Liite 1. Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta

Vt9 parantaminen välillä Korpilahti-Keljonkangas

Keski-Suomen ELY-keskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Valtatien 9 parantaminen välillä Korpilahti-Keljonkangas, Jyväskylä, Muurame

Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

1 Hanketiedot

Hankkeen nimi ja sijainti

Hanke on valtatien 9 parantaminen välillä Korpilahti – Keljonkangas ja hankkeesta vastaava on Keski-Suomen ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. Hankealue sijoittuu Muuramen kunnan ja Jyväskylän kaupungin alueille.

Yhteysviranomainen

Koska Keski-Suomen ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue (L-vastuualue) vastaa hankkeen suunnittelusta, on Keski-Suomen ELY-keskus pyytänyt ympäristöministeriötä määräämään, mikä ELY-keskuksista toimii hankkeen yhteysviranomaisena (YVA-laki 10.3 §). Ympäristöministeriö määräsi Keski-Suomen ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen toimimaan hankkeen yhteysviranomaisena (18.9.2024, VN/15718/2024, VN/15718/2024-YM-2).

Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehdoista

Valtatie 9 on osa TEN-T-verkkoa ja osa Eurooppatietä E63. Liikenne- ja viestintäministeriön pääväyläasetuksessa valtatie 9 välillä Tampere-Jyväskylä on määritelty palvelutasoluokkaan I. Valtatie 9 kuuluu suurten erikoiskuljetusten täydentävään verkkoon.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely koskee valtatien 9 (vt 9) Korpilahti (Jyväskylä) – Keljonkangas (Jyväskylä) välin parantamiseen liittyvien vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointia. Suunnittelualue on noin 27 kilometriä pitkä ja alkaa etelässä Korpilahdelta Painaanjärven kohdalta ja ulottuu pohjoispäässä Jyväskylään Keljonkankaan eritasoliittymän

eteläpuolelle. Hankealue sijoittuu Jyväskylän kaupungin ja Muuramen kunnan alueille.

Hankkeen merkittävimmät tavoitteet ovat liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja matka-aikojen ennustettavuuden parantaminen, ympäristölle aiheutuvan haitan minimointi, liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen, meluhaitan vähentäminen sekä maankäytön kehittämisen mahdollistaminen.

Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot

YVA-menettelyssä toteuttamisvaihtoehtona tarkastellaan vaihtoehtoa VE1 ja sen alavaihtoehtoa VE1b. Vertailuvaihtoehtona on vaihtoehto VE0, jolloin hanketta ei toteuteta.

VE0: Hanketta ei toteuteta.

VE1: Valtatie parannetaan Painaan ja Korpilahden välillä ohituskaistatieksi, Korpilahden ja Muuramen välillä nelikaistaiseksi moottoriliikennetieksi sekä Muuramen ja Keljonkankaan välillä moottoritieksi. Nopeustaso koko suunnittelualueella on 100 km/h. Suunnitteluvälille toteutetaan kolme uutta eritasoliittymää. Korpilahden eteläiseen eritasoliittymään toteutetaan rampit etelän suuntaan, pohjoisen puolen rampit poistetaan. Nykyiset Niittyahon eritasoliittymä ja Muuramen eritasoliittymä parannetaan nykyisille paikoilleen.

VE1:n alavaihtoehto (VE1b): Vaihtoehdon VE1 alavaihtoehtona tutkitaan vaihtoehtoa VE1b, jossa toteutetaan myös Pukkiniityn eritasoliittymä moottoritieosuudelle Muuramen eritasoliittymän ja Keljonkankaan eritasoliittymän välille. Muilta osin vaihtoehto on yhteneväinen vaihtoehdon VE1 kanssa.

2 Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn vireilletulo

Keski-Suomen ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue on saattanut vireille ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely) toimittamalla Keski-Suomen elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukseen (jäljempänä ELY-keskus) Valtatien 9 parantaminen välillä Korpilahti-Keljonkangas -hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma).

Hankkeen arviointimenettelyn tarve määräytyy ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (jäljempänä YVA-laki) liitteen 1 kohdan 9 liikenne ja sen kohdan c perusteella: tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

3 Ennakkoneuvottelu

Hankkeen YVA-lain mukainen ennakkoneuvottelu nähtiin tarpeettomaksi, koska samat tahot ovat edustettuina hankkeelle perustetussa hankeryhmässä. Lisäksi ennen YVA-menettelyn aloittamista on pidetty teemakohtaiset työneuvottelut keskeisten kysymysten ja haasteiden osalta kuten pohjavedet ja luonnonsuojelu. Hankeryhmässä on Keski-Suomen ELY-keskuksen, Väyläviraston, Jyväskylän kaupungin, Muuramen kunnan, Keski-Suomen liiton ja Keski-Suomen museon edustukset. Lisäksi hankeryhmään osallistuvat YVAa laativat konsultit ja Suomen Pohjavesitekniikka Oy.

4 Arviointiohjelmasta tiedottaminen ja kuuleminen

Yhteysviranomainen tiedotti arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 16.4.2025 – 23.5.2025. Kuulutus ja arviointiohjelma julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/keski-suomi ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla ymparisto.fi/Vt9 Korpilahti – Keljonkangas. Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty Jyväskylän kaupungille ja Muuramen kunnalle julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olosta sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu Keskisuomalainen (16.4.2025) ja Muuramelainen lehdissä (29.4.2025) julkaistuilla lehti-ilmoituksilla.

Arviointiohjelmaan on voinut tutustua kuulemisaikana paperimuodossa Keski-Suomen ELY-keskuksessa, Korpilahden lähikirjastossa ja Muuramen pääkirjastossa.

Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuus 7.5.2025 klo 17–19 Muuramen kunnan valtuustosalissa. Tilaisuuteen oli mahdollista osallistua myös etäyhteydellä. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi yleisötilaisuudessa oli läsnä 21 henkilöä ja etäyhteydellä oli liittyneenä noin 22 kuulijaa. Yleisötilaisuudessa esiin nousseita asioita olivat erityisesti tielinjauksiin ja alueiden lunastuksiin liittyvät kysymykset sekä melukysymykset.

5 Arviointiohjelmasta annetut lausunnot ja mielipiteet

Yhteysviranomainen pyysi lausunnot arviointiohjelmasta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle 15 lausuntoa ja 21 mielipidettä. Mielipiteissä oli yhteensä 40 allekirjoittajaa. Fingrid Oyj ja Luonnonvarakeskus ilmoittivat, ettei heillä ole asiasta lausuttavaa.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä.

Yhteenveto lausunnoista

Yhteenveto lausunnot

Alva-yhtiöt nostaa muistutuksessaan esille Pekonniemen vedenottamon, joka sijaitsee Keljonkankaan pohjavesialueella. Vedenottamon antoisuudesta huomattava osa virtaa vedenottamolle luokitellun pohjavesialueen ulkopuolelta kalliopohjavetenä ja kulkeutuu Pekonniemen vedenottamolle erityisesti sen länsi-lounaispuolelta eli Keljonkankaan eritasoliittymän suunnalta. Tutkimuksissa on todettu, että vedenottamolle kulkeutuvan kalliopohjaveden laatu on vedenottamon lähialueen irtomaakerrosten pohjaveteen verrattuna heikompi erityisesti korkean kloridipitoisuuden takia. Alva-yhtiöt toteaa, että korkea pitoisuus voidaan selittää vain vt 9 tiesuolauksella ja kalliopohjaveden virtausyhteydellä Keljonkankaan pohjavesialueelle. Näin ollen Alva-yhtiöt Oy edellyttää, että YVA-ohjelmassa selvitetään ja arvioidaan valtatien 9 parantamisen vaikutukset myös Keljonkankaan pohjavesialueeseen. Arvioinnissa on tarkasteltava haitallisten pohjavesivaikutusten vähentämiseen tarvittavat keinot.

Alva-yhtiöt Oy pyytää myös, että sen edustaja kutsutaan osallistumaan YVA:n hankeryhmään ja siltä pyydetään jatkossa lausuntoa YVA-asiassa.

Jyväskylän kaupungin kaupunkirakennelautakunta toteaa lausunnossaan, että YVA-ohjelmassa todetaan hankealueen kaavatilanne ja käynnissä olevat kaavoitushankkeet. Jyväskylän alueella on käynnissä koko kaupunkia koskevan yleiskaavan 2050 laatiminen. Nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa valtatie 9 on osoitettu suunnittelualueella uutena tai merkittävästi parannettavana moottori- tai moottoriliikennetienä, Keljonkankaan kohdalla moottori- tai moottoriliikennetienä. YVA- ohjelmassa on hyvä tuoda esille käynnissä olevan yleiskaavatyön vaihe ja yleiskaavaluonnoksen nähtävillä oloaika 17.1.- 17.2.2025.

Korpilahden kohdalla valtatien alueeseen rajautuu asemakaavan muutoskohteita, joihin valtatietä koskevalla suunnittelulla on vaikutusta. Korpilahden kohdalle on laadittu valtatien 9 aluevaraussuunnitelma (2022), joka on lähtökohtana asemakaavasuunnittelussa. Tavoitteena on edistää asemakaavoja laadittuun aluevaraussuunnitelmaan perustuen. YVA-ohjelman vaihtoehtokartoilla tulee ottaa huomioon aluevaraussuunnitelmassa esitetyt valtatien rinnakkaistieratkaisut valtatien pohjoispuolella, joiden sijoittuminen ratkaistaan käynnissä olevissa kaavamuutoksissa.

Vaikutusten arvioinnissa on hyvä tunnistaa valtatien sijainti Korpilahden taajama-alueella sekä ympäröivän maankäytön asettamat reunaehdot mm.

liikennealueen laajenemiseen vaadittavat tilavaraukset, kulttuuriympäristö sekä lisääntyvät melusuojaustarpeet.

Kaupunkirakennelautakunnalla ei ole muuta huomauttamista ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan.

Jyväskylän kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta toteaa lausunnossaan, että arvioitavien vaihtoehtojen välinen ero on pieni ja esittää voisiko arvioitavina vaihtoehtoina olla esim. erityyppiset tievaihtoehdot, kuten ohituskaistatie, kapea nelikaistatie ja, keskialueellinen nelikaistatie. Vaihtoehtoja muodostettaessa tulee ottaa huomioon ympäristövaikutukset.

Lausunnossa huomautetaan, että suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on Jyväskylän kaupungin alueella useita vesistöjä ja pienvesikohteita ja vaikutukset vesistöihin tulee ottaa mukaan merkittävimpien ympäristövaikutusten joukkoon. Jyväskylän kaupungin Pekonniemen vedenottamo sijaitsee Keljonkankaan pohjavesialueella. Vedenottamolla on todettu kloridipitoisuuden nousu ja sekä koepumppaustulokset että korkea kloridipitoisuus viittaavat vahvasti pohjavesialueen ulkopuoliseen kloridin lähteeseen ja kalliopohjaveden muodostumiseen. Tehtävien selvitysten joukkoon tulee lisätä selvitys, jossa selvitetään nykyisen moottoritien suolauksen vaikutus Pekonniemen vedenottamoon sekä toimenpiteet, joilla kloridipitoisuuden lisääntyminen estetään jatkossa.

YVA-ohjelmassa mainittuihin selvityksiin tulee lisätä sammalinventointi, joka keskittyisi vähintään luonnonsuojelulain (9/2023) 77 § tarkoittamiin erityisesti suojeltuihin lajeihin, luontodirektiivin liitteen II sammallajeihin sekä uhanalaisiin ja silmälläpidettäviin lajeihin. YVA- ohjelmaan tulee lisätä ja esittää kartalla Jyväskylän kaupungin metsäsuunnitelman suojelualueet sekä yleiskaavaluonnoksen suojelualuevaraukset, jotka voi pyytää Jyväskylän kaupungin ympäristönsuojeluyksiköstä. Lisäksi lausunnossa tuodaan esille, että Maatianjärvellä on merkittävä naurulokkikolonia. Hankkeen vaikutukset Maatianjärven naurulokkikoloniaan ja järven muuhun pesimälinnustoon tulee arvioida.

Meluntorjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota. On hyvä, että YVA-selostukseen laaditaan uusi meluselvitys, sillä valtatie 9:n liikennemäärät ovat suuria ja sen vaikutusalueella asuu paljon ihmisiä. Erityisen herkkiä alueita ovat vesistökohteet, kuten Lautakkojärven ranta, jossa on aiemmin tullut esille haitallisia meluvaikutuksia. Näissä kohteissa tulee esittää konkreettisia meluntorjuntatoimenpiteitä. Melutilanne ei saa heikentyä hankkeen seurauksena vaan sen tulee ennemminkin parantua. On hyvä tiedostaa myös, että viimeisimpien selvitysten mukaan meluesteet estävät hyvin myös hiukkasten leviämistä tiealueelta ympäristöön. Hyvänä pidetään myös sitä, että YVA- selostuksessa tullaan esittämään uudet laskennalliset ilmanlaatuvyöhykkeet. Valtatiellä on selviä vaikutuksia sen lähialueen ilmanlaatuun.

Lausunnossa todetaan, että YVA-lain mukaan hankkeen ympäristövaikutuksia on arvioitava kaikissa vaiheissa, joissa voi syntyä merkittäviä vaikutuksia, kuten myös rakentamisen aikana, ei vain käytön aikana. Valtatiehankkeessa rakentamisvaihe on pitkä ja voi aiheuttaa merkittäviä, jopa pysyviä vaikutuksia. Arviointiohjelmassa on tunnistettu joitakin rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Arviointiin tulee lisäksi sisällyttää myös maamassojen kuljetus, läjitys ja välivarastointi, kallion räjäytykset, koneiden käyttö ja maanmuokkaus, joista voi aiheutua melua, tärinää ja pölyä ja siten haittoja ihmisten viihtyvyydelle ja vaikutuksia kulttuuriperintöön, maisemaan ja luonnonympäristöön (esim. maaperä, vesistöt, pohjavedet, kasvisto ja eläimistö). Lisäksi on tärkeä huomioida, että kaikki vaikutukset eivät ole palautuvia ja osa voi olla pysyviä tai vähintäänkin pitkäaikaisia.

YVA-ohjelmassa onnettomuus- ja poikkeustilanteet on kuvattu liian yleispiirteisesti, ja osuutta tulisi täydentää. Arvioinnissa on tärkeää tunnistaa ja huomioida tilanteet, jotka voivat johtaa maaperän, pohjaveden tai vesistöjen pilaantumiseen. Erityistä huomiota tulee kiinnittää vaikutusalueen pohjavesialueisiin ja vesistöihin, kuten Keljonkankaan pohjavesialue ja Kaijanlampi, Maatianjärvi, Salmijärvi, Saajoki, Painaanjärvi, Lautakkojärvi, Rimminjärvi ja Päijänne. Näiden alueiden herkkyys edellyttää tarkempaa riskien arviointia ja varautumista mahdollisiin ympäristövahinkoihin.

Jyväskylän seudun ympäristöterveys kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että suunnittelualueella sijaitsee useita asuinrakennuksia ja lomarakennuksia sekä myös ns. herkkiä kohteita, joissa päiväajan keskiäänitaso ylittää 55 dB. Suunnitteluvaiheessa tulee meluntorjunta huomioida siten, että suunnittelualueella olevat asuinrakennukset ja lomarakennukset jäisivät alle päivä- että yöajalle annettujen keskiäänitasojen ohjearvojen.

YVA-ohjelman mukaan meluvaikutukset arvioidaan perustuen melumallinnukseen. Melumallinnuksen tarkastelussa tulee huomioida tiedossa olevien asemakaavamuutosten mahdolliset laajennukset sekä kuntien lähitulevaisuuden kaavoitussuunnitelmat tiehankkeen vaikutusalueella. Meluselvityksessä tulee tarkastella myös raideliikenteen ja liikennemelun yhteisvaikutusta myös tien rakentamisen aikana, jotta mahdolliset meluntorjuntatoimenpiteet pystytään ottamaan huomioon tien rakentamisen aikanakin. Herkkinä kohteina on mainittu mm. hoitolaitokset ja tarkastelussa on hyvä huomioida palveluasumisyksiköt sekä päiväkodit. Tärinän ja pölyn aiheuttamia vaikutuksia on syytä tarkastella ainakin tien rakentamisen aikana ja kiinnittää huomiota mahdollisen pölyhaitan ehkäisemiseen. Suunnittelualueen läheisyydessä olevat uimarannat on syytä ottaa huomioon myös mahdollisten uimaveden laatuun aiheutuvat haitat (mm. kiintoaine, sameus) erityisesti rakentamisen aikana. Tarkastelussa on syytä ottaa huomioon myös mahdolliset kulkeutumat jokien tai purojen kautta.

Mahdollisten onnettomuuksien aiheuttamat ympäristöriskit ja niiden vaikutukset maaperään, ilmaan, vesistöön tai pohjaveteen tulee arvioida sekä ottaa huomioon valtatien suunnitteluvaiheessa että rakentamisvaiheessa ja kartoittaa käytettävissä olevat riskienhallintakeinot.

Suunnittelualueella on MATTI-rekisterin perusteella tunnistettu 12 kohdetta, joiden toiminnasta on saattanut päästä maaperään haitallisia aineita tai alueita on tutkittu tai kunnostettu. Tunnistettujen alueiden mahdollisten haitta-aineiden levinneisyyden laajuus on syytä selvittää perusteellisesti, vaikka haitta-aineita olisikin levinnyt varsinaisen tiehankkeen vaikutuksen ulkopuolellekin.

Valtatie 9 kulkee Muuratharjun pohjavesialueen läpi, jossa sijaitsee Muuramen kunnan päävedenottamo. Vedenottamo palvelee suurinta osaa Muuramen asukkaista ja osin myös Jyväskylää. Tiehankkeen rakentaminen ja käyttö voivat heikentää veden laatua tai antoisuutta, mikä vaarantaa talousveden saannin. Muuramessa suunnitellaan tekopohjavesilaitosta, jonka raakavesi otetaan Muuratjärvestä. Tiehankkeen vaikutukset Muuratjärveen tulee arvioida, jotta veden laatu ja riittävyys voidaan turvata. Esiin nouseville riskeille tulee löytää hallintakeinoja, jotta mahdolliset vaikutukset veden laatuun tai antoisuuteen jäisivät mahdollisimman vähäiseksi.

Alueella sijaitsee Keljonkankaan pohjavesialue. Pohjavesialueella sijaitsee Alvan Pekonniemen vedenottamo, jossa on havaittu kloriditason nousua. Nousun epäillään johtuvan tiensuolauksesta. Tiehankkeen vaikutukset suolakuormitukseen ja veden laatuun tulee selvittää ja arvioida riskienhallintakeinot vaihtoehtoineen.

Suunnittelualueen läheisyydessä on Lehtimäenkankaan pohjavesialue. Alueella on käytössä oleva vedenottamo. Rakentamisen aikaiset vaikutukset tulee selvittää ja varmistaa, ettei pohjavesi vaarannu.

Lisäksi suunnittelualueella on yksityisiä talousvesikaivoja, joiden sijainnit ja herkkyys tulee kartoittaa. Tiehankkeen vaikutukset kaivovesien laatuun ja määrään on arvioitava.

Keski-Suomen Kauppakamari toteaa lausunnossaan, että suunnitteluvaihtoehdot VE1 ja VE1b muodostavat hyvän pohjan, mutta niistä puuttuu kriittinen näkökulma, mikä on Muuramen teollisuusalueen saavutettavuus. Koska nykyinen Teollisuustien tasoliittymä on poistumassa ja liikenne ohjattaisiin Kuusanmäentien kautta, se heikentää saavutettavuutta ja näkyvyyttä valtatieltä. Tämä vähentää alueen houkuttelevuutta yrityksille ja vaikuttaa negatiivisesti työllisyyteen ja veropohjaan. Hankealueella toimii yrityksiä, jotka käsittelevät vaarallisia aineita. Uusi reitti lisäisi pelastusyksiköiden vasteaikaa yli viidellä minuutilla, mikä ei ole hyväksyttävää. Lisäksi työmatkaliikenne ja raskas liikenne ohjautuisivat Muuramen keskustan kautta, mikä lisäisi liikenneturvallisuus- ja meluriskejä asuinalueilla. Keskustan

katuverkko ei kestä raskaan liikenteen kuormitusta. Uusi reitti lisäisi ajokilometrejä ja CO_2-päästöjä (yli 100 000 kg vuodessa) ja olisi siten ristiriidassa ilmastotavoitteiden kanssa. Keski-Suomen Kauppakamari esittää, että suunnitelmaa tulee laajentaa ja tarkastella vaihtoehtoja, joissa Muuramen teollisuusalueen suora liittymä valtatieltä säilyy. Muuramen Teollisuusalueen saavutettavuus on huomioitava tasavertaisena osana hanketta.

Keski-Suomen liitto toteaa, että Keski-Suomen maakuntakaavatilanne ja suunnittelualuetta koskevat merkinnät ja määräykset on kuvattu asianmukaisesti YVA-ohjelmassa**.** Keski-Suomen liitto nostaa esiin, että jo ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä on syytä tarkastella hankkeen mahdollisia vaikutuksia vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittymiselle sekä liityntäpysäköinnin kehittämiselle. Vuonna 2022 laaditun Orivesi-Tampere yhteysvälin toimenpideselvityksen johtopäätöksistä oli, että jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota linja-autopysäkkien varustelutason nostamiseen, turvallisten pysäkkiyhteyksien toteuttamiseen sekä liityntäpysäköinnin kehittämiseen.

Keski-Suomen liitto toteaa, että YVA-ohjelmassa esitetyt arviointimenetelmät sekä arvioitavat vaikutukset ovat perusteltuja. Keski-Suomen liitto pitää myös hankkeen suunniteltua tiedottamista ja muuta vuorovaikutusprosessia riittävänä.

Keski-Suomen museo toteaa, että Museovirasto on antanut hankkeesta lausunnon 18.11.2024. Lausunnossa on todettu selvitystarve ja mainittu erikseen paikat, joissa tulee tehdä arkeologinen maastoselvitys. Lisäksi on todettu, että suunnitelmat tulee lähettää uudelleen arvioitaviksi, mikäli ne muuttuvat vuonna 2022 julkaistusta vt 9 Orivesi-Jyväskylä-toimenpidesuunnitelmasta, jonka pohjalta selvitystarvetta on lausunnossa arvioitu.

YVA-ohjelmassa on käsitelty arkeologista kulttuuriperintöä tunnettujen kohteiden, lisäselvitystarpeen ja vaikutusten arvioimisen kannalta (tilanne vuodelta 2024). Kohteet on merkitty karttaan ja esitelty tekstissä, ja lähimmästä kohteesta on annettu myös tarkemmat tiedot, kuten nimi, tunnus ja laji sekä etäisyys suunnittelualueeseen. Jatkossa kaikkien kohteiden esittelyssä tulee noudattaa samaa tarkkuutta. Lisäksi olisi mainittava aineistosta tällä hetkellä kokonaan puuttuvat löytöpaikkakohteet, jotka tulisi lisätä: Alamyllyn tontti, Hurttia, Kaakonlampi, Kaakonmäki, Hakanen, Kirkonkylän koulu, Korpilahden Kirkonmäki, Piesanen ja Sihveri. Näiden mukanaolo auttaa hahmottamaan alueen arkeologista lähtötilannetta. Kohteiden sijaintipaikkakunnat tulisi myös mainita, jotta ne löytyvät helpommin muinaisjäännösrekisteristä.

