



19.2.2020

Edunvalvontamuistio

1. Vt14 Juva – Parikkala välin kehittäminen

Valtatie 14 välillä Juva – Parikkala tulee toimimaan Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistyessä myös uutena Pietari – Itä-Suomi valtatieyhteytenä Suomen puolella. Kansainvälistäminen avaa uuden aluekehityskäytävän Itä-Suomen ja Pietarin välille. Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimesta on syntynyt Vt 14 kehittämissuunnitelma, jonka kustannusarvio on 111 M€.

Teollisuuden kuljetustarpeet ja logistiikka

Valtatie 14 on Savonlinnan seudun tärkein tieyhteys, mutta se ei vastaa ominaisuuksiltaan eikä laadultaan nykyistä liikennöintiä. Kyseisen tien palvelutason nostaminen parantaisi Savonlinnan seudun kilpailukykyä logistiikan näkökulmasta.

Savonlinnassa sijaitsevan Suomen suurimman mekaanisen metsäteollisuuden keskittymän johdosta valtatiellä 14 on erittäin vilkas raskasliikenne niin teollisuuden raaka-ainekuljetusten kuin valmiiden tuotteidenkin osalta.

Viimeisten vuosien aikana metsäteollisuus on investoinut n. 100 M€ uusiin metsäteollisuuden investointeihin. UPM:n, MetsäWoodin, Sahakuution ja Puutaidon yhteenlasketut raaka-aine- ja valmiiden tuotteiden kuljetusmäärät kuutiaina ovat n. 1,50 miljoonaa kuutiota / vuosi. Lisäksi Savonlinnassa toimii kaksi betonitehdasta, josta kuljetetaan elementtejä Etelä-Suomeen. Lisäksi täällä valmistetaan sähköpylväitä ja puhelintolppia, jotka edellyttävät myös tiekuljetuksia.

Kaikki nämä teollisuuden eri toiminnot tarvitsevat yhä enenevässä määrin raskaan kaluston kuljetuskapasiteettia, jolloin myös Vt14 tien palvelutasotekijöiden tulisi vastata sekä matka-ajan, matka-ajan ennakoitavuuden ja liikenneturvallisuuden osalta näihin tarpeisiin.

Tälläkin hetkellä Savonlinnan konepajateollisuus (mm. Andritz) kuljettaa valtatieä pitkin usein yli-suuria paperiteollisuuden koneita ja laitteita (erikoiskuljetukset). Erikoiskuljetukset vaativat näkemäalueen kehittämistä tieosuudella, jotta turvallisuus voitaisiin pitää riittävällä tasolla.

Metsäteollisuuden meneillään olevat investoinnit tulevat kasvattamaan raskaan liikenteen määrää nykyisestääänkin mm. MetsäWoodin Punkaharjun tehtaan vastavalmistuneen laajennuksen tuomien liikennemäärien lisäyksen osalta sekä Punkaharjun Puutaidon laajennuksen myötä. MetsäWoodin investoinnin myötä liikennekapasiteetti on kasvanut vuoden 2019 aikana niin työmatka- sekä kuljetusliikenteen osalta. Uuden tehtaan työpaikkavaikutus on n. 100 henkilöä.



19.2.2020

Hiljattain Venäläinen korkean teknologia-alan yritys Argus Spectrum on aloittanut investoinnin uuden tehtaan perustamiseksi Savonlinnaan. Tehdas työllistää lähitulevaisuudessa arviolta 150 henkilöä ja nostaa entisestään tarvetta tieyhteyden kehittämiseksi. Elintarviketeollisuudessa vireillä olevat kalajalostamoinvestoinnit sekä kahden paikallisen panimon vireillä olevat laajennushankkeet lisäävät entisestään logistiikkaliikennettä tulevaisuudessa.

Vireillä on myös Savonlinnan Pääskylahteen isoja bioenergia-alan investointeja yht. n. 150 M€, jotka realisoituessaan tulevat lisäämään raskaan liikenteen kuljetustarpeita.

Nämä kaikki yhdessä tulevat tulevaisuudessa kasvattamaan pidempien ja raskaampien HTC-rekkojen määrää Vt14-tiellä, joka tulee myös ottaa huomioon Vt14-tien palvelutasotekijöiden parantamisessa.

Liikenteen kausivaihtelu ja matkailu

Savonlinna on suosittu kesämatkailukohde, joka näkyy myös Vt14-tiellä henkilöliikenteen määrissä, jolloin liikennemäärien kausivaihtelussa koko vuoden osalta on nähtävissä kesäkauden aikana selkeä piikki. Raskaan liikenteen osuus jakautuu tasaisemmin koko vuodelle KVL:n ollessa n. 300 ajon. /vrk. On arvioitu, että raskaan liikenteen KVL nousisi tulevaisuudessa n. 35 ajon. /vrk, joka toisi yli 10% lisäyksen kuljetussuoritteisiin verrattuna tämän päivän keskimääräiseen raskaan kaluston KVL: ään. Kesäkaudeksi henkilöliikenne kasvaa n. 30%, jolloin henkilöautoliikenteen KVL on n. 5150 ajon. / vrk.

