Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

Valtatien 14 Juva–Parikkala kehittämisselvitys

2019

Sisällysluettelo

- Nykytila – liikenne ja palvelutaso
- Strategiset suunnitelmat ja kehittämistavoitteet
- Keinovalikoima ja toimenpidetarpeet
- Toimenpiteiden ajoitus ja vaikutukset
- Johtopäätökset

Esipuhe

- Valtatie 14 Juva–Parikkala on poikittaisyhteys Etelä-Savon ja Etelä-Karjalan maakuntien sekä valtateiden 5 ja 6 välillä. Tien kokonaispituus on 117 kilometriä. Se on kapea kaksikaistainen sekaliikennetie lukuun ottamatta Savonlinnan kohdan lyhyttä nelikaistaista osuutta. Savonlinnan ohikulkutie valmistui vuonna 2012, jolloin valtatie siirtyi pois katuverkosta. Muutoin tie on rakennettu pääosin 1960- ja 1970-luvuilla.
- Yhteysvälin edellinen kehittämisselvitys laadittiin vuonna 2005. Sen jälkeen pääteiden kehittämislinjauksia on pohdittu useissa eri yhteyksissä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus pääväylistä ja niiden palvelutasosta astui voimaan 1.1.2019. Valtatie 14 ei kuulu maanteiden pääväyläverkkoon, jonka pituus on 5 506 kilometriä, mikä on 41 % kaikkien valta- ja kantateiden pituudesta.
- Tämän kehittämisselvityksen tavoitteena on ollut palvelutasolähtöisesti tarkastella valtatien 14 Juva–Parikkala merkitystä ja suunnitella tiejakson kehittämistoimenpiteitä pitkämatkaisen liikenteen ja kuljetusten kannalta ottaen huomioon paikallisen liikenteen ja maankäytön tarpeet.
- Tämä valtatien 14 kehittämisselvitys on jatkossa kehys, jonka pohjalta tien kehittämistoimia viedään eteenpäin. Selvityksen tilaajana on ollut Pohjois-Savon ELY-keskus. Hankkeen ohjausryhmään ovat kuuluneet Timo Järvinen (pj.), Henri Heikura ja Terhi Nissinen Pohjois-Savon ELY-keskuksesta, Jussi Kailasto, Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta, Auli Forsberg ja Jukka Pasanen Väylävirastosta, Marjo Wallenius Etelä-Karjalan liitosta, Marko Tanttu Etelä-Savon liitosta, Ahti Myllys Rantasalmen kunnasta, Vesa Kankkunen Juvan kunnasta, Kari Tikkanen Savonlinnan kaupungilta ja Mikko Kupiainen Parikkalan kunnasta. Konsultin edustajana ohjausryhmässä on toiminut selvitystyön projektipäällikkö Reijo Helaakoski Linea Konsultit Oy:stä.
- Selvitystyön kuluessa järjestettiin Savonlinnassa kaksi sidosryhmäseminaaria. Ensimmäisessä pohdittiin ongelmia ja tavoitteita, toisessa kehittämistoimia.

