



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Yleissuunnitelma | Hanke-esite | 2024
Valtatien 5 parantaminen välillä Siilinjärvi–
Pöljä–Alapitkä, Siilinjärvi ja Lapinlahti

Valtatie 5 on Helsingin ja Sodankylän välinen valtatie, josta Heinolan Lusin ja Sodankylän välinen osuus on pituudeltaan noin 909 kilometriä. Valtatie on koko osuudeltaan osa Euroopan laajuista Ten-T-verkkoa. Yhteysvälillä Lusi-lisalmi valtatie on LVM:n asetuksen mukainen palvelutason I pääväylä ja välillä lisalmi–Kajani palvelutason II mukainen pääväylä. Yhteysvälillä Siilinjärvi – lisalmi valtatie 5 muodostaa samassa liikennekäytävässä kulkevan Savon radan kanssa koko Itä-Suomen kannalta keskeisen kehityskäytävän. Kehityskäytävällä on



Nykyinen valtatie 5 Luvelahdentien ja Hokintien nelihaaraliittymä Pöljän kohdalla. Liittymässä on tapahtunut useita peräänajo-onnettomuuksia vasemmalle käännyttäessä.



Nykyisen valtatieen varrella on runsaasti yksityistieliittymiä. Kuvassa Pitkärannan liittymä Viitostuvan pohjoispuolella, jossa on myös tapahtunut peräänajo-onnettomuus.

useita kansainvälisestikin merkittäviä henkilö- ja tavaraliikenteen solmupisteitä. Yhteysväli on osa maanteiden keskeisen päätieverkon toimintalinjojen mukaista raskaan liikenteen runko-yhteyttä ja muodostaa voimakkaasti kasvavan maakuntakeskuksen ja vahvan vientiin painotuvan teollisuusseudun välisen linkin. Valtatieen suunnitteluosuutta on työn aikana jatkettu alkuperäisen Siilinjärven taajaman ja Pöljän väliltä Lapinlahden Alapitkän kylälle saakka. Suunnittelualueen kokonaispituus on noin 16 kilometriä.

Valtatielle 5 välillä Siilinjärvi–Pöljä valmistui yleissuunnitelma vuonna 1990. Vuosina 1993–2000 tehtiin useita yleissuunnitelmaa täydentäviä selvityksiä. Yleissuunnitelman tarkistaminen käynnistettiin vuonna 2002, ja suunnitelmassa tutkittiin valtatieen sijoittumisvaihtoehtoja Siilinjärven ja Pöljän välillä. Vaihtoehtoista laadittiin ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA) vuonna 2004, jossa arvioitiin tutkittujen linjausvaihtoehtojen merkittävimmät vaikutukset ympäristöön ja mahdollisuudet haittojen torjuntaan ja lieventämiseen. Vuonna 2010 valmistunut yleissuunnitelma ja sen jälkeen valmistuneet erilliset kehittämisselvitykset sekä tekniset muistiot ovat olleet tämän yleissuunnitelman lähtökohtana. Tehtävänä on ollut tarkentaa vuonna 2010 esitettyä yleissuunnitelmaratkaisua, linjausvaihtoehtoa VE 2 vastaamaan voimassa olevia tavoitteita, ja tarkistaa ja tarvittaessa täydentää vaikutusten arviointeja vastaamaan päivitettyä suunnitelmaratkaisua. Työn tavoitteena on ollut, että yleissuunnitelma täyttää lain liikennejärjestelmästä ja maanteista yleissuunnitelmalle asettamat vaatimukset. Suunnittelutyön aikana todettiin kuitenkin tarpeelliseksi vuoden 2010 valitun linjausvaihtoehdon VE 2 lisäksi tutkia uudestaan YVA:ssa esitettyä vaihtoehtoa VE 5, joka kiertää Kärängänmäen pohjavesialueen sen itäpuolelta. Pohjavesialueen ominaisuuksista ja asettamista rajoituksista tielinjaukselle saatiin työn aikana olennaista lisätietoa. Vuonna 2005 päättyneessä YVA-menettelyssä tutkittiin kattavasti linjausvaihtoehtoja VE 0, VE 2 ja VE 5 sekä niiden ympäristövaikutuksia. Suunnittelutyössä lopulliseksi yleissuunnitelman linjausvaihtoehdoksi valittu VE 5 on linjaukseltaan hyvin lähellä YVA:n linjausvaihtoehtoa VE 5, joten uutta YVA-menettelyä ei tällä perusteella Pohjois-Savon ELY-keskuksessa katsottu tarpeelliseksi. Ympäristövaikutuksia on myös työn aikana tarkennettu useiden täydentävien ympäristöä koskevien selvitysten ja inventointien pohjalta.

