

**Hannu Nurmi**  
Investointivastaava  
Savo-Karjalan tiepiiri  
Tiehallinto

# Valtatien 5 parantaminen välillä Päiväranta-Vuorela on perusturvallisuus- kysymys

**Tiesuunnitelman laatiminen valtatie 5 parantamiseksi  
välillä Päiväranta-Vuorela on käynnissä.  
Suunnitelma valmistuu syksyllä 2006.**

Parhaiten tämä Kuopion pohjoispuolella oleva noin 5 km pitkä valtatieosuus tunnetaan nimellä ”Kallansillat”, koska tiejakso muodostuu silloista ja vesistöjenkäreistä.

Hankkeen toteuttaminen nähdään jo hyvin merkittävänä perusturvallisuuskysymyksenä, koska liikenne tiejaksolla tukkeutuu välillä kokonaan eikä todellista vaihtoehtoista reittiä tai rinnakkaistietä ole.

Päivärannan avattava läppäsilta on jatkuva riesa purjehduskausina. Siltojen jääminen laitevikojen vuoksi pystyy ruuhkauttaa vuosittain pahoin tieliikennettä. Siltojen kunto huononee koko ajan.

Suuret liikennemäärät ja lisääntyneet onnettomuudet aiheuttavat ongelmia koko tiejaksolla.

## Nykytila

Valtatie 5 on tieliikenteen runkoverkoon kuuluva pääyhteys Etelä-Suomesta Pohjois-Savoon ja Kainuuseen. Tie on osa yleiseurooppalaista TERN-teiden verkkoa. Tieosuus on ainoa yhteys Kuopiosta pohjoiseen Siilinjärven – Iisalmen suuntaan ja valtatielle 17 Joensuun suuntaan. Keskeisen valtakunnallisen merkityksen

**Tiejakson  
onnettomuustiheys  
on Savo-Karjalan  
tiepiirin korkein.**



*Kuopion pohjoispuoleinen tieverkko.*

lisäksi tieosuudella on erittäin suuri paikallinen merkitys.

Valtatie 5 välillä Päiväranta - Vuorela on nykyisin kaksiajoratainen sekaliikennetie. Tiejakson etelä- ja pohjoispuolella on yhteensä lähes 50 km pitkä moottoritiejakso, joka korostaa tiejakson poikkeuksellista luonnetta sekaliikennetienä. Tiejaksolla ei ole rinnakkaistietä ja varareitti aiheuttaa kymmenien kilometrien kierron Vehmersalmen ja Maaningan kautta.

Valtatie 5 välillä Päiväranta-Vuorela rakennettiin nykyiseen kuntoonsa 1960-luvun alussa ja avattiin liikenteelle vuonna 1965 eli yli 40 vuotta sitten. Liikennemäärät Kallansil-

loilla olivat silloin 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nyt keskimääräinen vuorokausiliikenne on lähes 30 000 ajon./vrk. Vuonna 2020 valtatie liikennemäärän ennustetaan olevan noin 35 000 – 40 000 ajon./vrk.

Tiejakson onnettomuustiheys on Savo-Karjalan tiepiirin korkein. Viime vuosina tieosuudella on tapahtunut vuosittain 13-15 onnettomuutta, joista 3 kpl on johtanut loukkaantumisiin. Liikenteen vaaratilanteita aiheuttavat mm. sekaliikenteen hitaat ajoneuvot, valtatie kapea poikkileikkaus, pientareiden puuttuminen sekä ramppien lyhyet kiihdytyskaistat. Myös kevyen liikenteen olosuhteet ajoradasta vain kaiteella erotetulla väylällä ovat huonot.

Valtatiellä ja rautatiellä on Päivärannassa avattavat läppäsillat, joita vesiliikenteen vuoksi avataan noin 250-300 kertaa vuodessa. Avattavat sillat aiheuttavat tieliikenteelle viivytyksiä ja ruuhkauttavat liikennettä. Siltojen kunto on erittäin huono ja ne ovat jo pitkään olleet ”teho-hoidossa”. Muun muassa jokaisen avauksen



*Päivärannan läppäsilta avattuna.*

# Huviliikenteelle siltaa avataan enää määräajoin, mutta hyötyliikenne kulkee sillasta tarpeidensa mukaan.

jälkeen avausmekanismiin kuuluvat vierintärätkä rasvataan.