Kuopio, joulukuussa 2019

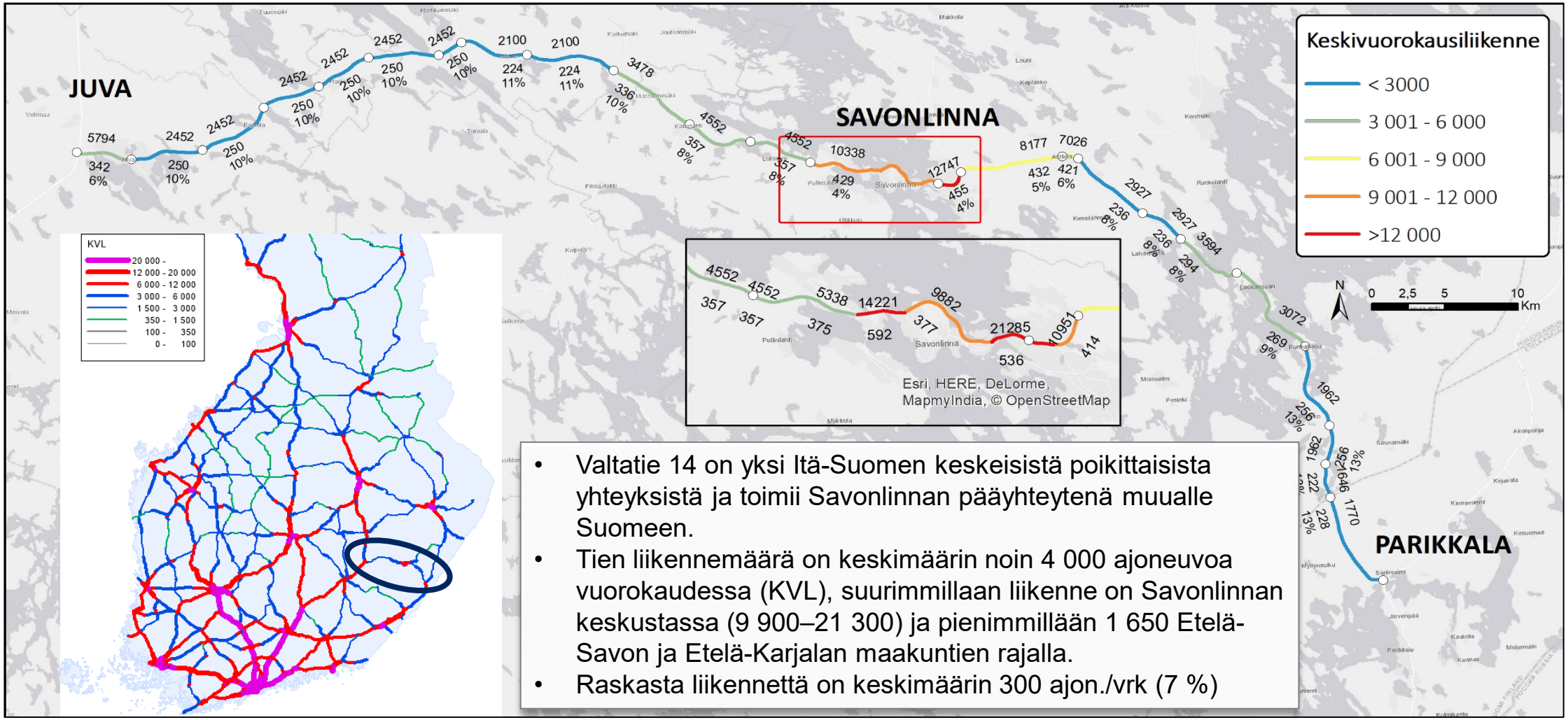
Tiivistelmä

- Valtatien 14 liikennemäärä on keskimäärin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, Savonlinna kohdalla selvästi enemmän. Kausivaihtelu on suurta, kun tie on suosituimpia kesämatkailun väyliä. Raskaan liikenteen osuus on keskimäärin 7 %. Pitkämatkaisen liikenteen rooli on hallitseva Savonlinnan ja Juvan välillä.
- Matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus ja turvallisuus ovat keskeiset palvelutasotekijät. Nopeusrajoitus on nyt pääosin 80 km/h ja nopeusrajoitusten runsas vaihtelu tekee ajamisesta epätasaista. Liikenne ruuhkautuu lähes päivittäin Savonlinnassa, mutta lyhyellä matkaa ja hyvin lyhytaikaisesti. Valtatien 14 liikenneturvallisuuden taso on alle vastaavien pääteiden keskiarvon ja henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähenemä on ollut muuta maata hitaampaa.
- Tien tekniset ominaisuudet vaikuttavat liikenteen palvelutasoon. Valtatien 14 kapea poikkileikkaus ja pienipiirteinen tiegeometria vähentävät ohitusmahdollisuuksia.
- Parikkalan kansainvälisen raja-aseman avautuminen vuonna 2024 tuo lisäliikennettä valtatielle 14. Tien keskimääräiseksi liikennemääräksi vuodelle 2040 on ennustettu 4 700 ajoneuvoa vuorokaudessa.
- Valtatien 14 kehittämisen yleistavoitteena on turvata toimivat arjen matkat ja edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä. Keskeisenä palvelutasotavoitteena on tien nopeusrajoituksen nostaminen pääosin 100 km/h:ssa. Myös turvallisia ohitusmahdollisuuksia tarvitaan lisää.
- Eri palvelutasotekijöiden sekä yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan monipuolinen toimenpidejoukko. Erityisesti tieteknisiä ominaisuuksia tulee parantaa, mikä edellyttää mm. tien leventämistä, tiegeometrian parantamista, ohituskaistojen rakentamista, kaksiajorataisen osuuden jatkamista Savonlinnassa sekä tiukkaa liittymäpolitiikkaa. Liikenneturvallisuustason parantaminen edellyttää myös pieniä ja nopeasti toteutettavia toimenpiteitä sekä lisääntyvää huomiota kasvatus- valistus ja tiedotustoimintaan.
- Kehittämisselvityksessä esitettyjen infrastruktuurin parantamistoimenpiteiden kokonaiskustannusarvio on 111,4 miljoonaa euroa, josta I-korin ”Saavutettavuus” osuus on 27,4 M€. Savonlinnan saavutettavuuden parantamiseksi valtatien 14 ensimmäiset toimenpiteet kohdistetaan Juvan ja Savonlinnan väliselle osuudelle.

1 NYKYTILA – LIIKENNE JA PALVELUTASO

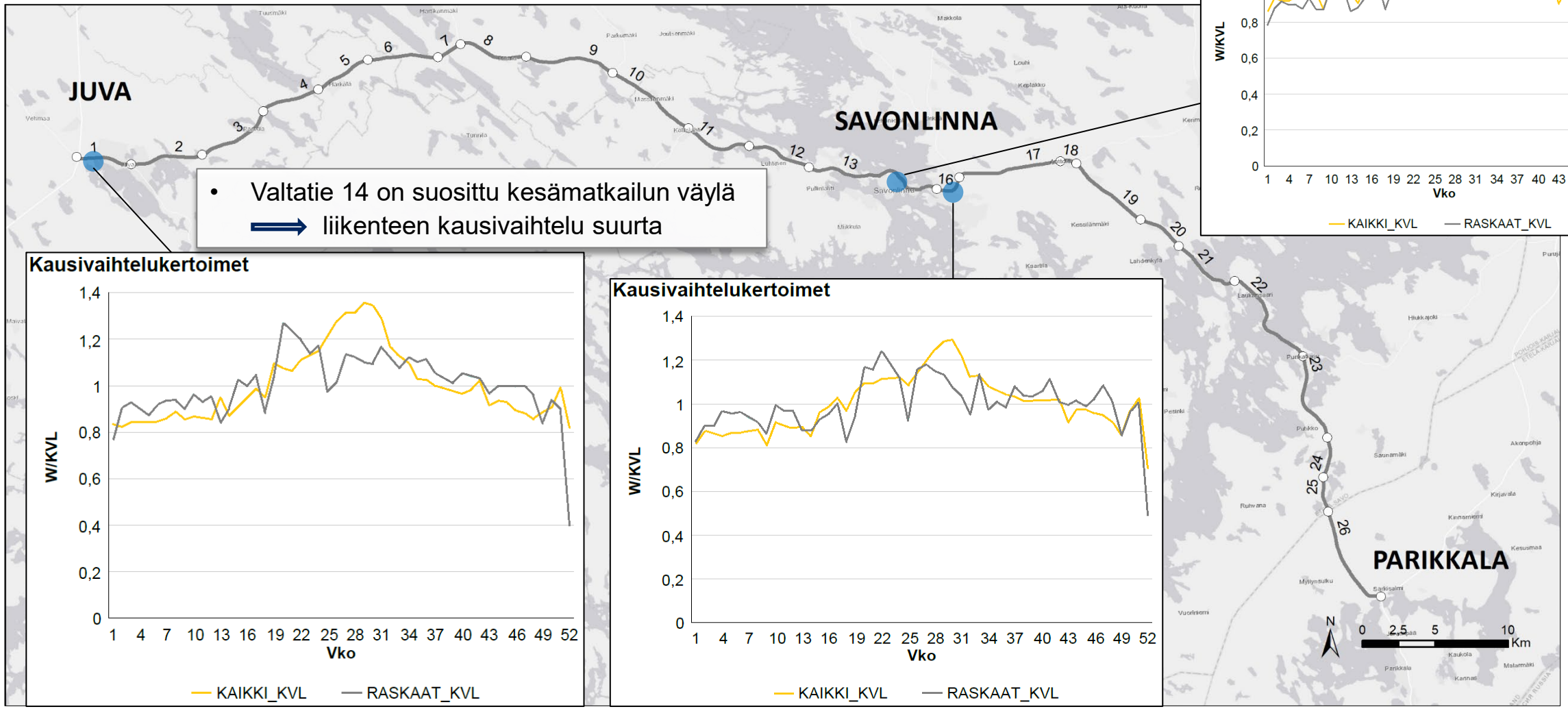
Liikennemäärät

KVL keskiarvo = 3965 ajon./vrk
KVLras keskiarvo = 294 ajon./vrk



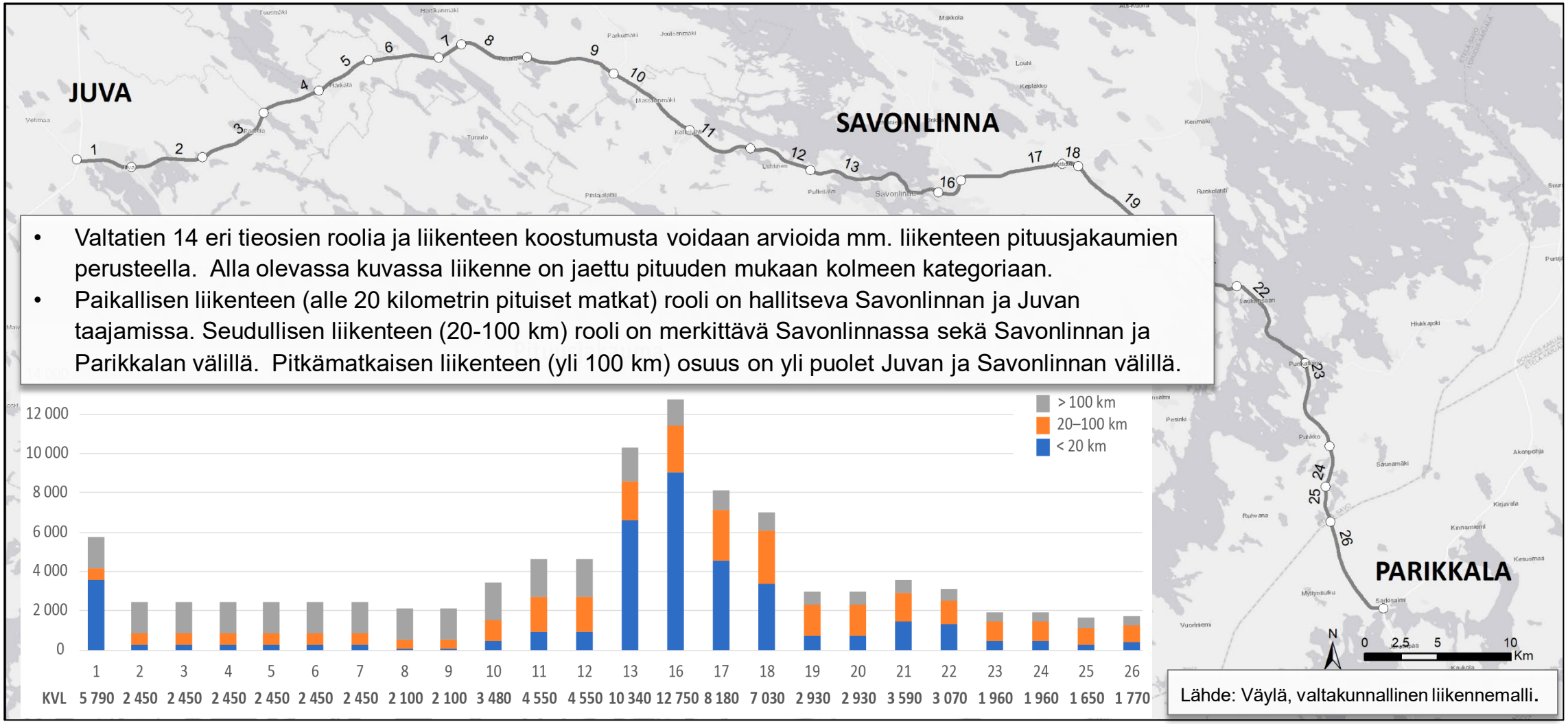
- Valtatie 14 on yksi Itä-Suomen keskeisistä poikittaisista yhteyksistä ja toimii Savonlinnan pääyhteytenä muualle Suomeen.
- Tien liikennemäärä on keskimäärin noin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL), suurimmillaan liikenne on Savonlinnan keskustassa (9 900–21 300) ja pienimmillään 1 650 Etelä-Savon ja Etelä-Karjalan maakuntien rajalla.
- Raskasta liikennettä on keskimäärin 300 ajon./vrk (7 %)

