



Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus  
Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue

Viite Valtatie 9 parantaminen välillä Kanavuori-Lievestuore, YVA-menettely

## Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (Keski-Suomen ELY-keskus) Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue (L-vastuualue) on laatinut valtatie 9 parantamissuunnitelman välille Kanavuori-Lievestuore. Hankkeelle on laadittu YVA-lain (252/2017) mukainen ympäristövaikutusten arviointiohjelma ja L-vastuualue pyytää siitä lausuntoa hankkeen YVA-yhteysviranomaiselta. Keski-Suomen ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue (Y-vastuualue) toimii ympäristöministeriön määräämänä YVA-lain mukaisena yhteysviranomaisena. Hanke on tullut vireille Keski-Suomen ELY-keskukselle 25.11.2021. Hankkeen YVA-konsulttina on Sitowise Oy.

## Hankkeen tiedot ja ympäristövaikutusten arviointimenettely

### Hanke

Valtatie 9 on tärkeä osa valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsisuuntaista poikittaisyyhteyttä ja se kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväyläksi valtatie 9 on määritetty pääväylien palvelutasoluokkaan 1. Valtatie 9 kuuluu myös suurten erikoiskuljetusten verkkoon.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma koskee valtatie 9 (Vt 9) Kanavuori (Jyväskylä) – Lievestuore (Laukaa) välin parantamiseen liittyvien vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ja tieosuus esitetään parannettavaksi korkeatasoiseksi eritasoliittymän varustetuksi pääväyläksi. Suunnittelualueen pituus on noin 14 kilometriä. Suunnittelualueen molemmissa päässä suunnittelukohteeseen liittyy laadittavana oleviin tiesuunnitelmiin. Lännessä suunnittelukohteeseen liittyy valtatie 9 parantaminen välillä Kanavuori – Haapalahti, Jyväskylä -nimiseen tiesuunnitelmaan ja idässä "Valtatie 9 parantaminen Lievestuoreen kohdalla, Laukaa" -nimiseen tiesuunnitelmaan.

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

### Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa (YVA-menettely) tarkasteltavat vaihtoehdot ovat seuraavat (Kuva 1):

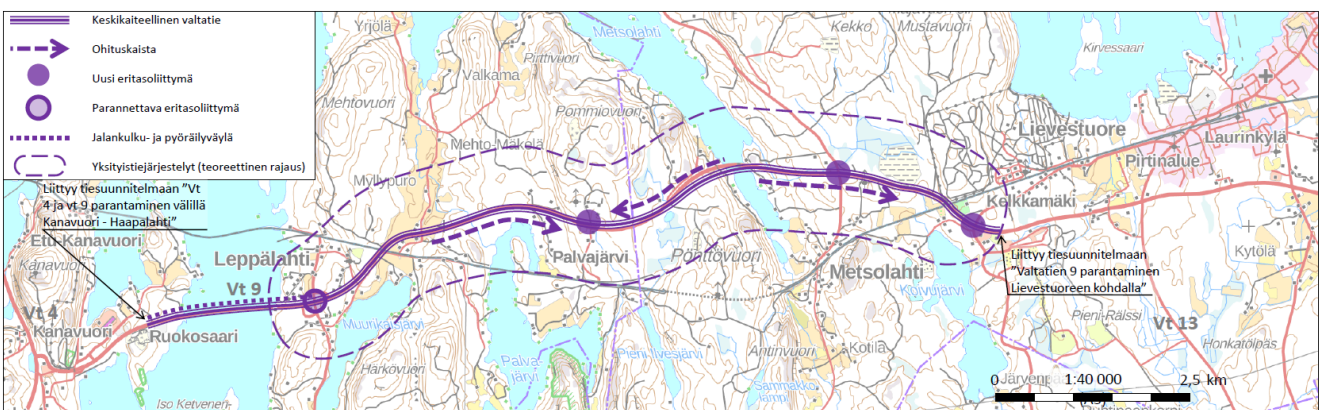
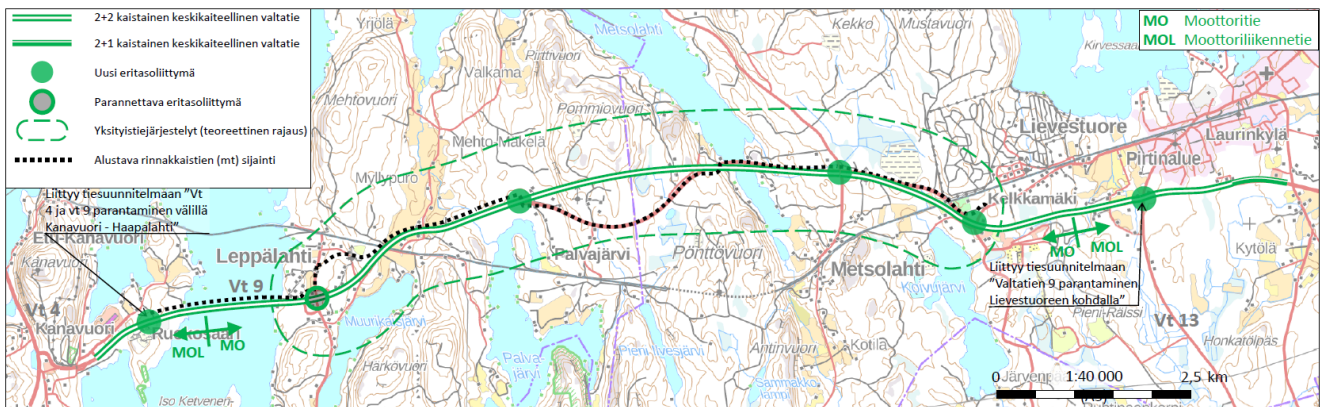
**VE 1:** 2+2 kaistainen eritasoliittymän varustettu moottoritie (välivaiheessa voi olla moottoriliikennetie tai 2+2 kaistainen valtatie), jonka nopeusrajoitus on 100 km/h. Koko osuudella on paikalliselle ja hitaalle liikenteelle sekä jalankululle ja pyöräilylle

14.2.2022

yhtenäinen maantietasoinen rinnakkaistie tarvittavina alikulkuina, tarvittavat yksityistiejärjestelyt ja melusteet on toteutettu. Välivaiheen ratkaisuna tieosuus voidaan toteuttaa moottoriliikennetienä tai 2+2 kaistaisena keskikaiteellisena valtatiellä. Uudet eritasoliittymät rakennetaan Palvajärvelle, Metsolahteen ja Kelkkamäkeen. Leppälahden nykyinen eritasoliittymä parannetaan tai uusitaan kokonaan valtatieleventämisen yhteydessä. Tie sijoittuu osittain uuteen maastokäytävään.

**VE 2:** keskikaiteellinen ohituskaistatie (1+1 tai 2+1 kaistainen), jonka kaikki liittymät ovat myös eritasoja VE 1:n tapaan. Nopeusrajoitus on lähes koko osuudella 100 km/h. Alueelle ei rakenneta yhtenäistä rinnakkaistietä ja hidas liikenne on valtatiellä lukuun ottamatta Leppäveden kohtaa, missä jalankululle ja pyöräilylle rakennetaan oma väylä. Alueelle rakennetaan tarvittavat yksityistiejärjestelyt ja melusteet. Tie sijoittuu pääosin nykyiseen maastokäytävään.

Vertailuvaihtoehtona toimii vaihtoehto nolla (**VE 0**) eli hankkeen toteuttamatta jättäminen, jolloin alueen kehittymistä tulevaisuudessa tarkastellaan nykytilanteen lähtökohdista. Vaihtoehtoa 0+ (**VE 0+**) ei ole katsottu tarpeelliseksi. Tieosuudella olevia ongelmia (kuten liikenteen sujuvuuden lisääminen ja turvallisuuden lisääminen) ei voida poistaa pienillä parannustoimenpiteillä. Käytännössä pienten parannusten vaihtoehto voi olla tieosuutta vaihteittain parannettaessa korkeintaan välivaiheen ratkaisu.



Kuva 1. Hankealue ja vaihtoehdot VE 1 (ylin kuva) ja VE 2 (alempi kuva) (kuvat arviointiohjelman liitteestä).

## Ympäristövaikutusten arviointimenettely

YVA-lain (252/2017) ja -asetuksen (277/2017) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja arvioinnin yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kaikkien tiedon saantia ja osallistumismahdollisuuksia. Hanke kuuluu YVA-menettelyn piiriin YVA-lain liitteessä olevan hankeluettelon, kohdan 9, Liikenne, perusteella. YVA-menettelyn piiriin kuuluvat tiehankkeet, jotka ovat a) moottoriteiden tai moottoriliikenneteiden rakentaminen; b) neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen; c) tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

YVA-lain mukainen menettely toteutuu kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa yhteysviranomaisen antaa lausunnon ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA-ohjelma) ja arvioi ohjelman laajuutta ja riittävyttä hankkeen ympäristövaikutusten arvioimiseksi. Ohjelman pohjalta laaditaan edelleen ympäristövaikutusten arviointiselostus, jonka riittävyden ja laadun yhteysviranomaisen tarkistaa ja antaa siitä perustellun päätelmän hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista hankkeesta vastaavalle. YVA-prosessi pysähtyy tämän jälkeen, mutta mikäli hankkeen toteuttaminen edellyttää esimerkiksi vesi- tai ympäristölupaa, on luvan myöntämisen yhteydessä otettava huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä ja sen ajantasaisuus.

## Ympäristövaikutusten arvioinnin ja muiden menettelyiden yhteensovittaminen

Arviointimenettelyä ei ole yhdistetty muiden lakien mukaisiin menettelyihin.

## Osallistumisen järjestäminen sekä annetut lausunnot ja mielipiteet

### Hankkeesta tiedottaminen ja osallistuminen

Kuulutus ja arviointiohjelma on ollut nähtävillä 13.12.2021 – 23.1.2022 Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (Keski-Suomen ELY-keskus) verkkosivulla [www.ely-keskus.fi/kuulutukset](http://www.ely-keskus.fi/kuulutukset). Arviointiohjelmasta on ollut paperinen versio tutustumista varten seuraavissa toimipaikoissa (aukiolojen mukaan):

- Keski-Suomen ELY-keskuksen asiakaspalvelupisteessä, Cygnaeuksenkatu 1 (Jyväskylä)
- Jyväskylän kaupunki, Palvelupiste Hannikainen (Rakentajatalo), Hannikaisenkatu 17, Jyväskylä
- Lievestuoreen kirjasto, Laurinkyläntie 5, Lievestuore (Laukaa)

Hankkeesta on kuulutettu maakunnallisesti leviävässä sanomalehdessä, Keski-Suomalainen, sekä paikallislehdessä Laukaa-Konnevesi. Arviointiohjelma on ollut nähtävillä myös ympäristöhallinnon ymparisto.fi -sivulla. Hankkeesta ja YVA-ohjelman nähtävilläolosta on myös tiedotettu Jyväskylän ja Laukaan kuntien verkkosivuilla. Lisäksi tiedottamisessa on hyödynnetty eri sähköisiä kanavia.

Hankkeesta on pidetty yleisötilaisuus etätilaisuutena 14.12.2021. Tilaisuudessa esiteltiin hanketta ja hankkeen YVA-ohjelmaa. Tilaisuuteen osallistui yhteensä 24 henkilöä.

Hankkeelle on perustettu hankeryhmä, jossa ovat edustettuina keskeiset viranomaiset (Keski-Suomen ELY-keskus; L- ja Y-vastualueet, Väylävirasto, Keski-Suomen liitto, Keski-Suomen museo, Jyväskylän kaupunki, Laukaan kunta). YVA-lain mukaiselle ennakkoneuvottelulle ei nähty näin ollen tässä hankkeessa tarvetta. Hankeryhmä on kokoontunut kaksi kertaa (6.5.2021 ja 7.9.2021).

## Lausunnot ja mielipiteet

Lausunnot on pyydetty hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta keskeisiltä tahoilta. Lisäksi on varattu mahdollisuus mielipiteiden antamiseen nähtävilläolokautana.

Lausunnot on pyydetty seuraavilta tahoilta:

Hankasalmen kunta, Jyväskylän kaupunki (kaavoitus, ympäristönsuojelu, ympäristöterveydensuojelu), Laukaan kunta (kaavoitus, ympäristönsuojelu, ympäristöterveydensuojelu), Keski-Suomen liitto, Keski-Suomen museo, Keski-Suomen pelastuslaitos, Laukaan seurakunta, Liikenne ja viestintävirasto, Traficom, Linja-autoliitto, LAL ry, Luonnonvarakeskus, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Metsähoitoyhdistys Keski-Suomi, MTK Keski-Suomi, Pohjois-Savon ELY-keskus kalatalousviranomaisen, Puolustusvoimien pääesikunta, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry, Suomen luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen piiri, Suomen metsäkeskus, Suomen riistakeskus Keski-Suomen aluetoimisto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes ja Väylävirasto.

### ***Tiivistelmät saaduista lausunnoista ja mielipiteistä***

Yhteysviranomaiselle on toimitettu nähtävilläolokautana lausuntoja ja mielipiteitä yhteensä 22, joista lausuntoja oli 14 ja mielipiteitä 8. Mielipiteissä oli yhteensä 18 allekirjoittajaa.

Ohessa saadut lausunnot ovat tiivistettyinä. Saaduista mielipiteistä on laadittu yhteenveto. Lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon keskeisiltä osin lausuntoa laadittaessa. Saadut lausunnot ja mielipiteet arkistoidaan sähköisesti Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen asianhallintajärjestelmään. Lausunnot ja mielipiteet on toimitettu hankkeesta vastaavalle tiedoksi.

Keski-Suomen ELY-keskuksessa on lausunnon valmisteluun pyydetty kommentit Ympäristö- ja luonnonvarat -vastualueen keskeisiltä asiantuntijoilta.

### ***Lausunnot***

#### *Jyväskylän kaupunki, Kaupunkirakennelautakunta*

Kaupunkirakennelautakunnalla ei ole huomauttamista ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan.

#### *Keski-Suomen liitto*

Lausunnossa todetaan, että suunnittelualueetta koskee useampi lainvoimaisen Keski-Suomen maakuntakaavan varaus ja niitä koskevat maakuntakaavamerkinnot ja suunnittelumääräykset on tuotu esiin riittävällä tavalla. Maakuntakaavan varauksista hankkeen kannalta keskeisiä ovat mm. valtatie kehittämisakseli sekä valtatie (vt) merkinnot.

Kehittämisakselin suunnittelumääräyksen mukaan ”*Alueidenkäytön suunnittelussa kehittämisakselilla tulee kiinnittää huomiota pitkämatkaisen liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä liikenteen ja matkailun palveluihin ja yritystoiminnan edistämiseen. Väylien kehittämisen tulee perustua matkojen ja kuljetusten käyttäjälähtöiseen palvelutasojatteluun. Kehittämisakselit ovat myös joukkoliikenteen laatukäytäviä, joiden liityntäyhteyksiä ja -pysäköintiä tulee kehittää.*”

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa valtatie 9 kehittämistä koskevat tavoitteet ja toimenpiteet on kuvattu arviointiohjelmassa. Maakuntakaavan (Keski-Suomen maakuntakaava 2040) päivitysprosessi on parhaillaan vireillä ja osana prosessia arvioidaan myös liikenteen alueidenkäyttöllisiä muutostarpeita. Keski-Suomen liitto katsoo, että käynnissä olevassa maakuntakaavaprosessissa Vt 9

14.2.2022

Kanavuori-Lievestuore välillä on hyvä varautua myös vaihtoehdon 1 mukaisen tavoitetilan ratkaisuun. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa (Traficom, toukokuu 2021) on tuotu esiin, että tieosuudella on sekä liikenneturvallisuuteen että liikenteen sujuvuuteen liittyviä puutteita.

YVA-ohjelmassa esitetyt vaikutusten arvioinnin menetelmät sekä arvioitavat vaikutukset ovat perusteltuja ja hankkeeseen hyvin soveltuvia. Keski-Suomen liitto pitää myös hankkeen suunniteltua tiedottamista ja muuta vuorovaikutusprosessia riittävänä.

#### *Keski-Suomen museo*

Keski-Suomen museolla ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan rakennetun kulttuuriympäristön eikä arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Ohjelman mukaisesti tehtäessä tullaan ympäristövaikutusten arvioinnissa tunnistamaan, tutkimaan ja arvioimaan riittävällä tavalla hankkeen vaikutukset kulttuuriympäristöön.

#### *Laukaan kunta, ympäristönsuojeluviranomainen*

Lausunnossa todetaan, että YVA- menettelyn kuvaus ja eri viranomaisten roolit on kuvattu selkeästi. Hankkeen perusteet ja tavoitteet sekä aikataulu käyvät ohjelmasta hyvin ilmi. Ohjelmassa on kuvattu hankkeen ympäristövaikutusten selvittäminen tulevaa selostusta varten riittävällä tasolla. Esitetty YVA-ohjelma antaa valmiudet arvioida hankkeen ja sen vaihtoehtojen merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Huomiona tuodaan esille, että YVA-ohjelman mukainen hankkeen suunnittelualaue liittyy itäpäässä valtatie 9 parantamisesta Lievestuoreen kohdalla tehtyyn tiesuunnitelmaan. Vaihtoehdon 1 ja jo hyväksymiskäsittelyssä olevan tiesuunnitelman suunnitelma-alueet ovat päällekkäiset Kelkkämäki-Hohontien risteys väliseltä alueelta. Tiesuunnitelmassa tie on tälle välille esitetty toteutettavan keskikaiteellisena ohituskaistatienä (1+2 kaistaisena). YVA-ohjelman vaihtoehdossa 1 tie on esitetty toteutettavan valtatie 13 ja Hohontien risteuksen puoliväliin saakka 2+2 kaistaisena (kuva 4. 1 ja liite 2). Näiltä osin suunnitelmat ovat ristiriitaiset.

Luontoselvitysten osalta todetaan, että tehtyjen luontoselvitysten tuloksia on esitelty YVA-ohjelmassa, mutta käsiteltäne YVA-selostusvaiheessa. Edellä mainitussa valtatie 9 parantamista Lievestuoreen kohdalla koskevassa tiesuunnitelmassa on esitetty kaksi aivan tielinjan vieressä sijaitsevaa vesilain mukaista suojelukohdetta: Mäntyojan kohdalla ja Mikkelintien ja Vt 9-tien risteyksessä, sekä myös näiden välittömässä yhteydessä sijaitsevat luontotyypit. Myös liito-oravahavainto tien läheisyydessä asemakaava-alueen reunalla on esitetty. Kohteita ei ole mainittu YVA-ohjelmassa.

Lausunnossa tuodaan esille, että Lipeälammen kohta vaatii erityisen huolellista suunnittelua. Alueen maaperä on voimakkaasti pilaantunut laajalta alueelta ja alueella suoritettavat maansiirtotyöt saattavat aiheuttaa haitallisten yhdisteiden kulkeutumista maaperästä. Ongelma on ollut todettavissa alueella aikaisemmin toteutuissa maansiirtoja edellyttäenissä hankkeissa.

Teknisenä huomiona mainitaan asutusta kuvaavasta taulukosta 3, että tien vaikutusalueella olevien asuinrakennusten runsas väheneminen vaihtoehdossa 2 nykytilanteeseen verrattuna johtunee Lievestuoreen taajaman ja sen lähialueen jäämisestä pois vaikutusalueerajauksesta, ei niinkään vaihtoehdon paremmasta maastollisesta sijoittumisesta. Tätä ei ole tekstissä selitetty.

#### *Liikenne- ja viestintävirasto, Traficom*

Ei lausuttavaa.

14.2.2022

#### *Luonnonvarakeskus, LUKE*

Ei lausuttavaa.

#### *MTK Jyväskylä*

Lausunnossa todetaan, että liittymät (myös peltoliittymät) tulee varmistaa siten, että nykyisen tieliikennelain mitat sekä massat on otettu huomioon niin traktoreiden kuin yhdistelmäajoneuvojen osalta. Maaseudun yritystoiminnalle ei saa muodostua tahattomia kustannuksia eikä työhaittoja tiestön uudelleen sijoittelusta. Tiestö ei saa lisätä yrittäjän muuttuvia kustannuksia, esim. lisääntyvän ajomatkan osalta. Huomiona tuodaan esille myös mm. ympäristölliset näkökohdat kuten lisääntyneet päästöt, mikäli ajomatka pitenee. Lisäksi todetaan:

- Peltolohkojen sirpaloitumisen välttäminen sekä maatilayksiköiden kasvuedellytyksien turvaaminen tulee tiestön suunnittelussa ottaa huomioon
- Työkoneiden leveydet (mukaan lukien esimerkiksi työkoneisiin liitetyt työvälilinjat tai levikepyörät) tulee huomioida mahdollisten kaiteiden, liikenteen jakajien, risteysalueiden, siltojen tai alikulkutunneleiden suunnittelussa.
- Tiestön muutokset eivät saa lisätä liikennettä karjatilojen tuotantorakennusten läheisyydessä.
- Naudoille on tarjottava turvallinen kulku laidunten välillä ja melualtistumiseen tulee kiinnittää huomiota.
- Maisemallisesti keskeisimmät, avoimet laaksoalueet on turvattava (viittaus Maisemaselvitys 2015).

#### *MTK Keski-Suomi*

MTK Keski-Suomi pitää tärkeänä, että liikenteen valtavirta huomioi maa- ja metsätalouden liikenneturvallisuuden. Suunnitelmavaihtoehdoista vaihtoehtoa 1 pidetään toimivimpana ja vaihtoehtoa 0 huonoimpana, koska sen ei katsota tuovan parannusta liikenneturvallisuuteen.

Lausunnossa korostetaan maaseudun yrittäjyyttä ja sen liikennöintitarpeita, jotka tulee ottaa huomioon suunnitelman laadinnassa. Mm. käytettävän konekannan kehittyminen raskaampaan ja suurempaan konekantaan vaatii myös suurempia tienalituksia. Nykyiset tien alitukset ovat suunnitelma-alueella liian. Lausunnossa korostetaan myös tavanomaisten liittymien osalta suunnittelutarpeen, jolla huomioidaan koneiden ja yhdistelmien käytölle riittävä mitoitus. ml peltoliittymät. Toimenpiteet ovat myös osa liikenneturvallisuuden kehittämistä. Lisäksi esitetään, että tienpitäjät ottavat suunnitteluvaiheeseen entistä enemmän mukaan myös paikallisia maa- ja metsätalousyrittäjiä yhteistyön ja tiedonvälityksen tehostamiseksi.

#### *MTK Laukaa*

MTK Laukaa pitää vt 9-tien kehittämistä tärkeänä hankkeena, jolla parannetaan Lievestuoreen seudun saavutettavuutta ja tien käyttäjien turvallisuutta. Vaihtoehtoa 1 pidetään parhaana valintana.

Lausunnossa todetaan, että Lievestuoreen ja Leppäveden välisellä alueella on aktiivista ja voimakasta maa- ja metsätaloutta, mistä aiheutuu runsaasti traktori- ja muuta maatalouskoneliikennettä kyseisellä teosuudella. Vaihtoehtoa 0 pidetäänkin huonoimpana, koska siinä liikenneturvallisuutta ei paranneta lainkaan. Maatalouskoneiden koon kasvu ja liikennemäärän kasvu lisää haasteita tien käyttäjille jatkossakin. Lisäksi tuodaan esille, että nykyiset 9-tien alitukset ovat liian pieniä maatalousliikenteelle nykyisellään, jolloin maatalouskoneet joutuvat liikkumaan muun liikenteen joukossa.

14.2.2022

Lausunnossa nostetaan esille seuraavia asioita:

- vältetään tarpeettomia maan haltuunottoja varsinkin yksityisteiden varrelta
  - tien leventämisen ja rinnakkaistien rakentamisen haitat korvattava täyden korvauksen periaatteella; samoin pysyvien haittojen ja kiertämisestä (esimerkiksi rehunteon ja lannan siirtokuljetukset) aiheutuvien kulujen korvaaminen täysimääräisesti todellisten kustannusten mukaan pitkällä aikajaksolla
  - maa- ja metsätalouden siirtymäliikenne ja -reitit tilakeskusten ja pelto-/metsälohkojen välille on suunniteltava yksityiskohtaisemmin yhdessä alueen maanomistajien kanssa; uusien reittien rakentamisen lisäkustannukset korvattava täysimääräisesti
  - uusien maa- ja metsätalousliittymien rakentamisessa on otettava huomioon nykyisten koneiden suurempi koko (kuten puimurit, isot rekat), jolloin liittymän kantavuus on oltava aiempaa suurempi, kääntymisen kannalta liittymän on oltava aiempaa leveämpi, ei merkittäviä korkeuseroja liittymässä, tien oltava vähintään 4,5 metriä eikä korkeusesteitä saa olla
  - otettava huomioon ojituksen ja salaojituksen vaurioituminen sekä muutostarpeet, jolloin aiheutuneet kustannukset on korvattava täysimääräisesti maanomistajalle ja tien kunnostuksesta aiheutuvat ojituksen peruskunnostuksen lisätarpeet
  - suunnittelualueen itärajan jälkeisellä alueella (Hohon risteyksestä Hankasalmen suuntaan) on myös kiinnitettävä erityistä huomiota maatalouskoneiden liikkumiseen muun liikenteen seassa, koska muun liikenteen nopeuden ovat todennäköisesti edelleen suuria. Tien molemmin puolin on laajoja peltoalueita ja tilakeskuksia.
  - mikäli tien laajentaminen aiheuttaa sähkölinjojen siirtymisiä, ne on tehtävä yhteistyössä maanomistajien kanssa, jotta haitat peltojen käytölle minimoidaan.
  - eri osapuolten väliseen viestintään on kiinnitettävä erityistä huomiota sekä suunnittelu- että rakentamisaikana; yllättävät muutostarpeet ja poikkeustilanteet sekä tien rakentajilla että maa- ja metsätiloilla tulee pystyä viestimään mahdollisimman helposti ja sujuvasti välittämällä tietoa vastuullisen tahon yhteystiedoista.
- Tiedottamisen osalta todetaan, että hyvällä kuulemisella ja riittävän aikaisella yhteydenotolla pienennetään ristiriitoja ja niiden aiheuttamia korvausasioita.
- Lisäksi kommentoidaan tiesuunnitelmaa ”Valtatien 9 parantaminen Lievestuoreen kohdalla, Laukaa” lausumalla, että nykyisellään Lievestuoreen keskustassa on huonoja ja ahtaita liikenteenjakkajia ja -saarekkeita, jotka estävät kokonaan isoilla maatalouskoneilla ajamisen kapeutensa vuoksi. Tämä aiheuttaa ylimääräistä traktoriliikennettä 9-tiellä, kun on kierrettävä Lievestuoreen keskusta ison maantien kautta. Tähän toivotaan pikaista korjausta.

#### *Päijänteen Metsänhoitoyhdistys ry*

Lausunnossa todetaan, että valtatie 9 kehittäminen on lähtökohtaisesti kannatettavaa. Maaseudun yritystoiminnalle ei kuitenkaan saa muodostua tahattomia kustannuksia eikä työhaittoja tiestön uudelleen sijoittelusta. Kaikille metsäkiinteistöille tulee varmistaa kulkuyhteydet ja liittymät rinnakkaistiestöltä, jotta metsätalouden harjoittaminen on mahdollista. Liittymien tulee olla mitoitukseltaan nykyisen tieliikennelain yhdistelmäajoneuvojen mitat sekä massat huomioonottava. ns. uusi kääntövyysääntö (tieliikennelaki) (132 §).

Mahdollisten kaiteiden, liikenteen jakajien, risteysalueiden sekä erityisesti alikulku- tunneleiden tai siltojen mitoituksessa tulee huomioida paitsi raskaanliikenteen ajoneuvojen ja metsätyökoneiden leveys, myös em. kaluston korkeus, max. 4,4 m. Kaikkien rinnakkaisteiden alikulut tulee olla yhdistelmäajoneuvoilla liikennöitävissä.

14.2.2022

### *Suomen Kuljetus ja Logistiikka, SKAL Keski-Suomi*

Lausunnossa todetaan, että YVA-ohjelman mukaisella tieosuudella suurimpia ongelmia tällä hetkellä on huonosta tiegeometriasta aiheutuvat riittämättömät ohitusmahdollisuudet ja raskaan liikenteen hidastuminen sekä turvallisuus- ja sujuvuusongelmia aiheuttavat useat tasoliittymät. Mm. Kelkkamäen nelihaaraliittymän kohdalla nopeusrajoitus on 60 km/h, mikä ei vastaa pääväyläasetuksessa määritettyä 80 km/h vähimmäisnopeustasoa.

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä suunnittelualueella on noin 9 800–11 100 ajoneuvoa vuorokaudessa (vuoden 2019 tilanne), josta raskaan liikenteen osuus on 800–1 050 ajoneuvoa vuorokaudessa (8–9,5 %). Raskaan liikenteen osalta on erityisen tärkeää kiinnittää huomiota liittymäratkaisuihin, jotta jouhevan ja pysähtymättömän liikkumisen turvataan. Jouhevalla liikkumisella tarkoitetaan loivia kaarteita, tilanteen mukaista etenemisnopeutta ja mahdollisimman loivia ylä- ja alamákiä risteysalueille.

Lausunnossa tuodaan esille seuraavia huomioita:

*Vaihtoehto 1* on raskaan liikenteen näkökulmasta katsottuna suotuisampi. Vaihtoehto on erittäin tärkeä raskaan liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden sekä päästöjen vähentämisen takaamiseksi. Tämä mahdollistaa sujuvat ja turvalliset ohitukset, ilman turhaa kiihdyttelyä tai jarruttelua kiihdytyskaistan loppuessa. Tien huolto-, hoito- ja korjaustoimet helpottuvat ja myös osaltaan helpottavat liikenteen sujuvuutta. Myös taloudellinen vaikutus raskaalle liikenteelle tulee olemaan merkittävä, mm. matka-ajan lyhentymisen ja liikenteen sujuvuuden myötä. Hyvänä pidetään, ettei vertailtavassa vaihtoehdossa sallita tasoliittymiä.

*Vaihtoehto 2* osalta todetaan, että koska tämä vaihtoehto sallii valtatiellä myös hitaan liikenteen, mukaan lukien jalankulkijat ja pyöräilijät, aiheuttaa se turhan turvallisuusriskin. Tämä vaarantaa tiellä liikkumisen olosuhteita, etenkin raskaan liikenteen näkökulmasta. Hitaampi liikenne aiheuttaa turhia ohituksia, nopeuden saamista, liikenteen jonoutumista sekä lisää päästöjä turhien jarrutusten ja kiihdytysten myötä. Ohittaminen muodostuu vaikeammaksi ja tuottaa turhia riskejä liikenteeseen. Hyvänä pidettiin sitä, ettei vertailtavassa vaihtoehdossa sallita tasoliittymiä.

Muina huomioina tuotiin esille, että raskaan liikenteen liikkumisen tarve syntyy tavaroiden kuljettamisesta ja koko tiesuunnitelman vaikutusalueella on runsaasti raskaan liikenteen tavarakuljetuksia tarvitsevia kauppoja ja teollisuustoimijoita.

Kokonaisuutena kohteen parannussuunnitelma on erittäin suuri kokonaisuus, jossa raskas liikenne tulee ottaa huomioon ja hankkeen tavoitteen tulisi olla kaikkia mahdollisimman hyvin palveleva liikenneratkaistu pitkälle tulevaisuuteen. Liikenteen tulee olla sujuvaa, turvallista ja taloudellista. Hyvällä tieratkaisulla edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Samalla edistetään joukkoliikennettä sekä liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä, pienentämällä samalla ympäristövaikutuksia.

### *Väylävirasto*

Väylävirasto on todennut lausunnossaan seuraavaa:

YVA-selostuksessa tulee huomioida tarkemmin radan läheisyys ja valtatieen mahdollinen uusi sijoittuminen rataan nähden. Selostusvaiheessa tulee arvioida hankkeen vaikutukset rataan, rautatieliikenteeseen ja sen turvallisuuteen sekä rakentamisen että käytön aikana.

Mahdollisen uuden rautatiesillan rakentamisessa on huomioitava Väyläviraston ohje 30/2019, Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 8 Rautatiesillat. Rautatiealueella työskentelyyn tarvitaan aina lupa. Rautatiealueella työskentelyssä ja liikkumisessa on noudatettava Väylävirasto radanpidon turvallisuusohjetta TURO (Väyläviraston



14.2.2022

ohjeita 10/2020). Työnaikaisista liikennekatkoista on sovittava erikseen Väyläviraston kanssa. Tampere–Jyväskylä–Pieksämäki-rata kuuluu Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T kattavaan verkkoon. Lisäraiteen aluevaraus selvitys välillä Keljonlahti–Jyväskylä–Vaajakoski on valmistunut vuonna 2015. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr\\_2015\\_lisaraiteen\\_aluevarausseelvitys\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr_2015_lisaraiteen_aluevarausseelvitys_web.pdf). Aluevarausseelvityksessä esitetyt lisäraiteen aluetarpeet on huomioitava valtatieparantamisen suunnittelussa.

YVA:n yhteydessä laadituissa suunnitteluperusteissa on tuotu esille kaksoisraide-tarve välillä Kanavuori–Liestuore. Myös tämä on huomioitava valtatieparantamisen suunnittelussa.

*Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)*

Ei lausuttavaa.

### **Yhteenveto saaduista mielipiteistä**

Mielipiteissä toivottiin selkeämpää tiedottamista ja etenkin suoraa yhteydenottoa hankkeen vaikutusalueelle jääville kiinteistöille.

Rakentamisen aikaisista haitoista todettiin mm. pöly- ja meluhaittojen lisääntyminen sekä mahdollinen haitta kiinteistöille kulkemiseen. Nämä tulisi minimoida jo suunnitteluvaiheessa. Lisäksi tuotiin esille, että rakennusaikaiset työt eivät saa aiheuttaa vaurioita rakennuksille.

Vaihtoehtojen osalta todettiin seuraavaa:

- VE 1 aiheuttaa lisääntynyttä melu- ja pölyhaittaa enemmän kuin VE 2. Tämä erityisesti Pommiovuoren kohdalla olevilla kiinteistöillä sekä Metsolahden sillan molemmin puolin olevilla kiinteistöillä
- VE 1 kohdalla yksityistiejärjestelyt ovat paremmin toteutettavissa, ei eritasoliittymää Lemmikin kohdalle
- VE 1 vaihtoehdossa on Metsolahden kohdalle kaavailtu uutta siltaa, joka on jopa 15 m korkea ja 600 m pitkä. Tämä aiheuttaa useille kiinteistöille meluhaittaa. Näin ollen VE 2 on tämä seikka huomioon ottaen huomattavasti ympäristöystävällisempi.
- VE 1 osalta altistuu melulle, pölylle ja muille tien rakentamisen ja käytön aikaisille haitoille huomattavasti enemmän kiinteistöjä kuin vaihtoehdossa 2. Siksi VE 2 todetaan paremmaksi vaihtoehdoksi.
- VE 1 toteuttamista kannatetaan. Nykyisellään tie koetaan vaaralliseksi ja se ruuhkautuu usein. Ruuhkautuminen aiheuttaa myös turhia hiilidioksidipäästöjä. Sujuvan ja turvallisen tieyhteyden toteuttaminen on kokonaisuuden kannalta parasta. Hyvällä suunnittelulla ja toteutuksella uuden tien aiheuttama haitta ympäröivälle asutukselle ja luonnolle voidaan minimoida. Nykyisellään tien ei katsota vastaavan nykyaikaisia vaatimuksia valtateille ja on nopean uudistamisen tarpeessa.
- VE 2 ei ole hyvä ratkaisu, koska on hidas ja mutkainen osuus jää edelleen käyttöön ja yksityistiejärjestelyistä tulisi huonommat.
- VE 2 on paras vaihtoehto. Eritasoliittymälle olisi mahdollinen paikka Palvajärven pohjoispäässä, jonka jälkeen valtatie linja olisi hyvä oikaista (YVA-suunnitelman kuva 3.13). Pommionmäen leikkaus tukisi myös luonnon monimuotoisuutta, kun tien yli on mahdollista rakentaa riistasilta.
- VE 2 kannatetaan ympäristöystävällisistä johtuen, lisäksi VE 1 kulkisi aivan asuttujen kiinteistöjen vieritse.

14.2.2022

Nykyisen tielinjauksen parantaminen ja kehittäminen nykyisellä paikalla nähtiin hyvänä vaihtoehtona, jolloin haitat asutukselle eivät olisi niin merkittävät. Mm. Metsolahden sillan perusparannus olisi hyvä tehdä nykyiselle linjaukselle ja korkeudelle ja että nykyistä siltaa levitettäisiin tarvittava määrä mahdollista ohituskaistaa varten. Metsolahden kohdalla esitetään myös vaihtoehtoa, jossa nykyinen silta kunnostetaan tai tehdään uusi vanhan sillan viereen ja vanhasta sillasta ohituskaista Jyväskylään päin. Tästä ei aiheudu kiinteistöille enempää haittaa kuin nykyisestääkään tiestä. Mikäli uusi tielinjaus tehdään (VE 1) Talvimäen- ja Peuravuorenteiltä, kulkeminen ”vanhalle 9-tielle” on varmistettava siten, että kulkeminen alueen kiinteistöiltä valtatielle 9 on turvallista. Talvimäen- ja Peuravuorenteillä asuu useita lapsiperheitä ja koululaisia ja tiellä on esimerkiksi jalankulkijoita, pyöräilijöitä, koulubussiliikennettä sekä rakentamiseen liittyvää ja metsätiloille kulkevaa raskasta liikennettä.

Uuden sillan rakentaminen aiheuttaa visuaalista- sekä melu ja pölyhaittaa tien molemmin puolin oleville kiinteistöille. Sillan korottamisen määrä ja siirtämisen suuruus vaikuttaa ja lisää kiinteistöille tulevaa haittaa. Lisäksi huolena tuotiin esille kasvavat nopeudet ja sen myötä lisääntyvät pöly- ja meluhaitat erityisesti niiden kiinteistöjen osalta, joita lähemmäksi uusi silta tai tie siirtyisi. Lisäksi esitettiin korkeudeltaan riittäviä meluntorjuntaesteitä. Edelleen todettiin, että mikäli Mehtoniementien risteyksessä ei ole mahdollista ylittää/alittaa valtatieta, tulee tästä lisäkustannuksia mm. vt 9 eteläpuolisille peltolohkoille kulkemisesta.

Mielipiteissä nostettiin esille Metsolahden alueen asutus. Metsolahden alueella uuden valtatie 9:n tielinjauksen vaikutusalueella (välillä Metsolahti-Palvajärvi) asuu useita lapsiperheitä, joille uusi tielinjaus (VE 1) aiheuttaa merkittävää sekä rakentamisen että käytön aikaista haittaa. Rakentamisen aikaista haittaa aiheuttavat etenkin melu, pöly, tärinä sekä työkoneiden liikkuminen alueella. Alueella liikkumisen turvallisuus ja esteettömyys pitäisi turvata.

Alueen kaikilla kiinteistöillä on omat käyttövesikaivot sekä jätevesijärjestelmät. Esille tuli huoli käyttöveden laadun heikkenemisestä sekä rakentamisen että käytön aikaisista toiminnasta johtuen tai että kaivojen vedensaanti loppuu kokonaan, jos pohjaveden luonnolliset virtaussuunnat muuttuvat.

Luonnonsuojelun osalta nostettiin esille hankkeen vaikutukset liito-oravaan. Hankkeeseen laadittuja selvityksiä ei pidetty riittävinä ja niihin liittyi epäselvyyksiä mm. kuinka laajasti ja millä ajalla liito-oravan esiintymistä ja liikkumista hankealueella on selvitetty. Lisäksi esitetään papanakartoituksen laajentamista ja uusimista niille alueille, joilla havaintoja ei ole tehty, mutta jotka voivat olla lajin kannalta potentiaalisia esiintymisalueita. Liito-oravan osalta mainittu ekologisen kompensaation tavoitteet ja toimenpiteet todettiin jäävän YVA-ohjelmassa epäselviksi. YVA-ohjelman puutteena todetaan, että mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisy- tai lieventämiskeinoja ja suosituksia ei ole ohjelmassa tarkemmin kuvattu.

## Yhteysviranomaisen lausunto

Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) määrää arviointiohjelman (YVA-ohjelma) sisällön. Hankkeen, *Valtatie 9 parantaminen välillä Kanavuori – Lievestuore*, YVA-ohjelma täyttää pääosin mainitun asetuksen 3 §:n mukaiset vaatimukset. Hankkeen tavoitteet ja perustelut sekä liittyminen eri suunnitelmiin ja ohjelmiin on kuvattu arviointiohjelmassa. Ympäristön nykytilan kuvaus ja tarkasteltavat vaihtoehdot on esitetty arviointiohjelmassa. Ympäristövaikutusten arvioinnin osalta on nostettu esille tyypilliset ympäristövaikutukset vaikutuskohteittain. Arviointimenetelmät, joilla vaikutusten arvioinnit kunkin vaikutuksen ja vaikutuskohteen osalta tullaan tekemään, on kuvattu yleisellä tasolla. Arviointiohjelmassa on todettu hankkeen toteuttamisen mahdollisesti edellyttämät suunnitelmat ja luvat.

14.2.2022

Vuorovaikutus ja osallistumismahdollisuudet sekä YVA-menettelyn aikataulu on kuvattu arviointiohjelmassa. Arvioinnin laatijat ja heidän asiantuntija-alueensa on kuvattu arviointiohjelmassa. Käytettävissä oleva asiantuntijaverkosto on kattava.

Asioiden havainnollistamiseen on käytetty karttoja, kuvia ja taulukoita. Toiminnan vaikutusten seurannasta ja mahdollisista lieventämistoimista tullaan esittämään suunnitelma arviointiselostukseen. Vaikutusten arviointiin liittyvät epävarmuudet pyritään hallitsemaan menettelyn alkuvaiheessa varmistamalla, että YVA-menettelyn aikana saavutetaan riittävä ja ajantasainen tietopohja vaihtoehdon valintaan. Haittojen torjunta ja lieventäminen ovat keskeinen osa väylien suunnittelua. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tullaan esittämään alustavat toimenpiteet, joiden avulla arvioituja haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää tai poistaa ja ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa.

Arvioinnin tulosten kuvaaminen kartalla silloin, kun se on tarkoituksenmukaista, on keino lisätä asian havainnollisuutta. Arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota karttojen selkeyteen ja luettavuuteen ja että kartta on havainnollinen ja mittakaavalisesti sopiva kyseiseen tarkasteluun.

### **YVA-menettely, osallistuminen ja vuorovaikutteisuus**

Tiehankeiden YVA-menettely toteutetaan useimmiten tien yleissuunnitteluvaiheessa, jolloin YVA-menettelyssä saatu tietopohja tukee parhaimmillaan hankkeen jatkosuunnittelua. Arviointiohjelmassa on kuvattu YVA-menettelyn kytkäytyminen tiesuunnitteluprosessiin. YVA-menettelyyn osallistuvat tahot ja roolit on kuvattu arviointiohjelmassa.

YVA-menettelyyn kuuluu keskeisesti mahdollisimman laaja kuuleminen ja kansalaisilla tulee olla mahdollisuus osallistua ja ilmaista mielipiteensä hankkeesta. Valtatie 9 parantamishankkeen välillä Kanavuori-Lievestuore, kuulutus ja arviointiohjelma on ollut nähtävillä 20.12.2021-23.1.2022 Keski-Suomen ELY-keskuksen verkkosivulla [www.ely-keskus.fi/kuulutukset](http://www.ely-keskus.fi/kuulutukset). Asiakirjat ovat olleet nähtävillä myös ympäristöhallinnon verkkosivulla [www.ymparisto.fi/Vt9KanavuoriLievestuoreYVA](http://www.ymparisto.fi/Vt9KanavuoriLievestuoreYVA). Lisäksi Jyväskylän kaupungille ja Laukaan kunnalle on laitettu hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma (YVA-laki 252/2017) ja sitä koskevan kuulutus tiedoksiantoa varten (YVAL 252/2017, 17 §). Arviointiohjelmasta on ollut paperinen versio tutustumista varten Keski-Suomen ELY-keskuksen asiakaspalvelupisteessä, Jyväskylän kaupungin palvelupisteessä ja Lievestuoreen kirjastossa (Laukaa). Hankkeesta on myös kuulutettu maakunnallisesti leviävässä sanomalehdessä (Keskisuomalainen) sekä paikallislehdessä Laukaa-Konnevesi. Tiedottamisessa on hyödynnetty myös eri sähköisiä kanavia sekä hankkeen hankesivua, <https://vayla.fi/vt-9-kanavuori-lievestuore>. Kuulutusaika ja hankkeesta tiedottaminen on täyttänyt YVA-lain mukaisen vaatimuksen.

Hankkeen arviointiohjelmasta on pidetty yleisötilaisuus etätilaisuutena 14.12.2021, missä esiteltiin hanketta ja hankkeen vaikutusten arviointia. Tilaisuuteen osallistui yhteensä 24 henkilöä. Hankkeelle on perustettu hankeryhmä, joka on kokoontunut kaksi kertaa. Hankeryhmän jäsenet tuovat oman asiantuntemuksensa ja näkemyksensä hankkeen suunnittelussa ja lisäävät tiedonsaantia oman organisaationsa sisällä. Hankkeella on myös oma hankesivu Väyläviraston sivuilla <https://vayla.fi/vt-9-kanavuori-lievestuore>.

Yhteysviranomainen toteaa, että kokonaisuutena hankkeesta on tiedotettu riittävästi eri menetelmiä käyttäen ja täyttää YVA-lain mukaisen vaatimuksen.

## Hankkeen kuvaus, tausta ja tavoitteet sekä toteuttamisaikataulu

Hankkeen lähtökohtaisena tavoitteena on liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden lisääminen. Hanke pyritään toteuttamaan siten, että luonnolle ja kulttuuriympäristöille aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa, liikenteen hiilidioksidipäästöjä ja meluhaittaa saataisiin vähennettyä ja että alueidenkäytön kehittämislle ei aiheuteta haittaa.

Hankkeen kannalta on kuvattu keskeiset tavoitteet valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteiden osalta sekä huomioitu mm. valtakunnallinen ja Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma sekä seudulliset maankäytön suunnittelun tarpeet. Ohjelmassa on myös kuvattu ilmastonmuutokseen liittyviä ohjelmia ja strategioita. Ilmastovaikutukset arvioidaan osana hankkeen ympäristövaikutuksia.

Yhteysviranomaisen pitää hankkeen kuvausta riittävänä. Hankkeen tavoite on selkeä ja hanke tukee valtakunnallisia ja maakunnallisia tavoitteita. Hankkeen liittyminen eri suunnitelmiin ja ohjelmiin on kuvattu riittävällä tavalla. YVA-menettelyn eteneminen ja aikataulu on esitetty arviointiohjelmassa riittävällä tarkkuudella.

## Hankkeen liittyminen muihin hankkeisiin

Arviointiohjelmassa on tunnistettu hankkeen liittyminen muihin liikennehankkeisiin. Näitä ovat *Valtatien 4 ja valtatie 9 parantaminen välillä Haapalahti – Kanavuori (Jyväskylä)* ja *Valtatien 9 parantaminen Lievestuoreen kohdalla (Laukaa)*. Lisäksi hankealueelta on tunnistettu neljä huonokuntoista siltaa, mutta näiden korjaussuunnittelua ei ole vielä käynnistetty. Jyvässeudun Ajoharjoitteluradan kehittäminen on suunnitteilla Kelkkamäessä. Laajenemissuunta on valtatiestä poispäin etelään, mikä lisää todennäköisesti tapahtumien aikaista liikennettä. Väyläviraston lausunnossa on tuotu esille lisäraiteen aluevaraus selvitys välillä Keljonlahti–Jyväskylä–Vaajakoski ja mahdollinen kaksoisraidetarve välillä Kanavuori–Lievestuore. Edellä mainitut tiesuunnitelmat ja raideliikennettä koskevat selvitykset ja siltojen osalta tarvittavat toimenpiteet tulee huomioida tarpeellisilta osin myös puheena olevan hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa.

## Hankkeen vaihtoehdot ja niiden tarkastelu

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 ole erityisestä syystä tarpeeton. YVA-menettelyn tavoitteena on tukea päätöksentekoa ja tuottaa tietoa hankkeen vaihtoehtoisista toteuttamisvaihtoehdoista ja niiden ympäristövaikutuksista sekä niiden vaikutusten eroavuuksista.

Tieosuuden kehittämistä on tutkittu ennen YVA-prosessia joulukuussa 2020 valmistuneessa toimenpideselvityksessä "Valtatien 9 parantaminen välillä Kanavuori – Lievestuore, Jyväskylä ja Laukaa". Lisäksi tässä yhteydessä on laadittu marraskuussa 2020 valmistunut aluevaraus suunnitelma "Valtatien 9 parantaminen Kelkkamäen kohdalla, Laukaa". Näiden selvitysten pohjalta on laadittu tässä YVA-menettelyssä arvioitavana olevat vaihtoehdot.

Esitettyjen vaihtoehtojen osalta tuli muutamia mielipiteitä. Näiden osalta tuotiin esille huomioita, jotka liittyvät mm. teiden ali- tai ylikulkujen riittäviin mitoituksiin, kevyen liikenteen ratkaisuihin sekä maa- ja metsätalouden liikkumistarpeisiin liittyviä huomioita. Erityisesti tilanteessa, missä myös hidas liikenne sallitaan valtatiellä, nostettiin esille liikkumisen turvallisuus. Lisäksi tuotiin esille mahdolliset pöly- ja meluhaitat lähelle sijoittuville kiinteistöille. Yleisesti esitettiin riittäviä melusuojuuksia. Varsinaisia näkemyksiä uusista tielinjauksista ei lausunnoissa tai mielipiteissä tuotu

14.2.2022

esille. Laukaan kunta tuo huomiona esiin, että jo hyväksymiskäsittelyssä olevan tiesuunnitelman suunnitelma-alueet ovat päällekkäiset Kelkkämäki-Hohontien -risteys väliseltä alueelta vaihtoehdon 1 kanssa ja ristiriitaiset keskenään.

Vaihtoehtojen valinnat on arviointiohjelmassa perusteltu ja vaikutusten arviointi voidaan toteuttaa esitetyllä tavalla huomioiden kuitenkin lausunnossa ja mielipiteissä tuodut seikat oleellisilta osin. Rinnakkaistiet tulee ottaa huomioon ja arvioida osana hanketta siltä osin kuin se on suunnittelun tässä vaiheessa perusteltua. Vaihtoehtojen vertailu ja niiden tulosten esittäminen on kuvattu arviointiohjelmassa riittävällä tarkkuudella. Arviointiselostuksen yhteydessä tulee kiinnittää huomiota vaikutuskohteittaiseen tarkasteluun ja tulosten selkeyteen sekä huomioida mahdolliset haittoja lieventävät tekijät. Arviointiohjelmassa todetun mukaisesti myös yhteysviranomaisen kannattaa tulosten esitystapana taulukoita ja karttoja soveltuvilta osin tekstin lisäksi.

### **Yhteisvaikutusten arviointi muiden hankkeiden kanssa**

Hankkeen ympäristövaikutukset suunnittelualueen ja vaikutusalueen muiden toimintojen tai hankkeiden kanssa tulee arvioida osana ympäristövaikutusten arviointia. Arviointiohjelmassa on pohdittu mahdollisia toimintoja, mihin hankkeella on voi vaikutusta. Arviointiohjelmassa todetaan, että arvioinnissa tarkastellaan muun muassa hankkeen alustavaa massatasetta sekä ylijäämämassojen hyötykäyttö- ja sijoitusmahdollisuuksia. Yhteysviranomaisen pitää tätä hyvänä lähtökohtana vaikutusten arvioinnille. Ylijäämämaiden sijoituspaikan osalta tulee ottaa huomioon paikan soveltuvuus ja sijainti sekä välttää kohteita, joista voisi aiheutua esimerkiksi merkittäviä valumia vesistöön.

### **Tiedot tarvittavista suunnitelmista ja luvista**

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-ainelain mukaiset ottamisluvat sekä luonnonsuojelulain mukaiset poikkeusluvut. Lisäksi hanke voi edellyttää mm. ympäristö- ja vesilupaa. Arviointiohjelmassa on tunnistettu alustavasti hankkeen toteuttamiseen tarvittavat luvat ja päätökset.

### **Kuvaus hankkeen todennäköisen vaikutusalueen ympäristön nykytilasta ja kehityksestä**

Hankealueen ympäristön nykytilan kuvaus on lähtökohta vaikutusten arvioinnille ja edelleen vaikutuskohteiden valinnalle ja vaikutusten laajuuden ja merkittävyyden arvioinnille. Vaikutusten arviointi onkin pitkälti suunnittelun työkalu, joka palvelee hankkeen suunnittelua sen eri vaiheissa ja mahdollisissa hankkeen muutoksissa.

Arviointiohjelmassa on esitetty hankealueen ja sen ympäristön nykytilan kuvaus ja sitä on täydennetty karttaesityksillä. Hankealueen haasteelliset kohdat, kuten lipeälammen alue, on tunnistettu. Kartat on esitetty yleispiirteisellä tasolla, mutta auttavat alueen hahmottamisessa. Arviointiohjelmassa hankealueen ympäristön nykytilaa ja ympäristön piirteitä on kuvattu riittävällä tarkkuudella, jotta vaikutusten tunnistaminen ja arvioinnin kohdentaminen on lähtökohtaisesti mahdollista. Mm. luontoarvoja alueelta on kartoitettu jo vuonna 2021.

Ohessa on huomioita, miltä osin lähtötietoja on syytä tarkentaa. Lisäksi saapuneissa lausunnoissa ja mielipiteissä tuodaan esille huomioita, jotka tulee oleellisilta osin huomioida hankkeen lähtötietojen täydentämisessä ja huomioida edelleen vaikutusarvioinnin laadinnassa.

14.2.2022

### *Maisema-alueet*

Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden osalta tilanne on muuttunut 'Selvitysten ja inventointien tilanne' -luvussa kuvatusta (Luku 3.7.1). Valtioneuvosto teki päätöksen valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista 18.11.2021 (Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittaman valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita koskevan inventoinnin korvaamisesta uudella inventoinnilla). Tämä ns. VAMA 2021 -pätös tulee voimaan 1.3.2022. [https://www.ymparisto.fi/fi-fi/luonto/maisemat/arvokkaat\\_maisemaalueet](https://www.ymparisto.fi/fi-fi/luonto/maisemat/arvokkaat_maisemaalueet).

### *Pinta- ja pohjavedet*

Leppäveden ylityksen kohdalla tulee mahdollisesti kyseeseen nykyisen penkereen laajentaminen. Rakennustöiden aikaan on oletettavaa, että syntyy samentumisen aiheuttamaa haittaa. Se on syytä huomioida mahdollisuuksien mukaan myös töiden ajoittamisessa, koska Leppäveden alueella runsaasti on virkistyskäyttöä ja ranta-asutusta etenkin Lievestuoreen puoleisen silta-aukon puolella. Arvion mukaan myös virtaussuunta on sellainen, joka ohjaa sameutumaa herkästi suoraan asutuksien edustalle. Lisäksi molemmissa Leppäveden (Leppävesi ja Metsolahti) ylityksissä tulee muistaa myös veneliikenteen huomioiminen.

Hankealueella ei ole pohjavesialueita. Suunnitelmassa on otettu huomioon hankealueen PIMA- kohteet, sekä ns. potentiaaliset kohteet. Arviointiohjelma on tältä osin ajantasainen. Hankealueella on erityisenä haasteena ns. lipeälammen alue, jonka maaperä on laajalta pilaantunutta ja vaatii siten erityisen huolellista suunnittelua. Alue on otettu huomioon arviointiohjelmassa.

Kiinteistöjen talousvesikaivojen osalta on tuotu esille huoli, että tien rakentaminen vaikuttaisi kaivojen vesipintoihin tai jopa aiheuttaisi kaivojen kuivumisen. Vaikka arviointiohjelmassa on todettu, että tarkempien suunnitelmien yhteydessä tullaan kartoittamaan hankealueelle jäävät kaivot, on menettelytapa kuitenkin syytä tuoda esille myös YVA-menettelyn yhteydessä.

### *Luonto-arvot*

Luontoselvitysten osalta yhteysviranomaisen toteaa, että selvitykset on pääosin tehty riittävinä. Koska ELY-keskuksella on tiedossa, että mm. Ruokosaaren rannasta on edellisenä keväänä 2020 havaittu kymmeniä sammakoita, yhteysviranomaisen edellyttää viitasammakkoselvityksen uusimista tulevana keväänä. Lisäksi Laukaan kunnan lausunnossa on huomautettu, että hankkeessa *Valtatie 9 parantaminen Lievestuoreen kohdalla* koskevassa tiesuunnitelmassa on esitetty kaksi aivan tielinjan vieressä sijaitsevaa vesilain mukaista suojelukohdetta: Mäntyojan kohdalla ja Mikkelin tien ja vt 9-tien risteyksessä, sekä näiden välittömässä yhteydessä sijaitsevat huomioon otettavat luontotyypit. Tien läheisyydessä asemakaava-alueen reunalla on myös havainto liito-oravasta. Näitä kohteita ei ole mainittu YVA-ohjelmassa ja ne on syytä huomioida arvioinnin yhteydessä.

## **Ehdotus tunnistetuista ja arvioitavista ympäristövaikutuksista**

YVA-asetuksen (277/2017) 3 §:n kohdan 5 mukaan arviointiohjelmassa on esitettävä ehdotus tunnistetuista ja arvioitavista ympäristövaikutuksista, mukaan lukien valtioiden rajat ylittävät ympäristövaikutukset ja vaikutukset muiden hankkeiden kanssa, siinä laajuudessa kuin on tarpeen perustellun päätelmän tekemiselle, sekä perustelut arvioitavien ympäristövaikutusten rajaukselle. Mikäli hanke ja nyt suunnitellut tielinjaukset muuttuvat arvioinnin aikana, tulee muutokset ottaa huomioon vaikutusten arvioinnissa ja tarkentaa vastaavalta osin tarvittavia tietoja, kuten myös vaikutusalueen rajausta. Tiesuunnitelmien osalta haasteena on tiesuunnitelman tai tiesuunnitelman vaiheittainen suunnittelu ja siten myös eri teosuosien eri

14.2.2022

suunnitteluvaiheet, jotka vaikeuttavat hankealueen kokonaistarkastelua. Vaikutukset tullaan kuitenkin arvioimaan eri suunnitteluvaiheissa ja siten myös vaikutusten arviointia tarkennetaan suunnittelun edetessä. YVA-menettelyssä arvioidaan sekä rakentamisen aikaiset että käytön aikaiset vaikutukset.

### ***Vaikutuskohteet, vaikutusalueen rajausta ja merkittävyyden arviointi***

Ympäristövaikutusten laajuus ja merkitys riippuu pitkälti hankkeen aiheuttaman muutoksen suuruudesta ja kohteen herkkyydestä. Väylien rakentamisessa vaikutusalueen laajuus vaihtelee lähialueen muutamista kymmenistä metreistä useisiin kilometreihin. Vaikutuksia syntyy sekä väylän rakentamisen että käytön yhteydessä. Käytön yhteydessä syntyvien haittojen lieventämiseen ja jopa poistamiseen voidaan vaikuttaa jo ennakoivasti suunnittelun yhteydessä. Tässä hankkeessa vaikuttavuuden arvioinnissa käytetään ns. IMPERIA-hankkeen periaatteita. YVA-selostus tullaan laatimaan YVA-asetuksen sisältövaatimusten mukaisesti.

Puheena olevan hankkeen YVA-menettelyn arvioinnin painopistealueiksi ja haasteiksi on tunnistettu:

- maankäytön kehittämiseen ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset
- asutukseen ja ihmisten elinoloihin kohdistuvat vaikutukset
- luontoarvoihin ja ekologiaan yhteyksiin kohdistuvat vaikutukset
- maisemaan kohdistuvat vaikutukset
- liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen kohdistuvat vaikutukset.

Lisäksi arviointiohjelmassa on tunnistettu mahdolliset yhteisvaikutukset hankealueen maankäytön ja eri hankkeiden kanssa ja ne tullaan huomioimaan vaikutusarvioinnissa.

Arviointiohjelmassa on todettu sanallisesti tarkastelu- ja vaikutusalueen rajaukset yleisellä tasolla. Yhteysviranomaisen toteama, että hankkeen todennäköisen vaikutusalueen rajausta ja nykytilan kuvausta tulee olla riittävä vaikutusten arvioimiseksi. Hankkeen vaikutusalueita tulee tarvittaessa tarkentaa arviointityön myötä ja vaikutuskohteittaiset tarkastelualueen rajaukset tulee esittää arviointiselostuksessa. Vaikutusarvioinnin yhteydessä inventoidut kohteet tulisi merkitä myös karttaesityksenä arviointiselostukseen, jotta arvioinnin kattavuus voidaan todeta.

Arvioinnissa käytetään IMPERIA-hankkeessa kehitettyjä menetelmiä. Arviointi perustuu monitavoitearviointiin, eli vaikutusten suuruusluokan, vaikutuskohteiden luonteen/herkkyyden ja näistä seuraavan vaikutusten merkittävyyden järjestelmälliseen tarkasteluun. Menetelmän periaatteet on kuvattu arviointiohjelmassa kaaviona. IMPERIA-hankkeen menetelmän käyttämistä yhteysviranomaisen pitää hyönteä ja se on yleisesti hankkeiden vaikutusten arvioinnissa käytetty menetelmä. Menetelmän tulokset tulee kirjoittaa yleistajuisesti arviointiselostukseen sekä kuvata selkeästi käytetyn aineiston lähtötiedot, vaikutuskohteittaiset menetelmät ja epävarmuudet.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtia yhteysviranomaisen pitää riittävinä, ja vaikutusten arviointi voidaan laatia ohjelman mukaisesti, kun otetaan huomioon tässä lausunnossa esille tuodut seikat.

### ***Vaikutusarvioinnit***

Tarkastelualueen (=vaikutusalueen) laajuus tulee kuvata vaikutusten raportoinnissa yhteydessä. Vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös muu hankealueella tapahtuva toiminta sekä jo nyt tiedossa olevat ja tulevat maankäyttöön liittyvät toiminnot. Tarvittaessa arviointia tulee täydentää myös maastaselvityksillä. Maastossa selvitettyjen alueiden sijainti sekä tehtyjen maastaselvitysten ajankohdat tulee dokumentoida riittävällä tarkkuudella siten, että ne voidaan huomioida myös

14.2.2022

hankkeen jatkosuunnittelussa. Arviointimenetelmät tulee kuvata riittävän tarkasti arviointiselostuksessa, jotta arvioinnin riittävyys ja laadukkuus voidaan arvioida. Käytettävä aineisto tulee olla ajantasainen.

#### *Vaikutukset alueen kehittämiseen ja elinoloihin*

Keski-Suomen maakuntakaava ja siinä olevat hanketta koskevat kaavamerkinnät ja suunnittelumääräykset on tuotu esiin riittävällä tavalla. Maakuntakaavan varauksista hankkeen kannalta keskeisiä ovat mm. valtatie kehittämisakseli sekä valtatie (vt) merkinnät.

Tiehanke vaikuttaa monitahoisesti ihmisten elinoloihin hankkeen vaikutusalueella ja arviointiohjelman mukaisesti ne tullaan arvioimaan myös tämän hankkeen yhteydessä monipuolisesti ja eri näkökulmista. Tarkastelun lähtökohdat vastaavat YVA-asetuksen vaatimuksia. Tyypilliset vaikutukset ja, jotka myös herkimmin koetaan, ovat muutokset maisemassa ja ilmanlaadussa sekä melu- ja tärinähaitat ja muutokset kulkuyhteyksissä. Nämä tekijät on nostettu esille myös annetuissa mielipiteissä.

Hankkeella voi olla vaikutuksia myös alueen maankäyttöön ja yhdyskuntarakentamiseen. Lausunnoissa ja mielipiteissä nostettiin esille myös vaikutukset elinkeinojen harjoittamiseen ja ne on syytä ottaa huomioon etenkin kulkuyhteyksien osalta myös hankkeen jatkosuunnittelussa. Vaikutusarvioinnissa tulee tarkastella hankkeen vaikutuksia myös aineelliseen omaisuuteen, kuten mahdollisuudet olemassa olevan omaisuuden käyttämiseen ja esimerkiksi maa- ja metsätalouden harjoittamiseen.

#### *Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöihin*

Valtatielinjausvaihtoehtojen, niiden vaatimien laajojen maa- ja kalliroleikkausten, uusien ja parannettavien eritasoliittymien, siltojen ja muiden vesistöylitysten ohella maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia voi aiheutua myös rinnakkais- ja yksityistiejärjestelyistä, varsinkin jos ne linjataan uusiin maastokäytäviin. Ne tulisi ottaa huomioon siltä osin kuin hankkeen suunnittelun tässä vaiheessa on huomioitavissa. YVA-ohjelman lopun liitekartoilla vaihtoehdon 1 osalta on osoitettu rinnakkaistien (mt) alustava linjaus. Vaihtoehdon 2 osalta yksityistiejärjestelyt on osoitettu vain teoreettisena rajauksena. Yhteysviranomaisen muistuttaa, että myös rinnakkaistiet ovat osa hankekokonaisuutta ja molempien vaihtoehtojen 1 ja 2 osalta myös niiden vaatimien rinnakkais- ja yksityistiejärjestelyjen vaikutuksia tulee arvioida siltä osin kuin hankkeen tässä vaiheessa on mahdollista.

#### *Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin sekä maa- ja kallioperään*

Vaikutusarvioinnissa tulee huomioida vesistöjen läheisyys ja ojien ja purojen ylitykset sekä mahdolliset onnettomuuksien aiheuttamat riskit erityisesti pintavesiin. Huleviesien johtamisen osalta on syytä ottaa huomioon mahdolliset vaikutukset pintavesiin tai luontoarvoiltaan merkittäviin pienvesikohteisiin. Pohjavesien sijainnin perusteella niihin ei arvioida kohdistuvan hankkeen vaikutuksesta riskitekijöitä. Arviointiohjelmassa on todettu, että pohjavesialueiden ulkopuolella hankkeen pohjavesivaikutuksia arvioidaan mm. yksityisten kaivojen ja lähteiden sekä tihkupintojen kannalta. Tätä myös yhteysviranomaisen pitää kannatettava, ja huoli kaivojen vedenlaadusta on noussut esille myös annetuissa mielipiteissä.

Hankkeen vaikutukset alueen maankäyttöön arvioidaan yleisellä tasolla alustavien suunnitelmien pohjalta. Arviossa tullaan tarkastelemaan mm. hankkeen alustavaa massatasetta sekä ylijäämämassojen hyötykäyttö- ja sijoitusmahdollisuuksia. Eriytyisenä haasteena on ns. Lievestuoreen lipeälammen alue, jonka alueella ja ympäristössä maaperä on pilaantunut laajalti ja vaikuttaa mm. alapuolisen Koivujärven tilaan.



14.2.2022

#### *Vaikutukset alueen luontoarvoihin*

Hankkeen vaikutusalueelta on tehty luontoselvityksiä vuonna 2021. Keski-Suomen ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on antanut laaditusta raportista kommentit ja edellyttänyt täydennyksiä tietyiltä osin nykytilanteen kartoituksen osalta. YVA-selostuksessa tullaan tarkastelemaan myös mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisy- tai lieventämiskeinoja sekä mahdollisia suosituksia jatko-suunnitteluun. Yhteysviranomainen pitää tätä kannatettavana.

#### *Vaikutukset ilmaan ja ilmastoon*

Arviointiohjelmassa on todettu, että ilmastovaikutusta arvioidaan hankkeesta syntyvien kasvihuonekaasupäästöjen perusteella ja elinkaariarvioinnin periaatteiden mukaisesti. Arvioinnissa otetaan huomioon hankkeen rakentamisen aiheuttamat vaikutukset sekä käytön aikaiset vaikutukset. Ilmastovaikutuksia on hyvä tarkastella myös siltä pohjalta, mitä on todettu Ympäristöministeriön julkaisussa (Hilden ym. 2021), joka koskee hankkeiden ympäristövaikutusten arviointia YVA-menettelyissä. Raportissa on nostettu esille paitsi liikenteen aiheuttamat vaikutukset myös rakentamisen aikaiset vaikuttamismahdollisuudet kuten huomion kiinnittäminen käytettävään raaka-aineisiin, syntyvien maamassojen hallintaan ja hyötykäyttöön, ylijäämämuiden sijoituspaikkojen ja koneiden polttoaineiden valintaan. Arviointi tulee laatia laadukkaasti ja päästölaskelmat tulee olla vertailukelpoiset arvioinnissa esitetyille vaihtoehdoille. Tavoitteet ilmastonmuutoksen hillinnässä kiristyvät ja toisaalta keinot hillitä päästöjä edistyvät. Arvioinnissa onkin hyvä varautua muutoksiin myös tämä näkökulma huomioon ottaen. Myös sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen on syytä ottaa huomioon arvioinnissa. Tällä voi olla merkitystä hankkeen jatko-suunnittelussa mm. hulevesien hallinnan osalta.

Keski-Suomen maakuntastrategiassa tavoitellaan hiilineutraalisuutta vuonna 2030. Myös Jyväskylän kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Resurssiviisas Jyväskylä ohjelmassa tavoitellaan esimerkiksi liikkumisen tarpeen vähenemistä, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantumista ja toimivaa ja kattavaa joukkoliikennettä. Laukaan kunnan päästövähennystavoitteet mukailevat Keski-Suomen liiton ilmastostrategiaa. Yhteysviranomainen pitää tavoiteltavana sitä, että hankkeessa otetaan huomioon myös alueelliset tavoitteet ja arvioidaan hankkeen vaikutuksia myös tältä osin. Arvioinnissa tulee huomioida myös pitkän aikavälin ilmastopoliitiikan tavoitteet.

#### *Vaikutukset liikenteeseen*

Saaduissa mielipiteissä ja lausunnoissa tuotiin esille huoli maa- ja metsätalouden liikennejärjestelyjen toimivuudesta ja kevyenliikenteen turvallisuudesta. Esille tuodut seikat ovat paikallisesti merkittäviä ja ne tulee ottaa huomioon liikennevaikutusten arvioinnissa ja muissa ko. asioita koskevissa arvioinneissa.

Väyläviraston lausunnossa todetaan, että YVA-selostuksessa tulee huomioida radan läheisyys ja valtatie mahdollinen uusi sijoittuminen rataan nähden. Selostusvaiheessa tulee arvioida hankkeen vaikutukset rataan, rautatieliikenteeseen ja sen turvallisuuteen sekä rakentamisen että käytön aikana. Lisäksi hankkeen suunnittelun yhteydessä tulee huomioida lausunnossa mainitut Väyläviraston ohjeistukset ja muut määräykset ja tarvittavat luvat sekä huomioitava ratasuunnittelun osalta esille tuodut muut seikat, kuten mahdolliset lisäraidetarpeet. Vaikutusten arvioinnissa tulee tarkentaa kuvausta ja mahdollisia yhtymäkohtia tältä osin Väyläviraston lausunnossa todetun mukaisesti.

## Arvioinnin epävarmuustekijät

Hankkeen vaikutusarviointiin liittyy tiettyjä epävarmuustekijöitä ja oletuksia. Lisäksi käytössä olevien lähtötietojen tarkkuus voi vaihdella, vaikka selvityksiä varten tulee pyrkiä hankkimaan viimeisin ja ajankohtaisin tieto. YVA-selostuksessa tulee kuvata, miten epävarmuustekijät on huomioitu vaikutusten arviointia laadittaessa. YVA-selostuksessa tulee esittää vaikutustyypeittäin epävarmuustekijät, jotka voivat vaikuttaa lopulliseen vaikutusten arviointiin.

## 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 yhteensovittavissa 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 tul- laan esittämään YVA-selostuksessa vaikutuslajeittain sekä yhteenvetona ja niitä tul- laan tarkastelemaan tiesuunnittelun eri vaiheissa. Yhtenä ympäristöhaittoja korvaa- vana toimenä todetaan kompensatiot ja haittoja ehkäisevinä toimenä mm. melun- torjunta. Yhteysviranomaisen toteaa lisäksi, että arviointiselostuksessa on hyvä tuoda esille, kuinka paljon kyseinen lieventämiskeino vähentää arvioitua haittavaik- kutusta. Haitallisten vaikutusten lieventämiskeinot tulee olla tarvittaessa toteutta- miskelpoisia ja riittävän konkreettisia.

## Vaikutusten seuranta

Arviointiohjelmassa todetaan, että YVA-menettelyssä tarkastellaan alustavasti seu- rantaohjelman tarvetta. Yhteysviranomaisen toteaa, että tämä on hyvä lähtökohta. Seurantaohjelman tulee kohdentua erityisesti hankkeen merkittäviin ympäristövai- kutuksiin, jotka on todettu ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä. Seuranta- ohjelmalle voi olla tarvetta sekä rakentamisen että toiminnan aikaisten vaikutusten seurannassa. Arvio seurannan tarpeesta ja esitys siitä on hyvä tuoda esille arvioin- tiselostuksessa.

## Vaikutusarvioinnin raportointi

Arviointiselostuksessa tulee olla yleistajuinen ja havainnollinen yhteenveto valtio- neuvoston asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaisesti arvioinnin tuloksista ja selkeä vertailu eri vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta ympäristövaikutusten arvioin- nin tulosten pohjalta. Arviointiselostuksessa tulee kiinnittää huomiota karttojen sel- keyteen ja havainnollisuuteen. Arviointiselostuksen raportoinnissa kannattaa hyö- dyntää taulukkomuotoisia yhteenvetoja esimerkiksi eri vaihtoehtojen tarkastelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Vaikutusarvioinnin luettavuuden selkeyttä lisäisi jokai- sen arvioidun teeman kohdalla tiivistetysti kerrotut vaikutukset ja kuinka mahdollisia haittoja voidaan lieventää. Arviointimenetelmät tulee kuvata riittävällä tavalla ja ym- märrettävästi. Arviointiselostuksen yhteydessä tulee toimittaa myös arviointiin liitty- vät 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.

## Yhteysviranomaisen johtopäätökset

Arviointiohjelma sisältää ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (277/2017) 3 §:n mukaiset asiat. Arviointiselostuksessa tulee esittää edellä mainitun asetuksen 4 §:n mukaiset tiedot siinä määrin, jotka ovat tarpeen perustellun päätelmän tekemiselle ottaen huomioon kulloinkin saatavilla oleva tietämys ja arviointimenetelmät. Ympäristövaikutusten arviointi voidaan laatia arviointiohjelmassa esitetyn mukaisesti ottaen lisäksi huomioon tässä lausunnossa esiin tuodut seikat.

Arviointiohjelma on rakenteeltaan johdonmukainen ja otsikkotasolla jäsentely on selkeää. YVA-ohjelmassa esitetyt vaikutusten arvioinnin menetelmät sekä arvioitavat vaikutukset ovat perusteltuja ja hankkeeseen soveltuvia. Osallistumis- ja vuoro-vaikutusmenetelmät ovat riittävät ja täyttävät YVA-lain mukaiset vaatimukset.

Esitetyssä arviointiohjelmassa on tietyiltä osin täydennettävää, mm. nykytilan kuvauksen sekä vaikutusarvioinnin ja käytettävien aineistojen ja menetelmien kuvausten sekä vaikutusalueen laajuuden osalta. Arviointiselostusta laadittaessa tulee huomioida yhteysviranomaisen lausunnossa esitetyt täydennystarpeet, jotta se täyttää YVA-asetuksen mukaiset vaatimukset. Lausunnoissa ja mielipiteissä esitetyt näkökohdat on syytä huomioida arviointiselostuksen laadinnassa ja hankkeen jatkosuunnittelussa. Myös vaikutusarvioinnin aikana esille tulleet seikat tulee ottaa huomioon vaikutusarvioinnin edetessä, mikäli niillä on hankkeen vaikutusten arvioinnin kannalta merkitystä. Arviointiselostuksessa on oltava hankkeesta yleistajuisen ja havainnollisen yhteenveto asetuksen (277/2017) 4 §:n mukaisesti sekä luettelo lähteistä, joita on käytetty selostukseen sisältyvien kuvausten ja arviointien laadinnassa. Arviointiin liittyvät yleistyksen ja selvityksiin liittyvät epävarmuudet on tuotava esille.

Arviointiohjelmassa on esitelty vaikutusarvioinnin osa-alueet sekä kerrottu yleisellä tasolla menetelmistä, joilla arviointi tullaan toteuttamaan. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota raportoinnin selkeyteen ja raportoinnin tarkkuuteen ja riittävyteen niin lähtötietojen, menetelmien kuin loppuarvioinninkin osalta. Vaikutusalueiden laajuudet tulee esittää vaikutustyypeittäin havainnollisesti, esimerkiksi kartalla, jotta niistä voidaan muodostaa riittävän hyvä kokonaiskuva vaikutusalueiden laajuudesta, jatkumisesta vaikutustyypeittäin ja arvio vaikutuksen merkittävydestä arvioitavat vaihtoehdot huomioon ottaen. Karttojen luettavuus tulee olla selkeä ja mittakaava kyseiseen tarkoitukseen sopiva.

## Yhteysviranomaisen lausunnosta tiedottaminen

Keski-Suomen ELY-keskus lähettää laatimansa yhteysviranomaisen lausunnon hankkeesta vastaavalle sekä Jyväskylän kaupungille ja Laukaan kunnalle. Lisäksi lausunto lähetetään tiedoksi asianomaisille viranomaisille ja lausunnon antaneille tahoille. Yhteysviranomaisen lausunto on yleisesti nähtävillä ympäristöhallinnon verkkosivulla osoitteessa [www.ymparisto.fi/Vt\\_9KanavuoriLiestuoreYVA](http://www.ymparisto.fi/Vt_9KanavuoriLiestuoreYVA).

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt limnologi Arja Koistinen ja ratkaissut johtaja Kari Lehtinen.

14.2.2022

Liitteet Suoritemaksun määrittämistä koskeva oikaisuvaatimusohje (vain hankkeesta vastaavalle)

Tiedoksi Jyväskylän kaupunki  
Laukaan kunta  
Lausuntopyyntöön saaneet tahot

Suoritemaksu  
4 000 euroa (5–10 henkilötyöpäivää)

#### Maksun peruste

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §  
Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista (897/2009) 25 §  
Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2021 (TEM/2020/213)

#### Laskun lähettäminen

Lasku lähetetään myöhemmin Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksesta

#### Oikaisun hakeminen maksuun

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että lausunnosta perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskukselta. Lausunnon liitteenä ovat ohjeet maksua koskevan oikaisuvaatimuksen tekemiseen.

Tämä asiakirja KESELY/581/2021 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KESELY/581/2021 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Koistinen Arja 14.02.2022 09:37

Ratkaisija Lehtinen Kari 14.02.2022 12:13