



5.2.2021

Kansanedustaja Ari Torniainen

Savonlinnan liikennehankkeet

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 kuutioiden ovien 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 UPM:n Savonlinnan yksikön laajennuksen myötä. MetsäWoodin investoinnin myötä liikennekapasiteetti on kasvanut vuoden 2019 aikana niin työmatka- sekä kuljetusliikenteen osalta. Uuden tehtaan työpaikkavaikutus on n. 100 henkilöä.

Hiljattain Venäläinen korkean teknologia-alan yritys Argus Spectrum on investoinut uuteen tehtaaseen Savonlinnassa. 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.



5.2.2021

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 selkeää 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 ovat alkamassa Charter-lennot 2021 lähtien, jotka entisestään lisäävät matkustajaliikennemäärää VT14-tiellä.

Parikkalan rajanylityspaikka

Parikkalan rajanylityspaikan vaikutusselvityksessä on arvioitu, että Savonlinnan seudulle syntyisi erityisen paljon uutta matkustuspotentiaalia Parikkalan rajanylityspaikan mahdollisen avaamisen jälkeen. Kansainvälistäminen toisi 60 miljoonaa euroa lisätuloa Itä-Suomen matkailuun.

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. Rajanylityspaikan matkustajamäärän arvioidaan sen kansainvälistämisen myötä olevan 640 000 henkilöä vuonna 2030 (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 ohituskaisaparia, joka jo sinänsä kertoo heikosta palvelutasosta ja tien välityskyvystä.

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.



5.2.2021

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.

Tehdyn selvityksen mukaan henkilöliikenne-ennuste kasvaisi jopa 640 000 rajanylitykseen vuoteen 2030 mennessä. Kansainvälistäminen toisi lisätuloa Itä-Suomen matkailuun 57 M€ vuonna 2024 ja 80 M€ vuonna 2030. Työllisyysvaikutus näistä matkailijoista olisi noin 385 henkilötyövuotta vuonna 2030.

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 (kasvu edellisvuoteen 8,2 %). Liikennemäärät ovat jo aivan maksimissaan. Ylityspaikan vaatimaton infrastruktuuri ja rajoitetut aukioloajat eivät riitä enää nykyisenkään liikenteen tarpeisiin.



5.2.2021

Rajanylityspaikan kansainvälistäminen on Etelä-Savon, Etelä-Karjalan 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 matkailua ja teollisuutta erityisesti Savonlinnassa. Savonlinnassa sijaitsee Suomen suurimpiin kuuluva mekaanisen metsäteollisuuden keskittymä, jonka kasvuille puuhuollon ja raaka-aineiden saatavuuden turvaaminen Venäjältä on tärkeää. Yhteyskäytävä Pietariin on tärkeässä asemassa myös muille alueen yrityksille ja työntekijöille.

Rajanylityspaikan kansainvälistäminen nähdään tärkeänä myös Venäjän puolella. Venäjän hallitus on tehnyt Suomelle virallisen esityksen rajanylityspaikan statuksen muuttamisesta kansainväliseksi tulli- ja rajavartiolaitoksen alaisuudessa 2015 ja uudelleen huhtikuussa 2017.

Maan hallitus on linjannut syyskuussa 2019, että rajanylityspaikka kansainvälistetään vuonna 2024.

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

Parikkalan raja-aseman kansainvälistäminen

- Hallitus myönsi lisätalousarviossa Parikkalan raja-asemalle 150 000 euroa 2020 tiesuunnitelmaan. Hallitus esittää lisäksi lisätalousarviossa Parikkalan raja-asemalle yhteensä 700 000 euroa
- Kaakkois-Suomi – Venäjä 2021-2027 rajat ylittävään yhteistyöohjelmaan sisällytetään laajat infrastruktuurihankkeet (**LIP**), ja Parikkalan rajanylityspaikka mahdollista sisällyttää ko. ohjelmaan. Koska kyseessä on Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon yhteinen kärkihanke, LIP voi olla jopa 10 milj. euron kokoluokkaa
- hankkeeseen voi sisältyä esim. raja- ja tulliviranomaisten tarvittavia hankintoja ylityspaikalle, kaistojen rakentamista tms.
- LIP-hankkeiden valmistelua koordinoi valtionhallinnon puolelta pääasiallisesti Väylävirasto
- hankkeen eteenpäin vieminen edellyttää tarvittavaa suunnittelua ja valmistelua, mm. aiempien laadittujen rakentamissuunnitelmien päivittämistä
- uusi raja-ohjelma laadittiin 2020 ja siihen tarvitaan päivitetty suunnitelma

