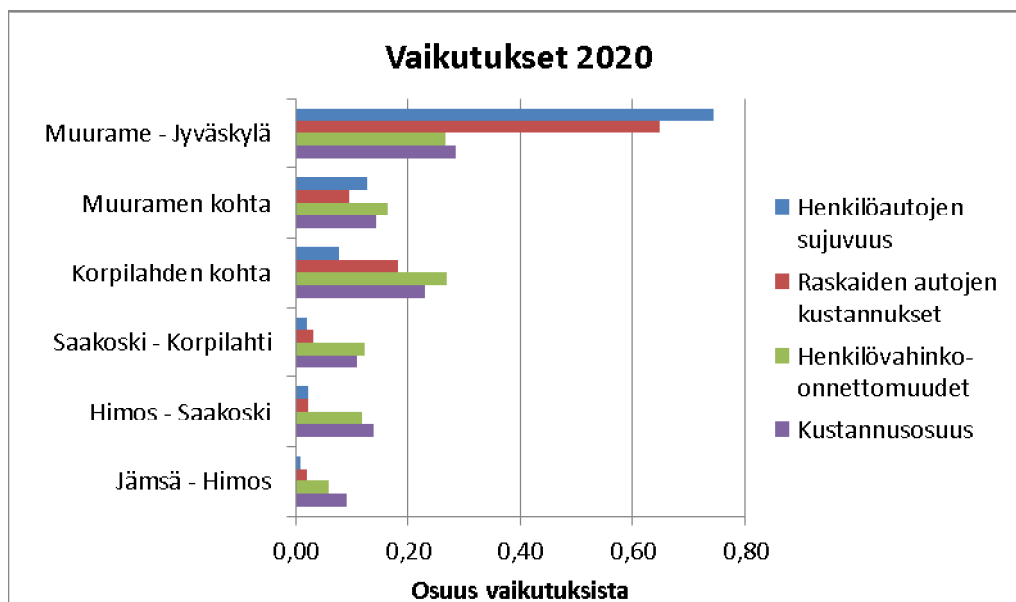
Henkilöautoliikenteen sujuvuudella kuvataan matka-aikojen, keskinopeuksien ja häiriöiden muutoksia, joiden mitattavana arvona on käytetty laskennallisia aikasäästöjä (milj.€/vuosi) eri tarkasteluvuosina. Mittari ottaa huomioon kaikkien henkilöautoliikenteen käyttäjäryhmien tarpeet tasapuolisesti, koska siinä ovat mukana sekä elinkeinoelämää palvelevat usein pitkämatkaiset matkat, päivittäiset työ- ja opiskelumatkat että vapaa- ja loma-ajan matkat. Yhteysvälin luonteesta johtuen näiden osuus vaihtelee eri osaväleillä.

Raskaan liikenteen tehokkuuden tarpeet tulivat esille yrityskyselyssä ja käytetyllä mittarilla (raskaan liikenteen kustannukset) kuvataan raskaan liikenteen hyötyjä ottaen huomioon sekä sujuvuus että kustannus-hyödyt. Mittarina on käytetty laskennallisia raskaan liikenteen ajoneuvo- ja aikakustannussäästöjä (milj.€/vuosi) eri tarkasteluvuosina. Mittari antaa suurimmat vaikuttavuudet niille toimenpiteille, jotka vaikuttavat tehokkaasti raskaan liikenteen hyötyihin, ja niille osaväleille, joilla raskaan liikenteen määrä on suurin.

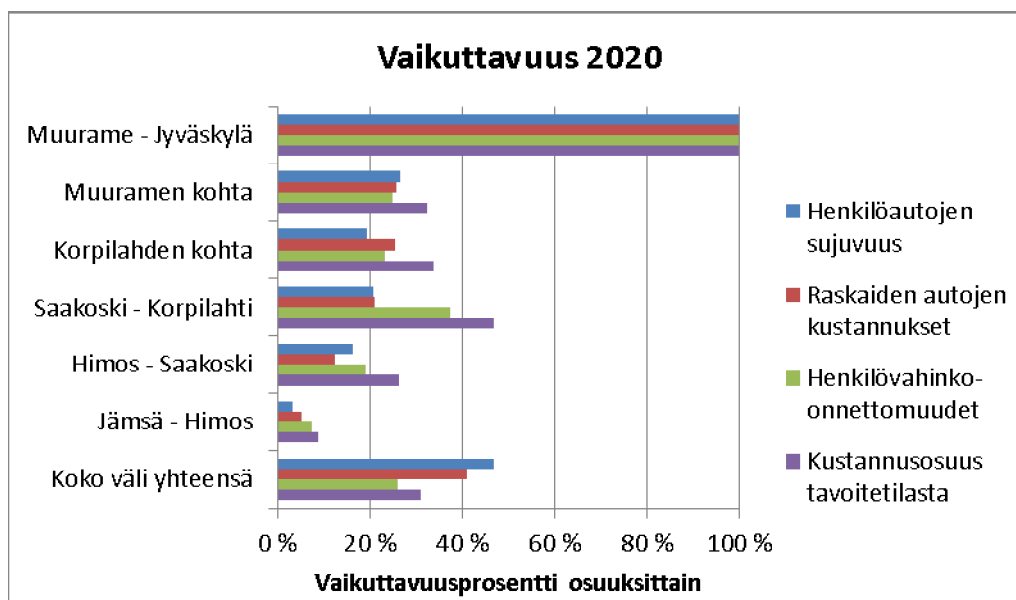
Liikenneturvallisuuden parantaminen on sekä tieviranomaisten, kuntien ja muiden sidosryhmien, elinkeinoelämän että tienkäyttäjien tavoitteena. Mittarina on käytetty laskennallista henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien vähenemää (onn./vuosi) nykytilanteessa. Mittarin avulla voidaan parhaiten kuvata onnettomuusriskissä saavutettavia muutoksia, koska se ottaa huomioon nykyisen tien vaaralliset kohdat, tiellä viime vuosina tapahtuneet vakavat onnettomuudet ja eri toimenpiteiden laskennalliset tehokkuudet vakavien onnettomuuksien vähentämisessä.

Vaikutukset ja vaikuttavuus toteutusvaiheessa 1

Ensimmäisessä toteutusvaiheessa kustannukset ja vaikutukset painottuvat Muurame-Jyväskylä välille ja Korpilahden kohdalle. Muurame-Jyväskylä osuuden parantaminen vaikuttaa erittäin tehokkaasti henkilöautoliikenteen sujuvuuteen sekä raskaiden ajoneuvojen tehokkuuteen. Korpilahden kohdan parantaminen vaikuttaa tehokkaimmin raskaaseen liikenteeseen. Kaikilla osuuksilla turvallisuusvaikutukset ovat hyvät ja tasapainossa toteutuskustannusten kanssa.