Ennestään tuntemattomien kohteiden osalta selvitystarve on mainittu yleisesti, mutta Museoviraston lausuntoa ja sen ohjeita ei ole huomioitu. Ne tulee lisätä aineistoon. Arkeologiset inventoinnit on suunniteltu heinä–

syyskuulle 2025, ja ne tulee toteuttaa Museoviraston lausunnossa annettujen ohjeiden mukaisesti. Mahdolliset suunnitelmamuutokset on toimitettava uudelleen arvioitavaksi. Inventointiraportti tulee toimittaa Keski-Suomen museolle arvioitavaksi heti sen valmistuttua.

Keski-Suomen museo katsoo, että edellä mainittuja täsmennyksiä lukuun ottamatta YVA-ohjelmassa arkeologinen kulttuuriperintö on huomioitu asianmukaisesti, ja vaikutusten arvioinnissa tullaan ottamaan huomioon tulevat selvitykset ja asiantuntijalausunnot.

YVA-ohjelmassa on tunnistettu ja selvitetty suuri osa paikallisista, maakunnallisista ja valtakunnallisista rakennetun kulttuuriympäristön kohteista. Keski-Suomen museo korostaa, että suunniteltu tiehanke sijoittuu kahden tiiviin kunnan keskustaajaman yhteyteen, mikä on nykyisin harvinainen piirre Suomen tiemaisemassa.

Museo huomauttaa, että vaikutusten arvioinnissa painottuu usein maisemavaikutusten tarkastelu, kun taas rakennetun kulttuuriympäristön vaikutukset jäävät vähemmälle huomiolle. Tässä hankkeessa on kuitenkin erityisen tärkeää arvioida huolellisesti ja konkreettisesti, miten tiehanke vaikuttaa rakennettuun kulttuuriympäristöön – erityisesti rakennusten ja rakenteiden säilymiseen, käyttömahdollisuuksiin sekä ympäristön koettavuuteen. Näillä tekijöillä on suora vaikutus kulttuuriympäristön elinvoimaisuuteen.

Hankealueella on kaksi valtakunnallisesti merkittävää kohdetta, jotka liittyvät tiemaisemaan. Erityisesti mäkisiin kirkkoympäristöihin kohdistuu merkittäviä maisema- ja kulttuurihistoriallisia vaikutuksia. Paikallisesti merkittäviä kohteita on esitelty lyhyesti, ja niiden sijainti alle 200 metrin päässä tiealueesta on esitetty karttaottein.

Maakunnallisesti merkittävistä kohteista on mainittu mm. Korpijoen mylly, Hautalanmäki, Nuorisoseuran talo, Muuramen monitoimitalo ja kulttuurikeskus sekä Kansakoulu–Sillankorva–Mesipelto. Kuitenkin useita merkittäviä kohteita puuttuu selostuksesta, kuten:

- Kuokkasen talo (Tähtiniementien varrella, lähellä valtakunnallisesti arvokasta Martinpolun raittimiljöötä)
- Ylä-Painaan tila (Painaan uuden liittymäalueen yhteydessä)
- Muuramenjoen ympäristö (nykyisen tielinjauksen alla, sisältää puistoympäristöä ja historiallisia rakenteita kuten huonekalutehtaan rakennuksia, uittoruuhi- ja patorakenteita, siltoja ja 1920–30-luvun rakennuksia)

Keski-Suomen museo edellyttää näiden kohteiden lisäämistä suunnitteluaineistoon ja huomioimista ympäristövaikutusten arvioinnissa. Kohteet voivat sijaintinsa vuoksi olla vaarantuvia, ja niiden erityisarvot tulee säilyttää. Vaikutusten arvioinnissa on osoitettava mahdolliset riskit ja esitettävä toimenpiteet vaikutusten vähentämiseksi konkreettisella tasolla.

YVA-ohjelmassa arviointimenetelmät rakennetun kulttuuriympäristön osalta on kuvattu maisemavaikutuksiin verrattuna suppeammin. Arviointi keskittyy erityisesti Muuramen ja Korpilahden taajamiin kohdistuviin suoriin ja välillisiin vaikutuksiin, mukaan lukien asumisviihtyvyyden kautta syntyvät vaikutukset. Keski-Suomen museo korostaa, että rakennetun kulttuuriympäristön vaikutusten tulee olla selkeästi nimettyinä ja osoitettuina – sekä suorat että välilliset vaikutukset. Kun vaikutukset on tunnistettu ja niiden laajuus todettu, tulee erityisesti valtakunnallisia ja maakunnallisia arvoja heikentävät vaikutukset pyrkiä ratkaisemaan jatkosuunnittelussa. Tällaisia ratkaisuja voivat olla esimerkiksi sijoittelun hienosäätö, melurakenteiden erityisratkaisut ja muut tekniset tai suunnittelulliset keinot. Lisäksi mahdollisesti poistettavat rakennukset ja rakenteet tulee tunnistaa, jotta niiden dokumentointi ja käsittely voidaan huomioida jatkosuunnittelussa. Muutoin Keski-Suomen museolla ei ole huomautettavaa esitettyyn YVA-ohjelmaan.

Keski-Suomen pelastuslaitos pitää valtatien 9 parantamista tärkeänä ja tukee hankkeen tavoitetta parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Pelastuslaitos tuo esille seuraavia huomioita. Suunniteltu muutos, jossa liikenne Jyväskylästä ohjautuisi Niittyahon kautta Muuramen teollisuusalueelle, heikentäisi merkittävästi nykytilannetta. Alueella sijaitsee useita riskikohteita ja vaarallisia kemikaaleja käsitteleviä toimijoita, joten sujuva ja nopea saavutettavuus on kriittistä. Liittymämuutos voi ohjata mm. raskasta liikennettä Muuramen keskustan kautta, lisäten riskejä ja heikentäen myös kevyen liikenteen turvallisuutta. Alue kuuluu pelastustoiminnan II-riskiluokkaan, ja tavoitettavuus on jo nyt haastavaa. Uuden paloaseman suunniteltu sijainti perustuu nykyiseen liittymään – muutokset vaikeuttaisivat hälytysajoa ja lisäisivät onnettomuusriskiä. Keski- Suomen pelastuslaitos esittää, että Muuramen Teollisuustien eritasoliittymä huomioidaan hankkeen jatkosuunnittelussa. Jyväskylän suunnasta alueelle johtavan liittymän sijaintia ei tulisi muuttaa nykyiseltä sijainniltaan.

Metsähallitus toteaa, että luonnonsuojelualueet ja suojelutarkoituksiin varatut alueet on tunnistettu ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa. Samoin on tunnistettu liito-orava Muuramenharju-Innanlahden lehdon ja Partastenmäkien Natura-alueiden suojelun perusteena olevana lajina, jolle voi aiheutua vaikutuksia hankkeesta. Metsähallitus korostaa, että hankkeessa on tärkeää suunnittelun alusta lähtien huomioida liito-oravalle käyttökelpoisien valtatien ylitys- ja alituspaikkojen säilyttäminen ja lisääminen riittävän monessa kohdassa, jotta valtatie ei pirsto liito-oravan elinympäristöjä, katko kulkuyhteyksiä ja eristä liito-oravapopulaatioita toisistaan. Metsähallituksen näkemyksen mukaan kulkuyhteyksien suunnittelussa tulisi ottaa lähtökohdaksi sellaiset elinympäristön rakenteelliset ominaisuudet, joita valtaosa liito-oravista todennäköisesti kykenee hyödyntämään – eivät ainoastaan rohkeimmat yksilöt, jotka pystyvät liikkumaan poikkeuksellisen haastavissa olosuhteissa. Yhteyksien tulisi olla käyttökelpoisia toistuvasti ja tukea liito-

oravan pysyvää elinpiiriä. Suunnittelussa huomiota tulisi kiinnittää erityisesti ylityspaikkojen kytkeytyneisyyteen ja alueiden käyttökelpoisuuteen liito-oravalle. Vaikka liito-oravakanta on laskeva ja laji tästä syystä luokiteltu vaarantuneeksi ensisijaisesti metsätalouden vuoksi, on ihmisen tekemillä rakenteilla silti ratkaiseva merkitys liito-oravan elinympäristöjen elinvoimaisuudelle.

Muuramen kunta toteaa lausunnossaan, että valtatie 9:n kehittäminen on Muuramen kunnalle erittäin tärkeä hanke. Tie kulkee kunnan läpi ja vaikuttaa merkittävästi yritystoiminnan ja asutuksen kehitykseen. Saavutettavuus on keskeinen tekijä kunnan elinkeinoelämän kilpailukyvylle. Toisaalta valtatie kulkee Muuratharjun alueella, joka on sekä luonnonarvoiltaan merkittävä Natura-alue että maakunnallinen pohjavesialue, josta otetaan talousvettä Muuramen ja osin Jyväskylän tarpeisiin. YVA-ohjelmassa on tunnistettu nämä luonto- ja vesihuollon kannalta tärkeät arvot. Kunta painottaa, että suunnittelussa on huomioitava myös valtatien rooli yhdyskuntarakenteen ja elinkeinotoiminnan kehittämisessä. Valtion hoitovastuulla oleva rinnakkaistie mahdollistaisi yritysalueiden ja matkailukohteiden saavutettavuuden sekä kevyen liikenteen sujuvuuden. Lisäksi hankkeeseen liittyy turvallisuuskysymyksiä, joista osa on jo tunnistettu, mutta erityisesti Teollisuuskylän alueen turvallisuusnäkökohdat vaativat vielä tarkempaa selvitystä.

Muuramen kunta pitää VE1b-vaihtoehtoa parempana kahdesta esitetystä vaihtoehdosta. Pukkiniityn eritasoliittymä tukisi Punasillan teollisuusalueen laajentumista pohjoiseen ja ohjaisi tehokkaasti raskasta liikennettä sekä työmatkaliikennettä valtatielle 9. Lisäksi Jyväskylän eteläpuolelta Muuramen suuntaan laajeneva yhdyskuntarakenne, erityisesti teollisuusalueet, lisäävät tarvetta kehittää Eteläportin asemakaavatiestöä. Tässä kokonaisuudessa Pukkiniityn eritasoliittymä on elinvoiman ja maankäytön kehittämisen kannalta välttämätön. Liittymä myös tukisi varautumista Läntisen kehätien rakentamiseen, joka puolestaan helpottaisi liikenteen ruuhkautumista Kinkomaan ja Keljonkankaan alueilla Jyväskylän suunnassa.

Muuramen kunnassa on voimassa oleva asemakaavavaraus, joka mahdollistaa liittymärampin rakentamisen Natura-alueelle Teollisuustien liittymään. Samanaikaisesti on käynnissä pohjavesilupaan liittyvä asemakaavahanke, jonka vuoksi aluevarausta on tutkittava tarkemmin. Jos liittymää ei toteuteta, pohjoisesta saapuva liikenne joutuisi kiertämään Niittyahon liittymän kautta, mikä lisäisi ajomatkaa noin 4 km ja kulkisi osin asuinalueen läpi. Tämä heikentäisi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. YVA-aineistossa esitetyt matka-aikavaikutukset eivät kunnasta ole realistisia, erityisesti pohjoisen suunnasta tulevan liikenteen osalta. Muuramen kunta korostaa, että Teollisuustien liittymän säilyttäminen on ehdottoman tärkeää. Vaikka asemakaavamuutos on vireillä, se ei estä liittymän uudelleentarkastelua tai vaihtoehtoisen eritasoliittymän suunnittelua sen läheisyyteen. Valtatien suunnittelussa tulee huomioida paikalliset liikenneratkaisut ja tukea kunnan

teollisuus- ja työpaikka-alueiden kehittämistä. Teollisuuskylän elinvoiman heikentyminen voisi pysäyttää koko alueen maankäytön kehittämisen. Lisäksi liittymän poistaminen heikentäisi Riihivuoren matkailukohteiden saavutettavuutta, mikä vaarantaisi alueen matkailuelinkeinon ja siihen liittyvän maankäytön suunnittelun. Alueelle on laadittu Master plan ja käynnistetty yleiskaavoitus matkailun kehittämiseksi.