Savonlinnassa vierailee vuosittain kaupungin kokoon nähden valtakunnallisesti merkittävimpiä määriä vapaa-ajanliikennettä. Kaupungissa vierailee vuosittain jo nykyään yli 600.000 matkailijaa. Suunnitteilla olevat matkailuinvestoinnit mm. Tornihotelli keskusta-alueelle sekä Savonniemen matkailuinvestointi ja risteilyhankkeen ennakoidaan kasvattavan matkailijamäärää tulevina vuosina noin 15-20 %. Toteutuessaan investoinnit toisivat alueelle myös noin 100 uutta työpaikkaa, joka kasvattaa entisestään ympärivuotista liikennemäärää. Savonlinnan lentokentälle alkavat Charter-lennot 2020, jotka entisestään lisäävät matkustajaliikennemäärää VT14:sta.

Parikkalan rajanylityspaikka

Parikkalan rajanylityspaikan vaikutusselvityksessä on arvioitu, että Savonlinnan seudulle syntyisi erityisen paljon uutta matkustuspotentiaalia Parikkalan rajanylityspaikan mahdollisen avaamisen jälkeen. Samoin rajanylityspaikan avaaminen kansainvälisenä ylityspaikkana mahdollistaisi tavararyhmien kuljettamisen Parikkalan kautta, joka lisäisi myös raskaan liikenteen osuutta Parikkala-Savonlinna välillä.

Vuonna 2017 Parikkalan raja-aseman kautta kulki 22 650 henkilöä. Henkilöliikenne-ennuste Parikkala-Syväoron rajanylityspaikalla, kun ylityspaikka on avattu kansainvälisenä ylityspaikkana ilman henkilöliikennerajoituksia, on ennustettu vuonna 2022 olevan 440 000 henkilöä ja vuonna 2030 640 000 henkilöä (lähde Parikkalan rajanylityspaikan vaikutusselvitys)

Liikennemäärät ja palvelutasotekijät

Teknisiltä ominaisuuksiltaan tien nykyinen poikkileikkaus on erityisen kapea liikennemäärien ollessa pääosin yli 3 000 ajon. /vrk. Tien geometria ei vastaa myöskään niihin palvelutasovaatimuksiin, joita nykytilan liikennemäärät edellyttävät ja varsinkin kun raskaan liikenteen määrien on ennustettu tulevaisuudessa entisestäänkin lisääntyvän. Tieosuus on tiegeometrialtaan pienipiirteinen ja mäkinen, jolloin ohitusmahdollisuuksia ei käytännössä ole. Koko Vt14-tiellä välillä Juva-Parikkala ei ole yhtään ohituskaistaparia, joka jo sinänsä kertoo heikosta palvelutasosta ja tien välityskyvystä.



19.2.2020

Nopeusrajoitus tieosuudella on pääsääntöisesti 80km/h. 100km/h-nopeusrajoitusalueen pituus on lyhentynyt 24 kilometriin vuoden 2004 tasosta, jolloin 100km/h tieosuuksia oli 32km. Nopeusrajoitukset koko tieosuudella vaihtelevat 50km/h – 100km/h välillä. Nopeusrajoitusten runsas vaihtelu tekee ajamisesta epätasaista ja varsinkin raskaan liikenteen osalta jarrutukset ja kiihdytykset lisäävät polttoaineen kulutusta ja kustannuksia sekä ympäristökuormitusta päästöjen osalta.

Liikenneturvallisuus

Valtatiellä on tapahtunut lukuisia onnettomuuksia, myös kuolemaan johtaneita, mikä puoltaa valtatiekehittämistä.

Onnettomuusaste on pääteiden keskitasoa huonompi. Onnettomuusaste on Vt14-tiellä 7,6 (heva-onn./100 milj. ajon.km) kun keskimäärin se on yksiajorataisilla pääteillä 6,1.

Päällysteen kuntoluokka

Vt14-tie sisältää tälläkin hetkellä päällysteen kuntoluokaltaan tieosuuksia (yli 10% tiepituudesta), jotka on luokiteltu huonoksi tai erittäin huonoksi, johtuen mm. tiepäällysteen urautuneisuudesta.

Tien urautuneisuus aiheuttaa jo liikenneturvallisuudenkin osalta suuren riskitekijän varsinkin, kun tiepoikkileikkaus on kapea ja tien geometria kaarteinen ja mäkinen.

Yhteenveto

Tämän hetkinen liikennöinti ja tulevaisuuteen varautuminen edellyttävät valtatie 14 kehittämistä ja parantamista, jolloin tien palvelutasotekijät saataisiin vastaamaan tämän päivän vaatimuksia. Valtatie 14 liikenteen kasvumäärät ja teollisuuden sekä muun elinkeinoelämän tuoma kasvu nostavat liikennemäärä tulevaisuudessa. On erityisen tärkeää kehittää tieosuuden näkemäaluetta sekä nopeusrajoituksen nostamista 100 km/h.