Liikenteen kausivaihtelu



- Valtatie 14 on suosittu kesämatkailun väylä
  ⟹ liikenteen kausivaihtelu suurta

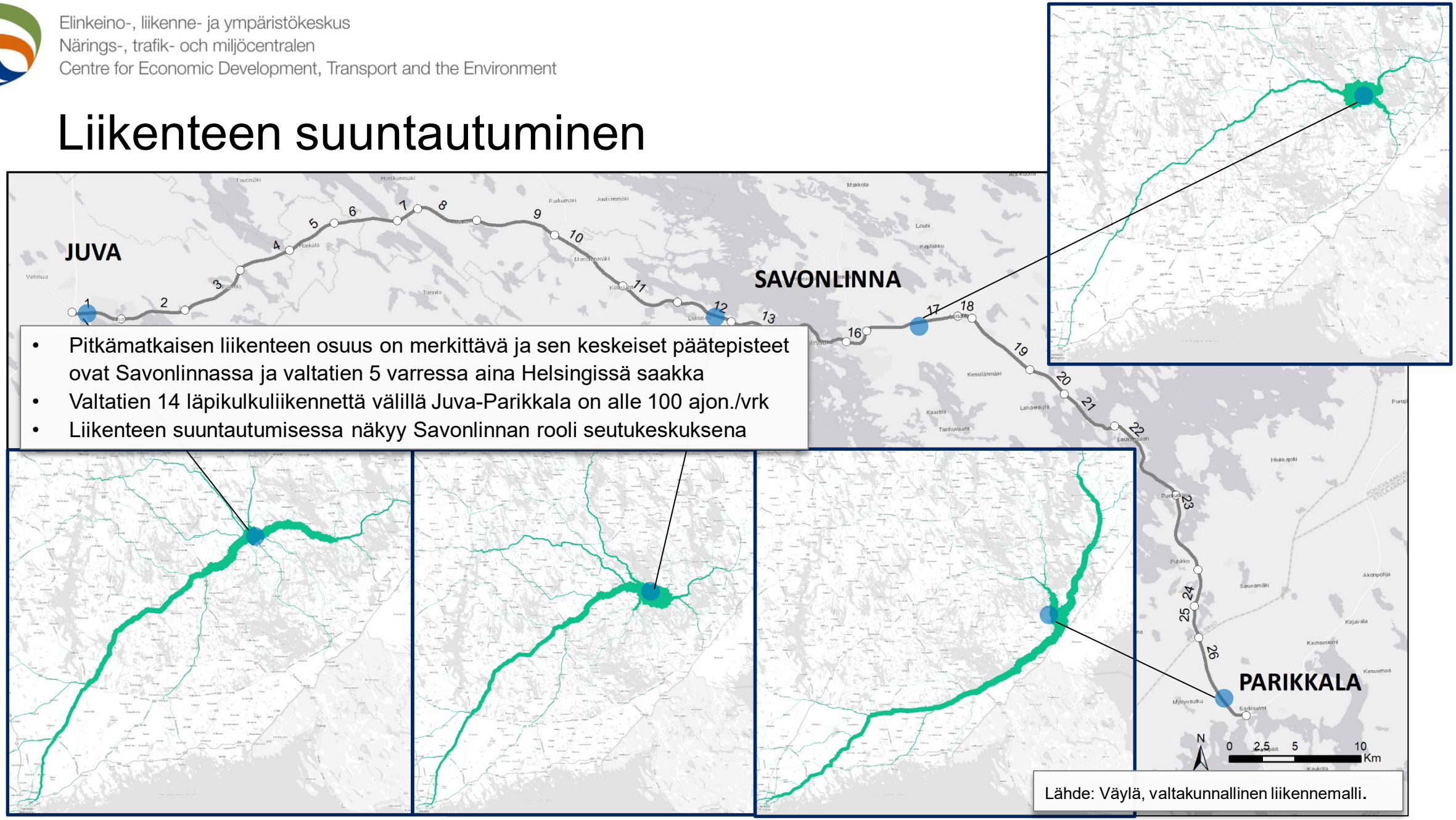
Liikenteen pituusjakauma



- Valtatien 14 eri tieosien roolia ja liikenteen koostumusta voidaan arvioida mm. liikenteen pituusjakaumien perusteella. Alla olevassa kuvassa liikenne on jaettu pituuden mukaan kolmeen kategoriaan.
- Paikallisen liikenteen (alle 20 kilometrin pituiset matkat) rooli on hallitseva Savonlinnan ja Juvan taajamissa. Seudullisen liikenteen (20-100 km) rooli on merkittävä Savonlinnassa sekä Savonlinnan ja Parikkalan välillä. Pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) osuus on yli puolet Juvan ja Savonlinnan välillä.

Lähde: Väylä, valtakunnallinen liikennemalli.