Kuva 24. Vaikutukset osuuksittain vaiheessa 1 vuoden 2020 tilanteessa.



Kuva 25. Vaikuttavuudet eri osuuksilla vaiheen 1 toteutuksen jälkeen vuoden 2020 tilanteessa.

Tarkasteltaessa vaikuttavuutta suhteessa tavoitetilään nähdään, että Muurame – Jyväskylä osuus parannetaan tavoitetilään jo ensimmäisessä toteutusvaiheessa, jolloin osuuden vaikuttavuus on 100 % tavoitetilan vaikuttavuudesta. Muuramen ja Korpilahden kohdilla vaikuttavuudet eri mittareihin ovat tasapainossa, mutta osavälien kustannustehokkuus jää vähäisemmäksi kuin erittäin tehokkaalla välillä Muurame – Jyväskylä.

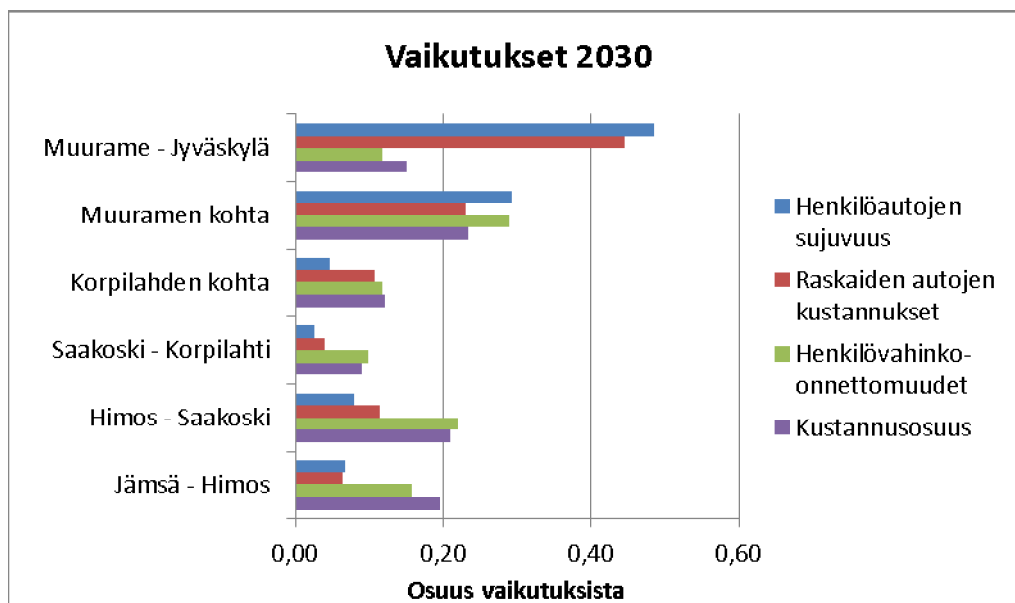
Välillä Saakoski – Korpilahti korostuvat turvallisuusvaikutukset, jolloin sujuvuus- ja tehokkuusvaikutukset jäävät hieman vähäisimmiksi. Jämsä – Himos ja Himos – Saakoski osuuksilla toteutetaan vain 10 – 25 % toimenpiteistä, joten vaikuttavuudet jäävät niin ikään muita osavälejä vähäisimmiksi.

Koko tarkasteluvälillä ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden vaikuttavuus on hyvä. Kustannusten osuus kokonaiskustannuksista on 30 %, mutta niillä saavutetaan sujuvuuden ja tehokkuuden osalta yli 40 %:n vaikuttavuus. Turvallisuuden osalta vaikuttavuus on noin 25 %. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteet ovat myös hyötykustannussuhteeltaan erittäin hyviä. Toteutuksen siirto myöhemmäksi ei juurikaan lisää vaikuttavuutta, koska Muurame – Jyväskylä välin sujuvuus on jo nykytilanteessa heikko.

Vaikutukset ja vaikuttavuus toteutusvaiheessa 2

Toisen toteutusvaiheen kustannukset painottuvat Muuramen kohdalle sekä Himos – Saakoski ja Jämsä – Himos osaväleille. Muuramen kohdan parantaminen täydentää ensimmäisessä vaiheessa toteutettua Muurame – Jyväskylä väliä, jolloin näiden osuuksien yhteisvaikutus on erittäin tehokas. Tämä korostuu etenkin henkilöautojen sujuvuudessa ja raskaan liikenteen tehokkuudessa. Korpilahden kohdalle ei toisessa vaiheessa ole suunniteltu toimenpiteitä, joten osuuden suhteelliset osuudet eri vaikutuksista ovat pienemmät ja jatkoparantamiselle jää selkeitä tarpeita.

Välin Saakoski – Korpilahti toimenpiteet ja siten myös vaikutukset ovat vähäisiä, jolloin osavälin sujuvuus ja tehokkuusvaikutukset ovat muita osuuksia vähäisemmät. Osaväleillä Himos - Saakoski ja Jämsä – Himos toteutettavat toimenpiteet eivät vähäisemmistä liikennemääristä johtuen ole sujuvuuden kannalta yhtä tehokkaita kuin Muuramen kohdan toimenpiteet, mutta osavälien toimenpiteillä saavutetaan hyvä turvallisuusvaikutus.