Vuonna 2023 liikennemäärät Muuramen alueella olivat merkittäviä. Muuramen teollisuusalueella toimii useita vientiyrityksiä, joiden liikenne ajoittuu samoihin aikoihin kuin työmatka- ja koululiikenne. Jos Teollisuustien liittymä poistetaan, raskas liikenne ohjautuu Muuramen keskustan läpi kulkevalle Muuramentielle, mikä aiheuttaa mm turvallisuusriskin, liikenteen ruuhkautumista ja matka-aikojen kasvua. Lisäksi liittymän poistaminen heikentäisi pelastustoimen vasteaikaa, mikä on kriittistä, koska alueen yritykset käsittelevät vaarallisia aineita (esim. ammoniakki, metanoli, propaani, happi). Uusi paloasema on suunnitteilla Sillanniityn alueelle, ja sen toimivuus edellyttää sujuvaa yhteyttä VT 9:lle. Kunta toteaa, että Teollisuustien liittymän säilyttäminen on välttämätöntä liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden ja pelastustoimen toimivuuden kannalta. Kunta myös toteaa, mikäli Teollisuustien liittymä suljetaan, lisää se myös alueen hiilidioksidipäästöjä vuositasolla arvioiden huomattavasti.

Kunta toteaa edelleen, että hankkeen pitkä suunnittelu- ja toteutusaikataulu voi johtaa siihen, että Teollisuuskylän ja Riihivuoren matkailualueen investoinnit vaarantuvat saavutettavuuden heikentyessä. Tämä vaikuttaisi kielteisesti alueen elinoloihin ja elinkeinotoimintaan.

Suomen luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen piirin vastustaa hanketta ja pitää sitä ristiriitaisena ilmasto- ja luontotavoitteiden kanssa. Lausunnossa korostetaan, että hanke ei edistä kestävää liikennejärjestelmää, vaan lisää ympäristöhaittoja ja luonnonvarojen kulutusta. Lausunnossa todetaan, että hanke uhkaa useita arvokkaita Natura- ja suojelualueita (mm. Muuramenharju, Partastenmäet). Rakentaminen aiheuttaa luontokatoa, pirstoo elinympäristöjä ja lisää melua. Mikromuovipäästöjä ja muita käytön aikaisia vaikutuksia ei ole arvioitu riittävästi. Luontoselvitysten laajuus ja kattavuus jää epäselväksi. Lausunnossa nostetaan esille myös ilmastovaikutukset ja todetaan, että hanke ei tue kansallisia tai alueellisia ilmastotavoitteita (esim. Hiilineutraali Keski-Suomi 2030). Nopeuksien ja liikennemäärien kasvu lisää päästöjä eikä liikenteen sähköistäminen yksin riitä ratkaisemaan ongelmia. Hankkeen perustelut liikenteen sujuvoittamisella ja turvallisuudella ovat ristiriidassa muiden tavoitteiden kanssa. Julkisen liikenteen, pyöräilyn ja kävelyn kehittämistä ei ole huomioitu riittävästi. Hankkeen yhteiskuntataloudellinen hyöty on kyseenalainen. Kompensaatiolaskelmia ekologisista haitoista ei ole esitetty.

Luonnonsuojeluliitto esittää, että vaihtoehto 0 (hankkeen toteuttamatta jättäminen) tulisi vakavasti harkita. Sen sijaan tulisi panostaa liikennemäärien vähentämiseen, kestävien kulkutapojen edistämiseen ja resurssiviisaaseen liikennesuunnitteluun.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) toteaa lausunnossaan, että se antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005).

Suunnitteilla oleva valtatien parantaminen sijoittuu Tukesin valvonnassa olevien laajamittaista kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavien laitosten konsultointivyöhykkeelle. Tukes suosittelee olemaan yhteydessä yrityksiin, joiden konsultointivyöhykkeelle suunniteltu valtatien parantaminen sijoittuu. Näillä laitoksilla on parhaat tiedot käytössään olevista kemikaaleista, niiden aiheuttamista riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön sekä toimintaansa liittyvistä mahdollisista kehityssuunnitelmista.

Tukes ylläpitää luetteloa valvomiensa kemikaalikohteiden konsultointivyöhykkeistä. Konsultointivyöhykeluettelo on toimitettu ELY-keskuksen kirjaamoon ja valtatien parantamisella (esim. uudet liittymät) voi olla vaikutusta esim. kemikaalilaitoksille tapahtuvaan liikenteeseen. Pelastustoimen lähestyttävyys on ensisijaisen tärkeää huomioida suunnittelussa ja varmistaa myös valtatien rakentamisvaiheessa. Kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö edellyttää, että pelastusyksiköillä tulee olla pääsy tuotantolaitoksen alueelle, onnettomuusvaarallisiin kohteisiin sekä sammutusveden ottopaikoille vähintään kahdesta eri suunnasta (VNA 856/2012, VNA 858/2012).

Väylävirasto pyytää huomioimaan, että valtatie 9 ja Orivesi-Jyväskylä-pääraide risteävät Korpilahden ja Keljonkankaan välillä useassa kohdassa. YVA-ohjelmasta ei käy ilmi, miten risteämiset on suunniteltu toteutettavan ja YVA-selostuksessa tulee esittää, miten risteämiset toteutetaan ja kuinka varmistetaan, ettei rautatien käytölle tai ylläpidolle aiheudu vaaraa tai haittaa rakentamisen tai käytön aikana.

Yhteenveto mielipiteistä

Hankkeen tavoitteet

Hankkeen liikenteellisten tavoitteiden todettiin olevan hyviä, mutta nyt esitetyn suunnitelman toteutuksen katsottiin aiheuttavan enemmän haittaa kuin hyötyjä. Todettiin, että mm. nykyiset liikennemäärät ja vain hyvin vähäiset säästöt matka-ajoissa eivät puolla moottoritien/moottoriliikennetien rakentamista. Edelleen todettiin, että vt 9 laajennus parantaa lähinnä liikenneturvallisuutta väylällä liikkuvien osalta, mutta se heikentäisi turvallisuutta rinnakkaisteiden ja paikallisten tienkäyttäjien näkökulmista katsottuna. Rinnakkaisteiden tuomia muutoksia ja sen vaikutuksia ei tuotu YVA-ohjelmassa

riittävän selvästi esille. Hanke tulisi vaikuttamaan hankealueen lähellä asuvien ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, vaarantamaan pohjavesien ja pintavesien tilaa, ja hankkeella olisi vaikutuksia hankealueella ja sen ympäristössä oleviin luontoarvoihin, ml. Natura-alueet. Hankkeella tulisi olemaan vaikutuksia maisemaan (tierakenteet, meluesteet) ja kulttuuriympäristökohteisiin ja mm. Korpilahden ja Muuramen taajamien viihtyisyyden arvioitiin muuttuvan merkittävästi, mikäli tiehanke toteutuisi. Hankkeen todettiin olevan myös ristiriidassa ilmasto- ja liikennestrategioiden tavoitteisiin nähden, eikä hankkeen katsottu edistävän Väyläviraston asettamia tavoitteita mm. Ilmastokestävyydestä, luonnon monimuotoisuuden turvaamisesta ja hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamista tai kiertotalouden edistämistä. Esitettyjä vaihtoehtoja pidettiin huonosti valmisteltuina ja lähtökohtaisesti suunnitelmaa ei pidetty toteuttamiskelpoisena, kun otetaan huomioon hankealueelle tai sen lähiympäristöön sijoittuvat luontokohteet, kuten Muuramenharju ja useat Natura- ja luonnonsuojelualueet, vesistöt, maakunnalliset maisema-alueet ja asutuksen läheisyys.

Mielipiteissä todettiin, että hyödyllisempää ja vähemmän haittaa aiheuttaisi, mikäli hankkeen suunnittelussa keskitytään tekemään pienimuotoisempia liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä ja kehittämään mm. rataliikennettä. Lähtökohtaisesti hyväksyttävinä parannuksina pidettiin toimenpiteitä, jotka eivät muuta nykyistä tielinjausta tai lisää liikennettä asutuksen lähellä. Esitettiin esimerkiksi meluvallien rakentamista 9-tien yhteyteen, liittymien turvallisuuden lisäämistä tai kevyen liikenteen väylän rakentamista jalankulku- ja pyöräilyliikenteelle.

Hankkeen vaihtoehdot ja kehittämisehdotukset

Ainoana hyväksyttävänä vaihtoehtona pidettiin pääsääntöisesti vaihtoehtoa VE0 (hankkeen toteuttamatta jättäminen), joskin hanke sai myös kannatusta sekä useita muutos-/kehittämisesityksiä. Erityisesti nousi esille Teollisuustiehen liittyvät ratkaisut ja vaikutukset Muuramen keskustan liikenteeseen, Pukkiniityn eritasoliittymän tarpeellisuus ja Niittyahon liikennejärjestelyihin liittyvät kysymykset sekä Korpilahden liittymäjärjestelyt ja Suvelansuoran suunnitelmat. Painaanjärven kohta ja sitä seuraavan ohituskaistakohdan todettiin olevan vaarallinen. Kohtaan ehdotettiin eritasoristeyksen rakentamista liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi rinnakkaistiejärjestelyihin liittyvät ratkaisuesitykset herättivät kannanottoja. Näissä tuli esille erityisesti huoli liikennemäärien lisääntymisestä, liikenneturvallisuuteen ja asuinviihtyvyyteen liittyvät kysymykset.

Valtatie 9:n parantamishanketta Suvelansuoran / Savipohjan kohdalla vastustettiin (16 allekirjoittajaa). Kyseisen kohdan todettiin olevan hyvin haasteellinen nykytilaan nähden ja tien leventäminen ja rinnakkaistien rakentaminen vaikuttaisi merkittävästi mm. alueen hevostilojen ja maaseutuyritysten toimintaa sekä asukkaiden hyvinvointiin ja turvalliseen elämiseen ja

liikkumiseen alueella. Hankkeessa edellytettiin tehtävän erillinen lapsivaikutusten arviointi, jossa kartoitetaan alueen lapsiasukkaiden osalta melu-, turvallisuus- ja psykologiset vaikutukset.

Suvelansuoraan liittyen tuotiin esille myös Maatianjärven kohta ja alueen arvo maakunnallisesti arvokkaana maisema-alueena. Ehdotuksena tuotiin esille, että ns. Suvelan suoran Korpilahden päästä uuden tien linjaus lähtisi seuraamaan suunniteltua rinnakkaistien linjaa Vespuolen eritasoliittymään asti. Nykyinen tie jäisi paikoilleen ja siihen liityttäisiin Vespuolen eritasoliittymästä. Punavuorentien-Porraslahden teiden liittymän kohdalle rakennettaisiin matala alikulku, mikä mahdollistaisi henkilöauto- sekä kevyenliikenteen. Korkeammat autot käyttäisivät Muuramen suunnasta tulevaa rinnakkaistietä (Punamäentie) ja Vespuolen eritasoliittymää (Porraslahdentie).

Niittyahon alueelle ei tulisi ohjata liikennettä ja Muuramen keskustaan ei tulisi ohjautua lisää liikennettä uusien suunnitelmien takia (mm. Teollisuustien kohta). Niittyahon eritasoliittymä toimii nykyisellään hyvin ja tukee etelään suuntautuvaa liikennettä Teollisuuskylästä. Rinnakkaistietä Niittyahon läpi ei pidetä tarpeellisena, eikä myöskään Teollisuustien eritasoliittymää, jota ei ole arviointiohjelmassa tutkittu. Muuramenlammen kohdalla valtatien leventämistä ei suositella, koska alue on rakennettu ja vesistöherkkä – Muuramenlampi ja siitä suojelualueelle laskeva Muuramenjoki ovat erityisen herkkiä. Muuramen kohdalle suunnitellun rinnakkaistien osalta nykyiset tiet (Keihästie, Teollisuustie ja Muuramentie) kaipaavat kunnostusta, mutta vain nykyisille tiepohjille. Keskustan vilkas liikenne, koulu-uudistukset ja oppilasmäärän kasvu eivät tue rinnakkaistien rakentamista. Sen sijaan alikulkutunnelit parantaisivat turvallisuutta ja viihtyvyyttä.

Teollisuuskylän liittymän sulkemisen todettiin aiheuttavan haittaa ja merkittävää liikenteen lisääntymistä Muuramentielle. Erityisesti huolena oli raskaan liikenteen siirtyminen kulkemaan keskustaajaman läpi, joka on jo nyt ajoittain ruuhkainen. Ehdotuksena oli, että Muuramen tielle pitää rakentaa liikenneympyröitä, Kinkovuoren / Setäläntien risteykseen ja ympyrä tai "odotuskaista" vasemmalle kääntyville niin, että suoraan ajavat pääsevät oikealta jatkamaan matkaansa ainakin Mikkolantien, Virastotien, Nisulantien (koululiikenne), Penttilänraitin ja Jaakkolantien risteyksiin. Jos onnettomuus sulkee 9-tien, näin ahdas väylä tukkeutuu.

Muuramen alueella toimivat yrittäjät ovat tuoneet esille, että nyt suunnitellut liittymäjärjestelyt 9-tielle eivät ole toimivia ja tulevat vaikuttamaan mm. teollisuusalueen saavutettavuuteen, näkyvyyteen ja kehittämismahdollisuuksien edistämiseen. Perusteluissa tuodaan esille myös, että onnettomuustilanteessa alueen saavutettavuus huonontuisi nykyiseen tilanteeseen nähden, mitä pidetään huomattavana riskinä alueelle. Alueella on erilaisia kemikaaleja käyttäviä laitoksia. Muutoksella olisi vaikutusta myös työmatkaliikenteeseen ja raskaan liikenteen kulkureitteihin ja siirtäisi tätä liikennettä mahdollisesti enemmän Muuramen keskustan alueelle. Edelleen tuodaan

huomioon otettaviksi lisääntyvät päästöt, kun uudet liittymät lisäisivät ajomatkaa ja liikenteen sujuvuus kärsisi Muuramen keskustan kautta ajettaessa ja ruuhkauttaisi keskustaa erityisesti aamu- ja iltapäiväruuhkien aikaan. Tällä olisi vaikutusta myös liikenneturvallisuuteen.

Kevyen liikenteen osalta esitetään että, Velkapohjasta tulisi olla vähintään kevyen liikenteen alikulku Muuramenharjulle, suunnassa Renkkelintie---suoraan itään ysitien alitse, jotta kiertomatka Muuramen harjulle ei olisi kohtuuttoman pitkä.

Pukkiniityn eritasoliittymän tarpeellisuus kyseenalaistettiin. Pukkiniityn eritasoliittymä olisi järkevämpi toteuttaa Punasillantien risteykseen, jossa on jo rakennettua ympäristöä sekä nykyistä ja tulevaa yritystoimintaa. Todettiin, ettei liittymä suunnitellussa kohdassa palvelisi juuri ketään ja vaarantaisi Partastenmäen suojelualueen.

Huomionarvoisina kohteita mainittiin myös Muuramenjoki ja sen ympäristö, Muuramenlampi, Korpilahdella Päijänteen FINIBA-kohde, Muuratharjun alue ja Innanlahti.

Hankkeen vaikutukset ympäristöön

Luontoselvitykset todettiin puutteellisiksi ja liian rajatuiksi, jotta hankealueen luontoarvoista kokonaisuudessaan saataisiin riittävän kattava kuva. Hankealueeseen sisältyy paljon alueita, joista ei tiedetä juuri mitään.

Keskeisenä huolenaiheena nousi esille hankkeen vaikutukset Natura-alueisiin, pohjavesialueisiin, harjualueisiin, kulttuurihistoriallisiin kohteisiin ja perinnemaisemiin sekä lähialueen vesistöihin ja pienvesiin. Maisemallinen muutos nähtiin merkittävänä erityisesti maisemallisesti herkillä kohdilla mm. meluesteiden, siltojen ja eritasoliittymien rakentamisen vuoksi. Hankealueelle tai sen välittömään läheisyyteen sijoittuu myös maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita Painaanjärven ja Maatianjärven kohdalla. Alueella on myös mm. viitasammakon ja liito-oravan esiintymisalueita. Edelleen todettiin, että tiehanke pirstoo viheralueita ja heikentää luonnon monimuotoisuutta, alueen virkistysmahdollisuuksia, katkoo ulkoilureittejä ja lisää melua ja heikentää siten myös asukkaiden elinympäristön turvallisuutta, terveellisyyttä ja viihtyisyyttä.

Melusuojausten riittävyyteen ja kevyen liikenteen turvalliseen liikkumiseen kiinnitettiin huomiota. Liikenteen aiheuttama meluhäiriö on jo nykyisellään paikoitellen merkittävä ja häiritsevä. Jos tie rakennetaan suunnitellusti tavoitellen 100 km:n nopeustasoa, liikennemelun aiheuttama häiriö todennäköisesti kasvaa. Mielipiteissä tuodaan esille, että ympäristövaikutusten arvioinnissa ja 9-tien mahdollisen saneerauksen suunnitteluvaiheen ja myöhemmin rakentamisvaiheen käynnistyessä melun estämiseen, meluvallien rakentamiseen ja melun aiheuttamiin häiriöihin vakavasti ja ennakoivasti kiinnitetään huomiota ja estetään liikenteen meluhäiriöt. Kohteina on noussut

esille mm. Velkapohjan alue, Korpilahden eteläisen liittymän alue, Suvelansuoran alue, Muuramen keskusta ja Sääkslehdon alue.

Muita huomioita

Hankkeesta tiedottamista pidettiin puutteellisena ja todettiin, että se on oleellinen osa hankkeen vuorovaikutteisuutta ja tiedonsaantia.

Luontoarvojen menettäminen hankkeen toteutuessa puhutti ja todettiin, että kompensaatio ja ennallistaminen tulisi ottaa osaksi hanketta, mikäli hanke toteutuu. Kohteena tuotiin esille mm. Maatianjärven alue ja Muuramenjoki.

6 Yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta

YVA-menettelyn ja siihen liittyvän osallistumisen järjestäminen

Hankkeen YVA-ohjelma nähtävilläolosta on tiedotettu YVA-lain vaatimalla tavalla. YVA-ohjelman nähtävilläoloaikana on myös pidetty hankkeen ja YVA-ohjelman esittelytilaisuus. Tilaisuuteen on voinut osallistua myös etäyhteydellä. Hankkeelle on perustettu hankeryhmä. Hankeryhmän tavoitteena on edistää osallistumista sekä tehostaa tiedonkulkua ja -vaihtoa hankkeesta vastaavan, viranomaisten ja eri sidosryhmien välillä. Hankeryhmä kokoontuu aktiivisesti YVA-menettelyn aikana. Lisäksi on pidetty työpalavereja keskeisten vaikutuskohteiden osalta, kuten pohjavesien ja luonnonsuojeluun liittyvien kysymysten ja selvitysten osalta.

Yhteysviranomainen pitää osallistamista ja osallistumismahdollisuuksia riittävänä YVA-lainsäädännön näkökulmasta. Yhteysviranomainen muistuttaa, että ajantasainen tiedottaminen hankkeesta on tärkeää myös muutoin kuin virallisten kuulemisten yhteydessä.

Hankekuvaus ja hankkeen vaihtoehdot

Hankekuvausta suunnittelun tässä vaiheessa voidaan pitää riittävänä ja se antaa riittävän kuvan hankkeesta ja sen suunnittelutilanteesta. Hankkeen ja ympäristön nykytilan kuvaus, alueen maankäyttö, tarkasteltavat vaihtoehdot ja YVA-menettelyn eteneminen ja aikataulu on kuvattu YVA-ohjelmassa riittävällä tarkkuudella.

Tarkasteltavat vaihtoehdot

YVA-asetuksen 3 §:n mukaan ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee esittää hankkeen kohtuulliset vaihtoehdot, jotka ovat hankkeen ja sen erityisominaisuuksien kannalta varteenotettavia, ja joista yhtenä vaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen, jollei tällainen vaihtoehto erityisestä syystä ole tarpeeton. YVA-menettelyn tavoitteena on tukea päätöksentekoa ja tuottaa tietoa hankkeen vaihtoehtoisista toteuttamisvaihtoehdoista ja

niiden ympäristövaikutuksista sekä niiden vaikutusten eroavuuksista. Hankkeesta vastaavan mukaan vt 9 Korpilahti-Keljonkangas on pyritty muodostamaan vaihtoehto, jotka lähtökohtaisesti aiheuttavat mahdollisimman vähän haittaa lähialueen asukkaille ja ympäristölle, mutta edistäisi kuitenkin mm. liikenneturvallisuutta alueella ja lyhentäisi matka-aikoja.

Lähtökohtaisesti vaihtoehtotarkastelussa tulisi olla esityksenä useampia vaihtoehtoisia suunnitelmia hankkeen toteuttamiseen, jotta hankkeen vaikuttavuutta ja vaikutusten laajuutta voidaan arvioida. Nyt esitettyä vaihtoehtoa VE1b ei pidetty todellisena vaihtoehtona erityisesti mielipiteissä. Yhteysviranomainen yhtyy tähän näkemykseen, mutta toisaalta arvioi, että hankkeen sijaintialue huomioon ottaen tien sijainti nykyisellä paikallaan lienee ainoa realistinen lähtökohta. Sen sijaan yhteysviranomainen toteaa, että mielipiteissä ja lausunnoissa esiintuodut vaihtoehtoiset esitykset, erityisesti liikenteen turvallisuutta, saavutettavuutta ja kehittämistä parantavat näkemykset, voisivat olla hankkeen jatkosuunnittelussa varteenotettavia huomioita ympäristönäkökulmat huomioiden. Jo annetun palautteen perusteella voidaan todeta, että nyt esitetty suunnitelma edellyttää joka tapauksessa lisätarkastelua.

Yhteysviranomainen esittää, että jo selostusvaiheessa pyrittäisiin löytämään myös vähintään toinen toteuttamiskelpoinen vaihtoehto, joka soveltuisi alueelle nyt esitettyä paremmin ja ottaisi paremmin huomioon myös hankealueella olevat reunaehdot mm. asutuksen ja luontoarvojen suhteen, mutta edesauttaisi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Hankealue on kaikin puolin haastava ja alueella on useita ahtaita kohtia joko asutuksen, luonto- tai kulttuuriympäristöarvojen näkökulmasta tarkasteltuna, mihin liikenteen näkökulmasta tehtävät ratkaisut tuovat omat haasteensa. Nyt esitetyt vaihtoehdot VE1/VE1b on esitetty lähinnä tien käyttäjien näkökulmasta, vaikka yhtenä hankkeen tavoitteena oli huomioida myös asutus ja ympäristö siten, että haitta olisi niille mahdollisimman vähäinen. Yhteysviranomainen yhtyy myös näkemykseen siitä, että hankkeen suunnittelussa ei juurikaan näy Väyläviraston ympäristöperiaatteet väyläsuunnittelussa. Annetun palautteen perusteella voidaan myös tulkita, että nyt esitetty vaihtoehto VE1 rinnakkaisteineen nähdään ennemminkin ongelmallisena sekä asutuksen että ympäristön ja saavutettavuuden osalta kuin että se parantaisi vaikkapa Korpilahden ja Muuramen taajamien saavutettavuutta ja liikenneturvallisuutta. Lausunnoissa ja mielipiteissä tuotiin myös esille, että hankkeen suunnittelun yhteydessä on tarpeen tarkastella hankkeen mahdollisia vaikutuksia vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittymiselle sekä liityntäpysäköinnin kehittämiselle. Yhteysviranomainen näkee tämän hyvänä huomiona etenkin ottaen huomioon yleisenä näkemyksenä tiehankkeiden toteutumisen hyvin pitkällä aikajänteellä, jolloin suunnitelmissa on hyvä huomioida suunnittelun ja toteutuksen pitkä aikajana.

Ympäristön nykytila, arvioitavat ympäristövaikutukset ja menetelmät

Ympäristön nykytilan kuvaus antaa hyvän käsityksen hankealueesta. Kuvausta on täydennetty kuvilla, kartoilla ja taulukoilla. Ympäristövaikutusten arvioinnin osalta on nostettu esille tyypilliset ympäristövaikutukset vaikutuskohteittain. Arviointimenetelmät, joilla vaikutusten arvioinnit kunkin vaikutuksen ja vaikutuskohteen osalta tullaan tekemään, on YVA-ohjelmassa kuvattu lyhyesti ja yleisellä tasolla. Arvioinnit laaditaan pitkälti asiantuntija-arviona, mutta tukeutuen käytettävissä olevaan aineistoon tai hankkeeseen laadittavien selvitysten ja mallinnusten pohjalta. Ympäristövaikutusten arviointia varten laaditaan useita uusia luontoselvityksiä, Natura-alueisiin liittyviä selvityksiä, maisema- ja kulttuuriympäristöselvitys, arkeologinen inventointi ja meluselvitys tukemaan jo olemassa olevaa aineistoa, mitä voidaan pitää hyvänä lähtökohtana arvioinnin laatimiselle. Arviointimenetelmät, niissä käytetyt aineistot ja mahdolliset arvioinnin epävarmuudet tullaan esittämään tarkemmin arviointiselostuksessa.

Vaikutuksen merkittävyyttä arvioidaan muutoksen suuruudella ja vastaanottavan ympäristön herkkyyden perusteella. Tällä periaatteella pyritään tunnistamaan hankkeen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset. Alustavan arvioinnin mukaan keskeisiä ja todennäköisimmin ehkäisy- ja lieventämistoimenpiteitä vaativia merkittäviä ympäristövaikutuksia ovat: vaikutukset pohjavesiin ja vedenhankintaan, vaikutukset suojelualueisiin, liikennevaikutukset, vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen ja vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Yhteysviranomainen lisää, että merkittäviin vaikutuksiin on ennalta arvioiden vielä syytä lisätä vaikutukset pintavesiin. Hanke sijoittuu monelta osin hyvin lähelle vesistöjä, jolloin vaikutukset voivat nousta merkittäviksi.

Vaikutus- ja tarkastelualueiden laajuudet on kuvattu YVA-ohjelmassa ja niitä voidaan pitää selvitysten lähtökohtana, mutta tarvittaessa selvitysaluetta voidaan laajentaa kuten YVA-ohjelmassa on todettukin.

Arviointiohjelmassa on todettu, että tiehankkeen vaikutukset näkyvät sekä rakentamisen että tien käytön aikana. Molemmat ajankohdat tulevat arvioitavaksi ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Yhteysviranomaisen arvioinnin mukaan vaikutusarviointi voidaan lähtökohtaisesti laatia arviointiohjelmassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä tuodaan esille myös seikkoja, jotka on hyvä huomioida hankkeen lähtötietojen täydentämisessä ja huomioida edelleen vaikutusarvioinnin laadinnassa. Lisäksi yhteysviranomainen edellyttää joidenkin vaikutuskohteiden osalta tarkistuksia/täydennyksiä seuraavissa kappaleissa todetun mukaisesti.

Alueidenkäyttö ja kaavoitus

Hankealueen kaavoitustilanne on käsitelty arviointiohjelmassa. Hankealueen kaavoitustilanne ja kaavojen ajantasaisuus on syytä varmistaa sekä arviointiselostusta laadittaessa että hankkeen eri vaiheissa. Vaikutusten arvioinnissa tulee tunnistaa kaavojen mahdollisesti asettamat rajoitteet ja yleisestikin maankäyttöön liittyvät reunaehdot, joilla voi olla vaikutusta mm. tiealueen laajentamiseen liittyen. Kunnissa voi olla valmisteilla suunnitelmia nykytilanteen pohjalta, joihin valtatie 9 suunnittelulla voi olla vaikutusta. Mm. pelastuslaitos tuo esille, että uuden paloaseman suunnittelu perustuu Muuramen kohdalla nykyiseen tilanteeseen nähden ja esitetty suunnitelma vaikeuttaisivat hälytysajoa ja lisäisivät onnettomuusriskiä. Tiehankkeen suunnittelussa myös rinnakkaistiet ja niiden vaikutukset alueiden käytön suunnitteluun tulee huomioida osana hankkeen suunnittelua ja vaikutusarviointia.

Lausunnoissa ja mielipiteissä otettiin kantaa myös alueiden saavutettavuuteen ja kehittämismahdollisuuksiin. Useita kannanottoja annettiin myös hankkeessa esitettyihin liittymäjärjestelyihin sekä yleisesti esitettiin myös kevyempiä ratkaisuesityksiä liikenneturvallisuuteen liittyen. Kohteina mainittiin mm. Muuramen ja Korpilahden kohdat. Hankkeessa on hyvä ottaa huomioon alueidenkäytön suunnittelu kokonaisuutena siltä osin, mihin tiehankkeella katsotaan olevan vaikutusta. Tietojen ajantasaisuus on välttämätöntä ja niiden ajantasaisuus tulee varmistaa.

Maisema, rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologinen kulttuuriperintö

YVA-ohjelmassa kuvataan lyhyesti maisemavaikutusten arvioinnissa käytettäviä lähtötietoaineistoja: aiempia selvityksiä ja inventointeja, kartta-, ilmakuva- ja paikkatietoaineistoja. Ohjelmassa ei erikseen mainita, mutta keskeisenä menetelmänä maisemavaikutusten arvioinnissa tulee olla myös maastokäynnit ja -havainnot. Lisäksi maisemavaikutusten arvioinnissa on tarpeen ottaa huomioon myös paikallinen tieto ja paikalliset arvot.

Maiseman nykytilan selvittämiseksi tehdään maisemaselvitys (erillisselvitys) asiantuntijatyönä. Maiseman erilainen analysointi; maiseman arvojen, ominaispiirteiden sekä herkkien vaikutuskohteiden tunnistaminen on tärkeä osa vaikutusten arviointia. Vaikutuksen merkittävyyden arvioimiseksi määritellään vaikutuskohteen herkkyys muutoksille ja siihen kohdistuvan muutoksen suuruus. YVA-ohjelmassa ei ole kuvattu maisemavaikutuksen merkittävyyden arvioinnin tai sen osatekijöiden (maiseman herkkyys, muutoksen suuruus) kriteereitä. Yleisesti ohjelmassa todetaan, että vaikutuskohteen herkkyyteen vaikuttavat mm. tunnistetut arvoalueet ja -kohteet, maiseman mittasuhteet sekä rakennetun kulttuuriympäristön yhtenäisyys ja säilyneisyys.

Maiseman ja kulttuuriympäristön tunnettujen arvokohteiden ja -alueiden ohella on tärkeää tunnistaa maisemaselvityksen, maisema-analyysin ja

maastohavaintojen pohjalta erilaisia vaikutuskohteita, kohteiden herkkyyksiä ja niihin kohdistuvia muutoksia. Keskeisiä ovat todennäköisesti esimerkiksi muutokset, jotka kohdistuvat avoimiin maisematiloihin kuten laajoihin peltoalueisiin pitkine näkymineen, vesistöohituksiin sekä maisemavaurioita aiheuttaviin maa-, metsä- ja kallioleikkauksiin. Myös eritasoliittymäalueet ja niiden vaatima tilantarve sekä maaston muutokset ovat maisemakuvan muutoksessa keskeisiä, kuten YVA-ohjelmassa todetaan. Samoin rinnakkaistieyhteyksien vaatimat muutokset. Lisäksi asuin- ja virkistysalueille kohdistuvat maiseman muutokset ovat tärkeitä asukkaiden jokapäiväisen elinympäristön kannalta ja myös ne tulee huomioida.

YVA-ohjelman mukaan maisemavaikutusten arvioinnin tukena käytetään havainnekuvia eri kohteista ja eri suunnilta, erityisesti siellä, missä vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat ennalta arvioiden merkittäviä. Laadukkaat havainnekuvat ovat tarpeen maisemaan kohdistuvan muutoksen suuruuden arvioinnissa. Havainnekuvien ja maiseman nykytilan kuvien vertailulla aiheutuvaa muutosta voidaan konkretisoida kaikille osallisille.

Hankkeessa on tärkeä arvioida, miten tiehanke vaikuttaa rakennettuun kulttuuriympäristöön ja erityisesti rakennusten ja rakenteiden säilymiseen, käyttömahdollisuuksiin sekä ympäristön koettavuuteen, koska näillä tekijöillä on suora vaikutus myös kulttuuriympäristön elinvoimaisuuteen. Useita rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteita jää vähintäänkin hankkeen lähialueelle. Vaikutukset kulttuuriympäristöihin tulee arvioida ja tarvittaessa tulee esittää keinoja, joilla vaikutuksia voidaan lieventää siten, että kohteiden arvot tulee säilymään erityisesti valtakunnallisten ja maakunnallisten kohteiden osalta. Kirkkomiljööt on todettu keskeisinä kulttuurihistoriaan ja maisemaan liittyvinä tekijöinä ja ne tulee arvioinnissa ottaa huomioon asianmukaisella tavalla. YVA-ohjelmassa on mainittu myös useita paikallisesti merkittäviä kohteita, mutta sieltä puuttuvat mm. Kuokkasen talo, Ylä-Painaan tila ja Muuramenjoen ympäristö. Kohteet tulee ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa. Keski-Suomen museon ohjeistus tältä osin on syytä huomioida.

YVA-ohjelman lähtötietoihin liittyvänä huomiona todettakoon, että hankealueella valtatien läheisyydessä sijaitsevia perinnemaisemia (luontotyyppinä perinnebiotooppeja) ovat Ala-Painaan metsälaidun, Ilomaan metsälaidun, Korpilahden kirkonmäen niitty, Suuruspään laidunniitty ja Kankaan laitumet. Niin ikään perinnemaisemana mainittu Partastenmäet (luku 4.7.1) ei ole perinnebiotooppi, vaan Natura-alue ja arvokas vanhan metsän kohde.

Keski-Suomen museo toteaa lausunnossaan, että Museovirasto on lausunut aiemmin arkeologisesta kulttuuriperinnöstä (18.11.2024). Keski-Suomen museo muistuttaa, että suunnitelmat tulee lähettää uudelleen arvioitaviksi, mikäli tiehankkeeseen liittyvät suunnitelmat ovat lausuntoajankohdasta muuttuneet. Keski-Suomen museo huomauttaa edelleen, että

inventoinnissa tulee noudattaa Museoviraston aiemmassa lausunnossa annettuja ohjeita.

Ilmastovaikutukset

Ilmastovaikutukset ovat yksi keskeisistä arvioitavista vaikutuksista eri hankkeissa. Yleisellä tasolla ilmastovaikutusten arvioinnin toteuttaminen on YVA-ohjelmassa kuvattu yleisellä tasolla, mutta vaatii tarkennusta arviointiselostusvaiheessa. Vaikutusten arviointiin tulee sisältyä kuvaus arvioinnissa käytetyistä oletuksista ja menetelmistä sekä niihin liittyvistä epävarmuuksista. Hyvänä yhteysviranomainen pitää ilmastovaikutusten tarkastelua myös hankealueella olevien kuntien ja Keski-Suomen maakunnan ilmastotavoitteisiin nähden, jolloin ilmastovaikutukset merkittävyys tulee paremmin näkyväksi ja ymmärretyksi. Ilmastovaikutusten lieventämistä ei ole mainittu arviointiohjelmassa erikseen, mutta niidenkin keinojen mahdollisuudet osana tiesuunnittelua olisi hyvä tuoda esille jo suunnittelun tässä vaiheessa.

Melu, tärinä ja ilmanlaatu

Meluntorjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota. Hankkeen tavoitteeksi on esitetty, etteivät Valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot ylity hankkeen vaikutusalueen asuin- ja vapaa-ajankiinteistöillä eikä virkistys- ja luonnonsuojelualueilla (55 dB / 45 dB). Meluselvitys (mallinnus) on esitetty tehtäväksi hankkeessa. Meluvaikutus arvioidaan herkkiin kohteisiin huomioiden myös vesistökohteet, ilman meluntorjuntaa ja alustavan meluntorjunnan kanssa. Yhteysviranomainen yhtyy Jyväskylän seudun ympäristöterveyden huomioon, että melumallinnuksen tarkastelussa tulee huomioida tiedossa olevien asemakaavamuutosten mahdolliset laajennukset sekä kuntien lähitulevaisuuden kaavoitussuunnitelmat tiehankkeen vaikutusalueella. Meluselvityksessä tulee tarkastella myös raideliikenteen ja liikennemelun yhteisvaikutusta myös tien rakentamisen aikana, jotta mahdolliset meluntorjuntatoimenpiteet pystytään ottamaan huomioon tien rakentamisen aikanakin. Ajantasainen meluselvitys ja meluntorjunnan suunnittelu on keskeistä hankkeen meluvaikutusten vähentämiseksi. Lähtökohdaksi tulee olla, että melun määrä vaikutusalueella ei lisäännyt vaan melua voidaan riittävällä melusuojauksella vähentää ja siten olosuhteita parantaa melun osalta.

Yhteysviranomainen viittaa myös Jyväskylän kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunnan lausuntoon, missä tuodaan esille, että meluesteet estävät myös hiukkasten leviämistä tiealueelta ympäristöön. Meluesteiden vaikutusta ilman laatuun olisi hyvä arvioida myös arviointiselostuksessa. Tärinävaikutukset on huomioitava arvioinnin yhteydessä.

Luonto ja luonnonsuojelu

Hankkeen tavoitteissa on todettu, että heikennetään mahdollisimman vähän Natura-alueiden arvoja. Vaikutusarvioinnin laadinnassa on hyvä muistaa, että LSL 34 §:n heikentämiskiellon mukaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää eli todetun ”mahdollisimman vähän” täytyy jäädä merkittävän heikennyksen alle. Hankealueella on tunnistettu kohteita, missä liito-orava on Natura-alueiden suojelun perusteena oleva laji. Hankkeessa on tärkeä tunnistaa lajin tärkeät elinympäristöt ja kulkureitit ja viheryhteydet sekä turvata niiden säilyminen. Metsähallituksen lausunto tulee huomioida tältä osin.

YVA-ohjelmassa todetaan, että Natura-vaikutusten arvioinnin tarveharkinnassa yhteisvaikutuksina arvioidaan vaikutukset tekopohjavesihankkeen kanssa. Yhteysviranomainen huomauttaa, että jos on myös muita hankkeita, joista voi tulla yhteisvaikutuksia Natura-alueisiin, tulee nekin arvioida. Vireillä on mm. keskustaajaman eteläosan osayleiskaava, jossa esitetään mm. uutta asutusta Natura-alueen kupeeseen. Kyseisen kaavan Natura-vaikutusten arviointi on kesken.

YVA-ohjelmaa tulee täydentää ja lisätä kartalle Jyväskylän kaupungin metsäsuunnitelman suojelualueet sekä yleiskaavaluonnoksen suojelualuevaraukset.

Jyväskylän kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta edellyttää lausunnossaan sammalinventointia. Yhteysviranomainen ei edellytä systemaattista sammalinventointia, mutta mikäli hankkeen vaikutusalueella voidaan todeta olevan kohteita, joiden katsotaan olevan potentiaalisia luonnonsuojelulain (9/2023) 77 § tarkoittamia erityisesti suojeltavien lajien, luontodirektiivin liitteen II sammallajien tai uhanalaisten ja silmälläpidettävien lajien esiintymisalueita, tulee sammalet inventoida osana muuta lajistoa.

Hankealueella mahdollisesti esiintyvät haitalliset vieraslajit on myös syytä huomioida selvitysten yhteydessä ja merkitä kohteet esimerkiksi kartalle jatkosuunnittelussa huomioitaviksi.

Muutoin yhteysviranomainen arvioi, että YVA-ohjelmassa laadittaviksi esitetyt selvitykset ovat tarpeen tietojen ajantasaistamiseksi ja arviointityötä tukevaksi. Tarvittaessa selvitystarpeita voidaan täydentää hankkeen edetessä.

Pohjavedet

Hankealueelta on tunnistettu Muuramen Muuratharjun pohjavesialue (0950001), joka on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue. Alueen soveltuvuutta myös tekopohjaveden tuotantoon selvitellään parhaillaan. Tiehankkeen vaikutukset Muuratjärveen tulee siten arvioida, jotta veden laatu

ja riittävyys voidaan turvata tekopohjaveden tekemiseksi. Mahdollisille riskeille tulee löytää hallintakeinot veden laadun ja riittävyyden turvaamiseksi.

Lausunnoissa on nostettu esille Pekonniemen vedenottamon, joka sijaitsee Keljonkankaan pohjavesialueella. Tutkimusten mukaan huomattava osa pohjavedestä virtaa vedenottamolle luokitellun pohjavesialueen ulkopuolelta kalliopohjavetenä ja kulkeutuu Pekonniemen vedenottamolle erityisesti sen länsi-lounaispuolelta eli Keljonkankaan eritasoliittymän suunnalta. Vedenottamolle kulkeutuvan kalliopohjaveden laatu on vedenottamon lähialueen irtomaakerrosten pohjaveteen verrattuna heikompi erityisesti korkean kloridipitoisuuden takia. Korkean kloridipitoisuuden on arvioitu johtuvan kalliopohjaveden virtaussuunta huomioon ottaen valtatie 9-tien suolauksesta. YVA-ohjelmassa alue on ohitettu vain lyhyellä maininnalla ja yhteysviranomainen edellyttää, että valtatien 9 parantamisen vaikutukset arvioidaan myös Keljonkankaan pohjavesialueeseen. Arvioinnissa on tarkasteltava myös haitallisten pohjavesivaikutusten vähentämiseen tarvittavat keinot.

Suunnittelualueen läheisyydessä on Lehtimäenkankaan pohjavesialue. Alueella on käytössä oleva vedenottamo. Pohjavesialue on syytä huomioida vaikutusarvioinnissa ja varmistaa, ettei pohjavesialueen tila vaarannu.

Hankealueelle sijoittuu useita yksityiskaivoja. Hankkeen vaikutukset kaivojen veden laatuun ja määrään tulee arvioida siltä osin kuin se hankkeen tässä vaiheessa on mahdollista.

Pintavedet

Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on useita vesistöjä ja pienvesikohteita ja vaikutukset vesistöihin tulee ottaa mukaan ennalta arvioiden merkittävimpien ympäristövaikutusten joukkoon.

Arviointiohjelmassa on todettu, että hankkeen yhteydessä tehdään vesistöjen nykytilan päivitys. Arvioinnissa huomioidaan myös vesienhoidon tilatavoitteet ja suunnitelmat. Vaikutukset arvioidaan alueen vedenlaatuun ja vesieliöstöön sekä hydrologiaan ja morfologiaan ja esitetään tarvittaessa haitallisten vaikutusten ehkäisy- tai lieventämiskeinot sekä vaikutustarkkailun painopistealueet.

Hankkeen vaikutusalueeksi on nyt tunnistettu ohjelmassa esitetyt valuma-alueet (12 kpl neljännen jakovaiheen valuma-aluetta). YVA-selvityksessä tulee tarvittaessa tehdä vaikutusarviota myös pidemmälle kuormituksen vaikutusalueelle, ei pelkästään lähivaluma-alueelle. Arvioinnissa on syytä tehdä vertailu vesistöjen tilatavoitteisiin nähden ja tunnistaa onko hankkeella mahdollisesti vaikutuksia tilatavoitteiden säilymiseen tai niiden toteutumiseen nähden. Rakentamisen aikaisen hulevesien kuormituksen (pääosin lyhytaikaisia) vaikutukset tulee arvioida. Arvioinnissa tulee esittää kuinka toiminnan aikainen (valmiit rakenteet) kuormitus muuttuu verrattuna alueen nykytilanteeseen (hydrologia, kuormittavat rakenteet, kuormitusta ehkäisevät

rakenteet). Tällöin voidaan arvioida mahdollisia pidemmän aikavälin muutoksia vesistöihin. Arvioinnissa tulee huomioida myös kohteet, joille ei ole esitetty vesienhoidon mukaisia tilatavoitteita, mikäli kohteisiin voidaan arvioida kohdistuvan hankkeen takia vaikutuksia. Kohteissa tulee noudattaa samoja vesiensuojelun periaatteita kuin vesienhoidon mukaisissa kohteissa. Yhteysviranomainen pitää hyvänä ns. hot spot -alueiden tunnistamista ja niihin tarvittaessa kohdistettavia hankkeen ehkäisy- ja lieventämiskeinoja. Hankealueen välittömään läheisyyteen jää useita merkittäviä vesiympäristökohteita ml. myös arvokkaat pienvesikohteet. Yhteysviranomainen pitää vesistövaikutusten arviointia yhtenä keskeisenä vaikutusarviointia. Kalastollisesti merkittävät kohteet tulee huomioida osana vaikutusarviointia.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Hankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset tulee arvioida osana YVA-menettelyä. Isoissa tiehankkeessa erityisesti rakentamisvaihe aiheuttaa lähtökohtaisesti ympäristöön merkittävimmät ja pysyvimmät muutokset. Rakentamisaika voi myös olla ajallisesti pitkä. Vaikutukset voivat puolestaan olla lyhytaikaisia ja palautuvia, mutta ottaen huomioon tehtävät uudet rakenteet, hankkeen laajuus ml. rinnakkaisteiden rakentaminen on hankkeella myös pysyviä ja huomattavia ympäristövaikutuksia.

Arviointiohjelmassa on tunnistettu rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Osana vaikutusarviointia tulee esittää maamassojen kuljetus, tarvittavat läjitysalueet ja välivarastointipaikat, sillä tarkkuudella kuin ne hankkeen tässä vaiheessa on arvioitavissa. Hankkeen rakentamisvaiheessa mahdolliset kallion räjäytykset ja maanmuokkaus sekä työmaaliikenne, joista voi aiheutua melua, tärinää ja pölyä ja siten haittoja ihmisten viihtyvyydelle ja ympäristöön tulee tunnistaa ja arvioida osana hankkeen ympäristövaikutuksia. Vaikutusarvioinnissa tulee huomioida toiminnan ajallinen kesto.

Haitalliset aineet

Suunnittelualueella on MATTI-rekisterin perusteella tunnistettu 12 kohdetta, joiden toiminnasta on saattanut päästä maaperään haitallisia aineita tai alueita on tutkittu tai kunnostettu. Tunnistettujen alueiden mahdollisten haitta-aineiden levinneisyyden laajuus on syytä selvittää, vaikka haitta-aineita olisikin levinnyt varsinaisen tiehankkeen vaikutuksen ulkopuolellekin. Haitallisia aineita sisältävien maa-ainesten asianmukainen käsittely ja sijoittaminen tulee huomioida hankkeen suunnittelussa.

Yhteisvaikutukset

Hankkeessa on hankkeen tässä vaiheessa tunnistettu mahdollisia yhteisvaikutuksia Muuramen tekopohjavesihankkeen ja Tampere–Jyväskylä radan kehittämis- ja perusparannustoimenpiteiden kanssa. Yhteysviranomainen lisää, että kuntien alueidenkäytön suunnittelun ja kaavoituksen kanssa voi

syntyä tarvetta yhteensovittamiselle, minkä takia tieto kaavojen ajankohtaisuudesta on syytä varmistaa.

Onnettomuus- ja poikkeustilanteet

YVA-ohjelmassa onnettomuus- ja poikkeustilanteet on kuvattu liian yleispiirteisesti, ja osuutta tulisi täydentää. Tilanteita voi syntyä sekä rakentamisen että varsinaisen toiminnan aikana. Arvioinnissa on tärkeää tunnistaa ja huomioida tilanteet, jotka voivat johtaa maaperän, pohjaveden tai vesistöjen pilaantumiseen. Erityistä huomiota tulee kiinnittää vaikutusalueen pohjavesialueisiin ja vesistöihin, kuten Keljonkankaan pohjavesialue ja Kaijanlampi, Maatianjärvi, Salmijärvi, Saajoki, Painaanjärvi, Lautakkojärvi, Rimminjärvi ja Päijänne. Näiden alueiden herkkyys edellyttää tarkempaa riskien arviointia ja varautumista mahdollisiin ympäristövahinkoihin.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat

Hankkeen toteuttaminen edellyttää useita lupia ja päätöksiä ennen kuin hanke voidaan toteuttaa. Näitä ovat tiehankkeiden osalta mm. yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökset, kaavojen hyväksymispäätökset ja maa-aineslain mukaiset ottamisluvat sekä mm. mahdolliset luonnonsuojelulain mukaiset poikkeusluvat ja muinaismuistolain kajoamislupa. Lisäksi hanke voi edellyttää mm. ympäristö- ja vesilupaa. Arviointiohjelmassa on todettu hankkeen tässä vaiheessa mahdollisesti hankkeen toteuttamisen edellyttämät luvat ja päätökset.

Toiminnanharjoittajan on myös tehtävä kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle kirjallinen ilmoitus rakentamisesta, yleisötilaisuudesta tai muusta tilapäistä melua tai tärinää aiheuttavasta toimenpiteestä tai tapahtumasta, jos melun tai tärinän on syytä olettaa olevan erityisen häiritsevää (Ympäristönsuojelulain (527/2014) 118 §:n mukainen ilmoitus, meluilmoitus). Jos toimenpide tehdään tai tapahtuma järjestetään usean kunnan alueella, ilmoitus tehdään ELY-keskukselle, jonka toimialueella melu tai tärinä pääasiallisesti ilmenee. Meluilmoitusta ei kuitenkaan tarvitse tehdä ympäristölupaa edellyttävästä toiminnasta.

Haitallisten vaikutusten ehkäisy ja niiden lieventämiskeinot

Yhtenä keskeisenä tavoitteena on selvittää mahdollisuuksia ehkäistä ja lieventää hankkeesta syntyviä haittoja. Lähtökohtaisesti toiminta tulisi suunnitella niin, että toiminta on yhteensovitettavissa alueen muiden toimintojen kanssa eikä hankkeella olisi merkittäviä ympäristövaikutuksia.

YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaisesti arviointiselostuksessa on oltava ehdotus toimiksi, joilla vältetään, ehkäistään, rajoitetaan tai poistetaan tunnistettuja merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia. Hankkeen

vaikutusten ehkäisemiseen tai lieventämiseen esitetyt keinot tulee olla myös toteuttamiskelpoisia.

Arviointiohjelmassa todetaan, että haittojen torjunta ja lieventäminen ovat tärkeä osa väylien suunnittelua. Merkittävien haittojen lieventämis- ja ehkäisykeinoja tullaan esittämään YVA-selostuksessa vaikutuslajeittain sekä yhteenvetona ja niitä tullaan tarkastelemaan tiesuunnittelun eri vaiheissa. Yhtenä ympäristöhaittoja korvaavana toimena todetaan kompensaatiot ja haittoja ehkäisevinä toimena mm. meluntorjunta.

Yhteysviranomainen toteaa lisäksi, että arviointiselostuksessa on hyvä tuoda esille, kuinka paljon kyseinen lieventämiskeino vähentää arvioitua haittavaikutusta. Haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot tulee olla toteuttamiskelpoisia ja riittävän konkreettisia.

Vaikutusten seuranta

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa esitetään ehdotus hankkeen seurantaohjelmaksi. Arvioitujen vaikutusten ja niiden merkittävyyden perusteella laaditaan tarvittaessa suunnitelma hankkeen ympäristövaikutusten tarkkailemiseksi. Yhteysviranomainen toteaa, että tämä on hyvä lähtökohta. Seurantaohjelman tulee kohdentua erityisesti hankkeen merkittäviin ympäristövaikutuksiin, jotka on todettu ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä. Seurantaohjelmalle voi olla tarvetta sekä rakentamisen että toiminnan aikaisten vaikutusten seurannassa. Arvio seurannan tarpeesta ja esitys siitä on hyvä tuoda esille arviointiselostuksessa.

Vaikutusarvioinnin raportointi

Arviointiselostuksessa tulee olla yleistajuinen ja havainnollinen yhteenveto valtioneuvoston asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaisesti arvioinnin tuloksista ja selkeä vertailu eri vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta ympäristövaikutusten arvioinnin tulosten pohjalta. Arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota karttojen selkeyteen ja havainnollisuuteen. Arviointiselostuksen raportoinnissa voi hyödyntää taulukkomuotoisia yhteenvetoja esimerkiksi eri vaihtoehtojen tarkastelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Vaikutusarvioinnin luettavuuden selkeyttä lisäisi jokaisen arvioidun teeman kohdalla tiivistetysti kerrotut vaikutukset ja kuinka mahdollisia haittoja voidaan lieventää. Arviointimenetelmät tulee kuvata riittävällä tavalla ja ymmärrettävästi. Arviointiselostuksen yhteydessä tulee toimittaa myös arviointiin liittyvät erilliset selvitykset ja raportit tarpeellisilta osin.

Yhteysviranomaisen lausunnon huomioon ottaminen

Arviointiselostuksessa on esitettävä YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaan selvitys siitä, miten yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta on otettu huomioon.

Arviointiohjelman laatijoiden pätevyys

Hankkeesta vastaavalla on ollut monialainen työryhmä laatimassa arviointiohjelmaa. Työryhmän asiantuntemusta voidaan pitää riittävänä ottaen huomioon useamman henkilön pitkäaikainen kokemus ympäristöasioiden parissa työskentelystä. Projektin johtamisesta ja YVA-menettelystä vastaavilla henkilöillä on pitkäaikainen kokemus ympäristövaikutusten arvioinnista ja samalla heillä on vastuu kokonaisuudessaan hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin laadukkaasta ja riittävällä tarkkuudella laaditun arvioinnin tekemisestä.

7 Yhteysviranomaisen johtopäätökset arviointiohjelman laajuudesta ja tarkkuudesta sekä selvitysten yhteensovittamisesta muissa laeissa edellytettyjen selvitysten kanssa

Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) määrää arviointiohjelman (YVA-ohjelma) sisällön. Hankkeen, valtatie 9 parantaminen välillä Korpilahti - Keljonkangas, YVA-ohjelma täyttää lähtökohtaisesti mainitun asetuksen 3 §:n mukaiset vaatimukset. YVA-ohjelmassa on joitakin täydennystä ja/tai päivittämistä vaativia kohtia, jotka on mainittu aiemmin tässä lausunnossa. Yhteysviranomainen toteaa, että vaikutusarvioinnissa tulee hyödyntää myös annettuja lausuntoja ja mielipiteitä sekä muuta sidosryhmiltä, kunnilta ja vaikutusalueen asukkailta saatua palautetta. Annettu palaute on arvokasta ja perustuu pitkälti alueen käyttäjien kokemukseen ja näkemykseen, mitä on syytä hyödyntää hankkeen suunnittelussa.

YVA-ohjelmassa esitetyt vaikutusten arvioinnin menetelmät sekä arvioitavat vaikutukset ovat perusteltuja ja hankkeeseen soveltuvia. Nyt esitettyjen tietojen pohjalta laadittua YVA-ohjelmaa voidaan pitää tarkkuudeltaan riittävänä ottaen huomioon hankkeen suunnitteluvaihe. Selvityksiä voidaan tarkentaa ja tuleekin tarkentaa tarvittaessa hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä kuten myös tarvittaessa tämän arviointityön yhteydessä, mikäli nyt laadittavat selvitykset antavat siihen aihetta. Arviointimenetelmien, mallinnusten ja käytettävien aineistojen kuvauksiin yhteysviranomainen edellyttää tarkennuksia, jotta arvioinnin tuloksia voidaan tarkastella myös käytetyn aineiston pohjalta. Arviointiin ja arvioinnin johtopäätöksiin liittyvät yleistykset ja selvityksiin liittyvät epävarmuudet on tuotava esille. Osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmät ovat riittävät ja täyttävät YVA-lain mukaiset vaatimukset.

Yhteysviranomainen muistuttaa, että arvioinnissa erityisesti tulee kiinnittää huomiota hankkeen merkittäviin ympäristövaikutuksiin, mutta hankkeesta vastaavalla tulee olla myös ymmärrys hankkeen vaikutuksista kokonaisuudessaan.

Hankkeen YVA-menettely laaditaan omana menettelynään. Laadittuja selvityksiä voidaan kuitenkin hyödyntää myös muissa laeissa edellytettyjen selvitysten kanssa, mikäli selvitykset täyttävät kyseisen lain edellyttämän tarkkuustason.

8 Arviointiohjelmalausunnon toimittaminen ja siitä tiedottaminen

ELY-keskus toimittaa lausuntonsa ja kopiot arviointiohjelmasta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Lausunto toimitetaan samalla tiedoksi asianomaisille viranomaisille ja lausuntopyynnön saaneille tahoille.

Arviointiohjelmalausunto julkaistaan ympäristöhallinnon verkkosivuilla ympäristö.fi/Vt9 Korpilahti – Keljonkangas.

9 Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus

Suoritemaksu on 8 600 euroa.

Arviointiohjelmasta annettavasta yhteysviranomaisen lausunnosta perittävä maksu on määritelty tavanomaisen hankkeen mukaisesti (11-17 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän lausunnon antamispäivästä.

10 Sovelletut säännökset

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 8, 16 ja 18 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 3 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (794/2024) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallinto- keskuksen maksullista suoritteista vuonna 2025.

11 Asiakirjan hyväksyminen

Tämä asiakirja on hyväksytty/allekirjoitettu viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Arja Koistinen ja ratkaissut yksikön päällikkö Johanna Viljanen.

Liitteet	Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus (vain hankkeesta vastaavalle)
Jakelu	Keski-Suomen ELY-keskus, Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue/ Kai Paavola (sähköpostitse)
Tiedoksi	Lausuntopyynnön saaneet tahot (sähköpostitse)
Laskun lähettäminen	Lasku lähetetään myöhemmin Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksesta
Lisätietoja	Keski-Suomen ELY-keskus, Arja Koistinen, p. 0295 024 760

Tämä asiakirja KESELY/1384/2024 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KESELY/1384/2024 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Koistinen Arja 17.06.2025 11:00

Ratkaisija Viljanen Johanna 17.06.2025 11:03