

Valtatien 5 parantaminen välillä Tuppurala–Nuutilanmäki Yleissuunnitelma



Valtatie 5 on osa yleiseurooppalaista TEN-tieverkkoa. Tie on Etelä- ja Pohjois-Savon, Kainuun sekä Etelä-Suomen välinen pääyhteys, joka palvelee henkilöliikenteen lisäksi alueen talouselämää ja teollisuutta. Helsingin ja Kajaanin välillä valtatie 5 on myös osa Suomen tärkeintä päätieverkkoa, jolle on asetettu korkeat laatutaso- ja turvallisuustavoitteet. Pääteiden kehittämisen tavoitteet ja toimintalinjat selvityksessä vuodelta 2007 on valtatie 5 tavoitetilanteeksi määritelty Tuppuralan ja Nuutilanmäen välillä 4-kaistainen kaksiajoratainen eritasoliittymän varustettu valtatie, jonka nopeusrajoitus on Mikkelin kohdalla 80 km/h ja Visulahdesta Juvan suuntaan 100 km/h. Tarkastelujaksolla on ollut 1980-luvun lopulta lähtien vakavia sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmia. Liikenteen kasvun myötä liikenneolosuhteet ovat huonontuneet ja huononevat edelleen, minkä johdosta tieosuus tulisi pikaisesti parantaa.

Nyt laadittu yleissuunnitelma perustuu vuonna 2006 valmistuneeseen ympäristövaikutusten arviointiin ja sen yhteydessä tutkittuihin päävaihtoehtoihin. Yleissuunnitelma koskee noin 24 kilometrin pituista osuutta valtatiestä 5, joka ulottuu Mikkelistä Tuppuralan eritasoliittymän länsipuolelta Juvan Nuutilanmäen liittymään. Suunnittelualue sijoittuu Mikkelin kaupungin ja Juvan kunnan alueille.

Tieosuuden parantamisella:

- Turvataan riittävä ja yhtenäinen palvelutaso tärkeimpään päätieverkkoon kuuluvalla valtatiellä 5.
- Vältetään lukuisilta kuolemiin ja loukkaantumisiin johtavilta onnettomuuksilta.
- Mahdollistetaan suunnitellun maankäytön kehittäminen etenkin Visulahden alueella ja tuetaan Mikkelin ja Juvan seutujen elinkeinotoiminnan kehittämistä.
- Vähennetään liikenteen aiheuttamia haittoja nykyisen tien varren asutukselle ja maankäytölle.



Nykyisin ongelmina liikenteen sujuvuus, turvattomuus sekä haitat tien varren asutukselle ja maankäytön kehittämiseksi

Tuppuralan ja Nuutilanmäen välinen valtatie 5 osuus on nykyiselle liikenteelle vanhanaikainen ja riittämätön. Jakso muodostaa liikenteellisen ”pullonkaulan” Mikkelin ja Juvan välillä. Valtatie kulkee Mikkelissä maankäytön keskeillä ja osuudella on ongelmia liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Vilkas liikenne aiheuttaa myös merkittäviä melu- ja viihtyisyyshaittoja etenkin Visulahden Rahulan välisellä osuudella sekä vaikeuttaa alueen maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämistä. Liikenteen sujuvuusongelmat, turvattomuus ja ympäristöhaitat lisääntyvät koko ajan liikenteen kasvaessa.

Tien kapeus, mäkisyys ja mutkaisuus sekä tiheässä olevat liittymät yhdessä suurten liikennemäärien ja tien varren asutuksen kanssa ovat johtaneet nopeusrajoitusten alentamiseen 60–80 km/h lähes koko suunnitteluosuudella. Nykyisen valtatie liikennemäärä vaihtelee 7 800–14 300 autoon vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä on suuri noin 950–1 350 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenteen on ennus-

tettu kasvavan vuoteen 2030 mennessä 10 100–16 900 autoon vuorokaudessa.