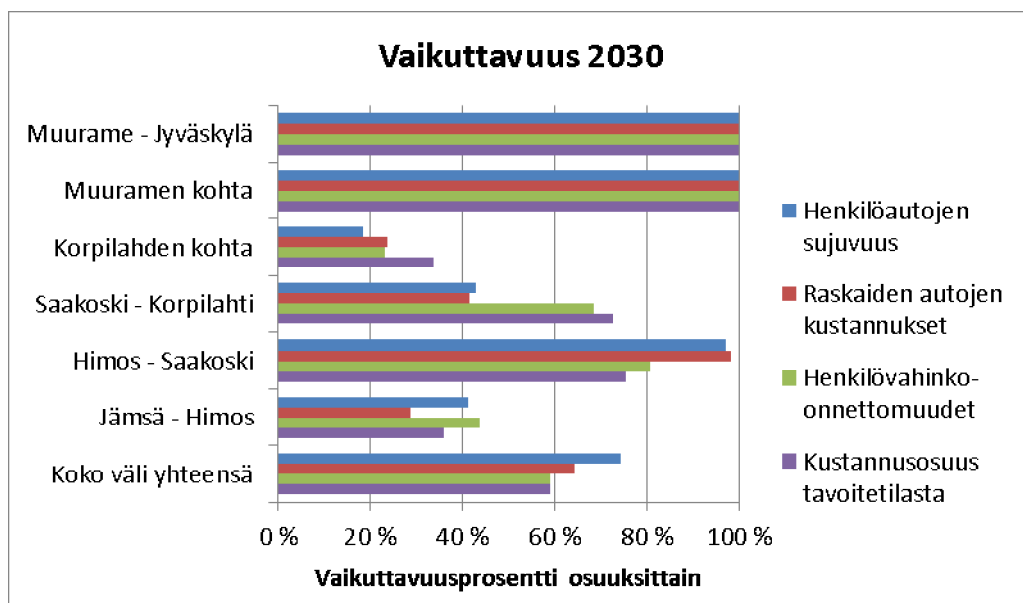


Kuva 26. Vaikutukset osuuksittain vaiheessa 2 vuoden 2030 tilanteessa.

Vaikuttavuuden tarkasteluissa Muuramen kohta saa osavälin Jyväskylä – Muurame lisäksi jo täyden vaikuttavuuden. Sen sijaan Korpilahden kohdan vaikuttavuus jää edelleen vähäiseksi, mikä näkyy muita osavälejä heikommissa vaikuttavuuksissa.

Saakoski – Korpilahti ja Himos – Saakoski osavälien vaikuttavuus paranee huomattavasti ensimmäiseen toteutusvaiheeseen verrattuna. Saakoski – Korpilahti välillä vaikuttavuus painottuu turvallisuuteen ja Himos – Saakoski välillä sujuvuuteen ja tehokkuuteen. Osavälit muodostavat kuitenkin yhdessä järkevän toteutus-

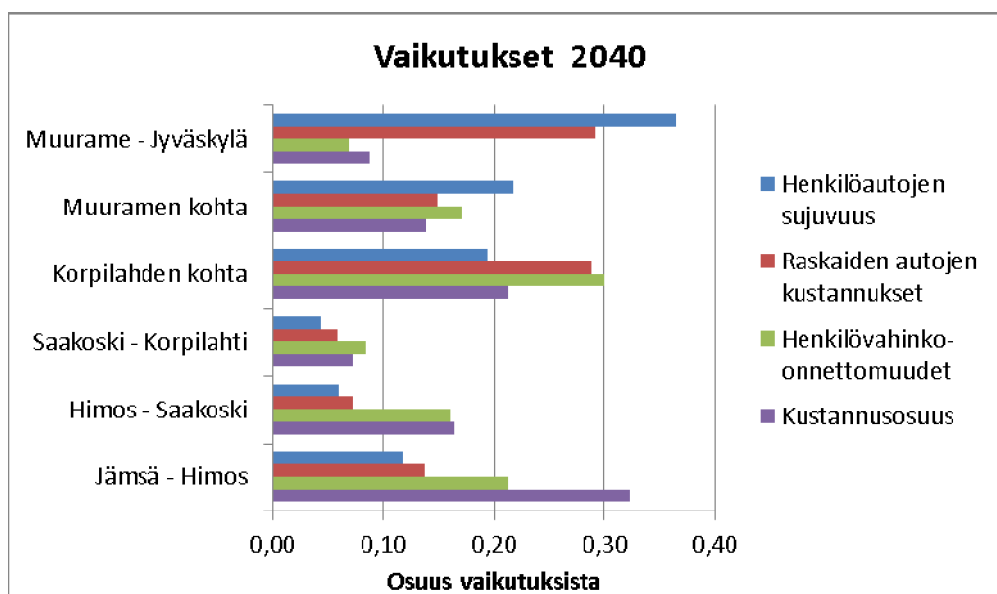
kokonaisuuden, jossa toimenpiteiden kustannukset ja vaikutukset ovat sopusoinnussa keskenään. Jämsä – Himos välillä toimenpiteiden kustannukset ja eri vaikuttavuudet ovat keskenään tasapainossa. Vain vaikuttavuus raskaan liikenteen tehokkuuteen jää vähäisemmäksi, mikä johtuu lähinnä Jämsän kohdan raskasta liikennettä hidastavista liittymäjärjestelyistä.



Kuva 27. Vaikuttavuudet eri osuiksilla vaiheen 2 toteutuksen jälkeen vuoden 2030 tilanteessa.

Jos sekä ensimmäisen että toisen vaiheen toimenpiteet toteutetaan vuoteen 2030 mennessä, on näiden yhteisvaikuttavuus edelleen hyvä. Kustannusten osuus on 60 % tavoitetilan kustannuksista, mutta vaikuttavuus sujuvuuteen on noin 75 %, raskaan liikenteen tehokkuuteen 65 % ja turvallisuuteen 60 %. Toteuttamisen aikaistaminen etenkin Jämsän ja Korpilahden välillä vähentäisi vaikuttavuuksia hieman ja myöhentäminen vastaavasti lisäisi niitä. Sen sijaan Muuramen kohdan parantamisen siirto ei vaikuta oleellisesti vaikuttavuuksiin.

Vaikutukset ja vaikuttavuus toteutusvaiheessa 3



Kuva 28. Vaikutukset osuiksittain vaiheessa 3 vuoden 2040 tilanteessa.

Kolmannessa toteutusvaiheessa koko yhteysväli parannettaisiin tavoitetilään. Vaikuttavuusanalyysissä kaikki mittarit kullakin osavälillä saavat silloin arvon 100 %.

Kolmannen toteutusvaiheen kustannuksista pääosa koostuu Jämsä – Himos osavälille ja Korpilahden kohdalle. Korpilahden kohdalla vaikutukset ovat hyviä kaikkien tarkasteltujen mittareiden osalta ja lopputilanne täydentää aiemmissa vaiheissa toteutettavaksi suunniteltuja Muuramen ja Jyväskylän välisiä osuuksia. Jämsä – Himos välin vaikutukset ovat edelleen muuta yhteysväliä heikommat, mutta kokonaisuuden kannalta myös tämän osavälin sujuvuutta ja tehokkuutta parantavat ratkaisut ovat perusteltuja. Väliin suunniteltujen liittymäratkaisujen kustannustalouteen kannattaa jatkosuunnittelussa kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota.