Valtatien 5 suunnitteluvälin Siilinjärvi–Alapitkä nykytilanteen ongelmat ja ympäristöriskit

Nykyinen valtatie on jatke Kuopio–Siilinjärvi moottoritieosuudelle ja Siilinjärven taajaman pohjoispuolella tie jatkuu mäkisenä ja mutkaisena kaksikaistaisena sekaliikennetienä, joka ei täytä merkittävälle pääteille asetettuja vaatimuksia tien leveyden ja suuntauksen osalta. Valtatieosuudella on viisi maanteiden tasoliittymää ja useita katu- ja yksityistieliittymiä. Valtatieen nopeusrajoitus vaihtelee 80–100 km/h.

Suunnittelujakson keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät (KVL) ovat 6544–9020 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2021). Raskaan liikenteen osuus kokonaisliikennemäärästä vaihtelee 8–10 prosenttiin, ja raskaasta liikenteestä noin 65–75 prosenttia on yhdistelmäajoneuvoja. Viikkainta liikenne on suunnitteluosuuden eteläpäässä maanteiden 559 ja 576 liittymien välisellä osuudella.

Tien suurimpia ongelmia ovat ohitusmahdollisuuksien vähäisyys, 2-kaistaisen tien huono välityskyky ja huono liikenneturvallisuus. Valtatieen nykyinen palvelutaso suunnitteluosuudella keskimääräisen vuorokauden huipputunnin kohdalla vaihtelee kohtalaisen (C) ja välttävän (D) välillä. Suunnitteluosuudelle arvioitua vuoden 2050 ennusteliikennemäärät (KVL) vaihtelevat 8200–11350 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ennustetilanteessa koko kaksikaistaisen tien osuuden huipputunnin palvelutaso on välttävä (D). Suunnitteluosuudella on tapahtunut vuosina 2016–2020 43 kappaletta poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista kuolemaan johti kaksi ja loukkaantumiseen 10 onnettomuutta. Onnettomuuksissa kuoli kaksi ja loukkaantui 17 henkilöä. Nykyisen valtatieen varrella ei ole myöskään riista-aitoja. Riistakeskuksen onnettomuustiedoissa suunnitteluosuudella on vuosina 2017–2020 on tapahtunut yhteensä seitsemän hirvieläinonnettomuutta. Liikenteen melu ja päästöt aiheuttavat nykyisen valtatieen linjauksen varrella haittaa alueen asutukselle ja maankäytön kehittämismahdollisuuksille.

Nykyisellä tienlinjalla sijaitsee kaksi 1-luokan vedenhankinnan kannalta tärkeää pohjavesialuetta. Harjamäki–Kasurilan pohjavesialue (pv-tunnus 0874901) sijoittuu suunnitteluosuuden eteläpäähän ja Kärängänmäen pohjavesialue (pv-tunnus 0874951) suunnittelualueen pohjoispäähän. Harjamäki–Kasurilan pohjavesialueen vedenottamot kattavat kaksi kolmasosaa Siilinjärven kunnan vesihuoltolaitoksen toimittamasta vedestä. Harjamäki–Kasurilan vuonna 1992 toteutettu pohjaveden suojaus ei ole nykyisten, voimassa olevien Väyläviraston ohjeiden mukainen. Kärängänmäen pohjavesialueen Pöljän vesiosuus-kunnan vedenottamoon on liittynyt noin 860 taloutta ja vedenkäyttäjää on yli 2000 henkilöä. Pöljän vedenottamon raakaveden laatu kärsii jo nykytilanteessa kohonneista kloridipitoisuuksista. Kärängänmäen pohjavesialueella ei myöskään ole toteutettu pohjaveden suojausta.

Työn tavoitteet, tutkitut linjausvaihtoehdot ja kevennetyt vaihtoehdot

Suunnittelutyön tavoitteena on ollut kehittää valtatietä 5 Siilinjärven ja Alapitkän välillä tavoitetilanteen mukaiseksi palvelutasoluokan I mukaiseksi pääväyläksi ja parantaa yhteysvälin liikenteen palvelutasoa ja sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta kaikkien liikujien kannalta. Hankkeen yksi päätavoite on ollut myös pienentää Kärängänmäen pohjavesialueeseen ja pohjavedenottamoon kohdistuvia pilaantumisriskejä. Tavoitteena on lisäksi ollut lieventää tai vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja ihmisten elinoloihin, viihtyisyyteen, elinkeinoihin ja liikkumiseen ja mahdollistaa sujuvat yhteydet kiinteistöille ja virkistysalueille. Vuoropuhelun tavoitteena on ollut tiedottaa osallisia ja huomioida mahdollisuuksien mukaan heidän näkökulmansa. Maankäytön suunnittelun osalta tavoitteena on ollut edistää liikenteellisillä ratkaisulla Siilinjärven ja Lapinlahden kuntien maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita.