Kustannusarvio koko yhteysvälin parantamiseksi on yhteensä 111 M€. Kooste Vt14 Juva – Parikkala kehittämisselvityksen toimenpidelistauksesta **liitteessä 1**.

Savonlinnan kaupunki esittää, että VT14 Juva-Parikkala-välin kehittäminen sisällytetään kansalliseen liikenneverkkosuunnitelmaan ja käynnistetään tiesuunnitelman valmistelu.

2. Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan kansainvälistäminen

Parikkala-Syväoron tilapäisen rajanylityspaikan kehittäminen kansainväliseksi rajanylityspaikaksi on ratkaisevassa roolissa heikentyvän ja muuttotappioisen Itä-Suomen elinvoimaisuuden kehittämiseksi ja turvaamiseksi. Se on tärkeää erityisesti matkailun ja rajakaupan kehittämiseksi sekä teollisuuden vienti- ja tuontikuljetusmatkojen lyhentämiseksi. Rajanylityspaikan arvioitu matkustajamäärä on nykytilanteessa noin 350 000 ihmistä vuodessa.

Tehdyn selvityksen mukaan henkilöliikenne-ennuste kasvaisi jopa 640 000 rajanylitykseen vuoteen 2030 mennessä. Kansainvälistäminen toisi 63 miljoonaa euroa lisätuloa Itä-Suomen matkailuun. Työllisyysvaikutus näistä matkailijoista olisi arviolta noin 490 henkilötyövuotta vuonna 2030.



19.2.2020

Parikkala-Syväoron rajanylityspaikka on ainoa tilapäinen rajanylityspaikka, jolla on vakinainen henkilöstö. Se on myös suurin tilapäisistä rajanylityspaikoista Suomen ja Venäjän välillä: rajanylityksiä Parikkala-Syväorossa oli vuonna 2018 noin 24 518 (kasvua edellisvuoteen 8,2 %). Liikennemäärät ovat jo aivan maksimissaan. Ylityspaikan vaatimaton infrastruktuuri ja rajoitetut aukioloajat eivät riitä enää nykyisenkään liikenteen tarpeisiin.

Rajanylityspaikan kansainvälistäminen on Etelä-Savon, Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson maakuntien sekä Metsäteollisuuden keskusliiton, alueen yrittäjäjärjestöjen ja kauppakamariosastojen yhteinen tavoite. Kyseiset toimijat ovat ajaneet kansainvälisen rajanylityspaikan avaamista jo vuosikymmeniä.

Rajanylityspaikan kansainvälistäminen kehittäisi Itä-Suomen alueen teollisuutta, erityisesti Savonlinnassa. Savonlinnassa sijaitsee Suomen suurin mekaanisen metsäteollisuuden keskittymä, jonka kasvulle puuhuollon ja raaka-aineiden saatavuuden turvaaminen Venäjältä on tärkeää. Savonlinnassa on myös aloittanut 2019 toimintansa venäläinen korkean teknologian valmistaja Argus Spectrum, jonka päätoimipiste sijaitsee Pietarissa. Tehdas tulee työllistämään Savonlinnassa arviolta noin 150 henkeä. Yhteyskäytävä Pietariin on tärkeässä asemassa Argus Spectrumille sekä muille alueen yrityksille ja henkilöstölle.

Lisäksi nykyistä rajanylityspaikkaa ei voi käyttää matkailuun, sillä rajan ylittäminen vaatii erikoislupaa. Erikoislupia myönnetään pääsääntöisesti ainoastaan metsäteollisuuden kuljetustarpeita varten. Asia nähdään tärkeänä myös Venäjän puolella, ja Venäjän hallitus on tehnyt Suomelle virallisen esityksen rajanylityspaikan statuksen muuttamisesta toukokuussa 2015 ja uudelleen huhtikuussa 2017.

Hallituksen kehysriihessä syyskuussa 2019 päätettiin, että rajanylityspaikka kansainvälistetään vuonna 2024.

Savonlinnan kaupunki esittää, että rajanylityspaikkaan avaamiseen valmistaviin toimenpiteisiin ryhdytään ja että hallituksen kehysriihessä vuonna 2020 varmistetaan tarvittavat määrärahat rajanylityspaikan kansainvälistämiseen tähtäävää infrastruktuuria ja henkilöstöä varten.

3. Sitoumus Savonlinnan lentoliikenteen jatkuvuudelle

Savonlinnan kaupunki on tukenut reittilentoliikennettä Savonlinnan lentoasemalle 2000-luvun alkupuolelta lähtien. Savonlinnan lentoyhteys Helsinkiin toimii julkisen palvelun velvoitteen mukaisella sopimuksella valtion ja kaupungin tuella. Nykyinen velvoite ja sopimus ovat voimassa vuoden 2020 loppuun. Vuorotiheys on julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti kaksi edestakaista yhteyttä arkipäivisin. Edellisen sopimuskauden aikana matkustajamäärät ovat vakiintuneet noin 10 000 matkustajan tasolle vuosittain. Kiitotien pituus on 2300 metriä ja se mahdollistaa laskeutumisen mm. Airbus 321:lle tai 230-paikkaiselle Boeing-koneille. Lentokentän infrastruktuuri on erinomaisessa kunnossa ja Finavialla on käynnissä investointi kiitotien päällysteen uusimiseksi.

Lentoliikenteen merkitys Savonlinnan seudulle ei ole rakennemuutoksista huolimatta vähentynyt. Muut liikennemuodot (juna 4 h 30 min, linja-auto lähes 5 tuntia ja henkilöauto n. 4 tuntia) eivät voi korvata toimivaa lentoyhteyttä Helsinkiin. Alueen kansainvälisillä markkinoilla toimiville veturiyrityksille lentoliikenteen puuttuminen aiheuttaisi vaikeuksia. Samoin maailmankuulu Savonlinnan Ooppe-rajuhlat sekä kasvavat matkailuinvestoinnit vaativat lentoliikenneyhteyttä.



19.2.2020

Savonlinnan lentoaseman infrastruktuuri on erinomaisessa kunnossa. Kiitorata mahdollistaa liikennöinnin lähes kaikilla matkustaja- ja rahtikoneilla. Tällä hetkellä yksityisessä omistuksessa olevat lentokonehallit mahdollistavat myös koneiden yöpymisen Savonlinnassa ympäri vuoden. Lentoaseman ylläpito valtion puolesta on merkittävä lisäarvo seudulle. Nykyisen lainsäädännön perusteella reittilentoliikenne turvaa Finavian ylläpitämän lentokentän. Lentoliikenteen katkeaminen aiheuttaisi erittäin hyvätasoisien lentokentän alasajon, jolla olisi valtavat negatiiviset seuraukset Saimaan alueen matkailulle, sillä alueella ei olisi enää kenttää matkailun tarpeisiin.

Savonlinnan saavutettavuuden kannalta lähialueen lentokentät eivät ole toimiva ratkaisu. Lähimmät kentät, joille on reittiliikennettä, ovat Joensuu, Lappeenranta ja Kuopio. Näille kentille ajomatka on noin kaksi tuntia. Näin ollen kokonaismatka-aika Helsinkiin on näiltä kentiltä odotusaikoinen vähintään 4 tuntia. Hallituksen päätös syyskuussa 2019 Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistämisestä viimeistään vuonna 2024 aiheuttaa matkustajamäärien kasvua ja korostaa lentoyhteyden merkitystä entisestään. Savonlinnan lentoasemalta on Parikkalaan alle tunnin ajomatka.

Reittilentoliikenteen loppumisen myötä elinkeinoelämän menetykset olisivat erittäin todennäköisiä. Erittäin merkittävä olisi suora vaikutus verotuloihin alihankintaverkoston ja muiden välillisten vaikutusten kautta koko seudulla ja talousalueella. Merkittävin taloudellinen vaikutus tulisi vientiteollisuuden toimintaedellytysten olennaisen heikkenemisen kautta. Andritzin ja Savonlinna Worksin noin 300 työpaikkaa ja alihankintaverkoston työpaikat ovat merkittävin riski lentoliikenteen mahdollisen päätymisen osalta. Kaiken kaikkiaan lentoliikenteen loppuminen veisi keskipitkällä aikavälillä seudulta jopa yli 1000 työpaikkaa. Merkittävässä määrin nämä työpaikat eivät siirtyisi muualle Suomeen vaan kunkin yrityksen muihin toimipisteisiin eri puolille maailmaa.

Saksalaisen Uniconsult Oy:n tekemän selvityksen mukaan lentoliikenteen loppuminen Savonlinnasta aiheuttaisi noin 35 miljoonan euron BKT:n menetykset sekä jopa noin 13 miljoonan euron yhteenlasketut verotulojen menetykset valtiolle ja kunnille. Savonlinnan kaupungin verotulomenetykset on arvioitu 2-7 miljoonan euron suuruisiksi vuodessa riippuen menetyksen lopullisesta laajuudesta. Koska kyse on lähinnä kansainvälisestä vientiteollisuudesta, jota työpaikkojen menetykset koskisivat, olisivat verotulojen menetykset myös valtiolle realistisia. Savonlinna edellyttää myös jo olemassa olevan lentokenttäinfrastruktuurin ylläpitoa, sillä matkailun kehittyessä alueelle on mahdollista lentää myös isommilla matkustajamäärillä.

Valtioneuvosto on aiemmin todennut tiedotteessaan 25.4.2017, että ”turvataan lentoliikenne Helsingin ja Savonlinnan välillä.” ja päättänyt hiljattain lentoliikenteen rahoituksesta vuosille 2021-2024.

Lentoliikenteen rahoitus on turvattava tulevaisuudessa myös pitkällä aikavälillä. Yksittäisen sopimuskauden tulisi olla aina neljä vuotta.

4. Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala -radan kehittäminen

Savonlinnassa on Suomen suurin mekaanisen metsäteollisuuden keskittymä. Alueen teollisuuden materiaali- ja tuotekuljetukset ovat suuria ja niiden määrä on kasvussa. Teollisuuden toimintaedellytysten, elinvoimaisuuden ja kasvun turvaaminen edellyttää toimivaa logistiikkaverkkoa. Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala -radan kehittämisellä teollisuudelle pystytään tarjoamaan varma, nopea, taloudellinen ja ympäristöystävällinen kuljetusmuoto. Radan kehittäminen mahdollistaisi myös henkilöliikenteen avaamisen Savonlinna – Pieksämäki suuntaan, josta puolestaan avautuvat yhteydet Suomen



19.2.2020

valtaradoille pohjoiseen, etelään ja länteen. Rata on merkittävä Savonlinnan seudun saavutettavuudelle tarjoten nopean ja tehokkaan väylän monipuolisesti Savonlinnasta muualle Suomeen sekä muualta Savonlinnaan. Nopea ja helppo saavutettavuus on elinehto alueen matkailun kehittämiseksi.

Alueen merkittävimpien elinkeinojen, teollisuuden ja matkailun, kasvattaminen ja turvaaminen edellyttävät Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala –radan kehittämistä muun muassa radan sähköistamisellä ja Laitaatsalmen ratasillan palauttamisella.

Laitaatsalmen ratasillan rata purettiin syväväylän rakentamisen yhteydessä syyskuussa 2015, jolloin Savonlinna menetti ratayhteyden lännen suuntaan. Tämä oli osa Syväväylän siirtoa Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen. Kyseisestä hankkeesta jäi pois rautatiesillan uudistaminen. Etelä-Savon kauppakamari on vaatinut hankkeen toteuttamista kokonaisuutena, johon sisältyy myös rautatiesillan uudistamisen vaatima 12 miljoonan euron rahoitusosuus, mikä palauttaisi Savonlinna – Pieksämäki -yhteyden.

Henkilöjunaliikenne lakkautettiin Savonlinna – Pieksämäki -osuudella radan huonon kunnon takia keväällä 1988. Rata jäi tuolloin pelkästään tavaraliikenteen käyttöön, ja tämän jälkeen Savonlinnasta on ollut henkilöjunaliikennettä ainoastaan Parikkalaan. Savonlinna – Pieksämäki -rataosuuden parannukseen ja kunnossapitoon on investoitu viimeisten vuosien aikana 42 miljoonaa euroa, ja sen nykyinen kunto mahdollistaa henkilöjunaliikenteen avaamisen uudelleen.

Koko Parikkala–Pieksämäki-välin sähköistys ja Savonlinna–Rantasalmi-rataosan avaaminen uudelleen liikenteelle lisää radan ja ratakäntösillan kunnossapidon kustannuksia noin 1,1 M€:lla vuodessa. Toisaalta tämän hankevaihtoehdon avulla voidaan saavuttaa huomattavat, noin 1,1 M€:n suuruiset säästöt Savosta ja Kainuusta Imatran, Joutsenon ja Lappeenrannan metsäteollisuuden tuotantolaitoksille hoidettavissa raakapuun kuljetuksissa. Radan sähköistyksen vuoksi nämä kuljetukset olisi edullisempaa hoitaa Savonlinnan ja Parikkalan kautta, sillä kuljetusmatka lyhenee jopa yli 80 km nykyisin käytettävään Kouvolan kautta kulkevaan reittiin verrattuna. Metsäteollisuuden lisäksi radan avaaminen toisi henkilöliikenteen kehittämiseksi ja erityisesti alueen matkailutoimialalle positiivista kehitystä.

Henkilöliikenteen käynnistäminen Savonlinna – Pieksämäki -rataosuudella on Itä-Suomen alueen kehittämisen kannalta tärkeää ja se avaisi myös uuden yhteyden Savon ja Karjalan ratojen väliin. Itä-Suomen alueen edunvalvonnan kokoava Nopeat Itäradat neuvottelukunta on laatinut selvityksen henkilöliikenteen palauttamiseksi. Selvityksen mukaan henkilöliikennepotentiaali on noin 60 000 matkustajaa vuodessa.

Savonlinnan kaupunki esittää Laitaatsalmen ratasillan rakentamista sekä Pieksämäki-Parikkala-Savonlinna-radon sähköistämistä.

5. Kevyen liikenteen väylä Tanhuvaaran Urheiluopistolle

Savonlinnassa on kansallisella tasolla merkittäviä vahvuuksia ja suuri potentiaali, jonka hyödyntämiseksi ja käyttöönottamiseksi valtion tulisi luoda myönteisiä edellytyksiä. Savonlinnan toiminnot ja palvelut tukevat välillisesti myös ympäristökuntia ja niiden elinvoimaisuutta, mikä tekee Savonlinnan potentiaalinen tukemisesta järkevää myös kansallisen aluepolitiikan kannalta.



19.2.2020

Suomessa on yhteensä 11 urheiluopistoa, joista Savonlinnan Tanhuvaara on ainoa, jolle ja jolta ei johda kevyen liikenteen väylää. Tästä aiheutuu merkittävä epäsuhta, sillä urheiluopistolle kevyen liikenteen väylä on sekä saavutettavuusasia että yksi liikuntapaikoista. Kevyen liikenteen väylä on todettu Suomessa tehdyissä tutkimuksissa itse asiassa suosituimmaksi liikuntapaikaksi.

Nykyisessä tilanteessa Tanhuvaara menettää kevyen liikenteen väylän puuttumisen vuoksi asiakkuuksia, sekä paikallisia että kauempaa tulevia (esim. juoksijat, kävelijät, pyöräilijät, (rullasuksi)hiihtäjät). Pimeään syys- ja talviaikaan Tanhuvaaralla ei näistä syistä johtuen ole tarjota riittäviä suorituspaikkoja, jotka yhteiskunta on muualle rakentanut.

Kevyen liikenteen väylän puuttuminen on myös turvallisuuskysymys. Opistolle johtava maantie on kapea ja paikoin huonokuntoinen. Pyörällä tai jalkaisin liikkuminen autoliikenteen seassa muodostaa oman riskinsä. Opiston asiakkaiden lisäksi kaupunkitaajaman ja Tanhuvaaran välistä tietä käyttävät myös paikalliset - ja loma-asukkaat. Pohjois-Savon ELY-keskuksen karkean arvion mukaan kustannukset noin 8 kilometrin matkalle kaupunkitaajamasta Tanhuvaaraan olisi noin 3,5 - 4 miljoonaa euroa. Väylän rakentaminen kehittää Tanhuvaaran urheiluopiston roolia ja tukee kaupungin kehittymistä.

Savonlinnan kaupunki esittää kevyen liikenteen väylän rakentamista Tanhuvaaraan.

6. Muut liikenneväylien kehittämistarpeet (perustienpidon kohteet)

1. **Moinsalmentie (15197)**

Tien ongelmana on mm. uraisuus ja päällystevauriot. Vaatii perusparannusta, erityisesti väli Nätki – Tanhuvaara (Pitkälä), jossa KVL vaihtelee 1100 – 1500 ajoneuvon välillä.

2. **Rantasalmentien (464) parantaminen**

Sairaaloiden tehtäväjaon muutokset sekä lisääntyvä yhteistyö johtavat lisääntyvään kiireellisten sairaskuljetusten tarpeeseen Savonlinnan keskussairaalan ja Kuopion yliopistollisen sairaalan välillä. Potilasturvallisuuden varmistamiseksi Rantasalmentien kunto ja kunnossapito tulee olla kaikissa olosuhteissa riittävällä tasolla. Savonlinnan ja Kuopion välillä on myös merkittävää rahti- ja matkustajaliikennettä, joka edellyttää tien tason riittävää ylläpitoa. Viimeaikaisten ja suunnitteilla olevien elinkeinoelämän investointien vuoksi liikennetarve tulee todennäköisesti kasvamaan myös tulevaisuudessa.

3. **Seututie 474 ja yhdystie 4741 erityisesti Savonrannan taajaman kohdalla**

Tietä on kunnostettu, mutta Savonrannan taajaman pohjoispuolen kunnostusta ei ole tehty. Tie on huonossa kunnossa, tiessä on routavaurioita ja uria. Liikenne on lisääntynyt viime vuosina mm. matkailun lisääntymisen myötä.

Yhdystie 4741 Savonranta-Leipämäki vaatii perusparannusta. Tieväli on tärkeä yhteys Enonkosken ja edelleen Savonlinnan suuntaan.



19.2.2020

4. Seututie 479 Punkaharjun kohdalla

Tie on hyvin kapea, mutkainen ja sillä liikkuu paljon raskasta liikennettä. Tiellä ei ole juuri yhtään reuna-aluetta, tien mutkaisuuden ja mäkisyyden takia liikkuminen esim. jalan, pyörällä tai lasten kanssa rattailla on hyvin vaarallista.

Pakkasenharjun kohdalle tulisi rakentaa kevytliikenneväylä seurakuntakeskuksen ja Enanniemien tienristeyksen välille. Kevytliikenneväylä edistäisi merkittävästi liikenneturvallisuutta sekä parantaisi asukkaiden liikkumismahdollisuuksia ja terveellisiä elämäntapoja.

Valtatien 14 palvelutaso vastaamaan elinkeinoelämän tarpeita

Nykyliikenne haastaa vanhan tien

Valtatie 14 Juva–Parikkala on 117 kilometriä pitkä Itä-Suomen poikittaisyhteys valtateiden 5 ja 6 välillä. Se on kapea kaksikaistainen sekaliikennetie lukuun ottamatta Savonlinnan kohdan lyhyttä nelikaistaista osuutta. Valtatie on rakennettu pääosin 1960- ja 1970-luvuilla.

Liikennemäärä valtatiellä 14 on keskimäärin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, Savonlinnan kohdalla selvästi enemmän. Kausivaihtelu on suurta, kun tie on suosittu kesämatkailun väylä. Pitkämatkainen liikenne hallitsee Savonlinnan ja Juvan välillä. Nopeusrajoitus on nyt pääosin 80 km/h ja nopeusrajoitusten runsas vaihtelu sekä vähäiset ohitusmahdollisuudet tekevät ajamisesta epämukavaa. Valtatien 14 liikenneturvallisuuden taso on huonompi kuin vastaavilla pääteillä ja henkilövahinko-onnettomuudet ovat vähentyneet selvästi muuta maata hitaammin. Parikkalan kansainvälisen raja-aseman avautuminen vuonna 2024 ja teollisuuden kasvavat kuljetusmäärät tuovat lisäliikennettä valtatielle 14.