Saakoski – Korpilahti ja Himos –Saakoski osaväleillä täydennetään ratkaisuja tavoitetilanteen mukaisiksi, jolloin Saakoski – Himos välillä vaikuttavuus paranee etenkin sujuvuuden ja tehokkuuden osalta ja Himos – Saakoski välillä turvallisuuden osalta, jolloin kumpikin osaväli täydentyy vaikutuksiltaan riittävän yhdenmukaisiksi.

Yhteenveto vaikuttavuuksista

Tarkasteltaessa osaväleittäin tavoitetilanteen edellyttämiä kustannuksia ja eri mittareilla saavutettavia vaikutavuuksia, voidaan tehdä seuraavia johtopäätelmiä:

- Henkilöautoliikenteen sujuvuutta parannetaan tehokkaasti niillä osaväleillä Korpilahden ja Jyväskylä välillä, joilla on joko jo nykyisin selkeitä ongelmia, tai joiden ongelmat kasvavat selvästi liikenteen kasvaessa. Vaiheittainen toteutusjärjestys alkaen Jyväskylän päästä tukee näitä tavoitteita ja käyttäjätarpeita hyvin.
- Raskaan liikenteen kustannustehokkuuden kannalta ongelmallisimmat osavälit nykytilanteessa ovat Muuramen ja Jyväskylän väli sekä Korpilahden ja Jämsän kohdat. Muuramen kohdalla liikenteen ja maankäytön kasvu pahentaa varsin nopeasti nykyistä tyydyttävää tilannetta. Raskaan liikenteen kannalta Korpilahden kohdan toimenpiteiden aikaistaminen voisi tuoda paremman kustannustehokkuuden, mutta tällöin Muuramen kohdan parantaminen ei saa siirtyä myöhemmäksi. Jämsän kohdan ongelmia voidaan käytännössä parantaa vain raskailla liittymäjärjestelyillä, joiden toteutus on kustannussyistä vasta kolmannessa vaiheessa.
- Turvallisuuden osalta toimenpiteillä parannetaan varsin tasapuolisesti eri osuuksia Muurame – Jyväskylä osaväliä lukuun ottamatta. Kyseisen välin ongelmana ei nykytilanteessa olekaan heikko turvallisuustaso vaan liikenteen sujuvuus. Turvallisuutta parannetaan kustannuksiin nähden tehokkaimmin Korpilahden ja Muuramen kohdilla sekä Saakoski – Korpilahti ja Himos – Saakoski osaväleillä. Vaikka Jämsä – Himos osavälin turvallisuuden parantaminen ei näytä kovin tehokkaalta, saavutetaan osavälillä kuitenkin yli 20 % koko yhteysvälin turvallisuusvaikutuksista.
- Tavoitetilanteeseen mentäessä ovat kolmannen vaiheen toteutuskustannukset suurimmat Jämsä – Himos osavälillä (Jämsän kohta) sekä Korpilahden kohdalla ja pienimmät Saakoski – Korpilahti ja Muurame – Jyväskylä osaväleillä. Toimenpiteiden ja kustannusten jakamisella vaiheittain eri osaväleille niiden pituudet ja ongelmien laajuudet huomioon ottaen on voitu muodostaa vaikuttavuusiltaan tehokas kokonaisuus ja pystytty parantamaan eri ongelmakohtia tasapainoisesti.

Muiden tarkasteltujen vaikutusten osalta voidaan tehdä seuraavia päätelmiä, vaikka niistä ei ollut käytössä erillisiä mittareita.

- Joukkoliikenteen toimintaedellytykset parantuvat päätien pysäkkijärjestelyjen, liityntäpysäköinnin ja pyöräpysäköinnin ansiosta ja nämä antavat hyvät mahdollisuudet kehittää seudun bussiliikennettä ja nopeaa bussiyhteyttä työmatkaliikenteessä.

- Jalankulku- ja polkupyöriä liikenteen olosuhteet parantuvat. Liikenneturvallisuus sekä liikkumisympäristön laatutaso kohentuvat merkittävästi alikulkujen ja kevyen liikenteen väylien sekä rinnakkais-tieyhteyksien ansiosta. Asianmukaiset liityntäpysäköintijärjestelyt tuovat uuden mahdollisuuden käyttäjä polkupyöriä työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla.
- Tienvarsiasutuksen kokemat liikenteen meluhaitat vähenevät – karkean arvion perusteella noin 700 asukasta sekä vanhainkoti ja koulu hyötyvät melusuojuuksista. Liikenteen sujuvuuden parantumi-nen vähentää myös päästöhaittoja tienvarsiasutukselta.
- Alueen maankäytön kehittäminen paranee valtatie ja sen liittymien parantamisen seurauksena. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset parantuvat kun työvoiman saatavuus ja liikkuvuus sekä kulje-tusten luotettavuus, turvallisuus ja ennustettavuus parantuvat liikennejärjestelyjen parantamisen myötä.
- Matkailukohteiden vetovoima ja saavutettavuus parantuvat liikenneolosuhteiden parantamisen seu-rauksena.

Suunnitellut parantamistoimenpiteet kokonaisuutena ja hankkeen vaiheittain toteuttaminen tukevat hyvin myös näitä ei mittareilla tarkasteltuja vaikutuksia.

3.9 Kannattavuus

Koska kyseessä on yhteysvälin kehittämistä koskeva selvitys ja eri osavälien suunnitelmavalmius on erilai-nen, ei kattavaa kannattavuuslaskelmaa hankkeen toteuttamisesta joko yhdellä kertaa tai vaiheittain ole tehty. Eri osavaiheille on vaikuttavuutta kuvaavien laskelmien yhteydessä arvioitu tärkeimpien hyötyerien (ajoneuvo-, aika- ja onnettomuuskustannukset) suuruusluokat, joiden perusteella on voitu tehdä alustavia arvioita hyöty-kustannussuhteista. Eri osaväleille ei ole laskettu erillisiä kannattavuuden tunnuslukuja. Li-säksi on tarkasteltu yhteysvälin arvioituja hyötyjä, jos keskimääräinen toteutusajankohta on joko 2025 tai 2035.