Tien ongelmat heikentävät oleellisesti liikenteen sujuvuutta sekä pitkämatkaisen että paikallisen liikenteen osalta. Liikenne ruuhkautuu jo tällä hetkellä etenkin kesäviikonloppujen ja juhlapyhien aikana, mutta myös arkisin. Liikenteen kasvu lisää ongelmia ja vuoden 2030 ennustetilanteessa noin 10 % liikenteestä ajaa ruuhkissa. Keskimääräinen matkanopeus laskee noin 75 kilometriin tunnissa henkilöautoilla ja noin 68 kilometriin tunnissa raskaila ajoneuvoilla, mikä ei vastaa valtatieverkolle asettuja tavoitteita. Liikenteen ruuhkautuminen ja tien huono laatu häiritsee henkilöautoliikenteen lisäksi elinkeinoelämän kuljetuksia. Joukkoliikenteen palvelutaso heikkenee ruuhkautumisen myötä. Myös seudulliselle ja paikalliselle asiointi- ja työmatkaliikenteelle aiheutuu merkittäviä vaikeuksia, joka häiritsee ihmisten päivittäistä liikkumista autolla, pyörällä tai jalan.

Nykyinen valtatie on kapea ja mutkainen.



Valtatie 5 on keskeinen elinkeinoelämän kuljetusreitti.

Suunnitteluosuudella tapahtuu vuosittain kahdeksan henkilövahinkonnettomuutta ja 2,2 liikennekuolemaa. Nopeusrajoituksen alentamisella ja tehdyillä parantamistoimenpiteillä on pyritty lieventämään onnettomuuksien seurauksia. Tästä huolimatta valtatie 5 tarkastelujaksolla kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tiheys on noin viisinkertainen ja henkilövahinkotiheys on noin kaksinkertainen maan valtateiden keskiarvoon nähden. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien onnettomuusaste on yli kolminkertainen valtateiden keskiarvoon verrattuna.

Liikenteen melu häiritsee asuinmukavuutta monin paikoin tien varrella. Liikenteen lisääntymisen kasvattaa meluongelmia entisestään. Nykyisin yli 55 dB:n liikennemelualueella asuu yli 220 henkilöä.

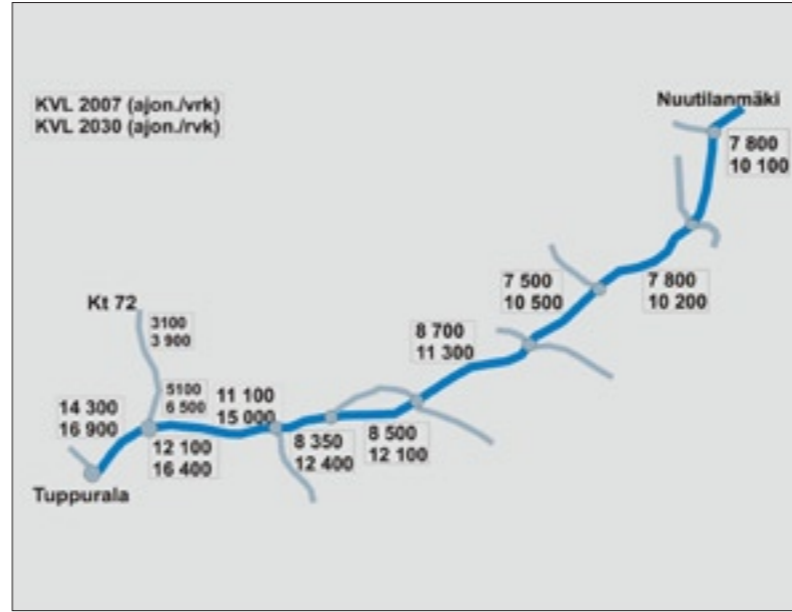
Liikenteen sujuvuusongelmat heikentävät maankäytön ja elinkeinotoiminnan kehittämistä etenkin Visulahden alueella eikä alueen tieverkolle voida taata riittävää toimintavarmuutta ilman parannustoimenpiteitä. Hyvät ja toimintavarmat yhteydet ovat olennainen tekijä, kun yritykset valitsevat sijoittumis- ja laajenemiskohteita.

ketaan Rahulaan saakka. Kevyen liikenteen väylä Tertinkartanolta Rahulan läntiseen liittymään ja Rahulan itäisen liittymän kevyen liikenteen alikulkukäytävä pyritään toteuttamaan ennen valtatieparantamista. Samoin kuin tievalaistuksen rakentaminen Rahulan läntisen ja itäisen liittymän välille. Nykyiset ohituskaista puretaan Rahulan itäpuolelta, Huuhanahosta ja Nuutilanmäeltä.

