

Vt 5 Siilinjärvi–Pöljä–Alapitkä

Valtatien 5 Siilinjärven ja Alapitkän välillä ensisijaiset ongelmat ovat tien puutteellinen laatutaso suhteessa liikenteen tarpeisiin sekä vakavien liikenneonnettomuuksien suuri määrä. Valtatien liikennöitävyyttä häiritsevät lähinnä tien kapeus, mäkisyys, mutkaisuus ja suuri liittymätiheys.

Nykytila

Valtatien 5 yhteysväli Kuopiosta lisalmeen sisältyy maanteiden pääväyläverkkoon (palvelutasoluokka I) sekä kattavaan TEN-T-verkkoon. Suunnitteluosuus kuuluu suurten erikoiskuljetusten verkkoon. Yhteysvälillä on paljon pitkämatkaista päivittäistä työmatkaliikennettä sekä pitkämatkaisia kuljetuksia.

Siilinjärven ja Alapitkän-välillä vuorokausiliikennemäärät vaihtelevat n. 7000 ja 9000 ajoneuvon välillä. Raskaan liikenteen osuus liikenteestä on 8–10 prosenttia.

Tieosuuden ensisijainen ongelma on tien puutteellinen palvelutaso. Valtatie ei täytä linjauksen eikä tasauksen osalta valtatieluokkaisen tien vaatimuksia ja liittymätiheys on suuri. Ohitusmahdollisuudet ovat huonot. Suunnittelualueella on vedenoton kannalta kaksi tärkeää pohjavesialuetta, joiden pohjavesisuojaukset ovat puutteelliset. Vedenottamoiden raakaveden kloridipitoisuudet ovat nousseet tienpidon vaikutuksesta heikentäen vedenlaatua. Liikenneonnettomuudet ovat riski alueen vedenjakelulle.

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Yleissuunnitelman mukainen ratkaisu sisältää mm. seuraavia toimenpiteitä:

- Siilinjärven ja Alapitkän välillä valtatie rakennetaan uuteen maastokäytävään. Nykyinen tie jää rinnakkaistieksi.
- Valtatie parannetaan moottoritieksi rakentamalla väylä uuteen maastokäytävään Pöljänmyllyn eritasoliittymään saakka (Varpaisjärventie), jonka jälkeen tie jatkuu keskikaiteellisenä ohituskäistienä Alapitkälle.
- Nykyinen valtatie jää palvelemaan hidasta ja paikallista liikennettä sekä valtatie rinnakkaistieksi.
- Nykyisen tieympäristön melu ja haitat pienenevät, joka mahdollistaa maankäytön kehittämisen ja rauhallisemman ympäristön.
- Uudelle linjaukselle rakennetaan yhteensä kolme eritasoliittymää.
- Hankkeen yhteydessä rakennetaan melu- ja pohjavesisuojaus.

Päivitetty: 7.1.2026

Linkki hankesivuille:

<https://vayla.fi/vt-5-siilinjärvi-pöljä-alapitkä>



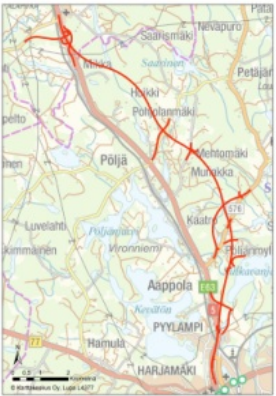
Aikataulu

- Vt 5 Siilinjärvi–Pöljä–Alapitkä -yleissuunnitelma valmistuu v. 2025 aikana.
- Suunnitelma toimitetaan hyväksymiskäsittelyyn v. 2026.
- Jatkosuunnittelupäätöstä ei ole tehty.

Kustannukset

Hankkeen kustannusarvio on n. 125 M€ (MAKU 145, 2020=100). Hankkeen kustannusarvio tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Hankkeen sijainti Suomen kartalla



Vt 5 Siilinjärvi–Pöljä–Alapitkä

Keskeiset vaikutukset

- + Liikennekuolemien ja henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrä vähenee.
- + Autoliikenteen nopeudet kasvavat, ohitusmahdollisuudet paranevat ja matka-ajasta tulee ennakoitavampaa.
- + Meluntorjunta ja tien siirto kauemmas asutuksesta pienentävät liikenteen melu- ja muita haittoja asutukselle sekä riskejä ympäristölle.
- Laskelman mukaan hyötykustannussuhde on negatiivinen, joka on tyypillistä hankkeissa, joissa joudutaan kiertämään estettä tielinjauksella, josta seuraa mm. kasvua kuljetuskustannuksiin ja päästöihin.

Riskit

Tarkempaa vaikutustietoa

Yleissuunnitelmasta on laadittu hankearviointi syksyllä 2023.

Hanke mahdollistaa Siilinjärven taajamarakenteen tiivistämistä sekä yritysten ja palveluiden sijoittumista taajamarakenteen yhteyteen. Nykyisen väylän jääminen rinnakkaistieksi edistää kestävä ja turvallisen liikkumisen edellytyksiä. Uusi väylä keskikaiteineen sekä eritasoliittymineen parantaa turvallisuutta merkittävästi. Hankkeen toteuttaminen mahdollistaa pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen sujuvan ja turvallisen liikkumisen.

Hanke tukee ja parantaa liikenteen palvelutasoa, alueiden kehittämistä ja palvelutasoa sekä ympäristölle annettujen tavoitteiden toteutumista. Kevyiden ajoneuvojen matka-aika vähenee 1,3 minuuttia, raskaan liikenteen osalta 0,1 minuuttia.

Hanke vähentää henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia 23 %, vakavaan loukkaantumiseen johtaneita 35 % sekä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia 45 %.

Uusi linjaus on nykyistä linjausta pidempi, koska joudutaan kiertämään asutusta ja pohjavesialueita, joten kulutus lisää hieman päästöjä. Pienhiukkaspäästöt vähenevät asutuksen, päiväkodin ja koulun lähialueella, liikenteen siirtyessä uuteen maastokäytävään.

Laskelman mukaan hyötykustannussuhde on negatiivinen, eli hanke ei saavuta kokonaistaloudellisia hyötyjä eikä yhteiskuntataloudellista kannattavuutta hankkeiden arvioinnissa käytettäviä mittareita käytettäessä. Tulos on tavanomainen kehämäisissä hankkeissa, joissa joudutaan kiertämään estettä tielinjauksella, josta seuraa mm. kasvua kuljetuskustannuksiin ja päästöihin.

Lisätietoa

Itä-Suomen elinvoimakeskus, Liikennejärjestelmäasiantuntija Raimo Kaikkonen, p. 0295 026 724
Väylävirasto, Osastonjohtaja Tapio Ojanen, p. 029 534 3209