Kaakkois-Suomi – Venäjä rajaohjelma 2021-2027 laadittiin sisällöllisesti käytännössä syksyn 2020 aikana pitäen sisällään myös ohjelmaan sisällytettävät laajat infrastruktuurihankkeet (LIP). Parikkalan rajanylityspaikka on mahdollista sisällyttää/esittää ohjelmaan yhtenä LIP-hankkeena. Hankkeeseen voisi sisältyä esimerkiksi raja- ja tulliviranomaisten tarvittavia hankintoja ylityspaikalle, kaistojen rakentamista tms. LIP-hankkeiden valmistelua koordinoi valtionhallinnon puolelta pääasiallisesti Väylävirasto.

Hankkeen eteenpäin vieminen edellyttää tarvittavaa suunnittelua ja valmistelua vastuuviranomaisten välillä, mm. aiempien v. 2016 laadittujen rakentamissuunnitelmien päivittämistä. Jotta ylityspaikan avaaminen olisi mahdollista aiemman päätöksen mukaisesti 2024, suunnittelutyössä tulisi edetä ripeästi.



5.2.2021

Ylityspaikan avaaminen edellyttää noottien vaihtoa Suomen ja Venäjän välillä (Venäjä esitti avaamista viimeksi v. 2015, jolloin Suomella ei ollut vielä valmiutta asiaan). Nyt Suomen tulisi olla asiassa aloitteellinen hallituksen periaatepäätöksen 9/2019 mukaisesti.

Vuoden 2020 aikana on käynnistetty ohjelmakauden 2021-2027 valmistelu.



Kaaviokuva: yhteyspäällikkö Veli-Matti Kesälahti, Etelä-Karjalan liitto

3. 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 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 kehittämiselle.

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



5.2.2021

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 10 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 kaupunginhallitus on käsitellyt 19.12.2019 § 515 Savonlinna-Parikkala ratayhteyttä ja Putikon seisakkeen avaamista liikenteelle. Kaupunginhallitus hyväksyi seuraavan esityksen: ”Kaupunginhallitus esittää vetoomuksen VR:n pääjohtajalle Putikon seisakkeen avaamisesta liikenteelle sekä rataosuuden sähköistämisen selvittämisestä.” Savonlinnan kaupunginhallituksen päätös 19.12.2019 § 515 on muistion liitteenä.

Savonlinnan kaupunki esittää Laitaatsalmen ratasillan rakentamista, Pieksämäki-Parikkala-Savonlinna-radan sähköistämistä sekä Putikon seisakkeen avaamista liikenteelle.

4. 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 potentiaalın tukemisesta järkevää myös kansallisen aluepolitiikan kannalta.

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.



5.2.2021

Nykyisessä tilanteessa Tanhuvaara menettää kevyen liikenteen väylän puuttumisen vuoksi asiakkauksia, 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 kaipa ja paikoin huonokuntoinen sekä liikennettä lisäävät, päivittäinen raskas liikenne Nousialan jäteasemalle, että asfalttiasemalle. Pyörällä tai jalkaisin liikkuminen raskaan ja muun 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.

5. 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 ja erityisesti puukuljetusten lisääntymisen myötä.

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

4. Seututie 479 Punkaharjun kohdalla



5.2.2021

Tie on hyvin kapea, mutkainen ja sillä liikkuu henkilöliikenteen lisäksi paljon raskasta liikennettä. MetsäWoodin Punkaharjun tehtaalle kulkee työntekijä- ja rekkaliikennettä (puutavara- ja kemikaaliliikenne) ja määrät ovat kasvaneet viime vuosina huomattavasti johtuen Punkaharjun tehtaan laajentamisesta. Tien runko on monin paikoin pettänyt ja reikäinen, joihin ei pelkkä paikkaus riitä. Koko tien matkalta Punkaharju-Kiteen kunnan rajaon saakka tiellä on varoitus tien huonosta kunnosta ja ajoittain käytössä on myös alennetut nopeudet johtuen nykytilasta. Tielle on saatava nykyisen kunnan ja kasvaneen liikenteen myötä perusparannus.