Ensimmäisen osavaiheen kannattavuus on erittäin hyvä. Arvioitu ensimmäisen vuoden tuotto on 10,6 %, mikä vastannee käytetyllä ennusteella hyöty-kustannussuhdetta (HK-suhde) 2,5, kun vaihe toteutetaan vuoteen 2020 mennessä. Vastaavasti toisen osavaiheen vuodelle 2030 laskettu ensimmäisen vuoden tuot-to on 8,6 %, mikä vastaa HK-suhdetta 2,0. Toteutettaessa kolmas vaihe vuonna 2040 ovat vastaavat luvut 8,1 % ja 1,7. Toisen ja kolmannen vaiheen lukuihin liittyy ensimmäistä vaihetta oleellisesti suurempi epä-varmuus käytetystä ennusteesta johtuen. Osaväleittäin kannattavuutta vaiheittain voidaan arvioida seuraa-valla alustavalla kaaviolla.

Osavaihe	Tarkastellut osavälit						Koko väli yhteensä
	Jämsä - Himos	Himos - Saakoski	Saakoski - Korpilahti	Korpilahden kohta	Muuramen kohta	Muurame - Jyväskylä	
Vaihe 1							
Vaihe 2							
Vaihe 3							
Yhteensä							
	Varmasti kannattava osakokonaisuus. Sallii myös kustannusten kohtuullisen nousun.						
	Todennäköisesti kannattava osakokonaisuus. Edellyttää kustannustason säilymistä.						
	Mahdollisesti kannattamaton osakokonaisuus. Tarvetta kustannusten alentamiseen.						

Jos koko yhteysvälin parantaminen toteutettaisiin vuoteen 2025 mennessä, olisi ensimmäisen vuoden tuot-to noin 8.7 % ja HK-suhde 2,0, eli koko yhteysvälin toteuttamista voidaan pitää kannattavana. Toteutettaes-sa hanke vuonna 2035 HK-suhde nousisi arvoon 2,1, mutta tällöin menetetään merkittävä osa niistä hyö-dyistä etenkin Muuramen ja Jyväskylän osuuksilla, jotka olisivat saavutettavissa aiemmalla toteuttamisella.

4 Jatkotoimenpiteet

4.1 Ohjeet jatkosuunnittelulle

Väylähankkeiden suunnittelua ohjaavana asiakirjana käytetään suunnitteluperusteita, joiden laatiminen tehdään ohjeen ”Väylähankkeiden suunnitteluperusteiden menettelykuvaus, Liikenneviraston ohje 24/2011” mukaisesti. Suunnitteluperusteet tarkentuvat ja täydentyvät seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Seuraavassa on esitetty tämän hankkeen jatkosuunnitteluohjeet siten, että niistä voidaan koota ja muokata suunnitteluperusteet -asiakirja seuraavien suunnitteluvaiheiden käyttöön.

Hankkeen kuvaus

Kyseessä on valtatie 9 parantaminen välillä Jämsä-Jyväskylä. Kehittämisselvityksen suunnittelujakso on noin 56 km pitkä ja se sijoittuu Jämsä, Muuramen ja Jyväskylän kuntien alueelle. Hanke toteutetaan vaiheittain.

Nykytila, ongelmat ja tarpeet

Valtatie 9 on peruspoikkileikkaukseltaan pääosin 10 m leveä valtatie. Jämsän länsipuolella on noin 3 km:n matkalla 8 m leveä tiejakso. Suunnitteluosuuden pohjoispäässä Jyväskylän Muuramen välillä on lyhyellä matkalla moottoritie- ja moottoriliikennetiejakso. Suunnittelujaksolla on yksi keskikaiteellinen ohituskaispari ja viisi keskikaiteetonta ohituskaisaosuutta. Eritasoliittymiä on Jämsässä, Korpilahdella ja Muuramessa. Nopeusrajoitus 100 km/h on noin 60 % suunnitteluosuudesta ja 80 km/h tai alle on noin 40 % tiepituudesta. Korpilahden ja Jämsän taajamien kohdilla on 60 km/h ja 50 km/h jaksoja yhteensä hieman yli kahden kilometrin matkalla.

Valtatien 9 keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä 2012 (KVL-2012) on Jämsän länsipuolella noin 6400 autoa, Jämsä-Korpilahti välillä 7100-9000 autoa, Korpilahti-Muurame välillä 10700 autoa ja Muurame-Jyväskylä välillä 16200 autoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on suurimmillaan 11 % Jämsän ja Korpilahden välisellä osuudella. Muualla raskaan liikenteen osuus on välillä 7- 9 %.

Suunnitteluosuudella on paljon yksityistieliittymiä. Päätiellä on vasemmalle kääntymistilanteita, joista aiheutuu erityisesti peräänajoriskejä. Vilkkaimmissa tasoliittymissä on vaikeuksia päästä päätien liikenteen mukaan ja päätien suuntaisen liikenteen sujuvuusongelmia on erityisesti Jyväskylä-Muurame välillä. Kokonaisuutena arvioiden nykyinen väylä ei vastaa liikennemäärien edellyttämää tasoa.

Valtatien 9 Jyväskylä-Jämsä –välin viime vuosien keskimääräinen onnettomuustiheys 24,4 onnettomuutta/100 tie-km on lähes kaksin verroin korkeampi kuin Suomen valtateillä keskimäärin (13,4). Valtateihin sisältyy monenlaisessa ympäristössä olevia valtateitä sekä myös moottoritiet. Liikennesuoritteeseen (onnettomuutta/milj.ajon-km) suhteutettuna tieosuus on niin ikään noin 20 % vaarallisempi kuin valtatiet keskimäärin. Onnettomuustiheyden perusteella vaarallisin tiejakso on Muuramen kohdalla ja onnettomuusasteen perusteella Jämsän kohta.

Valtatien varteen sijoittuu Jämsän, Korpilahden ja Muuramen taajamat. Taajamien maankäyttöä sijoittuu valtatie kummallekin puolelle ja liikkuminen taajaman eri osien välillä synnyttää valtatiestä risteävää liikennettä. Tien varrelle sijoittuu taajamien lisäksi useita kyliä, joiden asutus sijoittuu kummallekin puolelle valtatiestä.

Valtatien parantamistarpeet muodostuvat vilkkaan liikenteen, tien varren maankäytön liikkumistarpeiden, liikenneturvallisuuden parantamisen ja ympäristöhaittojen kuten melun muodostamasta kokonaisuudesta.

