



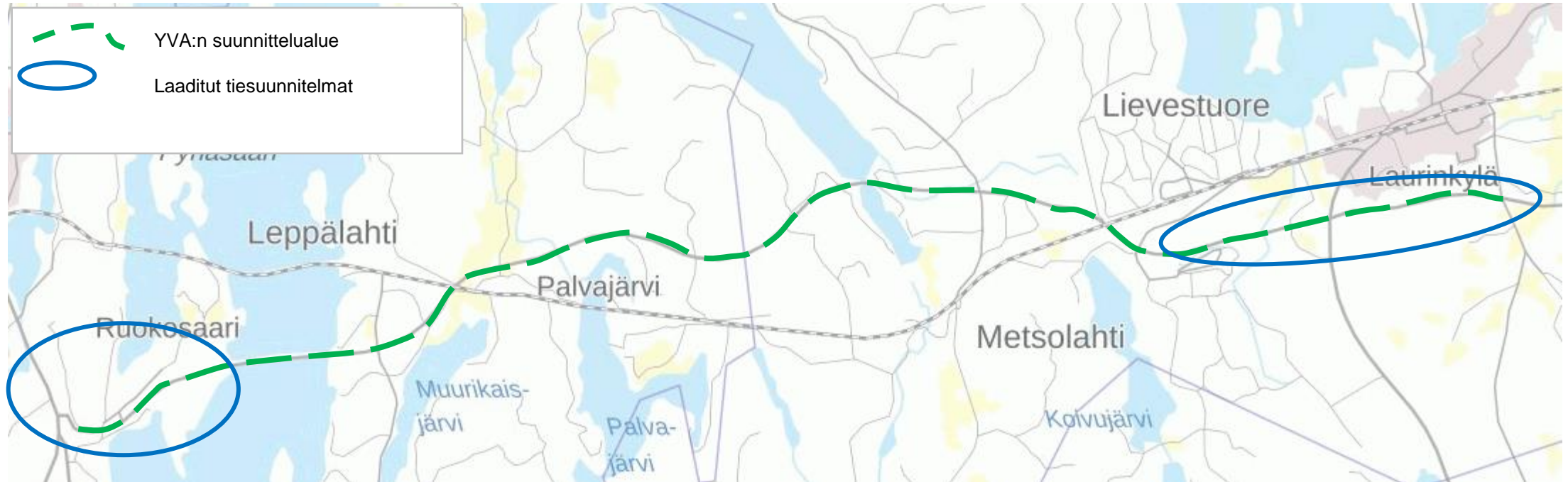
Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Hankkeen esittely

**Valtatien 9 parantaminen välillä
Kanavuori, Jyväskylä – Lievestuore, Laukaa
Ympäristövaikutusten arviointi, YVA**

**Keski-Suomen ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri –vastuualue
Projektipäällikkö Soili Katko**

Valtatie 9 välillä Kanavuori-Lievestuore



Suunnittelualueena on 16 kilometrin tieosuus välillä Kanavuori – Lievestuore.

Valtatie 9 välillä Kanavuori-Lievestuore

- osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsisuuntaista poikittaisyhteyttä Turku-Niirala.
- Kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T kattavaan verkkoon
- kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön pääväyläasetuksen palvelutasoluokan I väyliin
- osa valtakunnallista suurten erikoiskuljetusten verkkoa, SEKV:iä, 7x7x40 m
- Tieosuudella kaksi kriittistä siltaa: Leppäveden ja Metsolahden sillat, joilla riski painorajoituksille vuoteen 2035 mennessä (Liikenneverkon strateginen tilannekuva, Traficom).

Tieosuuden liikenne ja haasteet

- Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä noin 9 300 -10 600 ajoneuvoa/vrk
- Raskaan liikenteen osuus 8-9,5%
- 11 HEVA-onnettomuutta (2017/2021), joista kolme kuolemaan johtanutta
- Tieosuuden on geometrialtaan haastava; mäkinen ja mutkainen, pahimmissa ylämäissä raskaiden kuljetusten nopeus laskee jopa 50 km/h:iin
- Ohitusmahdollisuudet ovat puutteelliset
- Liikenne jonoutuu, matka-ajat kasvavat ja niiden ennustettavuus heikkenee
- Tasoliittymät aiheuttavat liikenneturvallisuus- ja sujuvuuspuutteita

Tieosuuden tavoitetilan määrittely

Suunnitteluperusteet ELY-keskus/Väylävirasto 1/2021:

Tieosuus tutkitaan kokonaisuutena:

- lähtökohtana 100 km/h, jatkuva keskikaide, eritasoliittymät
- Tavoitteena parantaa liikenteen sujuvuutta, ennustettavuutta ja matka-aikaa sekä vähentää liikennekuolemien ja HEVA-onnettomuuksia puoleen nykyisestä

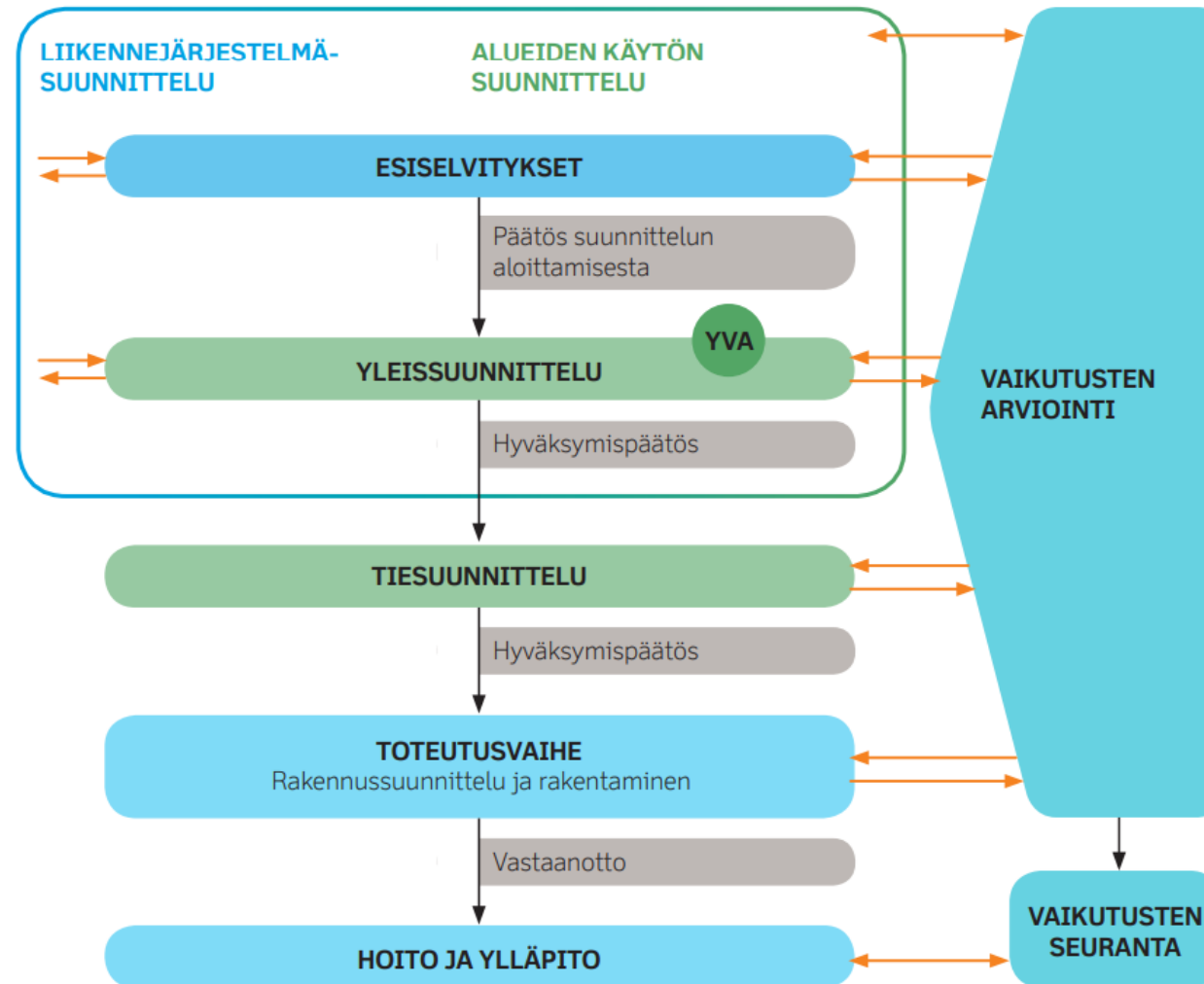
Tarkennus 12/2022

Jatkuva keskikaide edellyttää maantietasoisien rinnakkaistien, jolloin hidas liikenne ohjataan rinnakkaisverkolle → moottoriliikennetie