479 tiellä välillä Punkaharjun taajama – Kiteen kunnanraja KVL vaihtelee 443 – 1233 ajoneuvon välillä, josta raskaan liikenteen osuus on n. 8%.

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 Enanniemen tienristeyksen välille. Kevytliikenneväylä edistäisi merkittävästi liikenneturvallisuutta sekä parantaisi asukkaiden liikkumismahdollisuuksia ja terveellisiä elämäntapoja.

6. Parikkala-Savonlinna junaliikenne vuodelle 2021

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä VR-Yhtymä Oy välillä on voimassa henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus ja siihen liittyvä LVM:n velvoitepäättös sekä sopimus kauko- ja lähijunaliikenteen ostamisesta. Kauko- ja lähiliikenteen ostamista koskevan sopimuksen voimassaolo päättyi 31.12.2020. Sopijapuolten tarkoituksena on solmia vuoden 2021 aikana uusi enintään 9-vuotinen ostoliikennesopimus. Uutta ostoliikennesopimusta koskevat neuvottelut ovat jo käynnistyneet.

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä VR-Yhtymä Oy ovat solmineet sopimuksen kaupallisesti kannattamattoman henkilöjunaliikenteen ostamisesta VR:ltä ajanjaksolta ennen uuden ostoliikennesopimuksen voimaantuloa. Sopimus tuli voimaan 1.1.2021 ja on voimassa määräaikaisena 30.6.2021 asti. Sopimusta voidaan kuitenkin jatkaa 31.12.2021 asti (Optiokausi) sopimuksen mukaisin ehdoin LVM:n ilmoituksella. LVM:n tulee ilmoittaa VR:lle mahdollisesta Optiokauden käyttämisestä kirjallisesti viimeistään 31.3.2021 mennessä. Optiokauden voimaantulo edellyttää, että eduskunta on myöntänyt määrärahan.

Savonlinna-Parikkala välinen kiskobussiliikenne kuuluu yllä mainittuun ostosopimukseen. Arkipäivisin ajetaan kuusi kiskobussivuoroa molempiin suuntiin ja viikonloppuisin viisi vuoroa. Savonlinna – Parikkala välillä oli 80 000 matkustajaa vuonna 2019. Junayhteyttä käytetään paljon työmatkaliikenteessä, esimerkiksi pelkästään Punkaharjulla sijaitseva Metsä Woodin karto- ja koivuvarneritehdasalue työllistää 500 henkilöä. Savonlinna-Parikkala junayhteyttä käytetään myös pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa työmatkustuksessa. Parikkala-Savonlinna junayhteyttä käyttävät myös sekä lukion että ammattikoulun opiskelijat. Savonlinna ja Punkaharju ovat merkittäviä matkailukeskuksia, joten junayhteys palvelee matkailijoita.

Savonlinna - Parikkala välinen junavuorotiheys palvelee siis hyvin alueen elinkeinoelämän, matkailijoiden ja opiskelijoiden tarpeita pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä. Savonlinnan kaupungin saavutettavuuden kannalta on erittäin tärkeää, että nykyisen velvoiteliikennevuorojen mukainen palvelutaso säilyy myös 30.6.2021 tai mahdollisen optiokauden 31.12.2021 jälkeen.



5.2.2021

Savonlinnan kaupungin sekä Meri-Lapin kuntien yhteinen kannanotto hyvinvointialuetta koskevasta lainsäädännöstä ja rahoituksesta

Sosiaali- ja terveysministeriö toimitti esitysluonnoksen sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämiseksi lainsäädännön arviointineuvostolle 14. lokakuuta 2020.