Hankkeen tavoitteet

Valtatien kehittämisen yleistavoitteina liikenteen, maankäytön, elinkeinoelämän ja ympäristön sekä talouden suhteen ovat:

Liikenne:

- toimenpiteiden tulee parantaa päätien ja siihen välittömästi liittyvän tie- ja katuverkon liikenneturvallisuutta ja vähentää erityisesti vakavien onnettomuuksien riskiä
- valtatie 9 tie- ja liikenneolosuhteiden tulee olla mahdollisimman homogeeniset suunnitteluosuudella sekä sen eritaso- ja tasoliittymissä ottaen huomioon liikennemäärien ja liikenneympäristön asettamat lähtökohdat
- valtatie nopeustavoitteena on 100 km/h kuitenkin siten, että myös 80 km/h nopeusrajoitus hyväksytään siellä missä se on ympäristö- ja kustannussyistä perusteltu
- valtatie on toiminnalliselta ratkaisultaan Muurameen saakka keskikaiteellinen valtatie ja siitä pohjoiseen moottoritie
- suunnitelmaratkaisuilla tuetaan ja edistetään joukkoliikenteen, pyöräilyliikenteen ja jalankulun toimintaedellytyksien parantamista

Maankäyttö, elinkeinoelämä ja ympäristö

- maankäytön, asumisen, palvelurakenteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja niiden kehittäminen ovat lähtökohtina valtatie toimenpidesuunnittelussa
- Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski-kehitysvyöhyke muodostaa tulevaisuudessa merkittävän työ- ja asuntomarkkina-alueen, jota tuetaan myös valtatie 9 liikennejärjestelyjen kehittämisellä
- toimenpidesuunnittelussa otetaan huomioon yrityskyselyn antama palaute
- kehittämisessä ja toimenpidesuunnittelussa pidetään keskeisenä lähtökohtana myös ns. MALPE-periaatetta (Maankäyttö, Asuminen, Liikenne, Palvelurakenne, Elinkeinot), jossa ajattelun ytimessä on valtion, kuntien, ihmisten ja yritysten vuorovaikutus ja palvelutasoa.
- valtatie ja sen liittymien sekä rinnakkaistieverkon suunnitelmaratkaisuissa otetaan huomioon kaavoissa ja maankäytön suunnitelmissa esitetyt ratkaisumahdollisuudet, joita voidaan tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan myös esittää muutettaviksi ja mahdolliset kaavojen ja maankäytön suunnitelmien muutokset suunnitellaan vuorovaikutteisesti maankäytön suunnittelun kanssa
- valtatieliikenteen aiheuttamat meluhaitat tienvarsiasutukselle minimoidaan
- suunnitelmaratkaisut sovitetaan mahdollisimman hyvin luonnon, maiseman ja suojeluarvojen edellyttämiin reunaehtoihin

Talous

- rakentamis- ja parantamistoimenpiteiden tulee olla kustannustehokkaita, vaihteittain rakennettavia ja elinkaariajattelua tukevia

Valtatien 9 kehittämisen eri toimenpidekohteisiin tehtävissä yleis- ja tiesuunnitelmissa laaditaan hankearviointi. Siinä yhteydessä tarkennetaan edellä olevat yleistavoitteet ja arvioidaan tavoitteiden toteutumista erilaisten mittareiden ja sanallisten kuvausten avulla. Mittarit laaditaan suunnittelukohteiden ominaispiirteiden perusteella koskemaan liikenteellistä palvelutasoa, liikenneturvallisuutta, ympäristövaikutuksia ja taloudellisia vaikutuksia. Lisäksi arvioidaan vaikutuksia, jotka koskevat yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä sekä joukkoliikenteen palvelusoodellytyksiä.

Hankkeen sisältö

Vuonna 2013 laadittu kehittämisselvitys on esiselvitys, joka pohjautuu suunnitteluosuudelle viime vuosina laadittuihin suunnitelmiin ja selvityksiin sekä työn kuluessa esille tulleisiin suunnitelmaratkaisuihin. Valtatietä 9 Jämsän ja Jyväskylän välillä on suunniteltu ja toteutettu useissa eri vaiheissa eri aikoina. Osassa suunnitelmista on huomioitu valtatiekäytävä rinnakkaisteineen, mutta osassa on keskitytty vain valtatiejärjestelyihin. Valtatie ja siihen liittyvän rinnakkaistieverkon tavoitetilanteen ratkaisusta on olemassa visioita ja näkemyksiä, mutta niiden konkretisoimiseksi, testaamiseksi ja päivittämiseksi on laadittu tämän päivän käsitys valtatie 9 kehittämisestä Jyväskylän ja Jämsän välille.

Kehittämisselvityksessä esitetään valtatie 9 tavoitetilanteen ratkaisuksi Jämsän ja Muuramen välille keski-kaiteellinen ohituskaistatie ja Muurame-Jyväskylä osuudelle moottoritie. Liittymät ovat normaaleja eritasoliittymiä, minieritasoliittymiä ja tasoliittymiä. Tavoitetilanteessa eritasoliittymiä on yhteensä 6 kpl perusverkon tiellä ja 3 kpl moottoritieellä. Minieritasoliittymiä on yhteensä 9 kpl ja tasoliittymiä 2 kpl. Rinnakkaistieverkkoa parannetaan ja rakennetaan liittymäjärjestelyjen ja muiden kulkuyhteyksien edellyttämällä tavalla. Jalankulku ja pyöräily valtatie poikki hoidetaan alikulkujen/ylikulujen kautta. Valtatielle rakennetaan ja parannetaan linja-autopysäkit varusteineen ja niiden edellyttämät jalankulku- ja polkupyöräyhteydet. Valtatien melualueilla olevan asutuksen kohdalle tehdään melusuojaus.

Hankkeesta tehdyt päätökset ja sopimukset

Esiselvityksestä pyydetään lausunnot, joiden perusteella päätetään jatkosuunnitteluohjeista. Suunnittelualueella on voimassa Keski-Suomen kokonaismaakuntakaava sekä Keski-Suomen 1. ja 2. vaihemaakuntakaava. Keski-Suomen 3. vaihemaakuntakaava on Ympäristöministeriössä vahvistettavana, ja 4. vaihemaakuntakaava on maakuntavaltuuston hyväksymä (05/2013).

Alueella on voimassa useita yleis-, osayleis- ja asemakaavoja. Lisäksi käynnissä on useita em. kaavojen muutoksia ja/tai laajennuksia.

Jatkosuunnittelun ohjeet

Hallinnollisten järjestelyjen periaatteet

Valtatie parannetaan nykyiseen maastokäytävään pääasiassa nykyiselle paikalleen. Mahdolliset syrjään jäävät valtatieosuudet puretaan ja maisemoidaan.