Vaihtoehtojen muodostus vaikutusten arviointiin

eroa poikkileikkauksessa ja osin linjauksissa 1 A/B ja 2 A/B

Maanteiden suunnittelujärjestelmä



Suunnittelutarkkuus eri vaiheissa

YVA- menettely / Arviointiselostus:

- ratkaisujen suunnittelutarkkuus riittävä ympäristövaikutusten arvioinnin toteuttamiseen
- hanketiedot, ympäristön nykytila, kuvaus hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista ja niiden lieventämisestä ja seurannasta, vaihtoehtojen vertailu

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (LjMTL 503/2005) mukaiset suunnitelmat:

- Yleissuunnitelma: Tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset: vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Periaatteet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.
- Tiesuunnitelma: Tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon - haltuunottorajat. Toimenpiteet rakentamisen tai liikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi/vähentämiseksi. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien suoja-alueet ja näkemäalueet sekä kustannusarvio.

Suunnittelutarkkuus eri vaiheissa

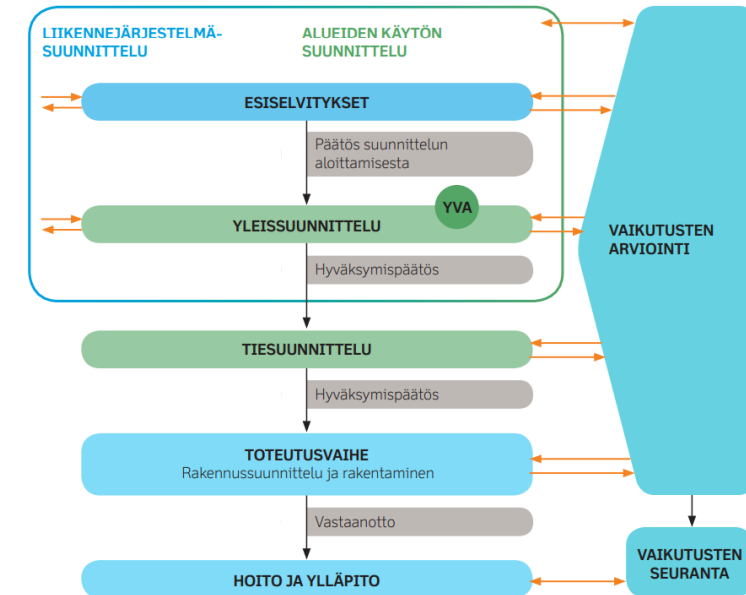
- Vaikutusten arviointi tarkentuu jokaisessa suunnitteluvaiheessa.
- Haasteena esim. kiinteistövaikutukset, jotka ovat osallisille erittäin merkittäviä
 - Eri vaihtoehdoissa tiejärjestelyjen vuoksi on tarpeen lunastaa n . 6-14 asuinkiinteistöä (vakituinen/loma)
 - Esitetty eri vaihtoehdoissa kartalla todennäköiset X
 - Tielinjaukset ja muut järjestelyt sekä mm. melunsuojausten tilantarve tarkentuvat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa – vaikutuksia lunastustarpeisiin
 - Lunastamisen tarve varmistuu vasta ratkaisuja ja haltuunotettavaa tiealuetta tarkasti määriteltäessä – LjMTL:n mukaisessa tiesuunnitelmassa
 - Neuvottelut lunastuksesta mahdollisia vasta, kun rakennushankkeelle on myönnetty rahoitus.

Jatkosuunnittelusta toteutukseen

- YVA-selostuksesta saadaan yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä toukokuussa
- LjMTL:n mukainen yleissuunnitelma on tavoitteena aloittaa 2024-2025.

Jatkosuunnittelua määrittävät myös:

- LjMTL mukainen yleissuunnitelma on voimassa 8 vuotta, jona aikana siihen pohjautuva tiesuunnitelma tulee käynnistää
- LjMTL:n mukainen tiesuunnitelma on voimassa 4+4+4 vuotta, minä aikana hankkeen toteuttaminen tulee käynnistää tai suunnitelma vanhenee





Kiitos!

- ~~• Tilaisuuden avaus~~
- ~~• Hanketoimija ja hankkeen esittely~~
- YVA-menettely, Arja Koistinen
- YVA-selostuksen esittely, Matti Romppanen ja Tero Taipale
- Kysymyksiä, keskustelua