Alkuperäisen, vuonna 2010 valmistuneen yleissuunnitelman linjausvaihtoehdon VE 2 päivitystyö muuttui työn aikana. Suunnittelutyön edetessä todettiin mm. pohjaolosuhteisiin, Kärängänmäen pohjavesialueen vedenottamolle, asutukselle, ympäristöön ja meluun liittyen sellaisia riskejä, että katsottiin tarpeelliseksi tarkastella myös vuonna 2005 päättyneessä ympäristövaikutusten arvioinnissa mukana ollut linjausvaihtoehto VE 5. Myös Siilinjärven kunnan maankäytön kehittämistavoitteet puolsivat lisätarkasteluja. Lopulta päätettiin luopua VE 2:n mukaisesta ratkaisusta. Vertailun vuoksi tarkasteltiin myös kahta vaihtoehtoa nykyisen valtatie länsipuolelle sijoittuvaa linjausta, VE 10 ja VE 11, joiden osalta tarkastelut tehtiin kevyemmin. Näiden linjausten alustavat haitalliset ympäristövaikutukset arvioitiin suuriksi, mikä ei puoltanut niiden tarkempaa suunnittelua.

Valittu linjausvaihtoehto VE 5 sijoittuu Siilinjärven taajaman ja moottoritieosuuden pohjoispuolella Radantauksen yritys- ja teollisuusalueen jälkeen nykyisen valtatie itäpuolelle, pääosin uuteen maastokäytävään. Tieympäristö on valtaosin metsämaisemaa ja

peltoa, lisäksi tien varressa on yksittäisiä asuin-kiinteistöjä. Kylämäistä asutusta tielinja sivuaa Pöljänmyllyn ja Mehtomäen kohdilla. Takaisin nykyiselle valtatie linjaukselle uusi tie siirtyy Alapitkän taajaman eteläpuolella.

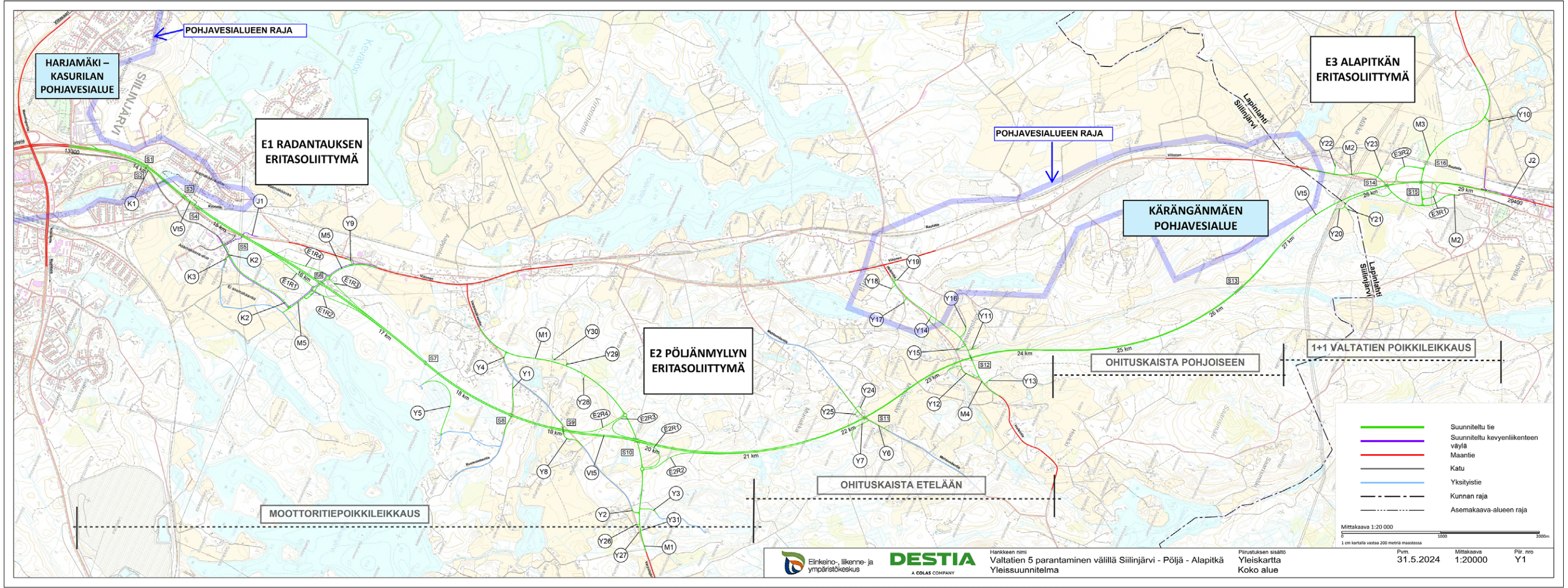
Uusi tielinja sijoittuu pääosin tavanomaisille metsäalueille. Tielinjan varrella on kuusi paikallisesti arvokasta luontokohdetta, joihin kohdistuu tien rakentamisesta vähäistä tai merkittävää haittaa. Jatkosuunnittelussa on tarkistettava liito-oravien elinympäristön tilanne ja potentiaaliset viitasammakkojen elinalueet.

Tielinjalla on kolme uutta eritasoliittymää: Siilinjärven taajamaa ja uutta, suunniteltavaa maankäyttöä palveleva E1 Radantauksen eritasoliittymä, Varpaisjärventien uuteen linjaukseen yhdistävä E2 Pöljänmyllyn eritasoliittymä sekä nykyisen valtatie linjauksen ja Kinnulanlahdentien yhdistävä E3 Alapitkän eritasoliittymä.

Työssä tarkasteltiin myös uuden valtatie linjauksen toteuttamisen kevennetyjä vaihtoehtoja Kev 1 ja Kev

2. Kevennetyssä vaihtoehdossa Kev1 toteutetaan hankevaihtoehdon mukainen tielinjaus jatkuvana ohituskaistatienä (1+2 kaistaa) ja eritasoliittymistä toteutetaan vain Radantauksen eritasoliittymä. Pöljänmyllyn eritasoliittymää ei toteuteta, ja Alapitkä toteutetaan tasoliittymänä. Kevennetyssä vaihtoehdossa Kev2 toteutetaan hankevaihtoehdon mukainen tielinjaus kaksikaistaisella poikkileikkauksella, ja liittymät vastaavasti kuin Kev1:ssä.

Kevennetyistä vaihtoehdoista Kev 1 voi toimia myös valtatie 5 parantamisen yleissuunnitelman mukaisen ratkaisun vaihtoehtona, jolloin toteutetaan jatkuva ohituskaistatie ja Siilinjärven (Radantauksen) eritasoliittymä. Jos kevennety vaihtoehto Kev 1 toteutetaan yleissuunnitelman ensimmäisenä vaiheena, tulee tien poikkileikkaus muuttaa lopputilanteessa, yleissuunnitelman mukaisessa ratkaisussa, keskialueelliseksi n. paaluvälillä 17600–21700. Tierakenteiden purku aiheuttaa lisäksi merkittäviä lisäkustannuksia. Kevennety vaihtoehto Kev 2 ei paranna raskaan liikenteen sujuvuutta, eikä liikenneturvallisuutta VE 0 nähden, joten sen toteuttaminen vaiheittaisena vaihtoehtona ei ole perusteltua.



Yleiskartta valtatie 5 parantamisesta välillä Siilinjärvi-Alapitkä. Kuvassa tiejärjestelyt, tien poikkileikkaus jaksoittain sekä pohjavesialueiden rajat. Ei mittakaavassa.

Valtatien 5 liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan ja ympäristöriskejä ja -haittoja vähennetään

Valtatie 5 parannetaan Siilinjärven taajaman ja Lapinlahden Alapitkän välillä korkealuokkaiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi ja eritasoliittymän varustelluksi valtatieksi noin 16 kilometrin matkalla tarvittavine tie-, katu- ja liittymäjärjestelyineen. Tien poikkileikkaus on paalulle 21 200 saakka nelikaistainen ja keskikaiteellinen, siitä paalulle 26 700 ohituskaistatie vuoroin etelään ja pohjoiseen. Sen jälkeen valtatie muuttuu normaaliksi kaksikaistaiseksi tieksi ja liittyy nykyiseen valtatiehen Alapitkän eritasoliittymän pohjoispuolella. Valtatien mitoitussnopeus on 100 km/ h. Hankkeen periaateratkaisut ovat seuraavat:

- Valtatie 5 parannetaan pääosin uuteen maastokäytävään nykyisen valtatie ja Kärängänmäen pohjavesialueen itäpuolelle.
- Valtatielle rakennetaan kolme uutta eritasoliittymää; Radantaus, Pöljänmylly ja Alapitkä.
- Nykyinen valtatie jää rinnakkaistieyhteydeksi ja mahdollistaa maankäytön kehittämisen tien varrella liikenteestä aiheutuvien haittojen vähentyessä. Nykyiset maantiet ja yksityistiet palvelevat paikallista liikennettä.
- Nykyiset yhteydet valtatie poikki turvataan yksityistiejärjestelyillä ja risteys silloilla.

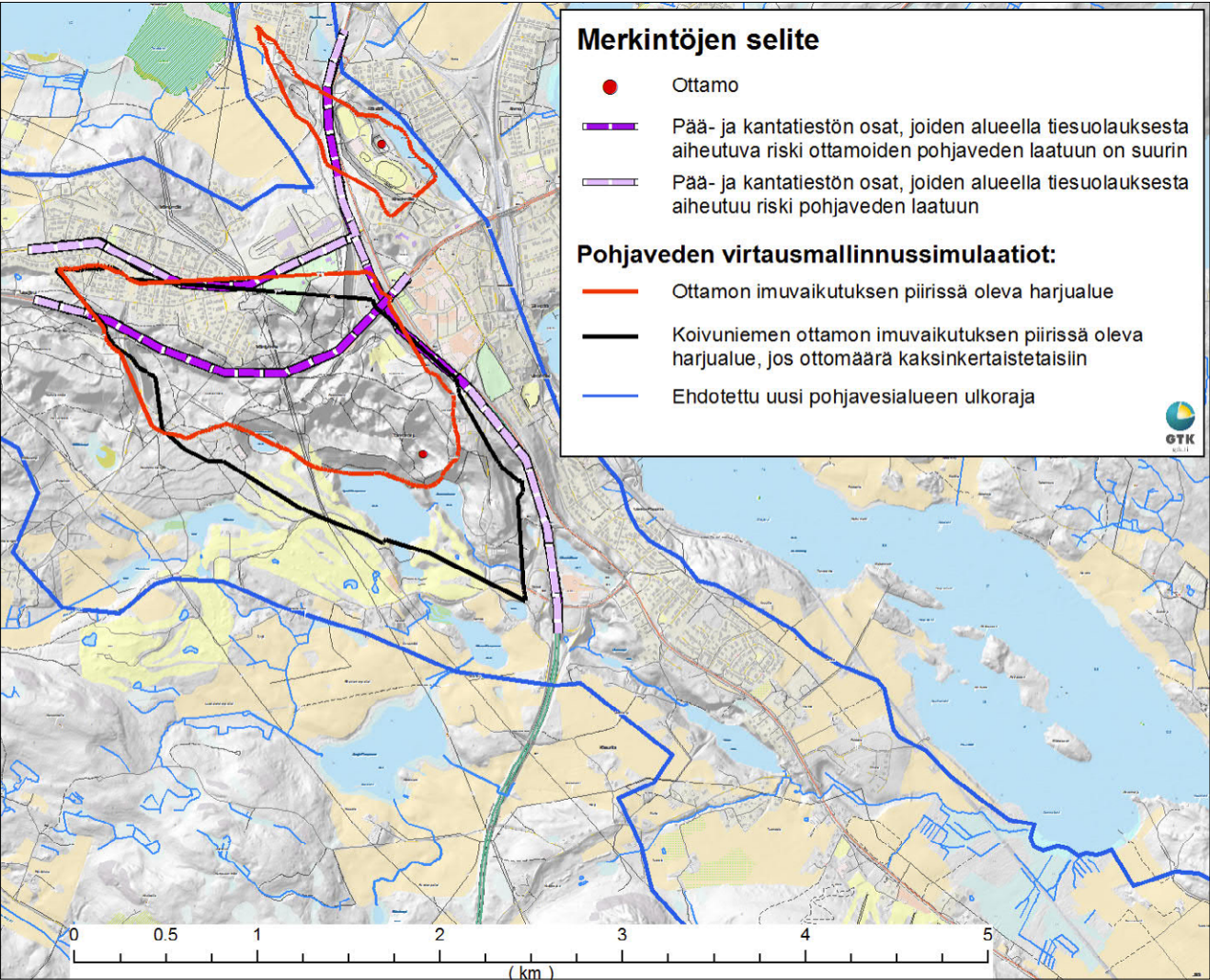
- Valtatie ja ramppien varteen rakennetaan riista-aidat. Oravaistenpuron ylittävä laakso-silta mahdollistaa puronvarren ekologisen ja virkistysyhteyden.
- Valtatie valaistaan koko suunnitteluosuudelta.
- Meluselvityksessä on määritelty alustavat meluntorjuntakohteet, joita tarkennetaan jatkosuunnittelun yhteydessä mahdolliset maankäytön muutokset huomioon ottaen.
- Väylät sovitetaan maastoon ympäristön luonteen mukaan maastonmuotoilun, istutusten ja metsitysten avulla. Meluestetyyppi valitaan rakennettu ympäristö ja maisema huomioon ottaen. Liito-oravien kulkureitit varmistetaan tarvittaessa esim. keinotekoisin hyppypuun.
- Harjamäki–Kasurilan pohjavedensuojaus valtatielinjalla uusitaan voimassa olevien pohjavedensuojausohjeiden mukaiseksi.

Hankkeen arvioidut rakentamiskustannukset ovat n. 125 miljoonaa euroa (MAKU 145, 2020=100). Hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 0,03, eli hanke ei ole yhdyskuntataloudellisesti kannattava. Merkittävimmät hyödyt hanke saa liikenteen 20 prosenttiyksikön lisäkasvusta tehdystä herkkyydestä, jolloin hyöty-kustannussuhde on 0,09.

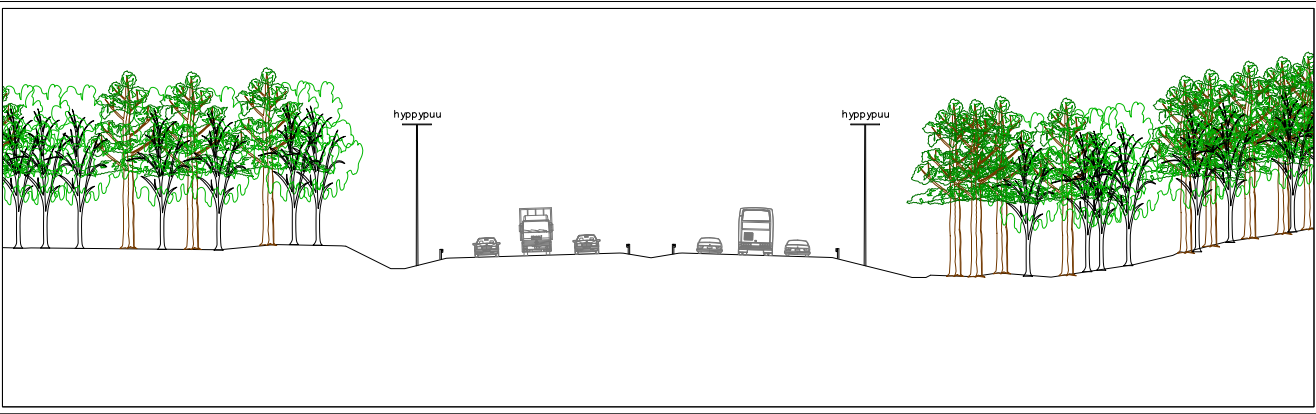
Valtion ja kuntien välinen kustannusvaikutus määräytyy kuntien ja valtion sopimien yleisperiaatteiden mukaan ja kustannusjaon yksityiskohtat tarkentuvat tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä.



Nykyiseltä valtatieltä 5 on Pieni-Ahmon kohdalla yhteys etelän suunnasta Viitosen (Mt 559) liittymän kautta Radantaus teollisuusalueelle. Valtatien poikkileikkaus muuttuu moottoritiepoikkileikkaukseksi ja liittymä jää jatkossa vain erikoiskuljetusten käyttöön.



Kuvassa tiesuolauksen ja muiden haitta-aineiden kulkeutumisen riski pohjaveden laadulle Harjamäki-Kasurilan pohjavesialueella geologisen rakennetutkimuksen ja pohjaveden virtausmallinnuksen mukaan. Pohjavedensuojaus uusitaan voimassa olevien ohjeiden mukaiseksi.



Liito-oravien reittiä yli valtatie vahvistetaan erillisillä tien reunoille asennettavilla hyppypuilla esimerkiksi Pieni-Ahmon ja Pyylammen elinympäristöjen kohdilla.

Vaikutukset tienkäyttäjille, kuljetuksille, ympäristölle ja asutukselle

Valtatien 5 parantamisen välillä Siilinjärvi – Alapitkä parantaa monin tavoin sekä elinkeinoelämän että paikallisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, sekä tukee kuntien maankäytön kehittämistavoitteita. Pääosin uuteen maastokäytävään sijoittuva tielinjaus vähentää myös merkittävästi ympäristöön, erityisesti pohjavesivaroihin, kohdistuvia riskejä.

- Jatkuva ohituskaistatie parantaa pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta ja ennustettavuutta. Esitetty tavoitetilan ratkaisu mahdollistaa erikoiskuljetusten SEK-verkon tavoitteen mukaiset kuljetukset koko valtatieosuudella.
- Maantietasoinen rinnakkaisyhteys mahdollistaa paikallisen liikenteen erottamisen ja häiriötilanteiden liikenteen sujuvuuden, sekä seudullisen ja paikallisen liikenteen kehittämisen ja turvallisuuden parantamisen.
- Ajosuuntien erottaminen rakenteellisesti ja eritasoliittymäjärjestelyt parantavat selvästi valtatie 5 turvallisuutta suunnitteluosuudella. Henkilövahinkoihin johtavien onnettomuuksien vähenemä on 20 % vertailuvaihtoehtoon VE 0 verrattaessa ennustevuonna 2050. Liikennekuolemien vähenemä on vastaavasti 10 %. Liikennekuolemien määrän puolittumista ja henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien vähenemätavoitetta 30 % ei kuitenkaan saavuteta. Riista-aidat, ekologiset yhteydet ja valaistus vähentävät eläinonnettomuuksien riskiä.
- Ihmisten elinolot, viihtyisyys ja turvallisuus paranevat ja tien estevaikutus vähenee Aappolan, Pöljänmyllyn ja Pöljän kyläalueilla nykyisen valtatie jäänne pääosin paikallisen liikenteen käyttöön.
- Suunnitelman mukaisessa ennustetilanteessa (melu 2040) valtioneuvoston ohjearvot (LAeq > 55 dB) ylittävälle melulle altistuu päiväsaikaan n. 120 asukasta ja yöaikaan n. 40 asukasta. Päivämelun ohjearvot ylittyvät 15 vapaa-ajan asunnon kohdalla ja yömelun ohjearvot 7 vapaa-ajan asunnon kohdalla. Melusta aiheutuvaa haittaa voidaan vähentää meluntorjuntarakenteilla. Nykyisen valtatie varren asutukseen kohdistuva meluhaitta pienenee selvästi liikenteen siirtyessä pääosin uudelle linjaukselle.
- Hanke mahdollistaa Siilinjärven keskustaajaman kehittämisen ja taajamarakenteen tiivis-

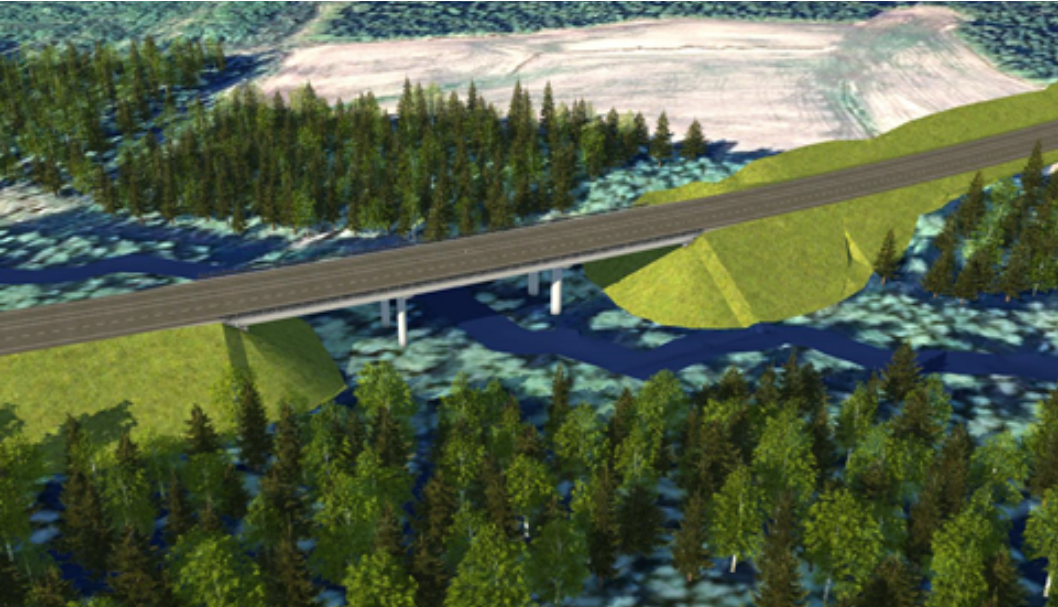
- tämisen sekä taajaman pohjoispuolisen Radantauksen alueen kehittämisen.
- Hankkeella ei ole haitallisia vaikutuksia Natura 2000-alueisiin, luonnonsuojelualueisiin tai valtakunnallisten luonnonsuojeluohjelmien alueisiin. Kuuteen, paikallisesti arvokkaaseen luontokohteeseen kohdistuvat vaikutukset tarkistetaan jatkosuunnitteluvaiheessa.
- Uuden valtatie siirtyessä pois Kärängänmäen pohjavesialueelta, pienenee koko pohjavesialueeseen sekä Pöljän vedenottamon raakaveden laatuun kohdistuva pohjavesialueen pilaantumisriski merkittävästi. Uusien ohjeiden mukaisen luiskasuojauksen rakentaminen Harjamäki–Kasurilan pohjavesialueelle pienentää myös merkittävästi pohjaveden pilaantumisriskejä nykytilanteeseen verrattuna.
- Haitalliset ympäristövaikutukset kohdistuvat mm. uuden tielinjan varren nykyiseen asutukseen niiden lähiympäristön viihtyisyyttä heikentämällä. Tien alle jää myös pelto- ja metsämaata, tiloja pirstoutuu ja kulkuyhteydet muuttuvat. Seuraavassa suunnitteluvaiheessa tulee kiinteistöjen omistajien kanssa yhteistyössä suunnitella tarkemmin korvaavat tieyhteydet, jotta ne palvelevat heitä mahdollisimman hyvin.



Pääosan nykyisen valtatie 5 liikennemääristä siirtyessä uudelle linjaukselle parane tienvarren maankäytön sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden viihtyisyys ja turvallisuus.

Maantielain mukaisen yleissuunnitelman käsittely

Yleissuunnitelman tekemistä ja käsittelyä ohjaavat laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä maantiesetus. Yleissuunnitelma pidetään yleisesti nähtävänä Pohjois-Savon ELY-keskuksen tietoverkossa julkaisupäivän lisäksi 30 päivää, jonka kuluessa muistutukset ja lausunnot suunnitelmasta on toimitettava Pohjois-Savon ELY-keskukselle.