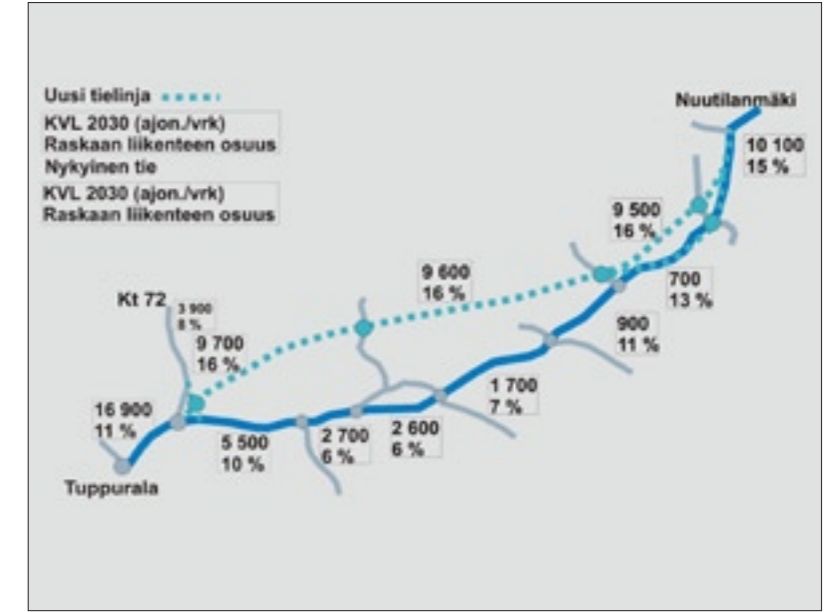


Valtatie ylittää Myllylammen sillalla.

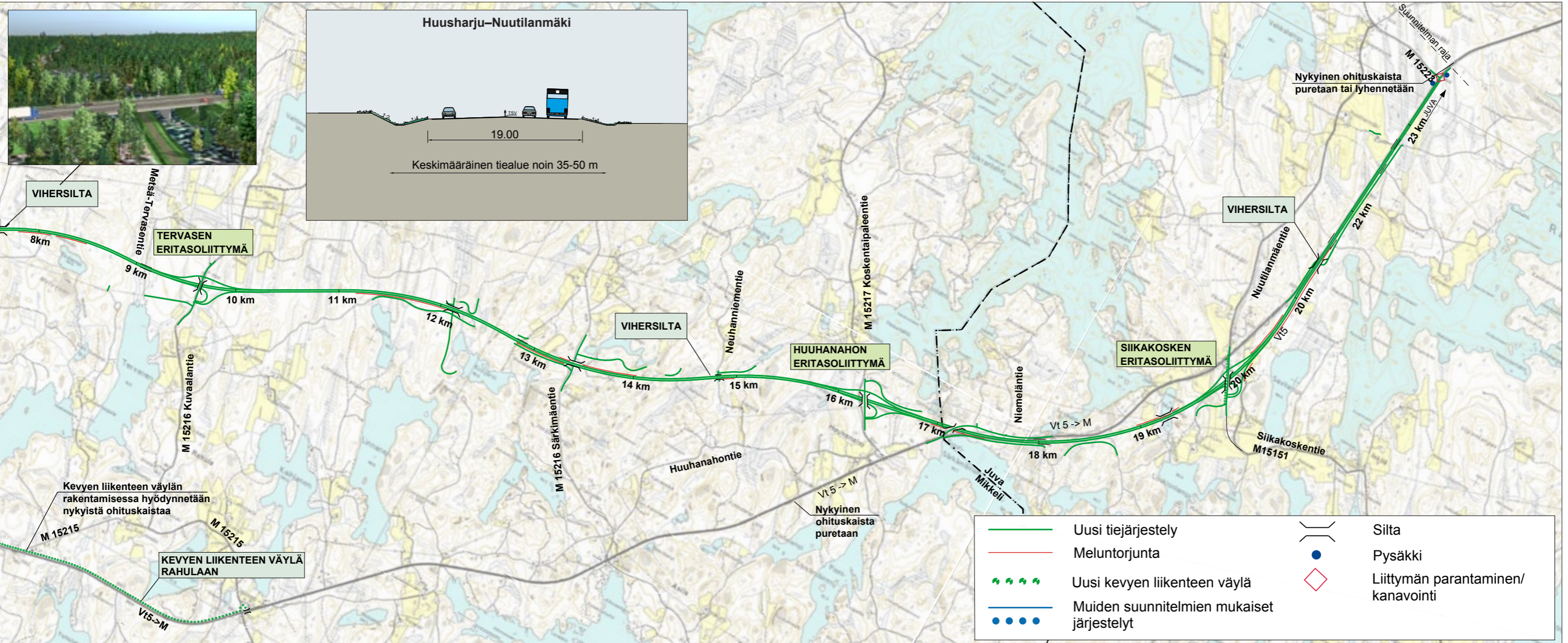
Hankkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 59,4 miljoonaa euroa, josta lunastus- ja korvauskustannusten osuus on noin 1,1 miljoonaa euroa. Osan kustannuksista maksaa Mikkelin kaupunki. Alustavaksi kaupungin osuudeksi on arvioitu noin 2,4 miljoonaa euroa.