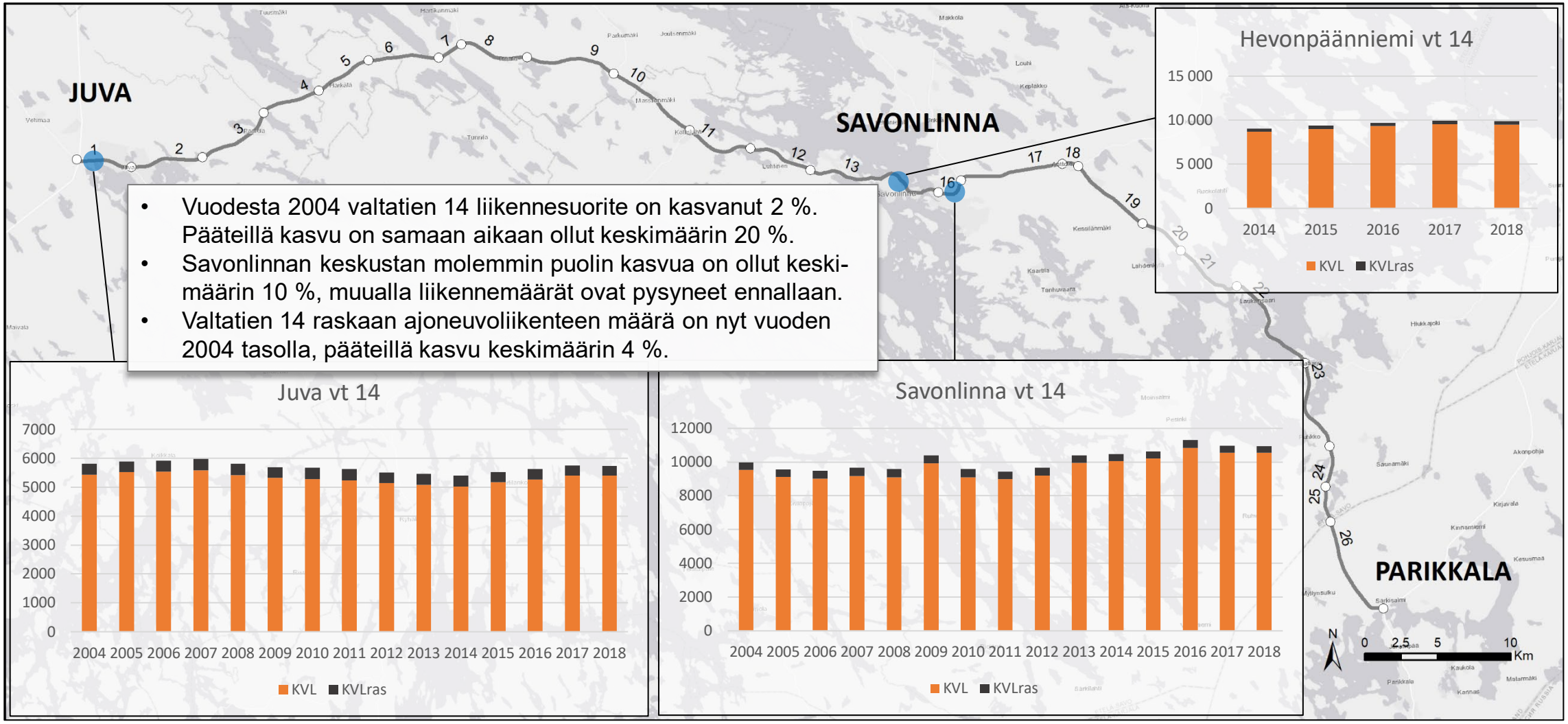
Liikenteen suuntautuminen



- Pitkämatkaisen liikenteen osuus on merkittävä ja sen keskeiset päätepisteet ovat Savonlinnassa ja valtatien 5 varressa aina Helsingissä saakka
- Valtatien 14 läpikulkuliikennettä välillä Juva-Parikkala on alle 100 ajon./vrk
- Liikenteen suuntautumisessa näkyy Savonlinnan rooli seutukeskuksena

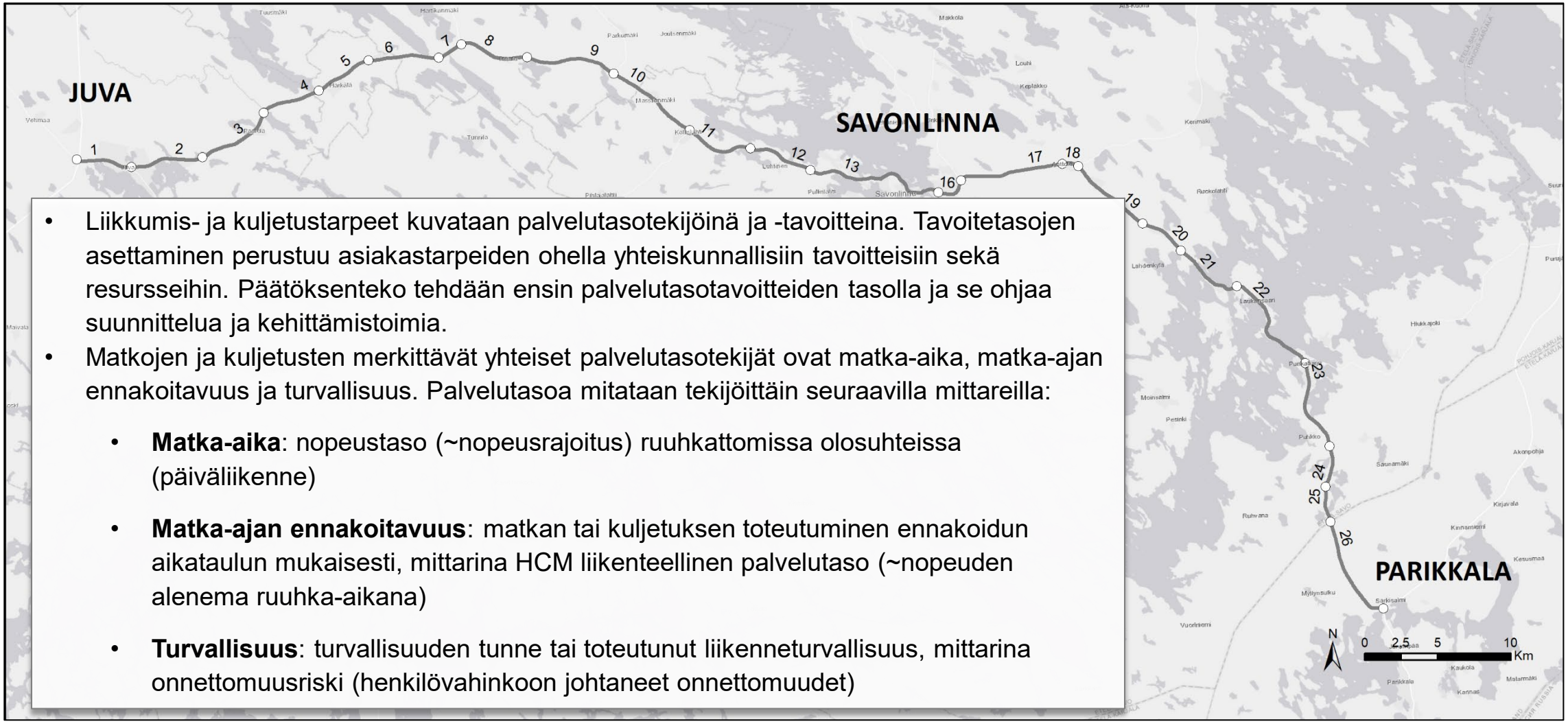
Lähde: Väylä, valtakunnallinen liikennemalli.

Liikenteen kehitys 2004–2018



- Vuodesta 2004 valtatien 14 liikennesuorite on kasvanut 2 %. Pääteillä kasvu on samaan aikaan ollut keskimäärin 20 %.
- Savonlinnan keskustan molemmin puolin kasvua on ollut keskimäärin 10 %, muualla liikennemäärät ovat pysyneet ennallaan.
- Valtatien 14 raskaan ajoneuvoliikenteen määrä on nyt vuoden 2004 tasolla, pääteillä kasvu keskimäärin 4 %.