Hallitus viimeisteli lakiesityksen lopulliseen muotoonsa lainsäädännön arviointineuvoston palautteen jälkeen. Hallituksen esitys on annettu eduskunnalle joulukuussa 2020. Kokonaisuuden voimaantulo vaatii eduskunnan hyväksynnän.

Hallituksen esityksessä 7.6 Laki sosiaali- ja terveydenhuoltoja ja pelastustoimea koskevan uudistuksen toimeenpanosta ja sitä koskevan lainsäädännön voimaannpanosta § 59:ssä säädettäisiin Etelä-Savon ja Lapin hyvinvointialueiden ympärivuorokautisesta yhteispäivystyksestä, jonka mukaan Etelä-Savon ja Lapin hyvinvointialueille on mahdollisuus terveydenhuoltolain 50 §:n 3 ja 4 momentista poiketen ylläpitää useampaa kuin yhtä ympärivuorokautisesti päivystävää yhteispäivystyksikköä sairaaloidensa yhteydessä vuoden 2032 loppuun saakka.

Esityksen mukaan Etelä-Savon ja Lapin hyvinvointialueilla tulisi sijaitsemaan kaksi nykyistä keskussairaalaa. Jotta hyvinvointialue voisi päättää terveydenhuoltolain säädöksistä poiketen ylläpitää kummassakin sairaalassa ympärivuorokautisesti päivystävää yhteispäivystystä, tulee tästä säättää erikseen. Kahdesta päivystyksestä aiheutuviin kustannuksiin ei esityksen mukaan maksettaisi kuitenkaan erilliskorvausta, vaan kustannukset tulisi kattaa hyvinvointialueen rahoituslain mukaisella yleiskatteellisella rahoituksella.

Valtioneuvoston asetuksessa erikoissairaanhoidon työnjaosta ja eräiden tehtävien keskittämisestä (582/2017) 7 § :ssä säädetään siitä, miten tietyt leikkaukset tulee koota ympärivuorokautista perusterveydenhuollon ja erikoissairaanhoidon yhteispäivystystä ylläpitäviin sairaaloihin, ellei niitä muutoin ole keskitetty säädöksillä tai terveydenhuoltolain 43 §:ssä tarkoitetussa erikoissairaanhoidon järjestämissopimuksessa. Tällaisia leikkauksia ovat mm. lonkan, polven ja olkapään tekonivelleikkaukset, selkäkirurgia sekä syövän kirurginen leikkaushoito.

Ilman sairaalassa olevaa ympärivuorokautista yhteispäivystystä ei yllä mainittujen leikkausten toteuttaminen olisi mahdollista nykyisissä keskussairaaloissa. Lisäksi leikkaustoiminnan on kussakin sairaalassa täytettävä muualla säädöksissä asetetut vaatimukset, joita ovat mm. mainitun työnjakoasetuksen 7 §:n mukaiset lukumäärävaatimukset.

Savonlinnan kaupungin sekä Meri-Lapin kuntien yhteinen kannanotto

Savonlinnan sairaalan ja Länsi-Pohjan keskussairaalan ympärivuorokautisen yhteispäivystyksen määräämiskäytäntö vuoteen 2032 saakka muutetaan toistaiseksi voimassaolevaksi sekä velvoitteeksi Etelä-Savon ja Lapin hyvinvointialueille. Kirjaus pitää saada lakipykäliin velvoittamaan Etelä-Savon ja Lapin hyvinvointialueita ylläpitämään kahta ympärivuorokautista yhteispäivystystä sairaalaa ja tämä tulisi huomioida myös rahoituksessa.

Alueelliset erityispiirteet etäisyyksineen edellyttävät vahvasti Etelä-Savon sekä Lapin hyvinvointialueiden osalta Savonlinnan sairaalan ja Länsi-Pohjan keskussairaalan osalta ympärivuorokautisen yhteispäivystyksen säilymistä toistaiseksi voimassaolevana velvoitteena Etelä-Savon ja Lapin perustettavilla hyvinvointialueilla. Sairaaloiden määräämiskäytäntö heikentää lääkäri- ja hoitohenkilökunnan rekrytointeja tänä aikana sekä niiden pysyvyyttä.