Matka- ja kuljetusketjujen parantamisen tavoitteet

Maakunnan kannalta tärkeät massa- ja paperiteollisuuden tuotantolaitokset sijaitsevat Jämsässä sekä Jämsänkoscalla, Äänekoscalla ja Jyväskylässä. Muita tärkeitä aloja ovat Jyväskylän seudulla mm. elektroniikka- ja sähköteollisuus sekä elintarvike-, puutuote- ja paperiteollisuus, metallituotteiden valmistus sekä kustannus- ja painotoiminta. Maakunnan väestö on keskittynyt ja keskittyy edelleen vahvasti Jyväskylän kaupunkiseudulle, osin Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski akselille sekä paikallisesti myös pienempiin seutu- ja kuntakeskuksiin. Valtatiellä 9 on tärkeä merkitys Suomen poikittaisyhteytenä ja tie kuuluu TEN-T ydinverkkoa täydentäviin liikenneväyliin. Liikenteen kehityssuuntana on pitkämatkaisten tavara- ja henkilökuljetusten keskittyminen määrättyille reiteille ja kuljetuskäytävälle. Liikenteen kasvu keskittyy pääteille ja voimakkaimmin Jyväskylän seudulle. Avainsanoja matkaketjun parantamisen tavoitteiden mittaamiseen ovat mm.: matka-aika ja sen ennakoitavuus, helppous, turvallisuus, hallittavuus ja mukavuus. Vastaavasti kuljetusketjujen parantamisen tavoitteita voidaan mitata mm. tunnistamalla kustannustehokkuus, täsmällisyys, turvallisuus sekä tuotteiden vaurioitumattomuus ja pilaantumattomuus. Nämä kaikki edellyttävät valtatieltä 9 hyvää toimintavarmuutta, ennakoitavia liikkumisolosuhteita ja korkeaa laatutasoa.

Kuljetus- ja sujuvuustavoitteet

Valtatien ennusteliikennemäärät vuodelle 2040 ovat Jämsän länsipuolella 9200 autoa vuorokaudessa, Jämsä – Korpilahti välillä 10000-12500 autoa/vrk, Korpilahti-Muurame välillä 13000-15500 autoa/vrk ja Muuramesta Jyväskylään 21500-27000 autoa/vrk. Valtatien nopeustaso on lähtökohtaisesti 100 km/h, mutta paikallisesti sallitaan 80 km/h rajoitus siellä, missä se ympäristö- ja kustannussyistä on perusteltu. Suurten liikennemäärien turvallinen, täsmällinen ja ennakoitava sujuminen kyseisillä nopeustasoilla edellyttää jatkuvaa keskikaiteellista ohituskaistatietä ja Muurame – Jyväskylä osuudella moottoritietä ja korkealuokkaisia liittymäjärjestelyjä.

Moottoritietä rakennettaessa tulee huomioda, että nyt suunnitelmakartoilla kolmanteen vaiheeseen esitetyn alikulun rakentaminen Muuramessa noin paalulla 56,6 km, tulee rakentaa jo ensimmäisessä vaiheessa, jos maankäyttö valtatie länsipuolella on kehittynyt ja siellä on jo olemassa rinnakkaisverkko tai se rakennetaan moottoritien kanssa yhtäaikaaisesti.

Toiminnalliset ominaisuudet

Valtatie 9 on Jämsä-Korpilahti osuudella tyypiltään keskikaiteellinen ohituskaistatie, jossa ohituskaistoja on vuoron perään kumpaankin suuntaan. Korpilahti-Muurame osuudella on nelikaistainen keskikaiteellinen tie. Tie on em. osuuksilla sekaliikennetie, jolla ei ole liikennöintirajoituksia. Muurame-Jyväskylä osuudella valtatie on moottoritie. Sekaliikenneosuudella on yhteensä 6 normaalia eritasoliittymää, 9 minieritasoliittymää ja 2 tasoliittymää. Moottoritietä on 3 normaalia eritasoliittymää. Eritasoliittymissä päätien ja sivutien liikenne kulkevat eri tasossa ja päätiellä on mahdollista oikealle erkaneminen ja oikealta liittyminen. Tasoliittymissä on mahdollista myös päätietä risteävä liikenne ja vasemmalle kääntyminen.

Liikenteen hallinta

Jatkosuunnittelussa otetaan kantaa liikenteen telematiikan hyödyntämiseen. Suositeltavia toimenpiteitä ovat mm. muuttuvien nopeusrajoitusten käyttö, keli- ja sääinformaatio, sekä joukkoliikenteen ajantasainen informaatio tärkeimpien pysäkkien yhteydessä.

Joukkoliikenne ja jalankulku- ja pyöräily

Suunnitteluosuus on osa Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski/Laukaa joukkoliikenteen laatukäytävästä, jonka kehittämisestä on laadittu selvitys vuonna 2012. Siinä on esitetty tiivistetysti, että joukkoliikenne voi olla kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautoliikenteelle, jos joukkoliikennepalvelua on tarjolla riittävästi, sen täsmällisyyteen voi luottaa ja matka-aika ei ole liian pitkä verrattuna henkilöautoon. Myös pysäkkien tulee olla helposti saavutettavissa ja niiden tulee olla siistejä ja turvallisia. Lisäksi palvelun käyttämisen tulee olla hinnaltaan kilpailukykyistä ja käytettävissä olevasta palvelusta jaettavan informaation tulee olla selkeää ja helposti tavoitettavaa. Valtatie 9 jatkosuunnittelussa tarkennetaan pysäkkien ja pysäkkikatosten, pysäkeille johtavien jalankulku- ja polkupyöräteiden, pysäköintipaikkamäärän sekä ajantasaisen informaation suunnittelua. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa sovitaan myöskin joukkoliikenteen infraan liittyvistä kunnossapitokysymyksistä, joihin on saatu palautetta edellä mainitun laatukäytäväselvityksen käyttäjäkyselyssä.

Liikenneturvallisuus

Päätielle suunniteltu keskikaide eliminoi käytännössä kohtaamisonnettomuudet, jotka ovat yleensä seurausiltaan erittäin vakavia. Eritasoliittymät poistavat risteämisonnettomuudet, jotka myöskin ovat yleensä vakavia onnettomuuksia. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä tulee vähentymään ja vakavuudet lieventymään näillä toimenpiteillä merkittävästi. Rinnakaistiejärjestelyillä erotellaan paikallinen lyhytmatkainen liikenne valtatielle tyypillisestä pitkämatkaisesta liikenteestä. Myös maatalousliikenteen aiheuttamat suju-

vuusongelmat ja kevyen liikenteen liikenneturvallisuus paranevat hitaamman liikenteen siirtyessä käyttämään rinnakkaistieverkkoa. Rinnakkaistieverkkoa täydennetään kevyen liikenteen väylillä. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida myös muu kevyen liikenteen reitistö ja verkon jatkuvuus.