Monia toimenpiteitä tarvitaan tavoitetilan saavuttamiseksi

Tavoitteet valtatie 14 kehittämiselle pohjautuvat alueellisiin ja valtakunnallisiin strategisiin suunnitelmiin. Sujuvat arjet matkat ja elinkeinoelämän kilpailukyky edistäminen edellyttävät valtatie 14 tieteknisen tason selvää nostamista. Keskeisiä toimia tieinfrastruktuurin parantamiseksi ovat tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, ohituskaistojen rakentaminen, kaksiajorataisen osuuden jatkaminen Savonlinnassa sekä liittymien parantamiset. Tavoitetilan saavuttamiseksi tarvitaan myös monia muita toimia, kuten liikenteen hallinnan keinoja sekä aktiivista maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyötä.

Tieinfrastruktuurin parantamistoimenpiteiden kokonaiskustannusarvio on noin 101 miljoonaa euroa. Kiireellimmät toimenpiteet (24,6 M€) on ajoitettu I-koriin.

Vaikutuksia erityisesti saavutettavuuteen ja turvallisuuteen

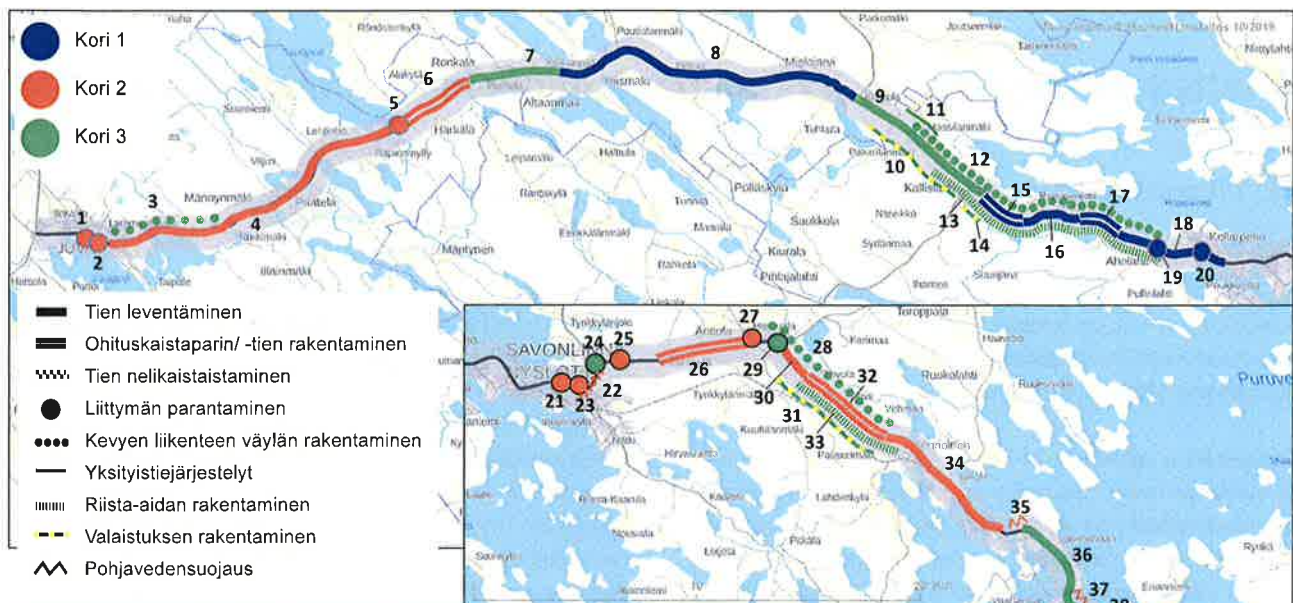
Valtatien 14 kehittämistoimenpiteiden myötä sen rooli alueensa keskeisenä yhteytenä vahvistuisi. Itä-Savon ja muun Suomen välinen saavutettavuus kohenisi. Valtatien kehittämistoimien myötä ajonopeus olisi jatkossa tasainen ja nopeusrajoitus voitaisiin nostaa pääosin 100 km/h:ssa. Koko yhteyden matka-aika lyhenisi noin seitsemän minuuttia.

Infrastruktuurin parantamistoimenpiteet pienentäisivät onnettomuusriskiä lähes 20 prosentilla. Lisäksi tarvitaan enenevässä määrin liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustoimintaa sekä ajoneuvoteknologian ja lainsäädännön kehittämistä. Tien kehittämis- ja ylläpitoinvestoinnit sekä liikenteen hallinnan toimenpiteet tehostaisivat tienpitoa ja tieomaisuuden arvon säilymistä.

Kohden toteutusta

Tarpeet valtatie 14 kehittämiseksi on tunnistettu. Tulokset toimivat jatkosuunnittelun, alueellisen liikennejärjestelmätöiden ja tienpidon ohjelmoinnin pohjana. Ensimmäiset kehittämistoimenpiteet kohdistetaan Juvan ja Savonlinnan välin palvelutason nostamiseen sekä pieniin ja tehokkaisiin liikenneturvallisuustoimiin koko yhteysväylällä.





- 1 Yhdystien kiertoliittymä, liittymähaaran lisääminen ja alikulkukäytävän rakentaminen, 0,6 M€
- 2 Juvantien itäisen liittymä, liittymän parantaminen (kiertoliittymä), 0,6 M€
- 3 Sulkavantie (mt 434)–Kiiskiläntie (mt 15182), kevyen liikenteen väylän rakentaminen (4,9 km), 1,7 M€
- 4 Sulkavantie (mt 434)–Tuusmäentie (mt 15338), tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (14,6 km), 14,6 M€
- 5 Härkäläntien liittymät (mt 15186), liittymien parantaminen (saarekkeet), 0,1 M€
- 6 Härkälä (väli Tuusmäentie–Kolkonrannatie), ohituskaidetien (2+1) rakentaminen, 2,5 M€
- 7 Härkälä–Kolkonlahti, tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (3,9 km), 3,9 M€
- 8 Kolkonlahti–Parkumäentie, tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (14,3 km), 14,3 M€
- 9 Parkumäentie–Kallislahti, tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (5,9 km), 5,9 M€
- 10 Massilanmäki–Kallislahti, valaistuksen rakentaminen (4,8 km), 0,5 M€
- 11 Massilanmäki, yksityistiejärjestelyt (1,8 km), 0,3 M€
- 12 Massilanmäki–Aholahdi, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (12,9 km), 4,4 M€
- 13 Kallislahti–Aholahdi, riista-aidan rakentaminen (11,5 km), 0,8 M€
- 14 Kallislahti, valaistuksen rakentaminen (0,6 km), 0,1 M€
- 15 Kallislahti–Marjomäki, ohituskaidetien (2+2) rakentaminen, 3,9 M€
- 16 Marjomäki–Loikansaarentie, tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (2,7 km), 2,7 M€
- 17 Loikansaarentie–Luhtisentie, ohituskaidetien (2+2) rakentaminen, 3,9 M€
- 18 Luhtisentie–Aholahdi, tien leventäminen (5,2 km), 1,8 M€

- 19 Ensola, liittymän parantaminen (porrastaminen), 0,3 M€
- 20 Rengastie, liittymän parantaminen (kanavointi), 0,3 M€
- 21 Miekkonieniemi, liittymän parantaminen (liikennevalot), 0,1 M€
- 22 Miekkonieniemi–Nojanmaa, tien nelikaistastaminen (1,6 km), 5,6 M€
- 23 Mertala, liittymän parantaminen (liikennevalot), 0,1 M€
- 24 Nojanmaa, liittymän parantaminen (eritasoliittymä), 6,2 M€
- 25 Johtokatu/Kiesitie, liittymän parantaminen (kanavointi), 0,6 M€
- 26 Lähteellä–Anttola, ohituskaidetien (2+1) rakentaminen, 2,3 M€
- 27 Anttola, liittymän parantaminen (porrastaminen), 0,5 M€
- 28 Anttola–Kulenoinen, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (7,1 km), 2,4 M€
- 29 Anttolantie (kt 71), liittymän parantaminen (eritasoliittymä), 5,0 M€
- 30 Anttolantie (kt 71)–Sihvola, tien leventäminen (2,0 km), 0,7 M€
- 31 Sihvola–Kulenoinen, valaistuksen rakentaminen (4,9 km), 0,5 M€
- 32 Sihvola–Kulenoinen, ohituskaidetien (2+2) rakentaminen, 7,3 M€
- 33 Sihvola–Kulenoinen, riista-aidan rakentaminen (5,5 km), 0,3 M€
- 34 Kulenoinen–Tuunaansaarentie, tien leventäminen (6,9 km), 2,4 M€
- 35 Tuunaansalmi, pohjavedensuojaus (0,7 km), 0,7 M€
- 36 Harjutie–Harjutie, tien leventäminen (6,3 km), 2,1 M€
- 37 Kuikonniemi, pohjavedensuojaus (1,2 km), 1,1 M€
- 38 Harjutie–Tuunaansalmen silta, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (0,6 km), 1,1 M€
- 39 Punkaharju, pohjavedensuojaus (0,8 km / 2 jaksoa), 0,8 M€
- 40 Kirkkotie, liittymän parantaminen (kanavointi), 0,3 M€
- 41 Palomäentie–vallatie 6, tien leventäminen (21,5 km), 7,3 M€
- 42 Putikko, valaistuksen rakentaminen (0,5 km), 0,1 M€
- 43 Särkisalmi, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (0,6 km), 0,2 M€
- 44 Kuutostie (vt 14), liittymän parantaminen (kaistajärjestelyt), 0,3 M€
- 45 Kuntien liikenneneuvallisuussuunnitelmissa esitetyt pienet toimenpiteet, 0,2 M€