Läppäsillan avauksia on yhteistyössä Merenkululaitoksen kanssa tahdistettu lentoliikenteen aikatauluihin sopivaksi. Huviliikenteelle siltaa avataan enää määräajoin, mutta hyötyliikenne kulkee sillasta tarpeidensa mukaan. Sillan epävarma toimivuus ja avaukset aiheuttavat lentokentälle menijöille ylimääräistä ”sydämen tykytystä”, kun läppäsilta nousee pystyyn kentälle menomatalla.

Lisääntyneet onnettomuudet ja läppäsillan jumituminen aiheuttavat joka vuosi tilanteita, joissa liikenne on pitkiä aikoja täysin tukossa. Hälytysajoneuvojen liikkuminen onnettomuuspaikalle tai sen ohitse näissä tilanteissa on lähes mahdotonta ja tilanne tästä syystä koetaan perusturvallisuutta vaarantavaksi.

Kun yhteys on tukossa, ainoa nopea keino on käyttää helikopteria ambulanssikuljetuksiin Kuopion pohjoispuolelta Kuopion yliopistolliseen sairaalaan. Karkea on myös tilanne, jossa Kuopion pelastuslaitoksen apua tarvittaisiin Kallansillan pohjoispuolella. Kiertomatkaa on 50 - 60 km.

## Suunnitellut toimenpiteet

Valtatie muutetaan moottoritieksi pääosin nykyiselle paikalleen leven-tämällä tien pientareita moottoritien edellyttämään leveyteen. Moottoritien ja rautatien itäpuolelle rakennetaan rinnakkaistie nykyistä katuverkkoa täydentäen. Rinnakkaistien varteen rakennetaan myös yhtenäinen kevyen liikenteen väylä.

Laivaväylä siirretään nykyistä pohjoisemmaksi Tikkalansaaren ja Suosaaren väliin, jonne rakennetaan uuden laivaväylän kohdalle kiinteät sillat 12 metrin alikulkukorkeuteen sekä valtatielle että rinnakkaistielle. Rautatielle rakennetaan avattava noin 40 metriä pitkä nostosilta, jonka vapaa alikulkukorkeus on 4,5 m. Päivärannan nykyiset läppäsillat muutetaan kiinteiksi liittopalkkisilloiksi.

Päätien linjausta muutetaan jonkin verran Sorsasalonsaaren ja Suosaaren väli-

sellä tiejaksolla näiden uusien Tikkalansaaren siltojen toteuttamiseksi.

Samalla korjataan myös Päivärannan, Sorsasalonsaaren ja Vuorelan eritasoliittymiä sekä hiukan valtatieltä 17 Joensuun suuntaan. Eniten muuttuu Vuorelan eritasoliittymä, jonka toimivuutta parannetaan rakentamalla kiertoliittymä valtatie 5 päälle.

## Toimenpiteiden vaikutukset

Tiehankkeesta hyötyvät kaikki liikennemuodot:

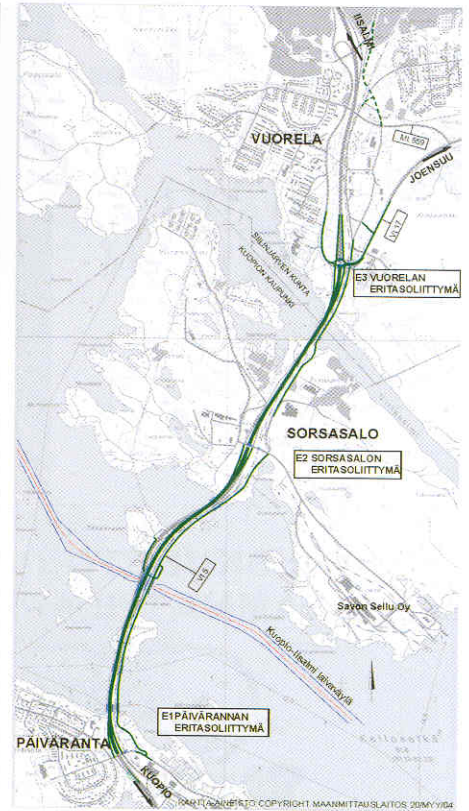
- Valtatieliikenteen toimintavarmuus ja turvallisuus paranevat avattavan sillan poistussa ja hitaan liikenteen siirtyessä rinnakkaistielle.
- Rautatieliikenteen toimintaedellytykset paranevat, kun paremman ratageometrian ja nykyaikaisemman avattavan sillan vuoksi junanopeuksia voidaan nostaa.
- Vesiliikenteen toimintaedellytykset paranevat, kun laivaväylä muuttuu nykyistä parempaan paikkaan, väylästä tulee leveä myös siltojen kohdalla ja avausten määrä puolittuu.
- Uitto siirtyy käyttämään samaa siltataukkoa kuin uiton päähinaaja.
- Lentoliikenteen yhteydet lentoasemalle tulevat häiriöttömiksi.
- Kevyen liikenteen olosuhteet tulevat nykyistä viihtyisimmiksi.

Keskeistä on se, että yleinen turvallisuus paranevat avattavan sillan poistussa valtatieltä, liikenneonnettomuuksien vähentyessä noin 30 % ja rinnakkaistien mahdollistaessa liikennejärjestelyongelmatilanteissa.

Ympäristöllisesti on jo nykyinen lähes 2,5 kilometrin vesistöpengeri Kallansilloilla ainutlaatuinen. Tämän vuoksi yhteinen linjaus melusuojausten osalta on se, että melusuojaukset eivät peitä upeita järvimaisemia. Kuopion tunnus - Puijon torni korkean mäen laella - näkyy valtatiellä etelään ajavalle erinomaisesti.

## Aikataulu ja kustannukset

Savo-Karjalan tiepiiri käynnisti valtatiesuunnittelun ja ympäristövaikutusten arviointiprosessin yli 10 vuotta sitten. Pohjois-Savon ympäristökeskus antoi yhteysviranomaisena lausuntonsa YVA -arviointiselostuksesta vuonna 2002. Lakisääteinen yleissuunnitelma valmistui vuonna 2004 ja liikenne- ja viestintäministeriö teki yleissuunnitelmasta hyväksymispäätöksen 15.8.2005. Suunnitteluprosessi on ollut pitkä, mutta hyödyllinen. Nyt vallitsee selkeä yhteinen tahtotila ratkaisusta.



Hankkeen yleiskartta.

Yleissuunnitelman kustannusarvion mukaan hankkeen kustannukset ovat 53 miljoonaa euroa. Kustannuksia nostaa se, että päätien lisäksi on rakennettava rinnakkaistie, siirrettävä rautatieltä avattavine siltoineen. Myös vanhaa on korjattava paljon.

Tiensuunnittelun jatko työ on ohjelmoitu tiepiirissä niin, että suunnitelmat eivät viivytä hankkeen toteuttamista. ”Tavoitteena on, että suunnitelmien puolesta rakentaminen voidaan käynnistää syksyllä 2007” kertoo tiejohtaja Matti Tuiremo Savo-Karjalan tiepiiristä. ”Hankkeen käynnistämiseksi on kiire, koska nykyisen läppäsillan vierintärätkä kuluvat uhkaavasti ja korjaaminen maksaisi ainakin 2 milj. euroa. Nopealla aikataululla tämä turha sijoitus voidaan välttää.”

Tiesuunnitelman laatii Tiehallinnon Savo-Karjalan tiepiirin toimeksiantajana Sitö Oy yhteistyössä Tieliikelaitoksen ja Siltanylund Oy:n kanssa. Suunnittelutyö aloitettiin joulukuussa 2005 ja tiesuunnitelma valmistuu loka-kuun 2006 loppuun mennessä.

**Ympäristöllisesti on jo nykyinen lähes 2,5 kilometrin vesistöpengeri Kallansilloilla ainutlaatuinen.**