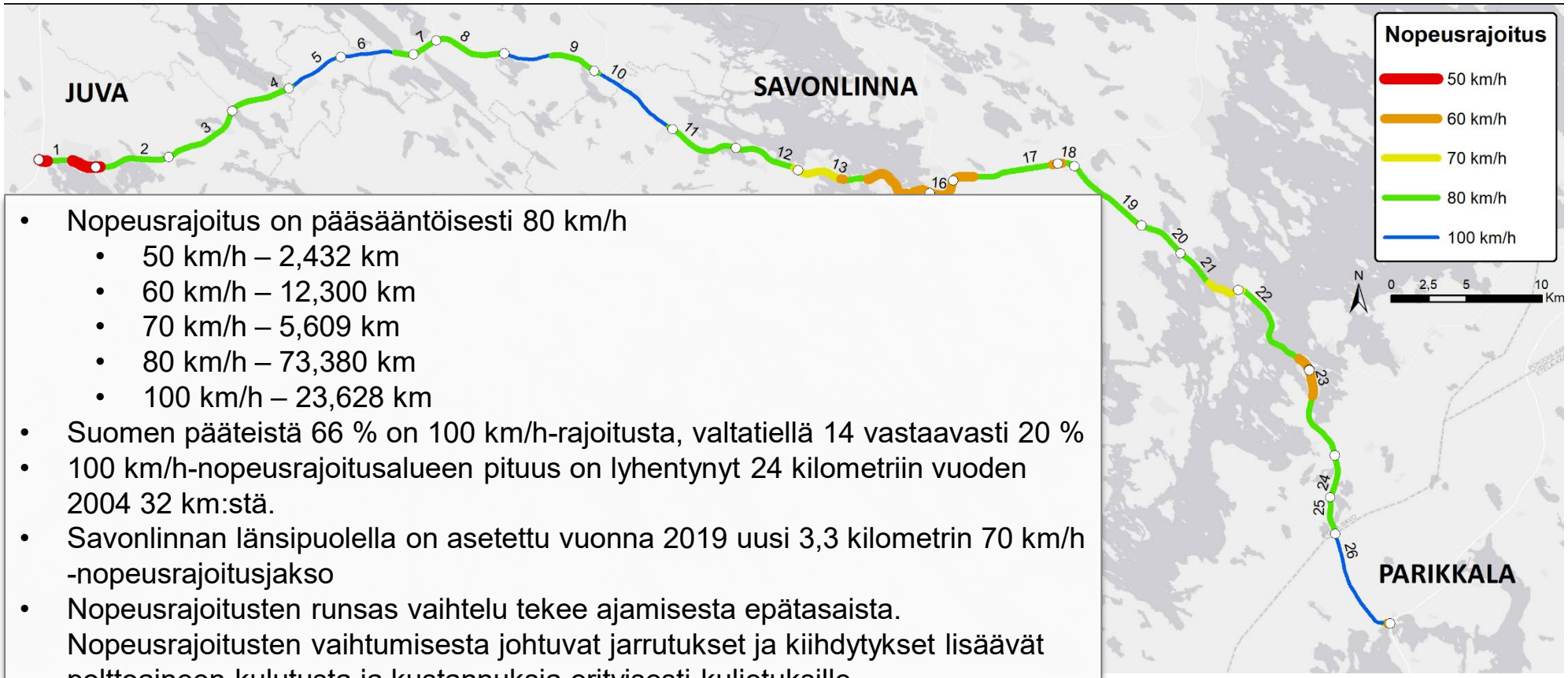
Palvelutasotekijät



- Liikkumis- ja kuljetustarpeet kuvataan palvelutasotekijöinä ja -tavoitteina. Tavoitetasojen asettaminen perustuu asiakastarpeiden ohella yhteiskunnallisiin tavoitteisiin sekä resursseihin. Päätöksenteko tehdään ensin palvelutasotavoitteiden tasolla ja se ohjaa suunnittelua ja kehittämistoimia.
- Matkojen ja kuljetusten merkittävät yhteiset palvelutasotekijät ovat matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus ja turvallisuus. Palvelutasoa mitataan tekijöittäin seuraavilla mittareilla:
    - **Matka-aika**: nopeustaso (~nopeusrajoitus) ruuhkattomissa olosuhteissa (päiväliikenne)
    - **Matka-ajan ennakoitavuus**: matkan tai kuljetuksen toteutuminen ennakoidun aikataulun mukaisesti, mittarina HCM liikenteellinen palvelutaso (~nopeuden alenema ruuhka-aikana)
    - **Turvallisuus**: turvallisuuden tunne tai toteutunut liikenneturvallisuus, mittarina onnettomuusriski (henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet)

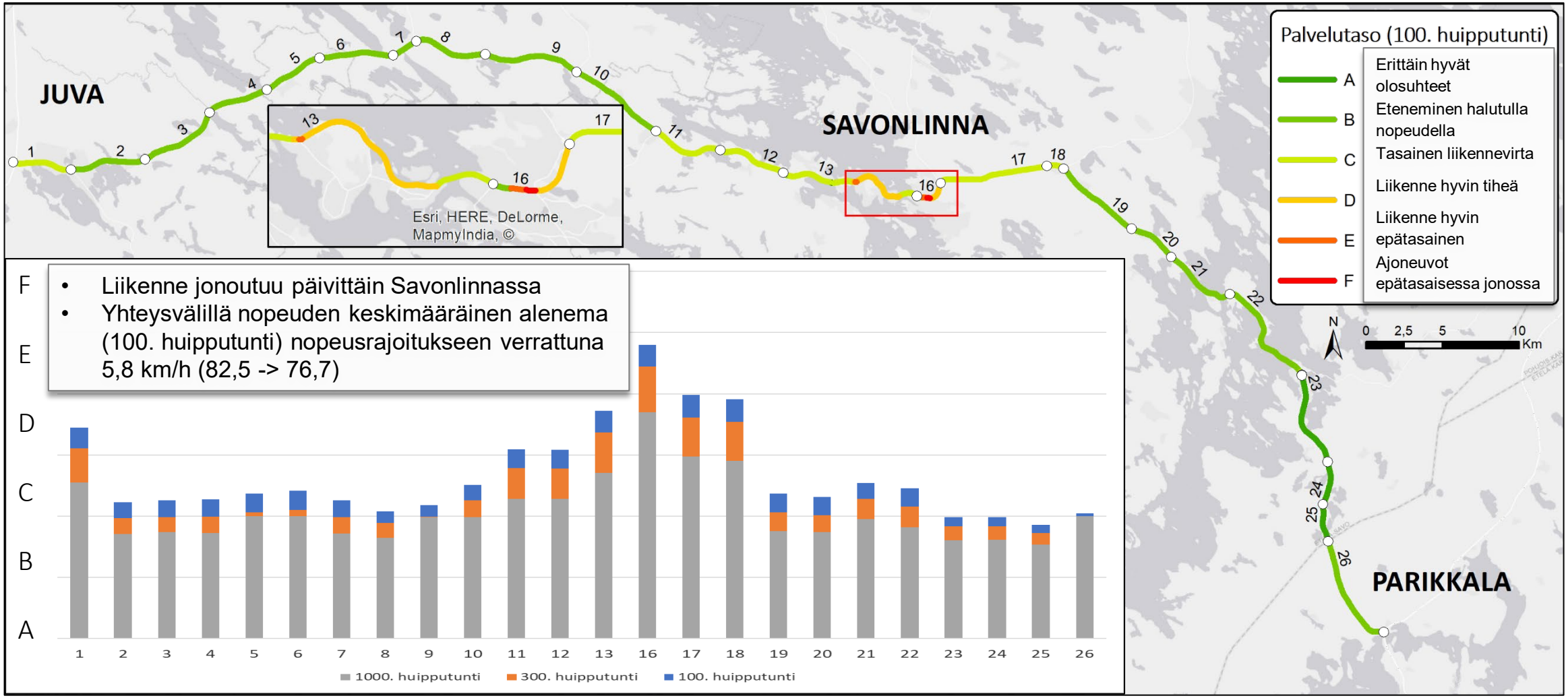
Matka-aika: nopeusrajoitusten nykytila

Vt 14 Juva- Parikkala	Tieosa																								
Palvelutasotekijä	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	Keski-arvo
Nopeusrajoitusten vaihtelu / 10 km	5,3	4,0	1,8	2,4	4,9	4,1	5,6	2,1	3,2	3,1	2,1	2,2	2,1	4,6	2,8	17,3	1,7	3,0	4,1	3,9	3,1	3,5	8,1	4,0	4,1
Taajaman osuus % / km	36 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	50 %	62 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	13 %	14 %	0 %	0 %	0 %	8 %



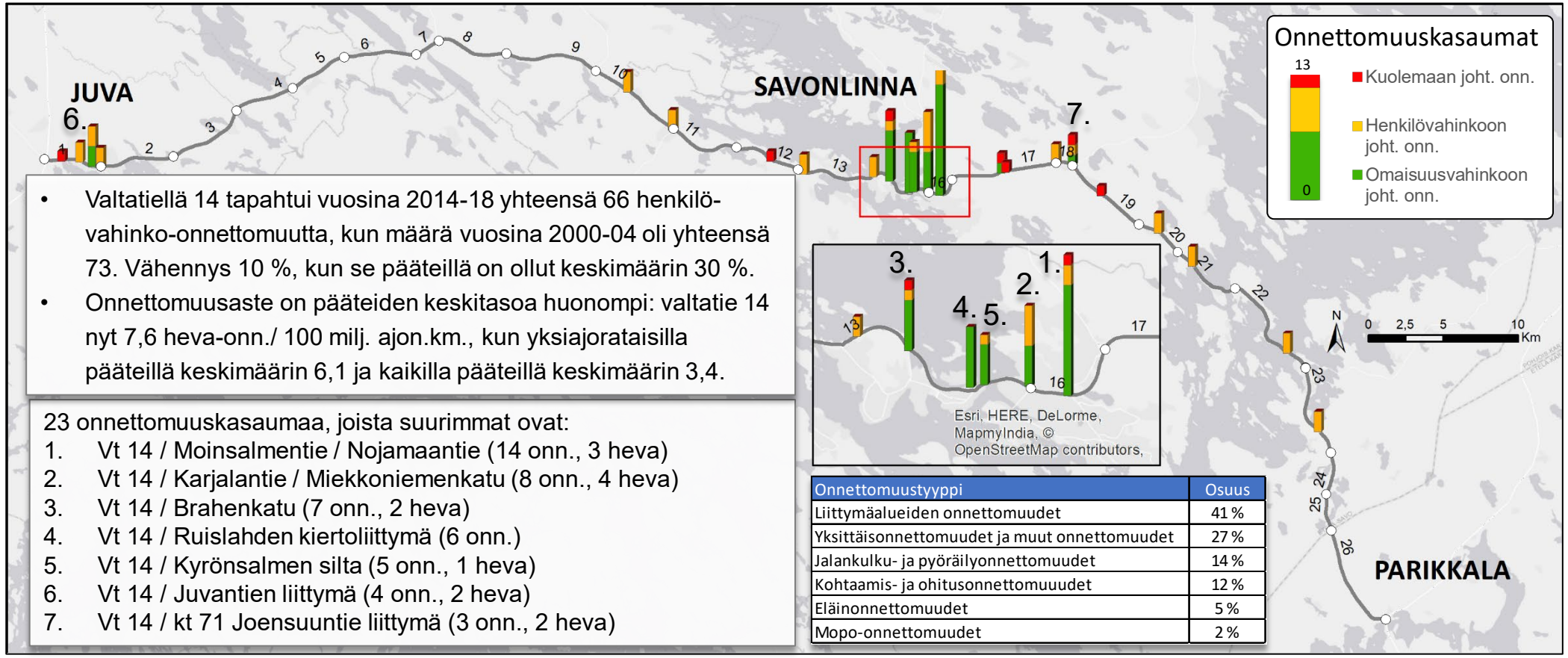
- Nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 80 km/h
  - 50 km/h – 2,432 km
  - 60 km/h – 12,300 km
  - 70 km/h – 5,609 km
  - 80 km/h – 73,380 km
  - 100 km/h – 23,628 km
- Suomen pääteistä 66 % on 100 km/h-rajoitusta, valtatiellä 14 vastaavasti 20 %
- 100 km/h-nopeusrajoitusalueen pituus on lyhentynyt 24 kilometriin vuoden 2004 32 km:stä.
- Savonlinnan länsipuolella on asetettu vuonna 2019 uusi 3,3 kilometrin 70 km/h -nopeusrajoitusjakso
- Nopeusrajoitusten runsas vaihtelu tekee ajamisesta epätasaista. Nopeusrajoitusten vaihtumisesta johtuvat jarrutukset ja kiihdytykset lisäävät polttoaineen kulutusta ja kustannuksia erityisesti kuljetuksille.

Matka-ajan ennakoitavuus: HCM – liikenteellinen palvelutaso



Turvallisuus: liikenneonnettomuudet 2014-2018

Vt 14 Juva- Parikkala	Tieosa																								Keski-
Palvelutasotekijä	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	arvo
Onnettomuusaste hvjo / 100 milj. autokm	12,5	13,4	4,1	0,0	5,5	0,0	12,4	5,4	12,4	9,6	2,5	5,3	7,7	11,8	3,7	6,7	12,6	11,3	6,2	4,6	17,6	0,0	13,4	12,5	7,6
Onnettomuustiheys hvjo / 100 km	26,4	12,0	3,7	0,0	4,9	0,0	11,1	4,2	9,5	12,2	4,2	8,8	29,0	54,7	11,2	17,3	13,4	12,1	8,1	5,2	12,6	0,0	8,1	8,0	11,0



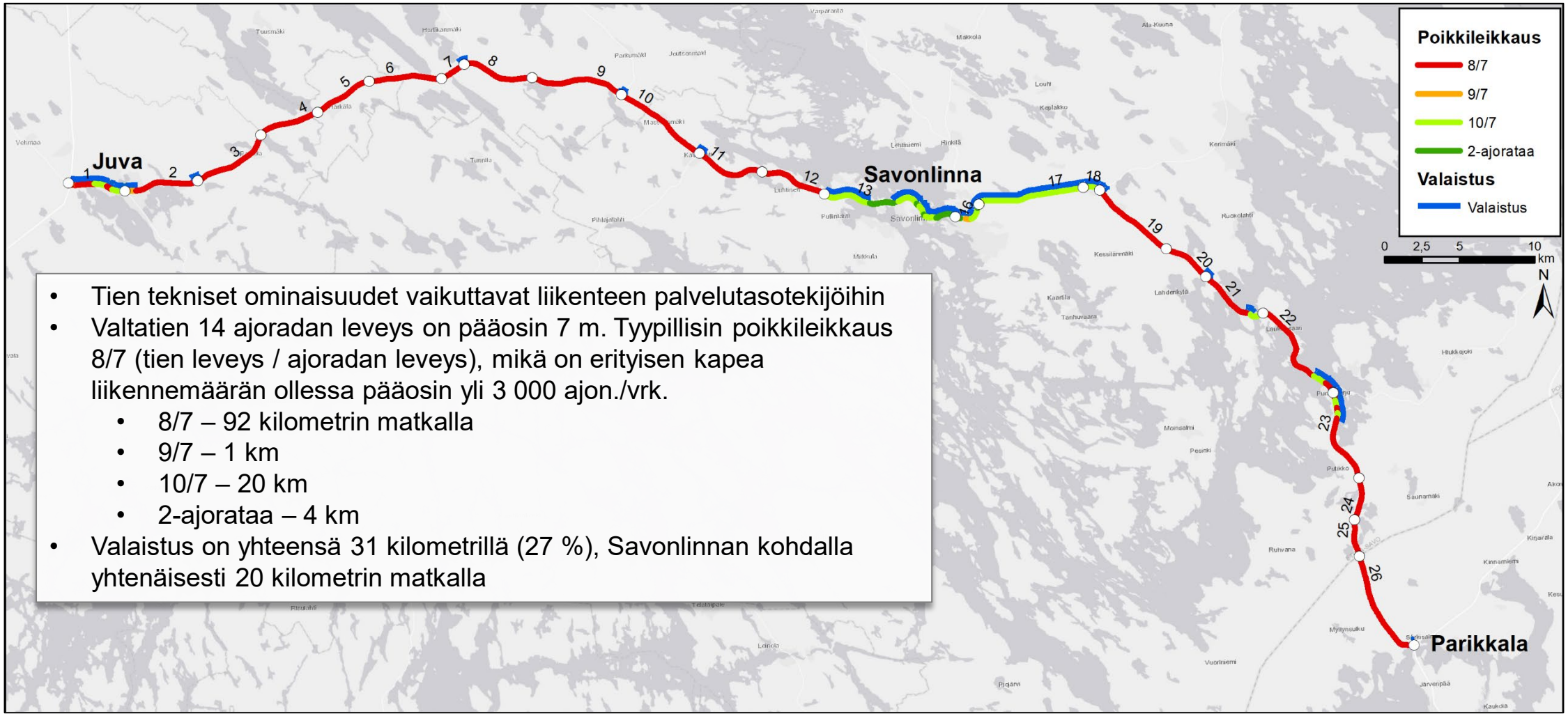
- Valtatiellä 14 tapahtui vuosina 2014-18 yhteensä 66 henkilö-vahinko-onnettomuutta, kun määrä vuosina 2000-04 oli yhteensä 73. Vähennys 10 %, kun se pääteillä on ollut keskimäärin 30 %.
- Onnettomuusaste on pääteiden keskitasoa huonompi: valtatie 14 nyt 7,6 heva-onn./ 100 milj. ajon.km., kun yksiajorataisilla pääteillä keskimäärin 6,1 ja kaikilla pääteillä keskimäärin 3,4.

23 onnettomuuskasaumaa, joista suurimmat ovat:

1. Vt 14 / Moinsalmentie / Nojamaantie (14 onn., 3 heva)
2. Vt 14 / Karjalantie / Miekkoniemenkatu (8 onn., 4 heva)
3. Vt 14 / Brahenkatu (7 onn., 2 heva)
4. Vt 14 / Ruislahden kiertoliittymä (6 onn.)
5. Vt 14 / Kyrönsalmen silta (5 onn., 1 heva)
6. Vt 14 / Juvantien liittymä (4 onn., 2 heva)
7. Vt 14 / kt 71 Joensuuntie liittymä (3 onn., 2 heva)

Onnettomuustyyppi	Osuus
Liittymäalueiden onnettomuudet	41 %
Yksittäisonnettomuudet ja muut onnettomuudet	27 %
Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet	14 %
Kohtaamis- ja ohitusonnettomuuudet	12 %
Eläinonnettomuudet	5 %
Mopo-onnettomuudet	2 %

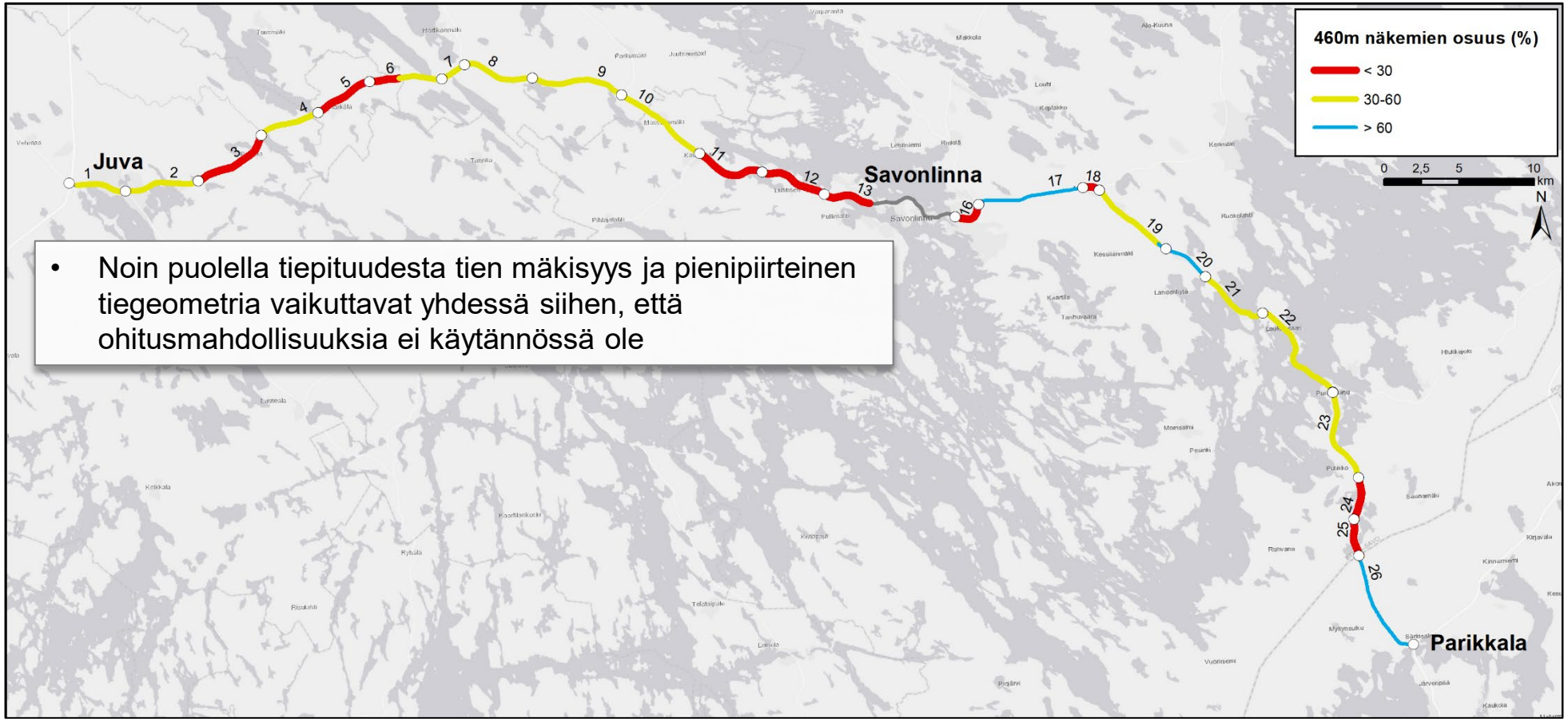
Tien poikkileikkaus ja valaistus



- Tien tekniset ominaisuudet vaikuttavat liikenteen palvelutasotekijöihin
- Valtatien 14 ajoradan leveys on pääosin 7 m. Tyypillisin poikkileikkaus 8/7 (tien leveys / ajoradan leveys), mikä on erityisen kapea liikennemäärän ollessa pääosin yli 3 000 ajon./vrk.
  - 8/7 – 92 kilometrin matkalla
  - 9/7 – 1 km
  - 10/7 – 20 km
  - 2-ajorataa – 4 km
- Valaistus on yhteensä 31 kilometrillä (27 %), Savonlinnan kohdalla yhtenäisesti 20 kilometrin matkalla