Nykyisen tien keskimääräinen vuorokausiliikenne ja liikennennuste vuodelle 2030 (autoa vuorokaudessa = KVL).



Uuden tielinjan ja rinnakaistieksi jäävän nykyisen tien ennustettu liikennemäärä vuonna 2030.



Hankkeen toteuttaminen tukee valtatie 5 yhteysvälin Mikkeli–Kuopio kehittämistä pääteiden kehittämisen toimintalinjojen mukaisesti poistamalla yhteysväliltä yhden merkittävimmän ongelmakohtan. Valtatien parantamisen jälkeen liikenne on Mikkelin ja Nuutilanmäen välillä sujuvaa ja turvallista pitkälle tulevaisuuteen.

- **Tieosuuden rakentaminen parantaa huomattavasti valtakunnallisen, seudullisen ja paikallisen liikenteen sujuvuutta.** Liikenteen häiriöherkyys pienenee ja matka-aikojen ennustettavuus paranee uuden tielinjauksen korvattessa nykyisen tien ja nykyisen tien jäädessä varareitiksi mahdollisissa ongelmatilanteissa. Uusi tie lyhentää matka-aikoja Mikkelin ja Nuutilanmäen välillä yli viidellä minuutilla nykyisestä ja lisää huomattavasti matka-ajan ennustettavuutta.
- **Liikennekuolemien määrä vähenee nykyisestä 75 % ja henkilövahinko-ongelmien riski laskee noin 40 %,** vaikka liikenne lisääntyy huomattavasti. Vuoden 2030 liikennemäärillä vältetään vuosittain yli kaksi liikennekuolemaa ja yli viisi henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta. Tien parantaminen vähentää erityisesti seurauksiltaan vakavia kohtaamisonnettomuuksia, koska tielle tulee ajosuunnat erottava keskikaide. Myös muulla tieverkolla tapahtuvat muutokset

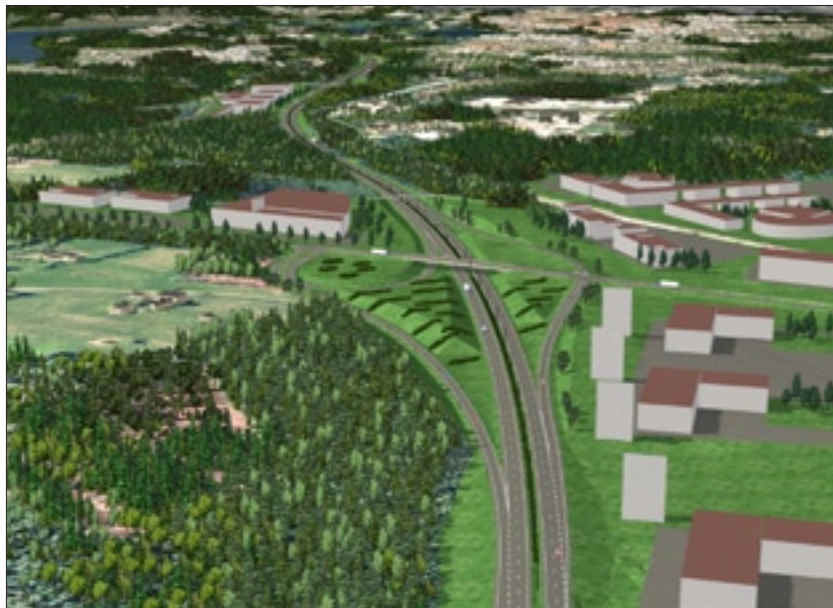
vähentävät onnettomuuksia verrattuna nykyiseen tieverkkoon. Kevyen liikenteen onnettomuusriski pienenee nykyisen tien varren taajama-alueilla pitkämatkaisen liikenteen siirtyessä uudelle tielle.