Maakunta- ja yleiskaavoitus

Kehittämisselvityksen mukainen ratkaisuperiaate ei edellytä maakuntakaavan muuttamista. Yleiskaavojen laatimisessa ja muuttamisessa tulee ottaa huomioon valtatie parantamistoimenpiteet, mutta niitä tulee tarkentaa ja täsmentää ennen kaavoitusvaiheita joko aluevaraus- tai yleissuunnittelutarkkuuteen.

Ympäristö

Valtatie 9 sijoittuu ympäristöltään mäkiseen maastoon, jossa on myös runsaasti vesistöä. Osalla matkaa tie kulkee rakennetun ympäristön läheisyydessä. Rakentamis- ja parantamistoimenpiteet tulee suunnitella huolellisesti ympäristön antamien lähtökohtien mukaan.

Hankealueen pohjoisosassa Muuramessa valtatie 9 halkaisee Muuratharjun vedenhankintaa varten tärkeän pohjavesialueen. Osa pohjavesialueesta kuuluu myös Muuramenharju-Innanlahden lehto -nimiseen Natura 2000 -alueeseen. Muuramenharju on yksi merkittävimmistä Keski-Suomen harjuista. Geologisesti Muuramenharjun selänne on Keski-Suomen reunamuodostuman edustavimpia osia. Se on noin 1 km levyinen, 4 km pituinen ja osin varsin jyrkkärintainen muodostuma. Molemmilla rinteillä on hyvin kehittyneitä muinaisrantoja. Muuramenharjun metsät ovat pääosin eri-ikäistä männikköä, joka on metsätalouskäytössä. Muuramenharju on tehokkaassa virkistyskäytössä ja sillä on myös maisemallista arvoa. Harjun eteläpäässä sijaitseva Innanlahden lehto on kuusta kasvava kostea saniaisvaltainen rinnelehto, jossa esiintyy vaateliasta lehtokasvillisuutta. Muuramenharju – Innanlahden lehto –Natura-alue kuuluu myös valtakunnalliseen harjunsuojeluohjelmaan.

Valtatien 9 läheisyydessä on joitakin kiinteitä muinaisjäännöksiä, mikä tulee ottaa huomioon hankkeen tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Tien läheisyydessä on maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita sekä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä tai valtatie kulkee niiden läpi. Tämä tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Valtatien 9 kanssa risteävät virkistysyhteydet sekä viheralueet on otettava huomioon jatkosuunnittelussa. Kehittämisselvityksessä on tunnistettu valtatie melualueet ja esitetty alustavat melusuojaustarpeet. Melusuojaustarpeet ja –ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Alustava kustannustavoite

Esiselvitysvaiheen suunnittelutarkkuudella arvioitujen rakennuskustannukset ovat koko hankkeessa yhteensä noin 113 M€ ((MAKU 136,8 ajankohta 2/2013). Hanke toteutetaan vaiheittain. Kustannusten jaosta valtion, kuntien ja muiden osapuolten kesken sovitaan jatkosuunnittelussa. Vaikka valtatie parantamisen päävastuu onkin valtiolla, tulee kuntien osallistua esimerkiksi tien varren maankäytön tarpeista johtuvien eritasoliittymien rahoitukseen erikseen sovittavalla kustannusosuudella.

4.2 Suunnitelman käsittely

Kehittämisselvityksen valmiista suunnitelmaraportista pyydetään lausunnot suunnittelualueen kunnilta, Keski-Suomen liitolta ja Museovirastolta. Lausuntojen perusteella raporttia ei muokata, vaan lausunnot yhdessä raportin kanssa toimivat jatkosuunnitteluohjeina.

Liitteet

Indeksikartta

Liite 1. Tavoitetila

Liite 2. Vaihe 1

Liite 3. Vaihe 2

Liite 4. Vaihe 3

Valtatien 9 Jyväskylä-Jämsä kehittämisen toimenpiteet on laadittu lähtien ongelmista, yrityskyselyssä esitetyistä näkökohdista, tavoitteista ja vuoden 2040 liikenne-ennusteesta. Tavoitetilanteen ratkaisumalli koostuu kolmesta tietyyppistä. Jämsä-Korpilahti osuudella tie on keskikaiteellinen ohituskaistatie, jossa ohituskaistoja on vuoron perään kumpaankin suuntaan. Korpilahti-Muurame osuus on nelikaistainen keskikaiteellinen tie. Tie on em. osuuksilla sekaliikennetie, jolla ei ole ajoneuvo kohtaisia liikennöintirajoituksia. Muurame-Jyväskylä osuus on moottoritie. Sekaliikenneosuudella on yhteensä kuusi normaalilla mitoituksella tehtyä eritasoliittymää, yhdeksän ns. minieritasoliittymää ja kaksi tasoliittymää. Moottoritiellä on kolme eritasoliittymää. Rinnakkaistiestöä sekä jalankulku- ja polkupyöräyhteyksiä on esitetty parannettavaksi. Myös joukkoliikenteen olosuhteita on esitetty parannettavaksi. Selvityksessä on esitetty linja-autopysäkit, nousupysäkkien yhteyteen odotuskatokset, pyöräpysäköintipaikkoja sekä hyvät liityntäyhteydet pysäkeille. Liikenteen meluhaitat on tunnistettu ja esitetty alustavat melusuojauskohteet. Alustavat rakentamiskustannukset ovat suuruusluokaltaan noin 113 miljoonaa euroa. Toimenpiteet toteutetaan vaiheittain. Rakentamis- ja parantamistoimenpiteillä parannetaan merkittävästi liikenteen turvallisuutta, liikenteen sujuvuutta, kuljetusten taloudellisuutta, sekä jalankulun, pyöräilyn että joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Alueen elinkeinoelämä ja maankäytön kehittämismahdollisuudet hyötyvät liikenneolosuhteiden parantumisesta. Tienvarsiasutuksen meluhaitat pienenevät.

VALTATIE 9 JYVÄSKYLÄ-JÄMSÄ KEHITTÄMISSELVITYS

Keskisuomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lisätiedot: Minna Immonen, puhelin 0295 024685, sähköposti: minna.immonen@ely-keskus.fi

www.ely-keskus.fi/keski-suomi

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus