



14.5.2024

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

Valtatien 9 parantaminen välillä Kanavuori-Lievestuore, Jyväskylä, Laukaa

Perusteltu päätelmä

Perusteltu päätelmä on yhteysviranomaisen hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista tekemä perusteltu johtopäätös, joka on tehty arviointiselostuksen, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain nojalla (jäljempänä YVA-laki).

1. Hanketiedot

Hankkeen nimi ja sijainti

Hankkeesta vastaa Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (Keski-Suomen ELY-keskus) Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue (L-vastuualue). Hanke on valtatien 9 parantaminen välillä Kanavuori (Jyväskylä) - Lievestuore (Laukaa). Hankealue sijoittuu Keski-Suomen maakuntaan Jyväskylän kaupungin ja Laukaan kunnan alueelle.

Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena on ympäristöministeriön päätöksen mukaisesti toiminut Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue (päätös VN/7080/2021, 23.3.2021).

14.5.2024

Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista

Valtatie 9 on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsisuuntaista poikittaisyhteyttä. Tarkasteltava tieosuus Kanavuori-Lievestuore kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja liikenne- ja viestintäministeriön pääväyläasetuksen palvelutasoluokan I väyliin. Noin 17 kilometrin pituinen suunnitteluosuus liittyy lännessä käynnissä olevaan "Valtatien 4 ja valtatie 9 parantaminen välillä Kanavuori-Haapalahti, Jyväskylä" -nimiseen tiesuunnitelmaan ja idässä "Valtatien 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.

Arviointiohjelmavaiheen jälkeen tulleet muutokset

Vaihtoehto 1:

- moottoritie muutettu moottoriliikennetieksi.

Vaihtoehto 2:

- poistettu pistemäiset 80 km/h nopeusrajoitukset (koko osuudella 100 km/h)
- lisätty valtatielle yhtenäinen keskikaide
- lisätty maantietasoinen rinnakkaistie (asemakaava-alueella katu)
- valtatie tieluokaksi muutettu moottoriliikennetie
- valtatie parannetaan Metsolahdestä itään nykyisen tien eteläpuolelle (nykyinen valtatie jää rinnakkaistieksi).

Molemmat vaihtoehdot:

- lisätty Leppälahden itäpuolelle alavaihtoehto B.

Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot

Molemmissa vaihtoehdossa tarkastelualueen päihin suunnitellut nelikaistaiset valtatieosuudet yhdistetään toisiinsa korkeatasoisella keskikaiteellisella moottoriliikennetiellä. Nopeusrajoitus on koko jaksolla 100 km/h. Valtatielle rakennetaan koko osuudelle maantietasoinen rinnakkaistie, jonne ohjataan valtatieltä kiellettävät jalankulku, pyöräily ja hidas liikenne. Valtatiellä ei sallita tasoliittymiä. Alempi tieverkko ja maankäyttö kytetään valtatiehen eritasoliittymien kautta.

Arvioitavat hankevaihtoehdot ovat teknisiltä ominaisuuksiltaan hyvin samankaltaisia ja ainoat erot ovat kaistamäärässä ja sen takia myös tien leveydessä. Ympäris-

14.5.2024

tövaikutusten arvioinnissa (YVA-menettely) tarkasteltavat hankkeen toteuttamisvaihtoehdot ovat seuraavat:

Vaihtoehto VE1 (1A ja 1B): Valtatie on 2+2-kaistainen. Palvajärven ja Metsolahden välillä valtatie parannetaan 2,5 kilometrin matkalla enimmillään noin 550 metriä nykyisen valtatie pohjoispuolelle, jossa Pommiovuoren kohdalla syntyvän suurimman leikkauksen pituus on noin kilometrin ja syvyys enimmillään noin 28 metriä. Kaakkovuoren kohdalla leikkauksen pituus on noin puoli kilometriä ja syvyys enimmillään noin 15 metriä. Vaihtoehdolla 1A tarkoitetaan päävaihtoehdon 1 mukaista ratkaisua, jossa Leppäjärven ja Palvajärven välillä on pohjoisemman alavaihtoehdon A mukainen linjaus. Vaihtoehdolla 1B tarkoitetaan päävaihtoehdon 1 mukaista ratkaisua, jossa Leppäjärven ja Palvajärven välillä on eteläisemmän alavaihtoehdon B mukainen linjaus.

Vaihtoehto VE2 (2A ja 2B): Ohituskaistatie, jonka kaistamäärä on ohituskaistojen sijainnin mukaan 1+1, 2+1 tai 2+2. Palvajärven ja Metsolahden välillä valtatie parannetaan nykyisen valtatie tuntumaan oikaisten vaakageometriaa välillä tien pohjois- ja välillä eteläpuolelle. Suurin noin 11 metrin syvyinen leikkaus on Pommiovuoren kohdalla. Vaihtoehdolla 2A tarkoitetaan päävaihtoehdon 2 mukaista ratkaisua, jossa Leppäjärven ja Palvajärven välillä on pohjoisemman alavaihtoehdon A mukainen linjaus. Vaihtoehdolla 2B tarkoitetaan päävaihtoehdon 2 mukaista ratkaisua, jossa Leppäjärven ja Palvajärven välillä on eteläisemmän alavaihtoehdon B mukainen linjaus.

Merkittävin vaihtoehtojen VE1 ja VE2 välinen ero on niiden sijainti Palvajärvi–Metsolahti osuudella, jossa vaihtoehto 1 sijoittuu uuteen maastokäytävään nykyisen valtatie pohjoispuolelle ja vaihtoehto 2 nykyisen valtatie läheisyyteen. Muilla osuuksilla Leppälahti–Palvajärvi osuuden alavaihtoehdot mukaan lukien vaihtoehtojen linjaukset ovat samanlaiset.

Vertailutilanteena on vaihtoehto VE0 eli hankkeen toteuttamatta jättäminen.

2. Asian vireilletulo

Hankkeesta vastaava Keski-Suomen ELY-keskuksen L-vastuualue on saattanut hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely) vireille toimittamalla ympäristövaikutusten arviointiohjelman (jäljempänä arviointiohjelma) yhteysviranomaiselle 25.11.2021. Arviointiohjelma oli nähtävillä 13.12.2021 – 23.1.2022 ja yhteysviranomainen antoi siitä lausuntonsa 14.2.2022.

Hankkeesta vastaava toimitti 15.12.2023 yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (jäljempänä arviointiselostus) sen käsittelyä ja perustellun päätelmän antamista varten.

14.5.2024

Hankkeen arviointimenettelyn tarve määräytyy YVA-lain liitteen 1 kohdan 9) liikenne ja alakohtien b) neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentaminen ja c) tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä.

3. Arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen

Yhteysviranomainen tiedotti arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olostä sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 22.1.2024 –10.3.2024. Kuulutus ja arviointiselostus liitteineen julkaistiin ELY-keskuksen www.ely-keskus.fi/kuulutukset/keski-suomi ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/Vt9KanavuoriLievestuoreYVA. Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty Jyväskylän kaupungille ja Laukaan kunnalle julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olostä sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu Keski-suomalainen (22.1.2024) ja Laukaa-Konnevesi (25.1.2024) lehdissä julkaistuilla lehti-ilmoituksilla.

Arviointiselostuksen painettuun kappaleeseen on voinut tutustua kuulemisaikana seuraavissa paikoissa:

Keski-Suomen ELY-keskus, Cygnaeuksenkatu 1, Jyväskylä
Lievestuoreen kirjasto, Laurinkyläntie 5, Lievestuore (Laukaa).

Arviointiselostuksesta järjestettiin yleisötilaisuus 13.2.2024 klo 17.30–19.30 Lievestuoreen koululla. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi yleisötilaisuudessa oli läsnä noin 50 henkilöä ja etäyhteydellä oli liittyneenä noin 20 laitetta. Yleisötilaisuudessa esiin nousseita asioita olivat mm. meluun sekä liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvät turvallisuuskysymykset, kiinteistöjen talousveden saannin turvaaminen, Pommiovuoren uusi maastokäytävä ja sen perustelut. Myös hankkeen toteuttamisaikataulu herätti kiinnostusta sekä mahdolliset lunastukset ja niiden korvauskysymykset.

4. Arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet

Yhteysviranomainen pyysi lausunnot arviointiselostuksesta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle yhteensä 26 lausuntoa ja mielipidettä.

14.5.2024

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä. Henkilötiedoiksi katsotut tiedot on poistettu.

Yhteenveto lausunnoista

Jyväskylän kaupunki, Rakennus- ja ympäristölautakunta toteaa lausunnoissaan, että YVA-selostus on laadittu asiantuntevasti ja kattavasti. Eri vaikutukset ja vaihtoehdot on kuvattu selkeästi kiinnittäen huomiota vaikutuskohteen herkkyyteen, muutoksen suuruuteen ja vaikutuksen merkittävyyteen. Selostuksen liite 8 antaa kokonaiskäsityksen eri vaihtoehtojen vaikutuksien voimakkuudesta ja muutoksesta vertailutilanteeseen.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Hankealueen merkittäviä järviä ovat Leppävesi, Muurikaisjärvi sekä Palvajärvi, ja lisäksi on pienempiä virtavesiä, kuten Myllypuro. Pintavesiin aiheutuvien vaikutusten osalta vaihtoehtojen väliset erot arvioidaan hyvin pieniksi, ja niiden välillä ei ole todettavissa selkeitä eroja. Lausunnossa kiinnitetään huomiota erityisesti rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin, kuten mahdollisiin kiintoainehuuhtoutumiin, vesistöissä. Rakentamisaikana vaikutukset voivat olla hyvinkin näkyvät ja aiheuttaa samentumista vesistöissä. Lausunnossa edellytetään, että mahdollisiin vesistövaikutuksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja huolehtia siitä, että vesienhallinta ja vesiensuojelutoimenpiteet ovat riittävän tehokkaita, jotta vesistöhaitat voidaan välttää. Työmailla tulee edellyttää vesienhallintasuunnitelmien laatimista YVA-selostuksessa esitetyn mukaisesti.

Suunnittelualueelle ei sijoitu luokiteltuja pohjavesialueita, vedenottoja tai pohjavesivaikutuksille erityisen herkkiä luontokohteita. Pohjavesivaikutusten suuruus arvioidaan vähäiseksi (Ve2) tai kohtalaisen kielteiseksi (Ve1). Vaihtoehdon 1 osalta vaikutukset arvioidaan hieman suuremmiksi johtuen Pommiovuoren eteläosaan sijoittuvista kallioleikkauksista (osuus Palvajärvi–Metsolahti). Hankkeen on arvioitu vaikuttavan kielteisesti (VE 2A ja 2B) tai kohtalaisen kielteisesti (VE 1A ja 1B) yksityiskaivoihin. Vaihtoehdoissa B vaikutukset mahdollisiin yksityiskaivoihin arvioidaan pienemmiksi.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen

YVA selostuksen mukaan tieosuuden vaikutusalueella ei sijaitse suojelualueita tai luonnonsuojeluvuorauksia. Ruokosaaren ja Mustalahden pohjukan suojellut lehmusmetsiköt sijaitsevat 300 metrin päässä suunnittelualueesta. Liito-oravalle soveltuviksi arvioituja metsäkuvioita häviää, ja levenevä tiealue heikentää kulkuyhteyksiä, jos avoin alue kasvaa yli 40 metriin. Nykyisin liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä on Ruokosaarella molemmin puolin nykyistä tielinjausta. Nämä, ja

14.5.2024

myös muut havaitut liito-oravalle sopivat elinympäristöt, on huomioitava tarkemmassa jatkosuunnittelussa, kuten YVA-selostuksessa esitetään.

Viitasammakoiden esiintymisalueelle Ruokosaassa ja Palvajärvellä voi kohdistua välillisiä vähäisiä haitallisia vaikutuksia. Valtatien leventäminen ja uusi rinnakkaisyhteys leventävät olemassa olevaa pengeryhteyttä, mikä siirtää tien vaikutusta lähemmäksi viitasammakoiden lisääntymispaikkoja. Lisääntymispaikkojen luonteen tai määrän ei kuitenkaan arvioida vähenevän tai heikenevän, koska kutupaiikat sijaitsevat selvitysten perusteella etäämmällä tieleikkauksesta. Hankkeen toteuttaminen aiheuttaa lisääntyntä häiriötä lepakoiden ruokailualueisiin nykyisen valtatie kohdalla lisääntyneen liikenteen vuoksi. Häiriön lisääntyminen arvioidaan kuitenkin kokonaisuudessaan merkittävyydeltään vähäiseksi. Vaikutuksia ravustukselle, rapukannoille, kalastukselle ja kalakannoille on tarkasteltu suurpiirteisesti. Tarkastelua on syytä täydentää vesilupahakemusten yhteydessä (Leppäveden ja Myllypuron ylitys). Purojen ja ojien ylityksiin rakennettavissa tierummuissa tulee huomioida niiden esteettömyys kalankululle.

Kaikki suunnitellut tielinjat leikkaavat Leppälähdessä valtakunnallisesti arvokasta moreenimuodostumaa Myllykankaan drumliinia. Drumliinin arvoluokka on 4 (asteikko 1–5; 1 paras). Luokkiin 1–4 kuuluvat moreenimuodostumat sisältävät sellaisia geologisia, biologisia tai maisemallisia arvoja, joilla on katsottu olevan maainvoin (MAL 555/1981) 7 §:n tarkoittamaa valtakunnallista tai muutoin huomattavaa merkitystä luonnonsuojelun kannalta. Myllykankaan moreenimuodostuma sijoittuu Pieksämäen drumliinikentän länsireunalle, joka on pinta-alaltaan ja muodostumamäärältään Suomen suurin drumliinikenttä (noin 12 000 km²). Leppälähdessä osayleiskaavassa drumliini on huomioitu merkinnällä moreenimuodostuma (mo) Merkintään liittyy määräys: *”Merkinnällä on osoitettu valtakunnallisesti arvokas moreenimuodostuma. Alueen käytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen luonnonkauneuden, geologisten muodostumien sekä erikoisten luonnonolosuhteiden ja -esiintymien säilyminen.”* Molemmissa vaihtoehdoissa 1 ja 2 alavaihtoehto B on vaikutuksiltaan pienempi verrattuna alavaihtoehtoon A.

Muut vaikutukset

Rakentamisen kasvihuonekaasupäästöt ovat vaihtoehdossa 1 45–47 % suuremmat kuin vaihtoehdossa 2. Vaihtoehdon 2 yhteenlasketut (rakentaminen, alueelta poistuva hiilivarasto sekä liikennöinnin päästöt) kielteiset ilmastovaikutukset ovat myös pienemmät kuin vaihtoehdossa 1.

Melusuojauksilla saadaan suojattua suuri osa alueen tieliikenteen melulle altistuvista. Kaikissa vaihtoehdoissa melutilanne paranee kokonaisuutena merkittävästi.

Jyväskylän seudun ympäristöterveyden lausunnossa todetaan, että kaikissa tutkituissa vaihtoehdoissa melutasolle altistuminen vähentyy ympäristössä. Arvi-

Allekirjoitettu

KESELY/581/2021

14.5.2024

ointiselostuksessa melutasojen tarkastelussa on huomioitu melutasolle altistumisen torjunta- ja vähentämiskeinoina meluesteet. Jokaiseen tutkittuun vaihtoehtoon jää edelleen kuitenkin asuin- tai lomarakennuksia yli 55 dB:n keskiäänitason alueelle. Valitun vaihtoehdon suunnittelun myöhäisemmässä vaiheessa tai toteuttamisvaiheessa tulee meluntorjunnan toteuttamista tarkentaa etenkin näiden kohteiden osalta. Tällöin tulee ottaa tarkasteluun ja huomioida myös asumisterveysasetuksen (545/2015) mukaiset asunnon päivä- ja yöajan keskiäänitasot ja niiden toimenpiderajat.

Suunnittelualueella sijaitsee nykytilanteessa Jyväskylän kaupungin ylläpitämä Leppälahden uimaranta. Uimaranta on suosittu yleinen pieni uimaranta. Selostuksesta ei selvinnyt onko tarkoituksena mahdollistaa uimarannan toiminnan jatkaminen jatkossakin. Uimarannan käyttöön ja uimaveden laatuun kohdistuu vaikutuksia valtatie rakentamisen aikana. Rakentamisen aikana ja jatkosuunnitteluvaiheessa uimaranta tulee huomioida, jos kaupunki aikoo ylläpitää uimarantaa.

Suunnittelualueelle ei sijoitu luokiteltuja pohjavesialueita eikä vedenottoja. Alueella on käytössä olevia talousvesikaivoja kiinteistöillä. Vaihtoehtoverailujen tarkastelussa yksityiskaivoihin kohdistuu joko vähäinen tai kohtalainen kielteinen vaikutus. Yksityiskaivot tulee huomioida myöhäisemmässä tiesuunnitteluvaiheessa. Jatkosuunnitteluvaiheessa tulee ottaa huomioon myös suunnittelualueella kulkevat vesihuoltolaitosten viemäri- ja vesiputkilinjojen sijainnit.

Keski-Suomen liitto toteaa lausunnossaan, että arviointiselostuksessa on kuvattu kattavasti vaihtoehtojen vaikutuksia sekä arvioitu hankkeen toteuttamiskelpoisuutta. Arvioinnin perusteella molemmat päävaihtoehdot alavaihtoehtoineen ovat toteuttamiskelpoisia. Kaikki hankevaihtoehdot parantavat liikenteellisiä olosuhteita ja liikenneturvallisuutta sekä muutoinkin pääosin toteuttavat hankkeelle asetettuja tavoitteita.

Keski-Suomen maakuntakaava 2040 on hyväksytty joulukuussa 2023. Maakuntakaavaratkaisu mahdollistaa kaikkien YVA-ohjelman mukaisten vaihtoehtojen toteuttamisen. Kanavuori-Lievestuore-väli on osoitettu merkinnällä moottori- tai moottoriliikennetie, uusi (mo). Merkinnällä osoitetaan vain moottoriajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja maanteitä. Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan tien ja eritasoliittymien sijainti sekä muun tieverkon järjestelyt täsmentyvät tien suunnittelun yhteydessä. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennemelun leviämisen estäminen. Maakuntakaava 2040 ei ole vielä lainvoimainen.

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman valtatie 9 kehittämistä koskevat tavoitteet ja toimenpiteet on kuvattu arviointiselostuksessa.

14.5.2024

Arviointiselostuksessa todetaan, että hankkeen toteuttamisella voi olla vaikutusta maakunnan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseen. Rakentamisen päästöt vastaavat noin 2–4 % Keski-Suomessa hiilineutraaliuteen vaadittavasta päästövähennyksestä nykytilanteeseen nähden ja hankkeen myötä poistuva hiilinielu noin 0,9–1 % Keski-Suomen päästövähennystarpeesta. Keski-Suomi on sitoutunut pyrkimään hiilineutraaliuteen vuoteen 2030 mennessä. Tämä tavoite ja arviointiselostuksessa esiin tuodut keinot huomioida tavoite (esimerkiksi mahdollinen kompensatio), on syytä ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa.

Keski-Suomen liitolla ei ole erityistä huomautettavaa arviointiselostuksessa kuvattuun ympäristövaikutusten arviointiin.

Keski-Suomen museo toteaa lausunnossaan, että suotuisin vaihtoehto on se, missä vähiten joudutaan purkamaan ja muuttamaan olemassa olevia kylä- ja asutuskeskittymien rakenteita. Lisäksi huomautetaan, että maantietä tai vielä merkittävimmän osin moottoriliikennetietä tai moottoritietä muutettu ympäristö muodostuu maisemallisesti, sosiaalisesti että rakennetun kulttuuriympäristön osalta muusta ympäristöstä eristyneeksi. Uusien massiivisten moottoritierakenteiden sijoittaminen mittakaavaltaan pienipiirteisempään ympäristöön muodostaa kokonaan uusia elementtejä siihen sekä mahdollisesti heikentää olemassa olevan rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman merkityksiä ja arvoja sen päivittäisille käyttäjille. Sen vuoksi Keski-Suomen museo katsoo, että suunnittelussa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa on kiinnitettävä huomiota rakennetun kulttuuriympäristön osalta myös paikallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin ja huomioida myös niiden arvojen osalta vaikutusten arviointi.

Vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu vaikutusta maakuntakaavassa olevaan kulttuuriympäristön vetovoima-alueeseen ja kuinka tierakentaminen vaikuttaa siihen. Kyseessä on alue, jossa kulttuuri on kerrostunut vuosisatojen ajan samalle paikalle. Se on siten kulttuurisesti vahva ja meille ominainen alue, jolle ihmiset ovat hakeutuneet. Eli kyse on ympäristön kulttuurillisesta ja maantieteellisestä suotuisasta vetovoimasta. Tältä osin on hyvä vaikutusten arvioinnissa huomioida, kun suunnittelualue kulkee tällaisen kulttuurin kerrostuneisuuteen ja alueen vetovoimaan perustuvan vyöhykkeen yli, säilyykö muutoksien jälkeen samat vetovoima-asiat vai heikkeneekö alueen asumismukavuus ja alueelliset ominaisuudet hankkeen toteutuksen myötä. Lisäksi on hyvä muistuttaa, että hankkeen toteutus ei saa esimerkiksi melusteiden tai muiden syiden vuoksi olennaisella tavalla heikentää Leppävedellä sijaitsevaa, maakunnallisesti merkittävän Muurikaisen kulttuuriympäristön arvoja eikä vaarantaa rakennuksen säilymistä. Muurikaisen osalta tulee tarkemmassa suunnittelussa osoittaa tarvittaessa havainnollistavin menetelmin vaikutukset sen ympäristöön ja jättää rakennukseen riittävä etäisyys, ettei sekundääriset vaikutukset heikennä rakennuksen kuntoa tai säilymistä (esimerkik-

Allekirjoitettu

KESELY/581/2021

14.5.2024

si pöly, kosteus, ilmankierto) pitkällä aikavälillä. Kohteen lähialueen suunnittelu tulee olla yksilöityä ja suojelun huomioivaa, vaikutukset minimoivaa.

Kokonaisuutena Keski-Suomen museo katsoo, että ympäristövaikutuksien arvioinnissa on huomioitu eri vaihtoehtojen vaikutukset ja havainnekuvat ovat kattavia. Museo huomauttaa, että tierakenteilla on vaikutuksia ympäristöönsä, mutta usein hankkeissa maisemallisesti merkittävään asemaan ja rakennettua kulttuuriympäristöä eniten muuttaviin toimenpiteisiin kuuluvat meluntorjuntaan liittyvät rakenteet. Jatkosuunnittelussa on syytä panostaa erityisesti niiden vaikutuksien arviointiin maisemanmuutoksen hallinnassa ja rakennetun kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaalimisen osalta.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta hankkeella ei ole vaikutuksia rauhoitettuihin kiinteisiin muinaisjäännöksiin tai muuhunkaan tunnettuun arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Laukaan kunnan ympäristövalvonta toteaa, että YVA-selostus on laadittu kattavasti ja Laukaan kunnan arviointiohjelmaa koskevassa lausunnossa esiin tuodut seikat on otettu arviointiselostuksessa huomioon.

Laukaan kunnan puolelle lähelle Saviontien ja valtatie 9:n liittymää valtatiealueelle Saviontien itäpuolelle on merkitty asuinrakennus, johon on myös tekstissä viitattu ("Metsolahden eritasoliittymän kohdalla Saviontiellä on asuintalo, jossa eritasoliittymän rampit tulevat lähelle ja tiejärjestelyt sijoittuvat kiinteistölle, jolloin haitta on suuri" s. 56). Tällaista asuinrakennusta ei ole olemassa, vaan kyseessä on rakoliiterityylinen varastorakennus.

Laukaan kunnan terveydensuojeluviranomaisella ei ole lausuttavaa valtatie 9 parantamishankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Luonnonvarakeskuksella ei ole hankkeesta lausuttavaa.

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto toteaa lausunnossaan, että hankkeen tiesuunnitteluvaiheessa tulee kiinnittää erityistä huomiota meluntorjuntaan, jotta 55–60 dB melualueelle jäävien asuinrakennusten määrää saadaan vähennettyä. Ohjaava suure nykyisen väylän varrella on tyypillisellä liikenteen päivä-/ yöjakaumalla (90 % liikenteestä päivällä klo 7–22 välillä) päiväajan ohjearvotaso 55 dB, joka ei saisi ylittyä asuinrakennusten tai taajama-alueella sijaitsevien vapaaajan asuntojen alueella. Lausunnossa huomautetaan, että siltä osin kuin väylää linjataan uuteen maastokäytävään, meluntorjuntaa ohjaavaksi suureeksi muodostuu yöajan keskiäänitaso, joka ei uusilla asuinalueilla tai uusien väylien varrella saisi ylittää 45 dB (vanhoilla alueilla yöajan ohjearvotaso on 50 dB). Hankkeella aiheutuu yhteisvaikutuksia Jyväskylä-Pieksämäki-rautatien nykyliikennetilanteen kanssa, minkä osalta ei ole suunniteltu meluntorjuntaa.

14.5.2024

EU on antanut ilmanlaadun raja-arvot alueille, joilla ihmiset altistuvat ilman epäpuhtauksille. Raja-arvot on pantu täytäntöön valtioneuvoston asetuksella 4 (4) (79/2017). Lisäksi on annettu pääosin terveysperusteiset kansalliset ohjearvot valtioneuvoston päätöksellä (480/1996) ja ne on tarkoitettu ensisijaisesti ohjeeksi viranomaisille mm. liikenteen suunnittelussa. Tavoitteena on ennaltaehkäistä ohjearvojen ylittyminen ja taata hyvän ilmanlaadun säilyminen.

Yhdelläkään hankevaihtoehdolla ei arvioida olevan vaikutuksia luokiteltuihin pohjavesialueisiin johtuen niiden kaukaisesta sijainnista hankevaihtoehtoihin nähden ja hankealue on pohjavesiin kohdistuvien vaikutuksien osalta luokiteltavissa herkkyyden osalta luokkiin vähäinen tai kohtalainen.

Metsähallitus huomauttaa, että se on lausunut useassa yhteydessä hankkeeseen tai hankkeeseen liittyvien suunnitelmien lausuntopyyntöjen yhteydessä liittyen erityisesti Kanavuori-Koskenvuori -Natura-alueeseen ja Ruokosaaren alueeseen. Yhteenvetona lausunnossa todetaan, että valtatie 9 parantamista välillä Kanavuori (Jyväskylä) - Lievestuore (Laukaa) koskevassa arviointiselostuksessa tulee huomioida seuraavat asiat:

Kappale 10.2.2. Suojelualueet ja suojellut luontotyypit, s. 98

- Tekstistä ja kartasta puuttuu Kanavuoren eteläosaan sijoittuva Metsähallituksen Kanavuoren suojelumetsä.

Kappale 10.5 Hankevaihtoehtojen vaikutukset, Luonnonsuojelualueet, s. 105

- "Suunnittelualueen länsipäässä Ruokosaaren alueella tielinjan eteläpuolella sijaitsee yleiskaavassa merkitty suojelualue. Suojelualue sijaitsee lähimmillään noin 50 metrin etäisyydellä tiealueesta. Hankkeella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia suojelualueeseen, sillä tie parannetaan nykyisen tien paikalle ja suurimmat muutokset nykyiseen tiehen ja sen lähiympäristöön kohdistuvat tien pohjoispuolelle." Tiesuunnitelmassa on esitetty suurten ojien kaivamista Ruokosaaren suojeluun varatulle alueelle. Tällaiset ojat vaikuttavat epäedullisesti luonnonsuojelualueen pintavesien liikkeisiin, lisäksi maan kaivaminen ei sovelu alueelle, josta perustetaan luonnonsuojelualue. Metsähallitus esittää, että ojien kaivamisesta suunnitellussa muodossa luovutaan ja tien rakentamisen kannalta välttämätön vesien johtaminen suunnitellaan tulevan suojelualueen luonne huomioiden.

MTK Jyväskylä ja MTK Keski-Suomi ovat kumpikin jättäneet oman lausuntonsa. Molemmissa lausunnoissa kannatetaan hanketta, koska se vaikuttaa suoraan myös maaseudun yrittäjien liikkumiseen ja kuljetuksiin. Näiden tarpeet tulee ottaa huomioon hankkeen suunnittelussa sekä edistää maaseudun kehittämistä ja elinvoimaisuutta ja ottaa suunnittelussa huomioon mm. raskaiden maatalouskoneiden kulkumahdollisuudet. Molempien lausunnoissa todetaan, että hankkeen tulee parantaa liikenneturvallisuutta ja huomioida myös maatalousvaltaisilla alueilla tarpeet maatalouskoneiden liikkumiselle. Hankkeen suunnittelussa tulee huomioida kestä-

Allekirjoitettu

KESELY/581/2021

14.5.2024

vän kehityksen periaatteet ja ympäristönäkökulmat. Lausunnossa tuodaan huomiona esille, että liikkuminen tilojen ja peltoalueiden välillä tulee matkana kasvaamaan, johtuen kauemmaksi siirtyneistä liittymistä. Myös tiedottamisen tulee olla riittävää ja oikeanaikaista, jotta asioille jää riittävästi aikaa käsittelyyn myös maa-seutuyrittäjien osalta. MTK Jyväskylä toteaa, että vaihtoehto VE1A on tietyn kannustavin muutoksin parhain toteuttamisvaihtoehto.

Suomen luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen piiri ry, Luontoliiton Keski-Suomen piiri ry, Suomen luonnonsuojeluliiton Jyväskylän seudun yhdistys ry, Laukaan seudun luonto ry esittävät lausunnossaan huolensa hankkeen suosta ja välillisistä rakentamisen ja käytön aikaisista vaikutuksista ympäristöön sekä kyseenalaistavat hankkeen kannattavuutta. Erityisesti nostetaan esille luontokato ja ilmastokriisi ja kuinka jatkuvaa kasvua edistävä toiminta ei tule ratkaisemaan em. asioita. Liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen liittyviä ongelmia tulisi voida ratkaista myös pienillä parannustoimenpiteillä ja tulisi selvittää myös muita kuin massiivisen rakentamisen mahdollisuuksia liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden lisäämiseen. Tavoitteena tulisi luonto- ja ilmastositoumusten valossa olla liikenteen määrien vähentäminen ja kulkutapojen muuttaminen enemmän ympäristöarvoja säilyttävään suuntaan. Lausunnossa todetaan, että hanke aiheuttaa mm. merkittävää maisemallista haittaa ja hankealue sijoittuu tietyiltä osin luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden läheisyyteen. Ilmastovaikutuksiltaan hankkeen todetaan olevan erityisesti paikallisesti merkittävä ja lisäävän päästöjä sekä rakentamisen että tie-liikenteen lisääntymisen myötä. Myös käytön aikaista haittaa olisi tullut arvioida YVA-menettelyssä. Lausunnossa halutaan nostaa esille kestävää liikkumista sekä liikkumisen tukemista ja ohjaamista siten, että se tukee alueidenkäyttötavoitteita kuten kestävä liikkuminen, terveellinen ja turvallinen elinympäristö, elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarojen kestävä käytön turvaaminen. Kansainväliset ja alueelliset sitoumukset tulisi ottaa vahvemmin huomioon hankkeen suunnittelussa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) viittaa lausunnossaan, että Tukesin valvonnassa olevat vaarallisia kemikaaleja käsittelevät kohteet löytyvät Tukesin sivulta: Kemikaalilaitosten konsultointiväyhykkeet (tukes.fi). Laitosluettelosta voi tarkistaa, sijoittuuko suunnittelualueelle kemikaalilaitoksia, jotka tulisi huomioida. Kemikaalilaitoksilla on parhaat tiedot käytössään olevista kemikaaleista, niiden aiheuttamista riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön sekä toimintaansa liittyvistä mahdollisista kehityssuunnitelmista.

14.5.2024

Yhteenveto mielipiteistä

Yleisesti

Annetuissa mielipiteissä sekä kannatetaan että vastustetaan hanketta. Sekä vaihtoehdon VE1 ja VE2 todettiin aiheuttavan kohtuutonta haittaa asumismukavuudelle ja molemmat vaihtoehdot hävittäisivät myös useita kiinteistöjä mukaan lukien myös kohteita, joita voidaan pitää kulttuurihistoriallisesti arvokkaina. Hanketta kannattavat toteavat, että nykyinen tie on vaarallinen ja liikenneturvallisuuden kannalta tietä tulee parantaa ja siten liikenneturvallisuutta nostaa. Molemmat tarkasteltavista vaihtoehdoista saivat kannatusta. Tien parannuksesta saatavaa hyötyä ei kuitenkaan kummallakaan vaihtoehdolla nähty riittävänä mm. hankkeen kustannuksiin nähden. Hankkeen toteuttamatta jättäminen, eli VE0, ja/tai vain ongelmakohtien parantaminen todettiin myös olevan varteenotettava vaihtoehto. Ongelmakohtien parantamiseksi esitettiin myös vaihtoehtoisia tapoja parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Kaikilta osin ei myöskään tunnistettu hankkeen yhteydessä esitettyjä ongelmia vaan todettiin, että liikenne sujuu nykyiselläänkin ilman ongelmia. Meluhaitat tulee huomioida ja meluesteet tulee rakentaa sillalle ja tienvarsille asutus huomioon ottaen.

Vaihtoehdot

Vaihtoehtoa VE1 kannatettiin, koska tiestä tulisi suurempi ja siten myös turvallisempi ja näkyisi etenkin pidemmässä liikenteessä matka-ajan lyhentymisenä. Vaikka VE1 sijoittuu uuteen maastokäytävään ja sen toteuttamisesta aiheutuu vääjäämättä myös haittoja ympäristölle, nähtiin kuitenkin, että hyvällä suunnittelulla ja toteutuksella nämä haitat pystytään minimoimaan. Erityisesti kiinnitettiin huomiota meluhaittojen torjuntaan. Yhteiskunnan kokonaisuus hyvässä VE1 toteutuksessa on moninkertainen haittoihin nähden ja siksi se tulee ottaa jatkosuunnittelun ja toteutuksen pohjaksi. Lisäksi tien kehittäminen nähtiin tärkeänä myös pitkällä tähtäimellä ja itäisen Suomen kannalta merkittävänä poikittaisyhteytenä.

Vaihtoehtoa VE1 myös vastustettiin, koska tielinjaus tulisi kulkemaan tiettyjen kiinteistön läpi tai niiden välittömässä läheisyydessä. Vaihtoehdon VE2 vaikutusalueelle todettiin jäävän myös vähemmän kiinteistöjä, mikä olisi siltäkin osin valintana perusteltua. Lisäksi tuotiin esille, että Peuravuorentiellä ja Talvimäentiellä asuu useita perheitä, joille tien rakentaminen ja käyttö tulisi aiheuttamaan haittaa, kuten melua, pölyä, tärinää sekä haittamaan liikkumista alueella, mikäli vaihtoehto VE1 toteutettaisiin. Lisäksi huolena tuotiin esille talousveden mahdollinen määrällinen ja laadullinen heikkeneminen rakennustöiden vuoksi. Meluhaitta arvioitiin merkittäväksi Metsolahden ylittävän sillan kohdalla. Lisäksi uuden maastokäytävän avaaminen ja massiivisen kallioaineksen louhimista ja siten uuden murskaamon perustamista samalle alueelle kahden muun jo olemassa olevan murskaamon kanssa ei

14.5.2024

nähty tarpeellisenä eikä järkevänä ja todettiin kohtuuttomaksi luonnon tarvelemiseksi. Alueen alle jäisi marjastus-, sienestys- ja muita luonnon virkistyskäyttöalueita. Vaihtoehdon VE2 todettiin olevan hyötykustannussuhteiltaan parempi ja toteutuksen aiheuttavan vähemmän haittaa ympäristöllisesti.

Vaihtoehtoisia toteuttamistapoja

Metsolahden kohdalla esitetään tutkittavaksi vaihtoehtoa, jossa nykyinen silta kunnostetaan ja levennetään sekä tehdään mäkiin ohituskaistat. Tällöin tie jäisi pääosin vanhalle paikalle eikä siitä aiheutuisi kiinteistöille enempää haittaa kuin nykyisestääkään tiestä. Lisäksi ehdotetaan, että liikenteellisesti vilkkaimpiin liittymiin voitaisiin rakentaa tien levennys ja oma kaista vt9:ltä vasemmalle kääntyvälle autolle. Kohteena mainitaan Talvimäentien liittymä, jonka kohdalle voitaisiin lisätä kääntymiskaista Jyväskylältä Lievestuoreen suuntaan kääntyville. Tämä erityisesti, jos Pönttövuoren louhoksen toiminta jatkuu vielä pitkään, koska se lisää raskaan liikenteen määrää. Ratkaisu helpottaa myös raskaan liikenteen liittymistä. Talvimäentien liittymän kohdalle esitetään myös bussipysäkkiä Kuopion suuntaan, joka siitä puuttuu nykyisin. Nykyinen Metsolahden huonokuntoiseksi luokiteltu silta ehdotetaan peruskorjattavaksi.

Uusien tielinjausten kohdalla tulee myös miettiä, miten Talvimäen- ja Peuravuorenteiltä, kulkeminen rinnakkaistielle ei muuttuisi haastavaksi. Talvimäen- ja Peuravuorenteillä asuu useita lapsiperheitä ja koululaisia, joten tiellä on esimerkiksi jalankulkijoita, pyöräilijöitä, koulubussiliikennettä sekä rakentamiseen liittyvää ja metsätiloille kulkevaa raskasta liikennettä.

Kelkkamäen suunniteltu eritasoliittymän nähtiin ongelmallisena erityisesti asutuksen ja maanomistusolojen vuoksi. Suunnitellun eritasoliittymän todettiin vaikuttavan kohtuuttomasti suunnitelman alle jäävien kiinteistöjen osalta ja melu ja liikenteen tuomat muut haitat todettiin kohtuuttomasti vaikuttavan tien läheisyyteen tulevien asukkaiden viihtyisyyteen. Kelkkamäen kohtaa toivotaan tarkasteltavan uudestaan siten, että paremmin otetaan huomioon alueen vakituinen asutus.

5. Arviointiselostuksen riittävyys ja laatu sekä laatijoiden pätevyys

Yleisesti

Yhteysviranomainen on tarkastanut arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun, ja toteaa tältä osin seuraavaa. Arviointiselostus täyttää YVA-asetuksen 4 §:n edellyttämät arviointiselostuksen sisältövaatimukset. Laaditun arviointiselostuksen pohjalta on mahdollista muodostaa kokonaiskuva hankkeesta ja sen vaikutuksista ot-

14.5.2024

taen huomioon hankkeen nykyinen suunnitteluvaihe. Hankkeen tavoitteet ja perustelut hankkeelle on kuvattu arviointiselostuksessa.

Hankkeesta tiedottamista yhteysviranomaisen pitää riittävänä. Hankkeesta vastaava on laatinut hankkeen etenemisestä myös omia tiedotteita ja siten edistänyt hankkeen näkyvyyttä. Väyläviraston hankesivua päivitetään hankkeen etenemisen mukaan työn eri vaiheissa. YVA-menettelyn aikana on pidetty yleisötilaisuudet 14.12.2021, jolloin esiteltiin YVA-ohjelmaa etätilaisuudessa ja YVA-selostusta esiteltiin 13.2.2024. Hankkeen työpajatyypinen tilaisuus pidettiin 15.9.2022. Hankkeen YVA-ohjelmasta ja YVA-selostuksesta on tiedotettu ja kuulutettu YVA-lain mukaisesti. Lehti-ilmoitukset ovat olleet Keskisuomalaisessa ja Laukaa-Konnevesi-lehdessä.

Arviointiselostuksessa on joitakin ristiriitaisuuksia, huolimattomuusvirheitä ja epäselvyyksiä sekä tekstissä että kartoilla. Lisäksi vaihtoehtojen reittien esitystapa on hieman hankalasti tulkittavissa etenkin, kun tekstissä puhutaan osittain vaihtoehtojen VE1 ja VE2 tai vaihtoehtoisesti puhutaan näiden alavaihtoehtojen, mitkä viittaavat Leppävesi (selostuksessa nimi Leppäjärvi on virheellinen) – Palvajärvi välille. Vaihtoehtojen esitystapa vaihtelee, mikä tekee siitä paikoin vaikeasti luettavan ja tulkittavan. Arvioitavat vaihtoehdot on kuvattu ja asemoitu kartoille YVA-selostuksen alussa luvussa 1.2 ja kuvassa 1.2: VE1 on 2+2-kaistainen valtatie ja VE2 ohituskaistatie, jossa kaistojen määrä vaihtelee. Tarkasteluvälillä Leppälahti-Palvajärvi molemmille vaihtoehtojen on muodostettu alavaihtoehdot (1A ja 1B sekä 2A ja 2B). Muilla tarkastelujaksoilla ovat käytössä vaihtoehdot VE1 ja VE2.

YVA-selostuksen vaikutusten arviointitaulukoissa (mm. luku 12) on käytetty arvioitavina vaihtoehtoina alavaihtoehtoja VE1A, VE2A ja VE1B ja VE2B. Tämän voi tulkita niin, että vaikutusten arviointi ja vertailu koskisi vain yhtä tarkastelujaksoa Leppälahti-Palvajärvi. Todellisuudessa kuitenkin vertailutaulukoissa vaihtoehdolla 1A tarkoitetaan päävaihtoehdon 1 mukaista ratkaisua, jossa Leppäjärven ja Palvajärven välillä on pohjoisemman alavaihtoehdon A mukainen linjaus jne. Esitystavassa käytetty ratkaisu voi olla harhaanjohtava. Alkuperäiseen vaihtoehtojen kuvaukseen palataan taas esimerkiksi Liitteessä 7. Merkittävimmät vaikutukset, jossa asiaa on avattu ilmakuvalle ja käytetty YVA-selostuksen alussa kuvattuja hankkeen vaihtoehtoja ja alavaihtoehtoja. YVA-selostuksen esitystavan logiikka siis vaihtelee. Myös selostuksen taitto on jäänyt osin viimeistelemättä. Kuvatekstit ovat väärin kuvien yhteydessä (esimerkiksi kuva 12.2) tai tekstissä viitataan väärin kuviin, havainnekuvien kuvatekstit ovat puutteelliset, Leppälahdesta käytetään vaihtoehtojen kuvauksessa nimeä Leppäjärvi jne. Kappaleessa 10.1 todetaan, että tarkastelualue ulottui noin 0,5 m etäisyydelle hankealueesta (tielinjan keskilinja), mutta kyseessä lienee virhe, koska lähtökohtaisesti tarkastelualue on kuitenkin kaikilta osin laajempi, mikä on todettu myös arviointiselostuksen kappaleessa 4.2.

14.5.2024

Arviointiselostuksessa on tunnistettu ja tuotu esille tekijöitä, jotka aiheuttavat tiettyjä epävarmuuksia laadittuihin selvityksiin ja arviointeihin. Epävarmuutta hankkeen tässä vaiheessa aiheuttavat vasta alustavat suunnitelmat ja mm. mallinnuksiin ja laskentamenetelmiin liittyvät epävarmuudet. Myös liikennemääriin ja liikenteen kulkutapoihin ja päästöihin liittyy tiettyjä oletuksia. Selvityksiin ja mallinnuksiin liittyvää epävarmuutta sekä muuttuviin luonnonoloihin liittyvät epävarmuudet voidaan pitää tietyiltä osin tässä vaiheessa hyväksyttävänä, mutta edellyttävät hankkeen jatkosuunnittelussa tarkennuksia.

Arvioinnin laadinnassa on ollut käytettävissä riittävä asiantuntemus. Arviointityöhön osallistuneet henkilöt ja heidän asiantuntija-alueensa on kuvattu arviointiselostuksessa.

Arviointiselostuksessa ei ole sellaisia sisällöllisiä puutteita, jotka estäisivät yhteysviranomaista laatimasta perusteltua päätelmää hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Tässä perustellussa päätelmässä mahdollisesti todetut puutteet ja tarkennuksia edellyttävät seikat tulee huomioida ja täydentää hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun yksityiskohtaisempi tarkastelu

Tarkastellut vaihtoehdot

Vaihtoehtotarkastelua voidaan pitää riittävänä siltä osin, että vaihtoehtojen väliset erot voidaan todeta. Lähtökohtaisesti hankkeen myönteiset vaikutukset perustuvat lähinnä liikenteellisten tavoitteiden toteutumiseen. Hankkeen kielteiset vaikutukset painottuvat ympäristöllisesti lukuun ottamatta meluvaikutuksia, joita hanke riittävästi melusuojuuksilla voi jopa parantaa nykyiseen nähden. Yhteysviranomaisen kiinnittää huomiota siihen, että hankkeen muutokset arviointiohjelmavaiheesta on laadittu lähtökohtaisesti tieliikenteen tavoitteita tarkastellen ja ympäristöarvioinnin tulosten huomioon ottaminen ei näy tarkasteltavien vaihtoehtojen valmistelussa. Hanke tulee muuttamaan ympäristöä vaihtoehdosta riippumatta ja voi aiheuttaa merkittävää haittaa vähintäänkin paikallisesti erityisesti asutukseen nähden ja edellyttää näiden ns. kipukohtien tarkempaa suunnittelua. Mm. asuin- ja lomarakennusten arvioitujen lunastusten määrä on suuri. Melualueelle jää myös huomattava määrä asutusta. Vaikka näihin kohteisiin on esitetty melusuojausta, joka mallinnuksen pohjalta näyttäisi jopa parantavan nykyistä tilannetta, voi lähiympäristön muutos (mm. melusuojuuksen toteuttamistapa) olla asutuksen näkökulmasta hyvinkin kielteinen lähiympäristön, sen näkymien ja maiseman muuttumisen ja siten myös asuinviihtyisyyden kautta.

Tarkastelualueen jakoa osa-alueisiin yhteysviranomaisen pitää hyvänä. Pitkään hankealueeseen osuu erilaisia kohteita, joiden osalta merkittävä vaikutus voi hälvettyä, kun tarkastellaan hankkeen vaikutuksia koko hankkeen osalta vain vaiku-

14.5.2024

tuskohteittain. Selkeä ero tarkasteltavien vaihtoehtojen (VE1 ja VE2) välillä on Palvajärvi-Metsolahti välillä, missä vaihtoehto 1 (VE1) sijoittuu uuteen maastokäytävää ja syvään leikkaukseen (enimmillään noin 28 m) nykyisen valtatie pohjoispuolelle ja on siten huomattava muutos kyseisellä alueella. Vaihtoehto 1 (VE1) tuottaa myös huomattavan massaylijäämän. Mikäli ylijäämämaalle ei löydy järkevää hyötykäyttöä syntypaikan lähellä ja massoja joudutaan kuljettamaan eri paikkoihin, lisää se hankkeen ympäristövaikutuksia, joita hankkeen tässä vaiheessa ei ole voitu käytännössä arvioida. Suurien ylijäämämaiden sijoittaminen voi vaikuttaa myös maisemallisesti ja edellyttää siis hyvää suunnittelua hankkeen jatkossa.

Leppälahti-Palvajärvi välillä alavaihtoehdot (A ja B) eroavat vaikutuksiltaan mm. suhteessa Muurikaisen maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön, erityisesti mikäli toteutetaan kohteen eteläisempi vaihtoehto. Tielinjaus edellyttää myös huomattavaa pengertämistä. Paitsi, että tällä on maisemallinen merkitys, myös järven yli kantautuvaa melua pidettiin todennäköisenä, koska tie joudutaan rakentamaan penkereelle. Lähtökohtaisesti arvoalueiden kohdat tulisi tarkastella huolella. Vaikka arvokohteena olisi vain fyysinen rakennus, on sen ympäristö myös osa kohteen historiaa, jonka luonne tulisi säilyttää. Mahdolliseen meluhaittaan haluttiin myös kiinnitettävän huomiota. Kohde edellyttää siis erityistä suunnittelua. Yhteysviranomaisen muistuttaa myös, että hankealue sijoittuu osittain maakuntakaavan mukaiselle kulttuuriympäristön vetovoima-alueelle, mikä tulisi muistaa myös hankkeen jatkosuunnittelussa ja pyrkiä säilyttämään alueen erityispiirteitä tältä osin.

Uudet eritasoliittymät tulevat paikallisesti vaikuttamaan alueen maankäyttöön ja mm. Kelkkamäen kohdalla se muuttaa alueen nykyistä tilannetta asutuksen nähdessä huonompaan suuntaan. Toteutettavasta vaihtoehdosta riippumatta hankkeen toteuttaminen tulee nyt esitetyillä vaihtoehdoilla vaikuttamaan koko hankealueella joidenkin asuinrakennuksien säilymiseen, kiinteistöalueiden pirstoutumiseen ja lähiympäristön ja sen näkymien muuttumiseen. Esitetyillä vaihtoehdoilla on myös koko hankealueella huomattavan paljon lunastettavia tai purettavia asuin- ja lomarakennuksia.

Mielipiteissä tuotiin esille myös uusia vaihtoehtoisia tapoja parantaa tien turvallisuutta. Niillä erityisesti haluttiin painottaa asutuksen huomioon ottamiseen ja toisaalta turvalliseen liikkumiseen liittyviä nyt esitettyjä vaihtoehtoja pienimuotoisempia ratkaisuja. Yhteysviranomaisen jättää esitettyjen toimenpiteiden tarkemman tarkastelun hanketoimijan harkintaan.

Arvioinnin painopistealueet

Hankkeen osalta on arvioinnin yhteydessä tunnistettu hankkeen merkittävät ympäristövaikutukset ja arvioinnin painopistealueet. Nämä ovat:

14.5.2024

- maankäytön kehittymiseen ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset
- asutukseen ja ihmisten elinoloihin kohdistuvat vaikutukset (esim. muutokset tieyhteyksissä, meluolosuhteissa, maisemakuvassa)
- luontoarvoihin ja ekologisiin yhteyksiin kohdistuvat vaikutukset (esim. rakentaminen metsäiselle alueelle, vesistöjen reunalle)
- maisemaan kohdistuvat vaikutukset (esim. uusi silta tai melunsuojausrakenteet)
- vesistöihin kohdistuvat vaikutukset (esim. rakentamisen aikaiset vaikutukset, tien pengertäminen vesialueelle)
- Lievestuoreen Lipeälampeen ja sen purkuoihin kohdistuvat vaikutukset
- luonnonvaroihin kohdistuvat vaikutukset (esim. suuret kallioleikkaukset)
- liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen kohdistuvat vaikutukset.

Yhteysviranomainen pitää painopistealueita perusteltuina ja yhtyy tähän näkemykseen. Seuraavassa on esitetty keskeiset vaikutuskohteittaiset huomiot.

Vaikutukset ilmastoon

Arviointiselostuksessa todetaan, että hankkeen rakentamisvaiheessa muodostuvat kielteiset ilmastovaikutukset (päästöt ja hiilivarastojen menetykset) ovat kuntatasolla kohtalaisen merkittävät ja vaikuttavat myös mahdollisesti maakunnallisten hiilineutraaliustavoitteiden toteutumiseen. Rakentamisen päästöt vastaavat noin 2–4 % Keski-Suomessa hiilineutraaliuteen vaadittavasta päästövähennyksestä nykytilanteeseen nähden ja hankkeen myötä poistuva hiilinielu on vaihtoehdosta riippuen noin 0,9–1 % Keski-Suomen päästövähennystarpeesta. Rakentamisen kasvihuonekaasupäästöt ovat vaihtoehdossa 1 45–47 % suuremmat kuin vaihtoehdossa 2. Vaihtoehdon 2 yhteenlasketut (rakentaminen, alueelta poistuva hiilivarasto sekä liikennöinnin päästöt) kielteiset ilmastovaikutukset ovat myös kokonaisuutena arvioituna pienemmät kuin vaihtoehdossa 1.

Laskentaperusteet on kuvattu yleisellä tasolla eikä niistä suoraan käy ilmi esimerkiksi mitä määrällisiä tai laadullisia tietoja, päästökertoimia tai oletusarvoja on käytetty laskennan lähtötietoina ja kuinka arvioinnin johtopäätelmiin on päädytty. Arvioinnissa ei käy ilmi mm. millä arvoilla on laskettu vaihtoehdon 1 myötä syntyvän ylijäämämaan louhinnasta, massan siirroista ja kuljetuksista syntyviä päästöjä tai mikä on mahdollinen tarve tuoda tarvittavia massoja hankealueelle vaihtoehdossa 2, joka oli massa-alijäämäinen. Myöskään ei käy ilmi, onko rinnakkaistieratkaisut otettu huomioon vaikutusarvioinnissa ja millä laskentaperusteilla. Mikäli laskennassa on käytetty kuljetusmatkaoletusta, olisi myös se tullut kertoa laskentaperusteissa. Hiilinielun poistolaskennassa on käytetty vain poistumaa puuston osalta, mutta yhtä lailla kasvillisuuden poisto tien alta hävittää hiilinieluja. Hankkeen ilmastovaikutusten lieventämiskeinoja on todettu, mutta niiden merkittävyys jää ar-

Allekirjoitettu

KESELY/581/2021

14.5.2024

vioinnissa kyseenalaiseksi. Myös ilmastovaikutusten ajallinen kuvaus olisi antanut näkökulmaa päästöjen ajalliseen kehittymiseen. Näin ollen esitettyyn arvioon jää vielä huomattavia epävarmuuksia ja laskelmia tulee tarkentaa hankkeen jatko-suunnittelun yhteydessä. Laskentaperusteet tulee olla selkeät ja johtopäätökset tukeutua niihin. Arvioinnissa on hyödynnettävissä mm. Infrarakentamisen vähähilisyiden arviointimenetelmä -julkaisua (Väyläviraston ohjeita 43/2023).

Ilmastomuutokseen sopeutuminen on otettu huomioon tiepidollisesta näkökulmasta. Tämä onkin hyvä ottaa huomioon jo hankkeen tässä vaiheessa. Yhteysviranomaisen muistuttaa myös ympäristöllisestä näkökulmasta. Tienpitoon liittyvien toimenpiteiden suunnittelussa on hyvä tunnistaa esimerkiksi vesien johtamiseen ja siten vesistöihin kohdistuvat vaikutukset ja ilmastomuutoksen mahdollisesti tuomat haasteet myös vesien hyvän tilan säilymisen kannalta. Hankkeen riskitarkastelun yhteydessä on hyvä muistaa myös ympäristönäkökulma.

Yhteysviranomaisen arvioi, että vaihtoehdon 1 ilmastovaikutukset ovat suuremmat kuin vaihtoehdon 2 eikä siten yhdy arviointiselostuksessa esitettyyn arvioon, että vaihtoehtojen vaikutukset olisivat samankaltaiset. Vaihtoehdot ovat jo massataloudeltaan hyvin erilaiset. Yhteysviranomaisen toteaa, että lähtökohtaisesti uusien hankkeiden tulisi tukea ilmastotavoitteiden saavuttamista. Siten myös tämän hankkeen osalta tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää huomiota ilmastotavoitteita tukeviin toimiin ja hankkeen ilmastovaikutuksia lieventäviä toimenpiteitä ja kiertotaloutta edistäviä toimia tulee tarkentaa mahdollisuuksien mukaan hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. Yhteysviranomaisen olisi toivonut, että tierakentamiseen ja väylänpitoon liittyviä kiertotalouteen liittyviä toimintatapoja olisi jo nyt nostettu enemmän esille. Keski-Suomi on sitoutunut pyrkimään hiilineutraaliuteen vuoteen 2030 mennessä. Mainittu tavoite ja toimenpiteet ilmastotavoitteiden tukemiseksi myös tämän hankkeen osalta on syytä ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa. Ilmastovaikutusten osalta yhteysviranomaisen arvioi, ettei hankkeen voida todeta laaditun arvioinnin pohjalta tukevan alueellisia ilmastotavoitteita.

Yhdyskuntarakenne ja alueiden käyttö

Keski-Suomen maakuntakaavaratkaisu mahdollistaa kaikkien YVA-ohjelman mukaisten vaihtoehtojen toteuttamisen. Kanavuori-Lievestuore-väli on osoitettu merkinnällä moottori- tai moottoriliikennetie, uusi (mo). Merkinnällä osoitetaan vain moottoriajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja maanteitä. Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan tien ja eritasoliittymien sijainti sekä muun tieverkon järjestelyt täsmentyvät tien suunnittelun yhteydessä. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennemelun leviämisen estäminen. Maakuntakaava 2040 ei ole vielä lainvoimainen, mutta maakuntahallitus päätti kokouksessaan 23.2.2024 määrätä maakunta-

14.5.2024

kaavan tulemaan voimaan maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n nojalla ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Yhteysviranomaisen huomauttaa, että osa hankealueesta sijoittuu maakuntakaavassa osoitetulle kulttuuriympäristön vetovoima-alueelle, joka olisi ollut syytä huomioida selkeämmin myös vaikutusten arvioinnissa ja arvioida hankkeen tuoman muutoksen merkittävyyttä tältä osin. Lähtökohtaisesti alueen arvoja tulisi vaalia ja pyrkiä siihen, että mahdollisimman vähän joudutaan muuttamaan tai jopa purkamaan alueen kulttuurihistorian kannalta keskeisiä kohteita tai muuttamaan niiden ympäristöä alueen arvoa alentavaan suuntaan.

Vaikutukset maisemaan, kulttuuriympäristöön ja arkeologisiin arvoihin

Maiseman nykytila ja maisemavaikutusten arvioinnin kriteerit

Valtatien linjaus kulkee nykyisen tien ja rautatien tavoin länsi-itäsuunnassa ja pääosin maisemarakennetta vastaan, mistä kertovat esim. selännealueiden kallioleikkaukset, peltolaakson ja vesistöjen ylitykset. Tämä tekee suunnittelujaksosta maiseman kannalta haasteellisen. Suunnittelualueen Kanavuori-Lievestuore maisemallinen jaksotus on esitetty analyysikartalla (Kuva 12.7), jossa on nostettu esiin, tärkeät näkymät, solmukohdat, maiseman häiriötekijät, keskeiset ominaispiirteet, arvokohteet ja alueet. Esitystapa on havainnollinen. Eritasoliittymien paikat on hahmotettu analyysikartalla, mutta Palvajärven eritasoliittymä puuttuu.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa käytetyt maiseman herkkyyden arviointikriteerit (Taulukko 12.1) kuvaavat vaikutuskohteessa tapahtuvaa muutosta: miten suuresti hanke muuttaa maiseman arvoja, ominaispiirteitä, maisemarakennetta tai mittasuhteita. Hankkeen maisemaan tuottaman muutoksen suuruus kuvaa välillisesti vaikutuskohteen herkkyyttä ja muutoksensietokykyä. Jo suunnittelualueen maiseman nykytilan kuvauksessa tulisi kuitenkin esittää lähtötietona arvio maiseman herkkyydestä ja muutoksen sietokyvystä. Tämän voisi sitoa esimerkiksi maisemanalyysikartan maisemajaksotuksen kuvauksiin.

Muutoksen suuruuden ja suunnan arvioinnin kriteerit (Taulukko 12.2) liittyvät maisemakuvan ja -rakenteen muutosten alueellisten ja ajallisten muutosten voimakkuuteen. Taulukossa on esitetty erittäin suurelle kielteiselle muutokselle kahdet erilaiset kriteerit. Toiset käsittelevät maisemaan kohdistuvien muutosten ja toiset maa- ja kallioperään sekä luonnonvaroihin kohdistuvien muutosten arviointia. Hankkeen massataloudella, löytykö esimerkiksi ylijäämämassoille hyötykäyttökohteita tai onko hankealueen läheisyydessä osoitettavissa sijoitusalueita, voi olla myös merkittäviä maisemavaikutuksia. Todennäköisesti näiden vaikutusten arvioimiseen käytetyt kriteerit ovat kuitenkin kopioituneet epähuomiossa luvusta 11 myös luvun 12 taulukkoon.

14.5.2024

Maisemavaikutusten arviointi ja vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön***Havainnekuvat, rinnakkaistieyhteys***

Havainnekuissa (es. luku 3.3.2 Vertailutilanne, kuvat 3.7–3.18) on esitetty virtuaalimalliin sijoitettuna uuden valtatie sijainti suhteessa nykyiseen. Havainnekuissa tilanne on pelkistetty, mutta antaa kuitenkin suuntaa valtatie, siltojen, leikkausten ja pengerrysten sekä eritasoliittymien maisemaan aiheuttamasta muutoksesta eri vaihtoehdoissa. Nykyinen valtatie on useissa tapauksissa jäämässä rinnakkaistieksi, mutta vaihtoehdosta riippuen maantietasoinen rinnakkaistie jouduttaisiin linjaamaan uuteen maastokäytävään.

Osassa havainnekuvien kuvateksteistä on todettu myös rinnakkaistien sijainti, muttei läheskään kaikissa. Useissa kuissa, joissa todetaan, että syrjään jäävät nykyiset tieosuudet maisemoidaan, on esitetty myös rinnakkaistieksi jäävää nykyistä tietä. Tämä tekee kuvista vaikeasti tulkittavan. Havainnekuista pystyy tulkitsemaan valtatie sijainnin maastomallissa, mutta rinnakkaistien sijainti jää monilta osin epäselväksi, tämä tulisi selventää sekä kuviin (käyttämää rinnakkaistien havainnollistamiseen es. eri väriä) että kuvateksteihin. Lisäksi rinnakkaistien/teiden sijaintia tulisi käyttää osana maisemavaikutusten arviointia.

Yhteysviranomaisen YVA-ohjelmasta antamassa lausunnossa todettiin, 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. YVA-selostuksessa on arvioitu valtatie linjauksen (eri vaihtoehdoissa), siltarakenteiden sekä uusien eritasoliittymien aiheuttamia haitallisia maisemavaikutuksia maiseman nykytilaan, arvoihin ja ominaispiirteisiin verrattuna. Kuitenkin myös maantietasoiset rinnakkaistieratkaisut, varsinkin uusiin maastokäytäviin linjattuna, voivat edellä mainittujen ohella aiheuttaa merkittäviä maisemavaikutuksia. Rinnakkaistieratkaisuja on esitetty havainnekuissa, mutta niiden vaikutuksia ei ole arvioitu tai otettu mukaan vaihtoehtojen vertailuun, mitä voi pitää puutteena ja arvioinnin epävarmuustekijänä. Hankkeen jatkosuunnittelussa myös rinnakkaistieratkaisut tulee olla osana vaikutusarviointia.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Tierakentaminen muuttaa ympäristöä maisemallisesti ja voi paikallisesti muuttaa mm. rakennetun kulttuuriympäristön nykyisiä luonteenomaisia piirteitä ja rikkoa alueen yhtenäisyyttä tuomalla uusia ja hyvin erityyppisiä rakenteita alueen lähelle. Keskeistä on kuinka tien rakenteet sijoittuvat suhteessa alueeseen ja kuinka näiden alueiden herkkyyttä otetaan huomioon hankkeen suunnittelussa. Kulttuuriympäristöä muuttavia toimenpiteitä ovat mm. meluntorjuntaan liittyvät rakenteet ja tässä

14.5.2024

tapauksessa myös tiealueen voimakas pengertäminen Muurikaisjärven kohdalla voi rikkoa alueella olevan maakunnallisesti merkittävän Muurikaisen rakennetun kulttuuriympäristön kokonaisuutta. Jatkosuunnittelussa kohde on syytä pitää esille yhtenä hankealueelle osoitettuna herkkänä kohteena. Yhteysviranomainen yhtyy Keski-Suomen museon näkemykseen, että suunnittelussa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa on kiinnitettävä huomiota rakennetun kulttuuriympäristön osalta myös paikallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin ja huomioitava myös niiden arvojen osalta vaikutusten arviointi sekä hakea vaikutuksia lieventäviä toimenpiteitä. Hankkeen toteutus ei saa olennaisesti heikentää Leppävedellä sijaitsevaa, maakunnallisesti merkittävän Muurikaisen kulttuuriympäristön arvoja eikä vaarantaa rakennuksen säilymistä.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta hankkeella ei ole vaikutuksia rauhoitettuihin kiinteisiin muinaisjäänneksiin tai muuhunkaan tunnettuun arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Maisemaan kohdistuvien vaikutusten vaihtoehtojen vertailu ja johtopäätökset

Vaihtoehtojen vertailussa eroja muodostuu osuuden Leppälahti-Palvajärvi alavaihtoehtojen välille (1A ja 1B sekä 2A ja 2B). YVA-selostuksen tekstissä esitetyn arvion mukaan Leppälahden kylän kohdalla vaihtoehdot 1A ja 2A muuttavat maisemaa vaihtoehtoja 1B ja 2B enemmän. Muurikaisjärven pohjoispuolella tilanne on arvioitu päinvastaiseksi, vaihtoehdot 1A ja 2A olisivat maiseman kannalta selkeästi vaihtoehtoa 1B ja 2B parempia. Vaihtoehtojen vertailutaulukossa vaihtoehdot 1A ja 2A nostetaan ko. tarkastelujaksolla Muurikaisjärven alueeseen kohdistuvien vaikutusten perusteella vaihtoehtoja 1B ja 2B paremmiksi.

Tarkasteluvälillä Palvajärvi-Metsolahti syntyy isoja eroja uuteen maastokäytävään linjatun 2+2-kaistaisen valtatievaihtoehdon (VE1) ja nykyisen valtatiehenlinjauksen tuntumassa olevan ohituskaistatievaihtoehdon (VE2) välillä. VE1:ssä Pommiovuoren kohdalle tulevan leikkauksen pituus on noin kilometrin ja syvyys enimmillään noin 28 metriä. Kaakkovuoren kohdalla leikkauksen pituus on noin puoli kilometriä ja syvyys enimmillään noin 15 metriä. Isoilla leikkauksilla on suoria vaikutuksia paitsi maisemakuvaan ja -rakenteeseen, myös välillisiä vaikutuksia esimerkiksi ylijäämäisen massatalouden (mukaan lukien sijoitusalueet) kautta. YVA-selostuksen mukaan tässä suunnitteluvaiheessa ei ole tiedossa ylijäämämaiden mahdollisia hyötykäyttö- tai sijoituskohteita, mikä aiheuttaa epävarmuutta vaikutusten arviointiin. Palvajärvi-Metsolahti osuuden VE1 ja VE2 väliset erot eivät nouse esille vertailutaulukoissa (12.3. ja 12.4). VE1 suuri kielteinen vaikutus luonnonmaisemaan ja maisemarakenteeseen todetaan taulukoissa, mutta maiseman kannalta vähemmän haitalliselle VE2 nykyisen valtatiehenlinjauksen tuntumassa ei ole esitetty ko. tarkastelujaksolla maisemavaikutuksen merkittävyyden arviota.

14.5.2024

Metsolahden (Kalliosalmen) ylityskohtaan on suunniteltu nykyisen rinnakkaistieksi jäävän tien eteläpuolelle noin 400 m pitkä ja noin 17 m korkeudelle vesipinnasta kohoava silta. Metsolahden uuden sillan maisemavaikutus on arvioitu kohtalaiseksi positiiviseksi, koska silta on uusi elementti maisemassa ja se mahdollistaa pitkiä näkymiä tienkäyttäjille. Toisaalta tekstissä on tuotu esiin muutos lahden länsi- ja itärannan asutukseen nykyisen yhteyden eteläpuolella, ja että näiden asukkaiden maisemakuvassa muutoksen vaikutuksia voidaan pitää kohtalaisen kielteisinä. Vertailutaulukon johtopäätöksenä on esitetty tienkäyttäjien näkökulma.

Johtopäätöksissä (Luku 17) maisemaan kohdistuvat vaikutukset on melun ohella tunnistettu YVA:ssa todennäköisesti merkittäviksi kielteiseksi ympäristövaikutuksiksi. Maisemaan kohdistuvat vaikutukset on arvioitu suuremmiksi vaihtoehtoissa 1B ja 2B johtuen vaikutuksista Muurikaisjärven pohjoispuoliseen avoimeen peltomaisemaan. Tämä vaikuttaa koko hankkeesta tehtyyn johtopäätökseen, vaikka se koskee erityisesti tarkastelujaksoa Leppälahti-Palvajärvi. Maiseman kannalta suuria kielteisiä vaikutuksia on tarkastelujaksolla Palvajärvi-Metsolahti neitseelliseen maastokäytävään linjatuilla vaihtoehdoilla 1A ja 2A. Ne eivät kuitenkaan nouse vaihtoehtovertailussa niin että se vaikuttaisi hankekokonaisuudesta tehtyihin johtopäätöksiin. Johtopäätösten mukaan vaihtoehdossa 1 suunniteltu tieleikkaus Pommiovuoren ja Kaakkovuoren alueilla aiheuttaa suurempia ympäristövaikutuksia maa- ja kallioperän, pohjavesien ja luonnonympäristön kannalta kuin vaihtoehto 2. Maisemavaikutuksen merkittävyyden osalta vaihtoehtojen välillä ei ole todettu eroja. Tälle tarkasteluvälille ei kuitenkaan ole annettu arviota VE2 mukaisen linjauksen maisemavaikutuksen merkittävyydestä, joten vertailun johtopäätös jää YVA-selostuksessa tarkemmin perustelematta.

Epävarmuustekijät

Tiejärjestelyjen ja meluntorjunnan aiheuttama maisemallinen yhteisvaikutus on mainittu luvussa 12.3 yhtenä hankkeen maisemavaikutusten arvioinnin tavoitteena. Toisaalla selostuksessa todetaan, että YVA-suunnitteluvaiheessa ei ole voitu määrittellä melusteitä, ainoastaan tunnistettu suojaustarve ja että vaikutusten määrittämiseksi ja vaihtoehtojen vertailun tukemiseksi on kuitenkin arvioitu mahdollisimman hyvin hankkeen tavoitteet täyttävä meluntorjuntaratkaisu. Alustavat melusteet näkyvät havainnekuvissa, mutta sitä miten meluntorjuntaratkaisujen vaikutukset on otettu huomioon osana hankkeen maisemavaikutusten arviointia, tulisi myös käsitellä ja avata tarkemmin ko. YVA-selostuksen luvussa 12.

Hankkeen massataloudella on myös välillisiä maisemavaikutuksia, mm. joko ylitai alijäämämassan sijoittamiseen tai ottoon liittyvien toimintojen kautta. Lisäksi maantietasoinen rinnakkaistieratkaisu ja sen maisemavaikutukset näkyvät erityisesti paikallisesti.

14.5.2024

Melu, tärinä ja ilmanlaatu

Lähtökohtaisesti hankkeen toteuttaminen näyttäisi parantavan melutilannetta nykyiseen nähden, mikäli suunnittelun tässä vaiheessa esitetyt melusuojaukset toteutetaan suunnitellulla tavalla. Tutkittuihin vaihtoehtoihin jää kuitenkin edelleen asuin- tai lomarakennuksia yli 55 dB:n keskiäänitason alueelle, mikä on tärkeää huomioida hankkeen jatkosuunnittelussa ja tarkentaa asianmukaisesti kyseisten kohteiden osalta. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto muistuttaa, että siltä osin kuin väylää linjataan uuteen maastokäytävään, meluntorjuntaa ohjaavaksi suureeksi muodostuu yöajan keskiäänitaso, joka ei uusilla asuinalueilla tai uusien väylien varrella saisi ylittää 45 dB (vanhoilla alueilla yöajan ohjearvotaso on 50 dB). Yhteisvaikutuksia syntyy Jyväskylä-Pieksämäki-rautatien liikenteen kanssa, minkä osalta ei ole suunniteltu meluntorjuntaa. Suunnittelun tässä vaiheessa on hyvä huomioida mahdolliset yhteismelukohteet raideliikenteen kanssa ja pyrkiä myös tältä osin tarvittaessa löytämään riittävän hyvät ratkaisut meluntorjunnan osalta.

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto muistuttaa ilmanlaadulle annettujen raja-arvojen valtioneuvoston asetuksesta (79/2017), millä on annettu ilmanlaadulle tietyt raja-arvot niillä alueilla, joilla ihmiset altistuvat epäpuhtauksille. Lisäksi on annettu kansalliset ohjearvot valtioneuvoston päätöksellä (480/1996) ja ne on tarkoitettu ensisijaisesti ohjeeksi viranomaisille mm. liikenteen suunnittelussa. Tavoitteena on ennaltaehkäistä ohjearvojen ylittyminen ja taata hyvän ilmanlaadun säilyminen, mitä voidaan myös tämän hankkeen osalta pitää yhtenä tavoitteena.

Arviointiselostuksessa todetaan, että melulle altistuminen vähenee ja hankkeen vaikutus melun osalta arvioidaan erittäin suureksi myönteiseksi. Myönteisiä vaikutuksia yhteysviranomaisen pitää hyvinä ja tavoiteltavina. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että erittäin suureen myönteiseen lopputulokseen pääseminen edellyttää vielä hyvää tiesuunnittelua nimenomaan haitan vähentämisen näkökulmasta ja riittäviä suojaustoimenpiteitä melulta. Asutuksen näkökulmasta huonona voidaan pitää sitä, mikäli melutilanteen parantaminen edellyttää rakennusten lunastamista.

Iltanlaadun ja tärinän osalta tilanne arvioidaan pysyvän nykyisenkaltaisena hankkeen toteutuksesta huolimatta. Päästöjen on kuitenkin arvioitu lisääntyvän kasvavien liikennemäärien kautta, mutta käytettyjen laskentaperusteiden mukaan suosituksetäisyyden sisäpuolelle (20 m) ei jää yhtään kiinteistöä, joten arvioinnin tulos esitetyillä perusteilla perusteltu. Tärinän osalta ei myöskään ole esitetty häiriintyviä kohteita.

14.5.2024

Pinta- ja pohjavedet

Väylävirasto on selvittänyt teiltä ohjautuvien hulevesien laatua. Tulosten mukaan maanteiden hulevesien mukana huuhtoutuu erityisesti kiintoainetta, tiettyjä metalleja, kloridia ja öljyhiilivetyjä, fosforia, typpeä sekä mikromuoveja.

Arvioinnissa on tunnistettu tierakentamisen ja tien käytön aikaiset vaikutukset vesistöihin. Arviointiselostuksessa todetun mukaisesti myös yhteysviranomaisen edellyttää vesienhallintasuunnitelmien laatimista vesien hyvän tilan säilyttämiseksi. Yhteysviranomaisen pitää kannatettavana tiealueelta lähtevien hulevesien viivytämistä/pidättämistä kohteeseen sopivilla rakenteellisilla ratkaisulla haitta-aineiden pääsyn estämiseksi vesistöön myös onnettomuustilanteissa, sekä muutoin tiealueelta yleisesti vesistöön joutuvien haitta-aineiden pidätyksessä. Myös rakentamisen aikana on syytä huomioida vesistön ja alueella kulkevien ojien läheisyys.

Hankealue sijoittuu usean järven läheisyyteen ja Leppävesi ylitetään jo nykyiselläkin tiepenkereellä. Hankealueen merkittäviä järviä ovat Leppävesi, Muurikaisjärvi ja Palvajärvi sekä hankealueen itäisen päätepisteen Lievestuoreenjärvi. Lisäksi on pienempiä virtavesiä, kuten Myllypuro ja Mäntyoja-Kulvertinojan kokonaisuus. Pintavesiin aiheutuvien vaikutuksien osalta vaihtoehtojen väliset erot arvioidaan pieniksi.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa on mainittu, että Leppäveden ekologinen tila on hyvä mutta ei ole mainittu, että muodostuma on riskissä, mikä tarkoittaa, että suunnittelussa tulee noudattaa erityistä huolellisuutta eikä Leppäveden tilaan saa vaikuttaa siten, että tila heikkenee. Tällä hetkellä Leppäveden ns. hydrologis-morfologinen tila (ns. HyMo-tila) on arvioitu hyväksi, mutta siltojen ja penkereiden vaikutus järven tilaan on arvioitu melko suureksi. Mikäli nykyistä tiepengertä levennetään merkittävästi, tulee kiinnittää huomiota siihen, että veden virtausolot ja veden vaihtuminen pysyvät vähintäänkin nykyisellään eikä nykyinen tila myöskään tältä osin heikkene. Vesiluvan tarve on arvioitava hankkeen suunnittelun yhteydessä. Leppäveden osalta on myös syytä huomioida, että se on vedenhankintavesistö ja se on todettu myös Väyläviraston laatimassa selvityksessä riskikohteeksi Leppäveden ylittävän tiepenkереen kohdalla.

Vaihtoehtoissa 1B ja 2B rakennetaan suuri maantiepenger Muurikaisjärven valuma-alueelle. Järven herkkyys muutokselle on arvioitu kohtalaiseksi erityisesti pitkän viipymän takia. Penkereen rakentamisen aikaisten ja tien käytön aikaisten hule- ja kuivatusvesien hallinta myös tältä osin tulee suunnitella siten, että estetään haitallinen kuormitus Muurikaisjärveen.

Palvajärvi sijoittuu hankealueen välittämään läheisyyteen ja on ekologiselta tilaltaan erinomainen, eikä vesienhoidon luokitteluperusteiden mukaan ole riskissä pudota alle erinomaisen tilan. Palvajärven HyMo-tila on hyvä. Vaellusesteellisyy-

Allekirjoitettu

KESELY/581/2021

14.5.2024

den kohdalla on kuitenkin maininta, ettei Leppäveteen laskevan Myllypuron vael-lusesteellisyydestä ei ole tietoa. Tämä tulee tarkistaa hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä ja varmistaa tilan säilyminen vähintäänkin nykyisellään. Lisäksi yhteysviranomaisen huomauttaa, että mikäli tielinjauksen perustamisessa joudutaan muuttamaan rantaviivan sijaintia, voi silläkin olla merkitystä järven nykyiseen luokitteluun nähden alentavasti, mikä on myös tiedostettava hankkeen jatkosuunnittelussa. Palvajärven kohdalla on myös syytä huomioida, että järven pohjoisosan erottaa muusta järvestä nykyinen rautatiepenger. Näin ollen tulkinnallisesti aluetta ei voida suoraan verrata suuremman järvaltaan tilaan, koska pohjoisosa on selvästi sulkeutuneempi ja sen veden vaihtuvuus, syvyys ja nykyinen tila voidaan arvioida heikommaksi kuin varsinaisen suuremman järvaltaan tila. Siten herkkyyss muutokselle on myös suurempi.

Koivujärvi on jo nykyisellään kuormittunut ja edelleen kuormittuu valuma-alueella olleiden aiempien toimintojen vuoksi. Valuma-alueella on edelleen pilaantuneita maita, jotka on myös arviointiselostuksessa nostettu esille ja tullaan huomioimaan hankkeen jatkosuunnittelussa.

Hankealueen vähintäänkin vaikutusalueelle sijoittuu joitakin pieniä virtavesikohteita, joilla voi olla erityisesti paikallisesti merkitystä luonnon monimuotoisuuden kannalta. Arviointiselostuksessa mainittujen purokohteiden (Myllypuro, Myrkkyoja, Mäntyoja) vaikutusten merkittävyudeksi arvioidaan korkeintaan vähäinen kielteinen ja vaikutus on rakentamisen aikainen. Käytön aikaiset vaikutukset virtavesiin arvioidaan merkityksettömiksi. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että mikäli pien-vesiin mm. rakennetaan huonosti toteutetut tierummut, voi vaikutus olla kielteinen ja pysyvä vesieliöiden kannalta. Lisäksi purokohteesta riippuen ja kuinka paljon loppukädessä uomaan on tarkoitus puuttua, kuinka lähellä uomaa rakennetaan, vaikutetaanko nykyisiin virtausolosuhteisiin jne., vaikuttaa puron nykyisen tilan säilymiseen. Yhteysviranomaisen muistuttaa, että vuonna 2017 on tehty luontoselvitys (Sito 2017. Valtatie 9/13 Lievestuoreen eritasoliittymä, luontoselvitys), missä on todettu, että Mäntyojan sekä myös Tiilikanpuron (Tiilikanpuro laskee Mikkelin-tien viereisestä Saarilammesta Mäntyojaan) valtatie läheiset patkät on määritetty vesilakikohteiksi. Näiden osalta Keski-Suomen ELY-keskus on edellyttänyt, että Tiilikanpuron luonnontilaisen omaisena säilynyt osuus tulee pyrkiä säilyttämään, mutta varsinaista vesilupaa kohteelle ei ole edellytetty.

Tien rakentamisen aikaisen vesienhallinnan suunnittelu on tärkeää hankkeen vaikutusten lieventämiseksi tai jopa poistamiseksi kokonaan. Lisäksi yhteysviranomaisen pitää tärkeänä myös tiealueelta tien käytön aikana tulevien vesien hallintaan liittyvää hyvää suunnittelua alapuolisen vesistön kuormituksen välttämiseksi. Tällä on merkitystä myös ilmaston muutoksen sopeutumiseen paitsi tienpidon lähökohdista, mutta kokonaisuutena tarkastellen myös vesien hyvän tilan säilymi-

14.5.2024

seen. Lisäksi etenkin Leppäveden alue on merkittävä virkistyskäyttökohde, mikä lisää alueen huomioon ottamisen tärkeyttä.

Alueelle ei sijoitu luokiteltuja ja merkittäviä pohjavesialueita esimerkiksi vedenhankinnan kannalta. Sen sijaan hankkeella voi olla merkitystä mm. alueella olevien kiinteistöjen vedenhankinnalle, mikä nousi esille myös annetuissa mielipiteissä. Vedenhankinta tulee turvata hankkeen toteutuksessa. Jatkosuunnitteluvaiheessa tulee ottaa huomioon myös suunnittelualueella kulkevat vesihuoltolaitosten viemäri- ja vesiputkilinjojen sijainnit.

Vaikutukset alueen luontoarvoihin

Luontoselvitysten tekoajankohdat ovat pääosin soveltuvaan aikaan, mutta vaihtoehtoiset eritasoliittymäalueet on kartoitettu lokakuussa 2022, jota luontoselvitysten osalta voidaan pitää liian myöhäisenä ajankohtana. Hankealueen luonnon ympäristön kuvauksissa on epätarkkuutta ja tiedollisia puutteita. Arviointiselostuksessa on mm. kuvailtu Päijänteen ympäristöä, mikä voi aiheuttaa sekaannusta, koska hankealue ei sijoitu Päijänteen ympäristöön. Samoin viittaukset vanhaan luonnon-suojelulakiin voivat aiheuttaa sekaannusta. Lähtöaineistoissa mainituissa luontoselvityksissä tunnistetut luontokohteet tulisi näkyä selvemmin YVA-selostuksen huomionarvoisten luontokohteiden kartalla. Esimerkiksi hankealueen itäreunan lehtoluontotyyppit on esitetty YVA-selostuksen kartalla luontoselvityksen karttaa pienialaisempina ja on ylipäättään vaikea hahmottaa kartalta. Taulukoissa 10.2 ja 10.3 ei ole mainittu luontodirektiivin liitteen IV lajeja.

Arviointiselostuksen sivulla 105 on todettu, että ”Hankevaihtoehdot eivät hävittä luontodirektiivin liitteen IV lajien todettuja elinympäristöjä”. Käytettyjen termien kanssa tulisi olla täsmällisempi, mikäli tässä tarkoitetaan luontodirektiivin liitteen IV lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämistä. Kirjaus tällaisenaan on ristiriidassa sivulla 108 todetun kanssa: ”Vaihtoehdossa 2 uusi tielinja kulkee vanhan tielinjan pohjoispuolella, liito-oravan elinympäristön läpi, joten tielinjan suorat haitalliset vaikutukset arvioidaan kohtalaisiksi.” Vaihtoehto 2 siis kulkee todetun Metsolahden liito-oravan elinympäristön läpi, jolloin elinympäristöä väistämättä häviää. Tehtyjen luontoselvitysten pohjalta ei voida todeta, että esiintymä olisi menettänyt arvonsa, koska viimeisimmässä selvityksessä lajihavaintoja kohteelta on edelleen tehty. Tuoreimmassa selvityksessä keväällä 2022 on tehty havaintoja myös uusilta paikoilta verrattuna vuoteen 2021, ja lisäksi on todettu, että revierillä on edelleen pesimäpaikaksi soveltuva kolopuu. Kyseisen liito-oravareviirin tilannetta viimeisimpien alueella tehtyjen hakkuiden jälkeen on tarvetta tarkentaa jatkosuunnittelun yhteydessä, mutta YVA-selostuksesta tulisi käydä paremmin ilmi hankevaihtoehtojen erot suhteessa Metsolahden liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentymiseen.

14.5.2024

Metsähallituksen suojelumetsä Kanavuoresta Natura 2000 -alueen lounaispuolelta puuttuu kartalta ja Ruokosaaren alue on merkitty yksityiseksi luonnonsuojelualueeksi, mitä se ei ole. Kartoissa 10.2 ja 10.3 samaa hankealuetta koskevat suojelu- aluerajaukset ovat keskenään erilaiset, mikä hankaloittaa vaikutusten arviointia. Metsähallituksen rajausta on lisäksi kartalla väärin. Lisäksi Metsähallitus huomauttaa, että tiesuunnitelmassa on esitetty suurten ojien kaivamista Ruokosaaren suojeluun varatulle alueelle. Tällaiset ojat vaikuttavat epäedullisesti luonnonsuojelu- alueen pintavesien liikkeisiin, lisäksi maan kaivaminen ei sovellu alueelle, josta perustetaan luonnonsuojelualue. Metsähallitus esittää, että ojien kaivamisesta suunnitellussa muodossa luovutaan ja tien rakentamisen kannalta välttämätön vesien johtaminen suunnitellaan tulevan suojelualueen luonne huomioiden. Yhteysviranomainen yhtyy tähän näkemykseen ja edellyttää kohteen osalta tarkempaa suunnittelua.

YVA-selostuksen mukaan tieosuuden vaikutusalueella ei sijaitse suojelualueita tai luonnonsuojelualuevarauksia. Kuitenkin arviointiselostuksessa todetaan, että suunnittelualueen länsipäässä Ruokosaaren alueella tielinjan eteläpuolella sijaitsee yleiskaavassa merkitty suojelualue. Suojelualue sijaitsee lähimmillään noin 50 metrin etäisyydellä tiealueesta. Arvioinnin johtopäätöksenä on todettu, että hankkeella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia suojelualueeseen, sillä tie parannetaan nykyisen tien paikalle ja suurimmat muutokset nykyiseen tiehen ja sen lähiympäristöön kohdistuvat tien pohjoispuolelle.

Ruokosaaren ja Mustalahden pohjukan suojellut lehmusmetsiköt sijaitsevat 300 metrin päässä suunnittelualueesta. Liito-oravalle soveltuviksi arvioituja metsäkuvi- oita häviää, ja levenevä tiealue heikentää kulkuyhteyksiä, jos avoin alue kasvaa yli 40 metriin. Ruokosaaren liito-oravaselvitys on tässä hankkeessa tehty lokakuussa, mikä ei ole optimaalinen ajankohta liito-oravaselvityksen tekemiseen. Tämä selit- tänee sen, että kahdessa eri hankkeessa vuonna 2022 tehdyssä liito- oravaselvityksessä on saatu samalta kohteelta eri tulokset. Alueella on kuitenkin pitkään tunnettu reviiiri, josta on paljon tietoa eri vuosilta. Arvion mukaan liito- oravaan kohdistuu kohtalaisia vaikutuksia kulkuyhteyksien mahdollisen heikenty- misen takia, vaikka Ruokosaassa kokonainen eritasoliittymä on tarkoitus raken- taa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikalle. Vaikutuksia voitaneen pitää nyt to- dettua merkittävämpänä. Arvioinnissa käytetään paljon termiä "häiriintyminen" di- rektiivilajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta. Tästä on huomautettu jo aiemmin, ettei se ole tarpeeksi informatiivinen eikä siitä selviä, onko kyse lisään- tymis- ja levähdyspaikan hävittämisestä tai heikentämisestä. Liito-oravalle sovel- tuvat elinympäristöt on huomioitava hankkeen tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

Metsolahden liito-oravan elinympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on ristiriitaisuuksia. Vaihtoehtoon 2 kohdalta vaikutukset arvioidaan vähäisiksi luonnon monimuotoisuuteen ja suojelualueisiin kohdistuvien vaikutusten yhteenvetotaulu- kossa (taulukko 10.4). Vaihtoehtojen vertailussa (kappale 10.6) vaihtoehtoon 2

Allekirjoitettu

KESELY/581/2021

14.5.2024

suorat haitalliset vaikutukset arvioidaan kuitenkin kohtalaisiksi, koska tielinja kulkee liito-oravan elinympäristön läpi. Vaihtoehtoon 2 yksityiskohtaisemmassa luontoarvojen vaikutusten arvioinnissa osuudella Palvajärvi-Metsolahti (kappale 10.5.3) liito-oravaan kohdistuvia vaikutuksia ei ole arvioitu lainkaan. Tällä hetkellä vaihtoehtojen väliset erot Metsolahden liito-oravareviiriin kohdistuvissa vaikutuksissa ja lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentymisessä eivät käy selkeästi ilmi YVA-selostuksesta.

Kappaleessa 10.5.1 todetaan, että tielinjausten vaikutukset ekologisiin yhteyksiin vaihtelevat, mutta selostuksessa ei ole esitetty varsinaisten ekologisten yhteyksien sijainteja. Hankkeen on todettu vaikuttavan eläinten liikkumiseen ja siten mm. ”ekologisten yhteyksien” muuttumiseen mm. riista-aitojen estevaikutuksen vuoksi.

Kappaleessa 10.4 Vertailutilanteen vaikutukset todetaan, metsälakikohteiden sukkessiokehityksen osalta seuraavaa: ”Vertailutilanteessa nykyistä tielinjaa ympäröivien metsälakikohteiden kasvillisuus jatkaa sukkessiokehitystään, mikäli kovin voimakkaita metsänhoidollisilla toimenpiteillä ei suoriteta. Lahopuun määrä voi lisääntyä pikkuhiljaa.” Yhteysviranomaisen huomauttaa, että metsälakikohteita suojaa metsälaki nimenomaan (voimakkailta) metsänhoidollisilta toimenpiteiltä, joten ehdollisuus on tässä kohtaa tarpeetonta. Selvityksestä ei käy ilmi, onko metsälakikohteita kartoitettu luontoselvityksissä vai perustuvatko metsälakikohteet Suomen Metsäkeskuksen aineistoon. On yleisesti tiedossa, ettei aineisto ole kattava.

Herkkyden arvioinnissa arvioidaan mm. luontotyyppien uhanalaisuutta, jota ei ole selvästi esitetty luontoselvityksissä. Luontotyyppien uhanalaisuuksia on esitetty vain satunnaisilta kohteilta eikä niitä ole merkitty kartoille, mikä vaikeuttaa arviointia. Muutoksen suuruuden kriteereissä on alueellisesti uhanalaiset luontotyypit, mutta tätä tietoa ei ole annettu minkään alueen osalta. Uhanalaisten kasvilajien osalta jää epäselvyyttä lajien säilymisen osalta. Yhteysviranomaisen edellyttää luontoselvitysten osalta tarkentamista ja tietopuutteiden täydentämistä edellä todettujen puutteiden osalta. Lisäksi kohteet tulee esittää kartalla siten, ettei niiden kohteiden sijainnista suhteessa hankealueeseen jää epäselvyyttä ja tulkinnallisuutta.

Arviointiselostuksen sivulla 105 on todettu, että ”Herkkyys linnustoon arvioidaan vähäiseksi, koska alueelta ei havaittu petolintujen reviirejä tai uhanalaisten lintujen reviirejä Myllypurolla esiintyvää hömötiasta lukuun ottamatta.” Linnustoselvityksessä on hömötiaisen lisäksi havaittu useita selvitysalueella pesiviksi tulkittuja uhanalaisia ja silmälläpidettäviä lintulajeja, joita ei ole huomioitu linnustoon kohdistuvissa vaikutuksissa. Nämä lajit on mainittu myös YVA-selostuksen Linnustokappaleessa sivuilla 100–101. Luontoselvityksessä on tunnistettu useita linnustollisesti arvokkaita alueita ja esitetty toimenpiteitä linnuston huomioimiseksi. YVA-selostuksessa ei kuitenkaan ole käsitelty linnustoa lainkaan kappaleessa 10.7 ja linnustovaikutusten arviointi kappaleessa 10.5.1 on erittäin suppea.

Allekirjoitettu

KESELY/581/2021

14.5.2024

Viitasammakoiden esiintymisalueelle Ruokosaaressa ja Palvajärvellä voi arvioinnin mukaan kohdistua välillisiä vähäisiä haitallisia vaikutuksia. Valtatien leventäminen ja uusi rinnakkaisyyhteys leventävät olemassa olevaa pengeryhteyttä, mikä siirtää tien vaikutusta lähemmäksi viitasammakoiden lisääntymispaikkoja. Eri kohdissa selostusta on viitasammakon lisääntymis- ja levähdysalueita koskevia ristiriitaisia vaikutusarvioita. Yhteysviranomainen huomauttaa, että rakentamisen aikaisen vaikutusten osalta kyseeseen voi tulla luonnonsuojelulain 78 §:ssä kielletty tiukkaa suojelua edellyttävän eliölajin lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentäminen, joka vaatii poikkeusluvan. Tiukan suojelun lajeille (luontodirektiivin liite IV a) ei ole taulukossa 10.3. muutoksen suuruuden arvioinnin kriteeristöä, ainoastaan uhanalaisille lajeille. Ruokosaaresta Leppälahteen rakennettavan rinnakkaistien alle jäävät lisääntymis- ja levähdyspaikat ja niiden hävittäminen ja heikentäminen on jätetty arvioinnista kokonaan pois.

Metsolahden uusi silta sijoittuu luontoselvityksissä tunnistetun viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikan päälle. YVA-selostuksessa arvioidaan, että rannan luonne ei merkittävästi muutu, eikä viitasammakon lisääntymispaikan arvioida heikentyvän. YVA-selostuksessa ei kuitenkaan ole onnistuttu perustelemaan, miten sillan rakennustyöt on mahdollista suorittaa niin vähäisin vaikutuksin, ettei viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkaan aiheudu heikentymistä. Viitasammakon osalta haittavaikutusten lieventämiskeinona on todettu, että Metsolahdessa rannassa tarvittavat maanmuokkaukset tulisi suorittaa pistoina rannalta ja välttää aiheuttamasta häiriötä rantapenkkaan tai sen kasvillisuuteen enempää kuin on välttämätöntä. Lisäksi selostuksessa on otettu kantaa viitasammakon vuodentakaisuuteen, mutta ei ole esitetty rakentamisen ajankohdalle tarkempaa suositusta tai ajallisia rajoituksia. Siltaratkaisuun liittyy kuitenkin YVA-selostuksessa todettuja epävarmuustekijöitä, joiden vuoksi viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkaan kohdistuvat vaikutukset ja rakentamisvaiheeseen liittyvät haitallisten vaikutusten välttämiskeinot Metsolahdessa tulee arvioida huolellisesti viimeistään tarkemman tiesuunnittelun yhteydessä.

Jyväskylän kaupunki on todennut lausunnossaan, että vaikutuksia ravustukselle, rapukannoille, kalastukselle ja kalakannoille on tarkasteltu suurpiirteisesti ja tältä osin tarkastelua on syytä täydentää vesilupahakemusten yhteydessä (Leppäveden ja Myllypuron ylitys). Purojen ja ojien ylityksiin rakennettavissa tierummuissa tulee huomioida niiden esteettömyys kalankululle. Yhteysviranomainen pitää tätä perusteltuna.

Vaihtoehtojen vertailussa (kappale 10.6, s. 108) todetaan, että ”Molemmissa vaihtoehtoissa osuudella Metsolahti-Lievestuore on kaksi vesilakikohteiksi luokiteltavaa puroa ja kaksi purovarsilehtoaluetta Kuopiontien eteläpuolella, joihin vaikutukset ovat kohtalaiset lehtokuvion pienentyessä tieleikkauksen verran.” Vertailus-

14.5.2024

sa ja vaikutusten arvioinnissa jää huomioimatta, että toinen mainituista lehtokuvioista jää Lievestuoreen eritasoliittymän alle.

Direktiivilajien osalta ei ole vaihtoehtojen osalta vertailua, miten monia paikkoja heikennetään (tai hävitetään), vaikka vaihtoehtoissa on eroja. Jos direktiivilajin lisääntymis- ja levähdyspaikka hävitetään, yhteysviranomaisen tulkitsee, että kyseessä on erittäin suuri kielteinen muutos, koska hävitetään luonnonsuojelulailla suojellun lajiesiintymän.

Uhanalaisten luontotyyppien ja metsälakikohteiden osalta osuuksissa on mainittu eroja vaikutuksissa, mutta metsälakikohteita ei ole muutoksen suuruus - taulukossa, joten on vaikea arvioida taulukon 10.4 ja 10.5 oikeellisuutta. Osuudella Metsolahti-Lievestuore on tunnistettu valtakunnallisesti uhanalaisia luontotyyppejä (kosteaa runsasravinteinen lehto ja tuore keskirasvainen lehto), joihin kohdistuvia vaikutuksia ei ole huomioitu yhteenvetotaulukossa (10.4). Vaikutusten herkkyyden arvioinnin (taulukko 10.2) ja muutoksen suuruuden arvioinnin (taulukko 10.3) kriteereissä mainitaan vain alueellisesti uhanalaiset luontotyypit (kohtalainen kielteinen muutos) sekä luonnontilaiset ja edustavat valtakunnallisesti tai alueellisesti uhanalaiset luontotyypit (suuri kielteinen muutos). Tämän vuoksi vaikutusten arvioinnin osalta jää epäselväksi, millä perusteella valtakunnallisesti uhanalaisiin lehtoluontotyyppihin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu. Luontotyyppien luonnontilaisuutta tai edustavuutta ei ole tarkemmin kuvattu.

Herkkyyden ja muutoksen suuruuden arvioinnin kriteereissä (taulukot 10.2 ja 10.3) herkkyyks on suuri ja muutoksen suuruus suuri kielteinen muutos, kun kyseessä on valtakunnallisesti uhanalaiset lajit. Muutoksen suuruus tulisi kriteeristön perusteella arvioida erittäin suureksi, mikäli laji häviää. Valtakunnallisesti uhanalaisen hirvenkellon osalta vaikutus arvioidaan kuitenkin vain kohtalaisen kielteiseksi. YVA-selostuksessa on uhanalaisen kasvilajiston osalta sivulla 105 todetaan, että molemmissa vaihtoehtoissa hirvenkello jää tielinjan alle. Ristiriitaisesti sivulla 108 todetaan, että "Osuudella esiintyy hirvenkello ja musta-apila, joiden esiintyminen ja paikallispopulaation koko on hyvä selvittää ennen rakennustöiden aloittamista, jotta esiintymät eivät jää rakentamisen alle." Jää epäselväksi, onko YVA-selostuksessa pystytty arvioimaan ja vertailemaan vaihtoehtojen vaikutuksia uhanalaiseen kasvilajistoon. Hirvenkellon osalta tulee jatkossa huomioida Metso-lahdessa tehty uusi havainto vuodelta 2022. Kyseinen havaintopaikka jää vaihtoehdon 2 tielinjauksen alle.

Vieraslajit

Jo tässä vaiheessa hankesuunnittelua yhteysviranomaisen haluaa muistuttaa myös riskeistä vieraslajien esiintymiseen ja leviämiseen mm. maa-ainessiirtojen yhteydessä. Asia on siten hyvä tunnistaa hankkeen jatkosuunnittelussa.

14.5.2024

Geologiset arvoalueet

Nykyinen ja suunnitellut tielinjat leikkaavat Leppälahdessa valtakunnallisesti arvokasta moreenimuodostumaa Myllykankaan drumliinia. Drumliinin arvoluokka on 4 (asteikko 1–5; 1 paras). Luokkiin 1–4 kuuluvat moreenimuodostumat sisältävät sellaisia geologisia, biologisia tai maisemallisia arvoja, joilla on katsottu olevan maa-aineslain (MAL 555/1981) 7 §:n tarkoittamaa valtakunnallista tai muutoin huomattavaa merkitystä luonnonsuojelun kannalta. Molemmissa vaihtoehdoissa 1 ja 2 drumliinin sijaintiin nähden alavaihtoehto B on vaikutuksiltaan pienempi verrattuna alavaihtoehtoon A.

6. Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä

Arviointiselostuksen, kuulemispalautteen ja oman lisätarkastelunsa perusteella yhteysviranomainen esittää perusteltuna päätelmänään Valtatien 9 parantaminen välillä Kanavuori–Lievestuore (Jyväskylä ja Laukaa) -hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista seuraavaa.

Hankevaihtoehdot toteuttavat hankkeelle asetettuja tavoitteita liikenteellisesti ja ovat pääosin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sekä liikennejärjestelmille asetettujen tavoitteiden mukaisia. Hanke vastaa alueen maankäytön suunnitteluun, mutta aiheuttaa toteutuessaan monia ympäristöllisesti merkittäviä vaikutuksia hankkeen toteuttamistavasta riippumatta.

Hankkeessa toteutetun ympäristövaikutusten arvioinnin tulosten johtopäätöksinä on arvioinnin laatija todennut, että kaikki hankevaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia. Arvioinnissa on edelleen todettu, että vaihtoehdon VE1 ja alavaihtoehdon B (1B, 2B) vaikutukset ovat suuremmat kuin vaihtoehdon VE2 ja alavaihtoehdon A (1A, 2A) vaikutukset. Vaihtoehtojen väliset suurimmat erot ympäristövaikutuksissa kohdistuvat ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä maisemavaikutuksiin. Yhteysviranomainen yhtyy osin tähän näkemykseen, ja toteaa, että myös tietyt riskialueet tulee tunnistaa hankkeen jatkosuunnittelussa. Riskialueeksi voidaan katsoa vesistöllisesti herkäät kohteet, kuten Leppäveden ylityksen tiepenger sekä hankealueen läntisen pää (Kanavuori) rakentuminen lähelle luonnonsuojelullisesti arvokkaita kohteita. Yhteysviranomainen myös huomauttaa, että tiukkaa suojelua edellyttävän eliölajin, kuten viitasammakko ja liito-orava, lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentäminen vaatii poikkeuslupan. Luonnonsuojelukohteisiin mahdollisesti syntyvät vaikutukset tulisi pystyä ratkaisemaan hankkeen jatkosuunnittelussa siten, että kyseisten kohteiden suojeluperusteet ja alueen luonne voidaan säilyttää. Hankealueelle sijoittuu myös ns. Lipeälammen alue, jonka maaperä on pilaantunutta. Alue on vaikuttanut vuosikymmeniä alapuolisen vesistöreitit tilaan ja alue on syytä huomioida huolellisesti hankkeen jatkosuunnittelussa. Hankealueella si-

14.5.2024

jaitsee maakunnallisesti merkittävä Muurikaisen rakennetun kulttuuriympäristön kohde. Samalla alueella tie risteää radan kanssa ja alueelle on varaus kaksoisraiteelle, mikä on hyvä huomioida hankkeen suunnittelussa. Kelkkamäen kohdalla on haasteita eri toimintojen ja asutuksen yhteensovittamisessa. Kelkkamäen alueelle on tarpeen alustavan suunnitelman mukaan rakentaa enimmillään 13 metriä korkea pengeri radan ylityksen vuoksi, mikä tulee muuttamaan aluetta nykyisestä. Ympäristöllisesti hanke ei puolestaan vastaa ilmastonmuutokseen liittyvissä sitoumuksissa asetettuja tavoitteita päästöjen vähentämisestä, eikä mm. luonto- ja kulttuuriympäristölle sekä luonnonvaroilte asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Paikallisesti muutos voi olla hyvinkin merkittävä ja tulee vaikuttamaan asukkaiden lähiympäristöön, sen näkymiin sekä alueen viihtyisyyteen. Hankkeen toteuttaminen tarkoittaa myös usean asuinrakennuksen lunastamista ja muutosta kiinteistöjen maankäytössä. Näiden osalta kyseessä on huomattava muutos.

Yhteysviranomaisen arvioi, että hankkeen merkittävimmät kielteiset vaikutukset muodostuvat rakentamisen aikaisista haitoista, tierakentamisen ja tienkäytön aikaisesta melusta sekä maankäyttöön, maisemaan ja kulttuuriympäristöön ja edelleen ihmisten elämiseen ja asuinviihtyisyyteen kohdistuvista haitoista sekä Pomiovuoren ja Kaakkovuoren suurista leikkauksista (ml ylijäämämaat ja niiden sijoittamiseen liittyvät kysymykset) syntyvistä pysyvistä muutoksista ympäristössä. Hankkeen ilmastovaikutukset konkretisoituvat vasta tarkemmissa laskelmissa, mutta hanke ei todennäköisesti tue ilmastotavoitteiden toteutumista. Ympäristöllisesti hanke on siis hyvin haastava, koska myönteisiä vaikutuksia syntyy lähinnä liikenteellisin perustein ja mikäli toteutetaan riittävät melusuojaukset, myös melun osalta tapahtuisi parannusta nykytilaan nähden.

Valitusta toteuttamisvaihtoehdosta riippumatta rakentamisen aikainen haitta kohdistuu erityisesti asutukselle ja sitä aiheutuu mm. liikenteen ja rakentamisen aiheuttamasta melusta, pölystä ja tärinästä. Leppäveden kohdalla vesistöön kohdistuu rakentamisesta aiheutuva suora haitta sekä vesistökohteisiin yleisesti kohdistuu riski haitta-aineiden valumista, kun työskennellään vesialueiden läheisyydessä. Muutokset ja siten myös vaikutukset ovat pysyviä lukuun ottamatta rakentamisessa syntyviä väliaikaisia haittoja, joista osa on palautuvia ja joita voidaan pitkälti myös suunnitelmallisesti vähentää. Toimintatapoja rakentamisesta aiheutuvien haittojen lieventämiseen on kerrottu arviointiselostuksessa. Koska konkreettiset esitykset hankkeen vaikutusten lieventämiseksi eivät ole mahdollisia hankkeen tässä vaiheessa, jää lieventämiskeinojen toimivuus tässä vaiheessa konkretisoidumatta.

Hanke tulee vaikuttamaan pysyvästi alueen maankäyttöön, muuttamaan maisemaan ja rikkomaan alueen kulttuuriympäristön vetovoima-alueen nykyistä luonnetta. Muurikaisen kulttuuriympäristön osalta tulee Keski-Suomen museon edellyttämällä tavalla tarkemmassa suunnittelussa osoittaa hankkeen vaikutukset Muuri-

Allekirjoitettu

KESELY/581/2021

14.5.2024

kaisen kulttuuriympäristöön ja huomioida suunnittelussa alueen arvon säilyminen. Jatkosuunnittelussa on syytä panostaa erityisesti hankkeen vaikutuksien arviointiin maisemamuutoksen hallinnassa ja rakennetun kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaalimisen osalta.

Maa- ja kallioperään sekä luonnonvaroihin kohdistuvat vaikutukset voidaan arvioida merkittäviksi erityisesti hankkeen toteuttamisvaihtoehdon VE1 osalta, minkä osalta ylijäämämäärä on todettu suureksi. Suunniteltu Pommiovuoren-Kaakkovuoren leikkaus ja Metsolahden ylitys ovat myös ympäristöllisesti ja maisemallisesti huomattava muutos alueella, joskin myös vaihtoehdon VE2 osalta muutos tulee olemaan huomattava, vaikkakin tarvittava leikkaus on syvyydeltään arvion mukaan korkeintaan 12 metriä (VE1:ssä enintään noin 28 m) ja tie tulisi pitkälti myötäilemään nykyistä tielinjaa. Vaikutusten lopullinen merkittävyys riippuu lopulta siitä, kuinka hyvin ja missä tieleikkauksessa syntyvää maa-ainesta voidaan jatkohyödyntää ja kuinka paljon lopulta tullaan poikkeamaan nykyisesti tielinjasta. Hankkeen ympäristövaikutusten kannalta on tärkeää suunnitella syntyvän ylijäämämäärien käyttöä, mahdollista varastointia tai loppusijoittamista jo tässä vaiheessa suunnittelua. Yhteysviranomaisen toteaa eri tahojen välisen yhteistyön ja hankkeiden aikataulutusten suunnittelun ja koordinoimisen tärkeäksi, mikä näin suuren mittakaavan hankkeissa onkin jo itsestään selvä tavoite ja mikä on myös todettu arviointiselostuksessa yhtenä keinona pyrkiä lieventämään hankkeen haittoja tältä osin.

Hankkeen toteuttaminen edellyttää selvitysten tarkentamista ja tiettyjen elinympäristön viihtyvyyteen ja asuinoloihin vaikuttavien seikkojen, kuten melu, värinä ja kiinteistöjen vedenhankinta, tarkempaa tutkimista ja mahdollisten haittojen ehkäisemistä. Ilmastovaikutusten hillintää ja niitä tukeviin mahdollisiin toimenpiteisiin tulee kiinnittää hankkeen jatkosuunnittelussa huomiota. Omana arvionaan yhteysviranomaisen esittää vaihtoehtoa 1 (VE1 ja alavaihtoehto B) maltillisemmän ja hankealueen ympäristöä enemmän huomioivan ja vähemmän muuttavan ratkaisun edistämistä ja jonka osalta aidosti otetaan huomioon myös hankealueen haasteet ympäristöllisesti. Nyt esitetyissä vaihtoehdoissa ei varsinaisesti käy ilmi, kuinka ympäristölliset haasteet on otettu huomioon vaihtoehtojen valmistelussa, vaikka ne on tunnistettu arviointityön aikana. Lisäksi yhteysviranomaisen huomauttaa, että rinnakkaistiet ovat osa hankekokonaisuutta, joilla myös voi olla lukuisia vaikutuksia ympäristöllisesti, mutta joiden huomiointi on jäänyt melko vähäiseksi arviointityön yhteydessä. Hankkeen jatkosuunnittelussa myös rinnakkaistiet ja niiden selvitystarpeet ja vaikutusarviointit tulee huomioida nyt esitettyä tarkemmin.

Yhteysviranomaisen pitää tärkeänä hankkeen jatkosuunnittelussa huomioon otettavaksi haitallisten ympäristö- ja luontovaikutusten ehkäisyn ja lieventämisen riippumatta siitä onko kyseessä YVA-lain tarkoittama merkittäviä ympäristöhaitta vai ei. Arviointiselostuksessa on esitetty useita ja hyvinkin toteuttamiskelpoisia suosi-

14.5.2024

tuksia hankkeessa syntyvien haittojen lieventämiseksi ja ne on syytä ottaa aidosti huomioon hankkeen etenemisen myötä jatkosuunnittelun yhteydessä. Lisäksi jatkosuunnittelussa on syytä ottaa huomioon hankealueella tai sen läheisyydessä jo nyt tiedossa olevat muut hankkeet, joilla voi olla yhtymäkohtia ja yhteisvaikutuksia ympäristöllisesti. Yhteysviranomaisen haluaa nostaa esille myös hankkeen aiheuttamien haittojen kompensatiomahdollisuudet ja niiden pohtimisen hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. Mahdolliset lupatarpeet tulee myös selvitettäväksi jatkosuunnittelun aikana.

7. Hankkeen jatkokäsittelyssä huomioitavaa

Hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä arviointiselostus ja tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Lupaviranomaisen on varmistettava, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa. Hankkeesta vastaava voi tarvittaessa pyytää ennen lupa-asian vireille tuloa yhteysviranomaisesta esittämään näkemyksensä perustellun päätelmän ajantasaisuudesta. Ajantasaistamisen tarvetta voidaan joutua tarkastelemaan esimerkiksi, jos hanke on muuttunut tai arvioinnista on kulunut pitkä aika.

Lupaviranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen eikä tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja perustellun päätelmän. Lupapäätökseen on sisällytettävä perusteltu päätelmä, ja siinä on asianmukaisesti otettava huomioon arviointiselostusta koskevien kuulemisten tulokset. Päätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on otettu huomioon. Lupalaissa on lisäksi tarkemmat säännökset arvioinnin huomioon ottamisesta.

Hankkeen jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita on tuotu esille kappaleessa 5. *Arviointiselostuksen riittävyys ja laatu sekä laatijoiden pätevyys*. Toteuttamisvaihtoehdon lopullinen valinta ja tielinjauksen tarkentaminen tulevat todennäköisesti edellyttämään nyt laadittujen selvitysten täydentämistä muutoinkin kuin tässä perustellussa päätelmässä todetuilta osin. Arviointiselostuksessa on esitetty mahdollisia seurantatarpeita. Esitettyjä seurantatarpeita yhteysviranomaisen pitää perusteltuina. Seurantaohjelmaa on hyvä tarkentaa hankkeen edetessä.

8. Perustellun päätelmän toimittaminen ja siitä tiedottaminen

Yhteysviranomaisen toimittaa perustellun päätelmänsä sekä kopiot arviointiselostuksesta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Perusteltu päätelmä toimitetaan tiedoksi lausuntopyynnön saaneille tahoille.

14.5.2024

Perusteltu päätelmä on nähtävillä viranomaisen verkkosivuilla 30 päivän ajan osoitteessa www.ely-keskus.fi/kuulutukset/keski-suomi. Perusteltu päätelmä on luettavissa myös ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa www.ymparisto.fi/Vt9KanavuoriLievestuoreYVA.

9. Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus

Suoritemaksu on 11 000 euroa.

Yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä perittävä maksu on määritelty tavanomaisen hankkeen mukaisesti (14–23 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

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

10. Sovelletut säännökset

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 19 ja 23 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 4 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (TEM/2022/223) elinkeino-, liikenne- ja ympäristö- keskus- ten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullista suoritteista vuonna 2023 1 § ja 2 §.

11. Asiakirjan hyväksyminen

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

Allekirjoitettu

KESELY/581/2021

14.5.2024

Liitteet	Maksua koskeva oikaisuvaatimusosoitus (vain hankkeesta vastaavalle)
Jakelu	Keski-Suomen ELY-keskus, Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue (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/581/2021 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KESELY/581/2021 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Viljanen Johanna 14.05.2024 14:36

Esittelijä Koistinen Arja 14.05.2024 15:22