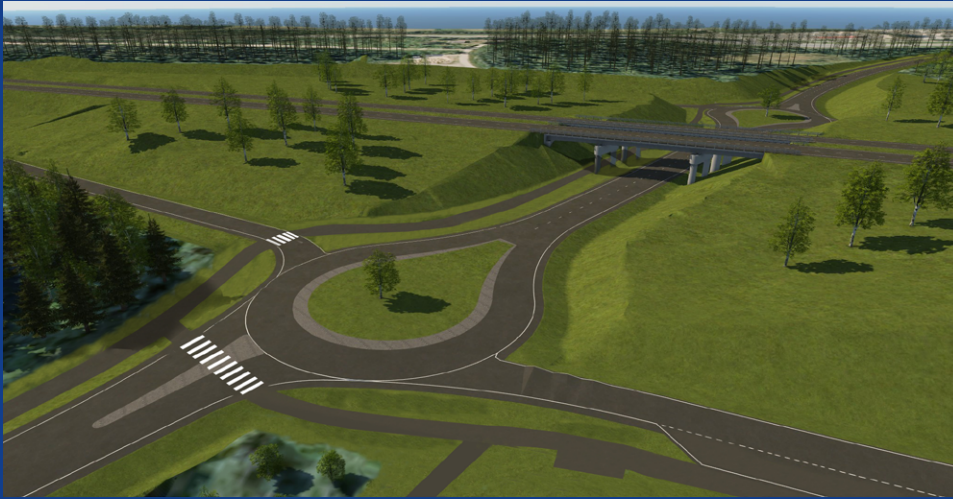
Valtatien silta S13 ylittää Oravaisenpuron. Puronvarsi toimii ekologisena yhteytenä ja mahdollistaa mm. hirvieläinten turvallisen liikkumisen tien poikki. Reitti palvelee myös virkistyskäyttöä.



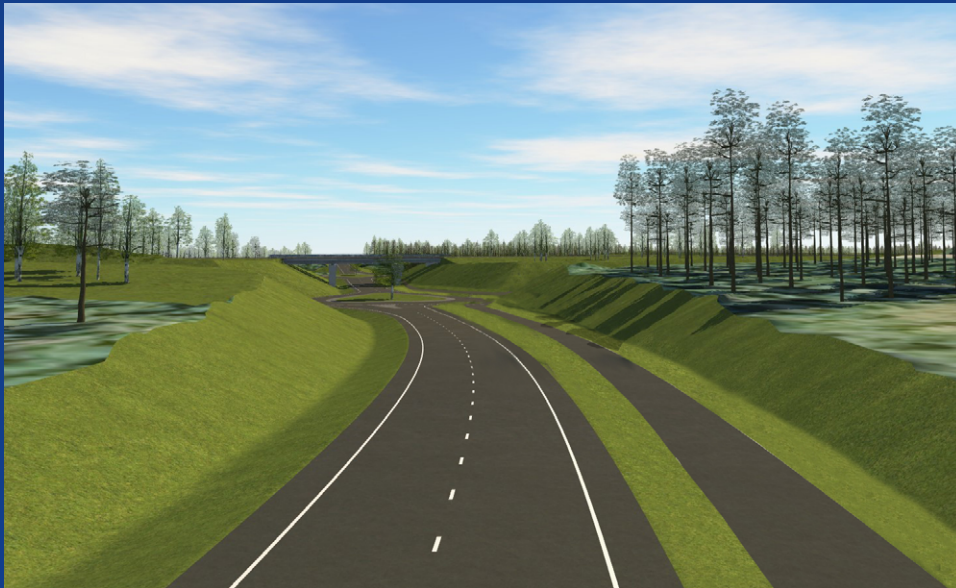
Radantauksen eritasoliittymä lintuperspektiivistä, näkymä lounaan suuntaan. Liittymäalueelle istutetaan puuryhmiä korostamaan Siilinjärven taajaman sisääntuloa.

Saatuaan lausunnot yleissuunnitelmasta, käsittelee Pohjois-Savon ELY-keskus ne, ja laatii varsinaisen yleissuunnitelman hyväksymispäätösesityksen Traficomille. Hyväksymispäätös edellyttää, että yleissuunnitelma on yhdenmukainen alueen oikeusvaikutteisten maakunta- ja yleiskaavojen kanssa.

Hankkeen toteuttaminen ei ole tällä hetkellä Väyläviraston tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toteuttamisohjelmissa.



Radantauksen eritasoliittymässä ramppien varteen sijoitetaan linja-autopysäkit. Liittymän kaakkoiskulmaan rakennetaan liityntäpysäköintijärjestelyt ja pyöräpysäköintipaikat.



Radantauksen eritasoliittymässä valtatie M5 ja jalankulku- ja pyöräily-yhteys ovat leikkauksessa.

Yhteystiedot

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
PL 2000, Kallanranta 11, 70101 KUOPIO
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
Raimo Kaikkonen, puh. +358 295 026 724
raimo.kaikkonen@ely-keskus.fi

Konsultti:

Destia Oy
Kalevantie 2 C 7, PL 382, 33101 Tampere
Laura Soosalu, puh. +358 40 758 2105
laura.soosalu@destia.fi