- Järjestelyt turvaavat hyvät ja selkeät yhteydet päätieltä nykyisille ja suunnitelluille työpaikka-alueille. Valtatien rakentaminen **tukee koko seudun kehittämistä** tarjoamalla hyvät ja toimivat yhteydet alueen maankäytölle sekä poistamalla nykyisen tien varressa olevat liikenteelliset ongelmat. Uusi valtatie linjauksena on sovitettu kuntien maankäytön suunnitelmiin siten, että se ei hajauta yhdyskuntarakennetta.
- Liikenteen siirtyessä uudelle valtatielle **nykyiset este-, melu-, tärinä-, päästö- ja viihtyisyyshaitat vähenevät oleellisesti nykyisen tien varressa.** Myös nykyiset paikalliset liikkumis- ja liikenneturvallisuusongelmat vähenevät, koska nykyinen tie jää rinnakkaistienä paikalliseen käyttöön. Uuden valtatie varrella melu lisääntyy ja uusia alueita tulee

liikennemelun piiriin. Vaikutuksia lievennetään tehokkaalla meluntorjunnalla ja uuden valtatie varteen ei jää uusia asukkaita yli 55 dB:n liikennemelualueelle. Valtatie parantamisen jälkeen asukkaiden määrä yli 55 dB:n liikennemelualueella vähenee noin 180 henkilöllä.

- Pääosin uuteen maastokäytävään sijoittuva ohikulkutie synnyttää haittoja lähiympäristönsä asukkaille, maisema-alueille ja luonnonympäristölle lieventämistoimista huolimatta. Haittoja on lievennetty risteyskantoilla, laajoilla tiejärjestelyillä, meluntorjunnalla ja tieympäristön suunnittelulla. Toisaalta nykyisen tien varren haitat pienenevät oleellisesti, kun noin 9 500 autoa vuorokaudessa siirtyy uudelle valtatielle. Valtatie suunnittelussa on jouduttu hyväksymään ympäristön muuttuminen tai sen arvojen heikentyminen muun muassa Visulahden alueen liito-oravien osalta sekä Reitojan ja Myllylammen alueilla.
- Tien alta joudutaan lunastamaan rakennuksia, metsä- ja peltomaata, joista maksetaan korvaukset kiinteistöjen omistajille. Tien alle jää yksi asuinkiinteistö ja kaksi lomakiinteistöä. Maatalouteen kohdistuvat vaikutukset ovat melko vähäisiä ja ne kohdistuvat pääosin metsäalueiden menetyksiin, kulkuyhteyksien muuttumiseen ja kiinteistöjen pirstoutumiseen.
- Hanke lisää tiestön hoito- ja ylläpitokustannuksia sekä kevyen auto liikenteen ajoneuvokustannuksia, mutta alentaa aika-, onnettomuus- ja ympäristökustannuksia. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 2,3.
- Hanke lisää oleellisesti elinkeinoelämän kuljetusten taloudellisuutta, joka parantaa yritysten kilpailukykyä. Se tukee myös maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämistä seudulla.

Huuhananhan eritasoliittymästä muodostuu Mikkelin itäinen portti.



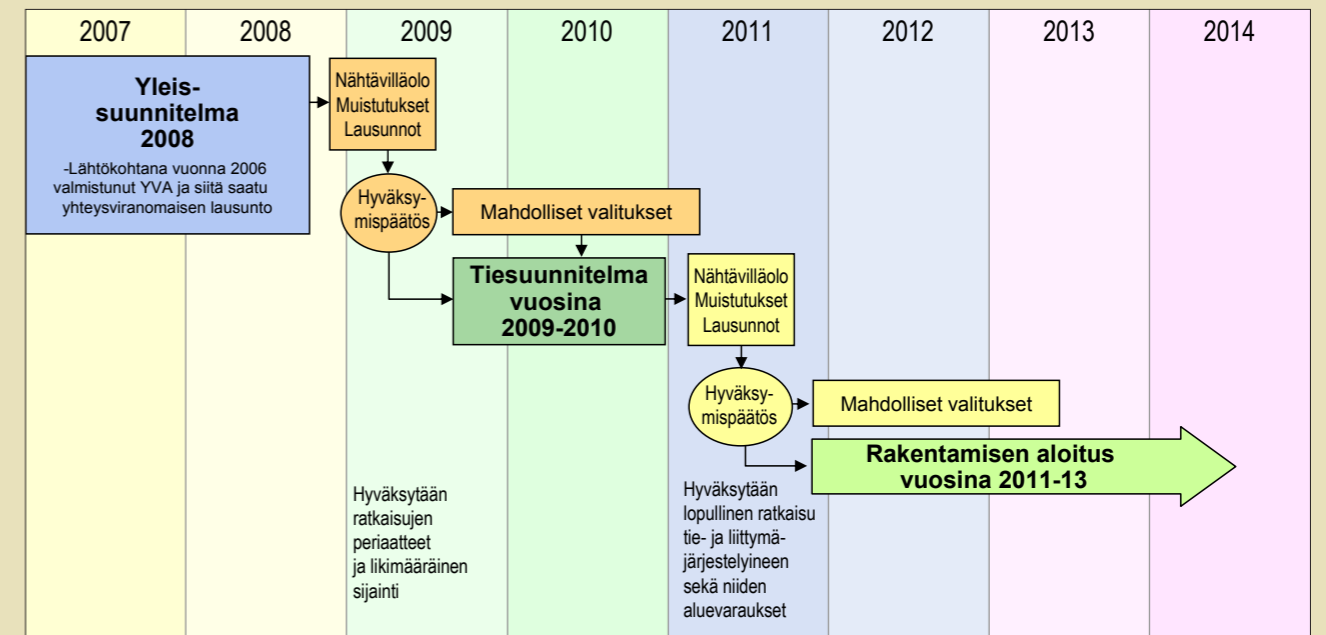
Jatkotoimenpiteet

Yleissuunnitelma on maantielain mukaan käsiteltävä suunnitelma, jonka Tiehallinto tai liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy kuultuaan lausunnonantajia ja asianosaisia. Hyväksymispäätöksessä päätetään valtatie 5 kehittämishankkeen liikenteelliset ja tekniset periaateratkaisut ja ne ovat ohjeena hankkeen jatkosuunnittelulle. Niistä ei voi olennaisesti poiketa tiesuunnitelmaa laadittaessa. Hyväksymispäätös edellyttää, että yleissuunnitelma on yh-

denmukainen alueen oikeusvaikutteisten maakunta- ja yleiskaavojen kanssa. Yleissuunnitelma on yleisesti nähtävillä alueen kunnissa alkuvuodesta 2009, jolloin suunnitelmasta voi esittää kirjallisia muistutuksia.

Valtatie 5 Mikkeli–Juva kehittämishanke, johon myös Tuppurala–Nuutilanmäki osuu kuuluu, on esitetty hallituksen liikennepoliittiseen selontekoon sisältyvässä investointiohjelmassa vuoden

2011 jälkeen aloitettavana hankkeena. Tiehallinto tähtää siihen, että hankkeen rakentaminen voitaisiin suunnitelmien puolesta aloittaa vuonna 2011–2012. Rakentamisen aloittaminen edellyttää lainvoimaista tiesuunnitelmaa. Kaakkois-Suomen tiepiiri pyrkii aloittamaan tiesuunnitelman laatimisen vuonna 2009. Hankkeen rakentaminen kestää kahdesta kolmeen vuoteen.



Hankkeen käsittelyn ja jatkosuunnittelun periaatteet.

Uusi valtatie sivuaa Suuri-Särkämäisen rantamaisemaa.



Lisätietoja:

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4, 45100 Kouvola
Pekka Hämäläinen, puh. 0204 22 6527
pekka.hamalainen@tiehallinto.fi

Sito Oy
Tietäjantie 14, 02130 Espoo
Rauno Tuominen, puh. 020 747 6139
rauno.tuominen@sito.fi

Hankkeen Internet-sivut ovat osoitteessa: www.tiehallinto.fi/vt5mikkeli-juva