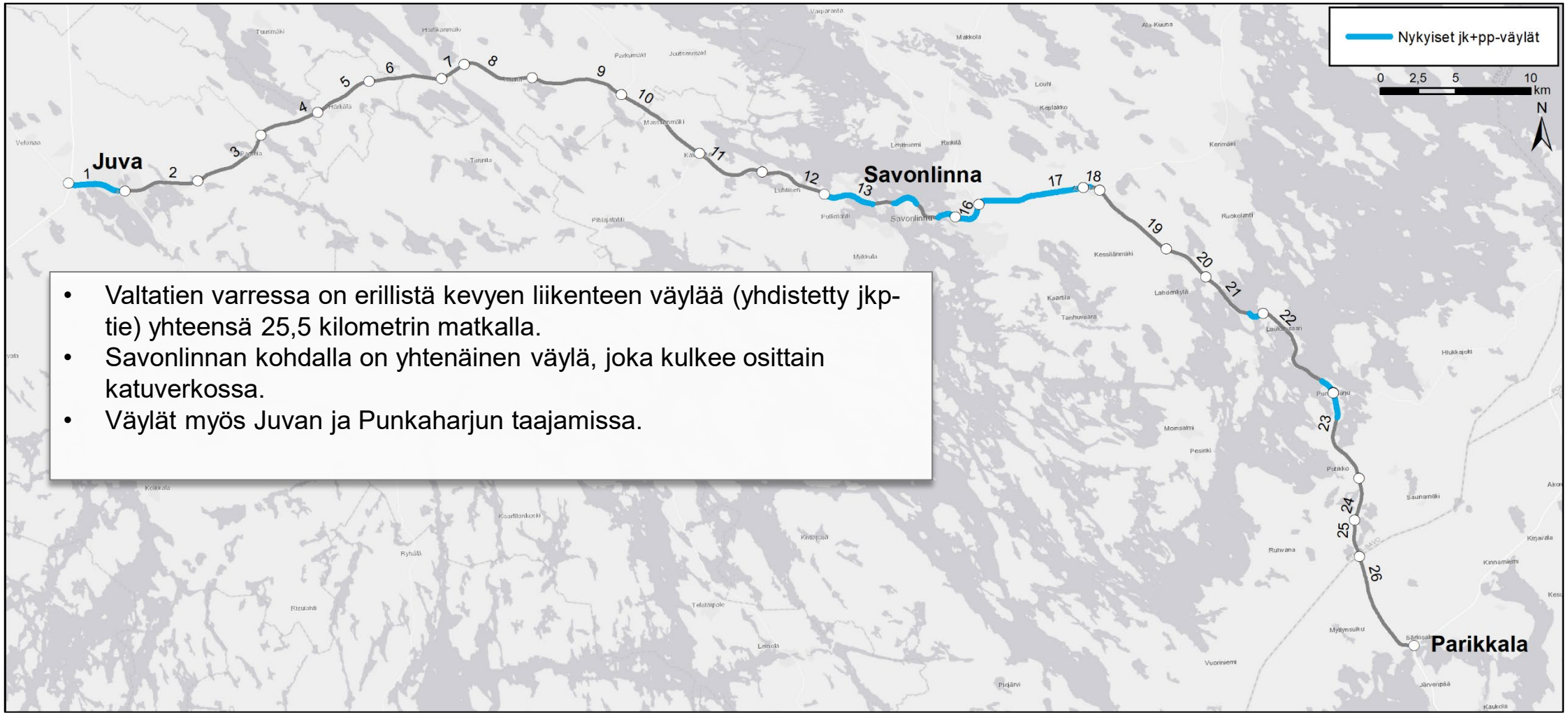
Tien geometria (kaarteisuus, mäkisyys, näkemät)

Vt 14 Juva- Parikkala	Tieosa																								
Palvelutasotekijä	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	Keski-arvo
Kaarteisuus (gon/km)	37	29	13	21	35	22	16	21	12	13	13	12	11	14	33	14	30	39	9	9	27	23	12	28	20,5
Mäkisyys (m/km)	13	9	14	13	25	13	17	18	18	14	20	21	16	6	11	14	12	11	8	5	12	22	16	11	14,1



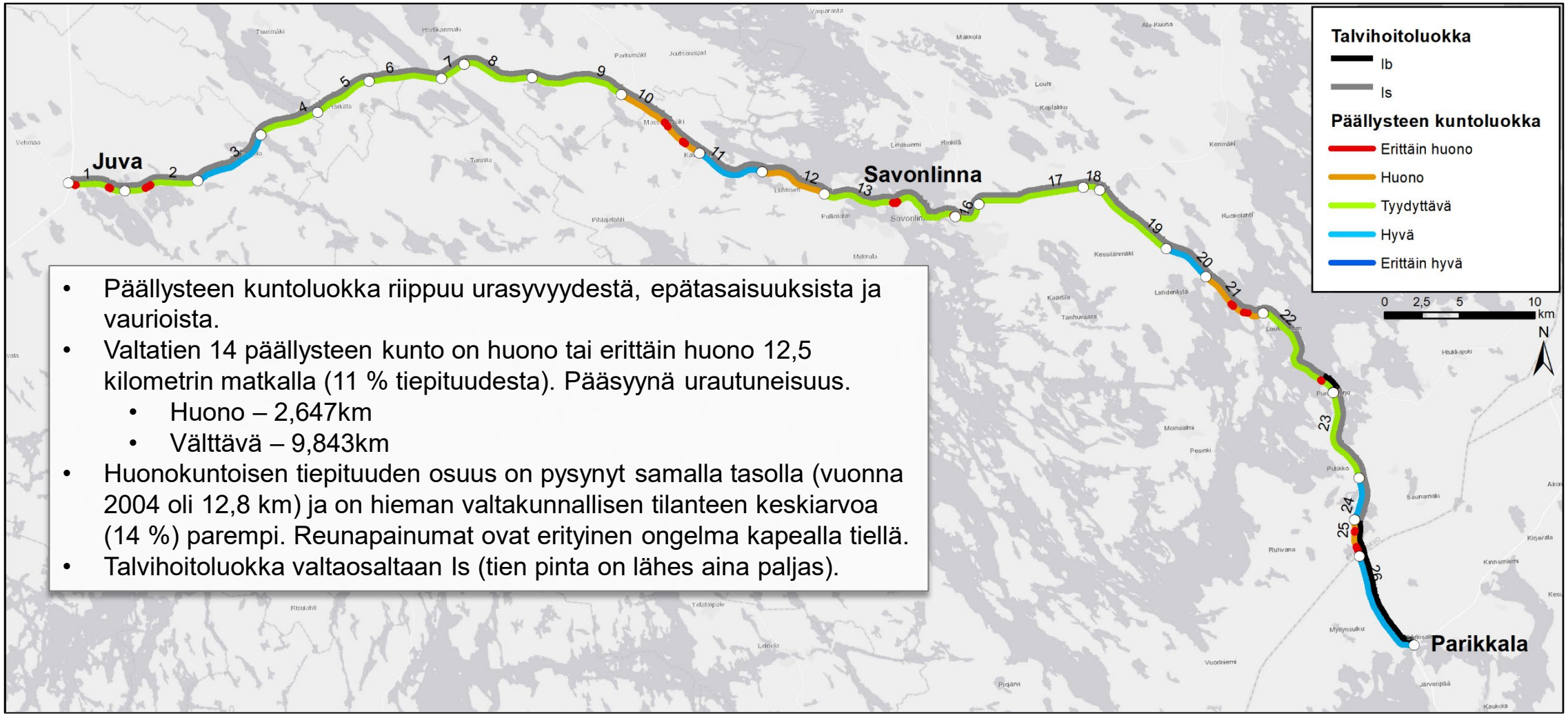
- Noin puolella tiepituudesta tien mäkisyys ja pienipiirteinen tiegeometria vaikuttavat yhdessä siihen, että ohitusmahdollisuuksia ei käytännössä ole

Nykyiset jk+pp-väylät



- Valtatien varressa on erillistä kevyen liikenteen väylää (yhdistetty jkp-tie) yhteensä 25,5 kilometrin matkalla.
- Savonlinnan kohdalla on yhtenäinen väylä, joka kulkee osittain katuverkossa.
- Väylät myös Juvan ja Punkaharjun taajamissa.

Päällysteen kuntoluokka ja tien talvihoitoluokka

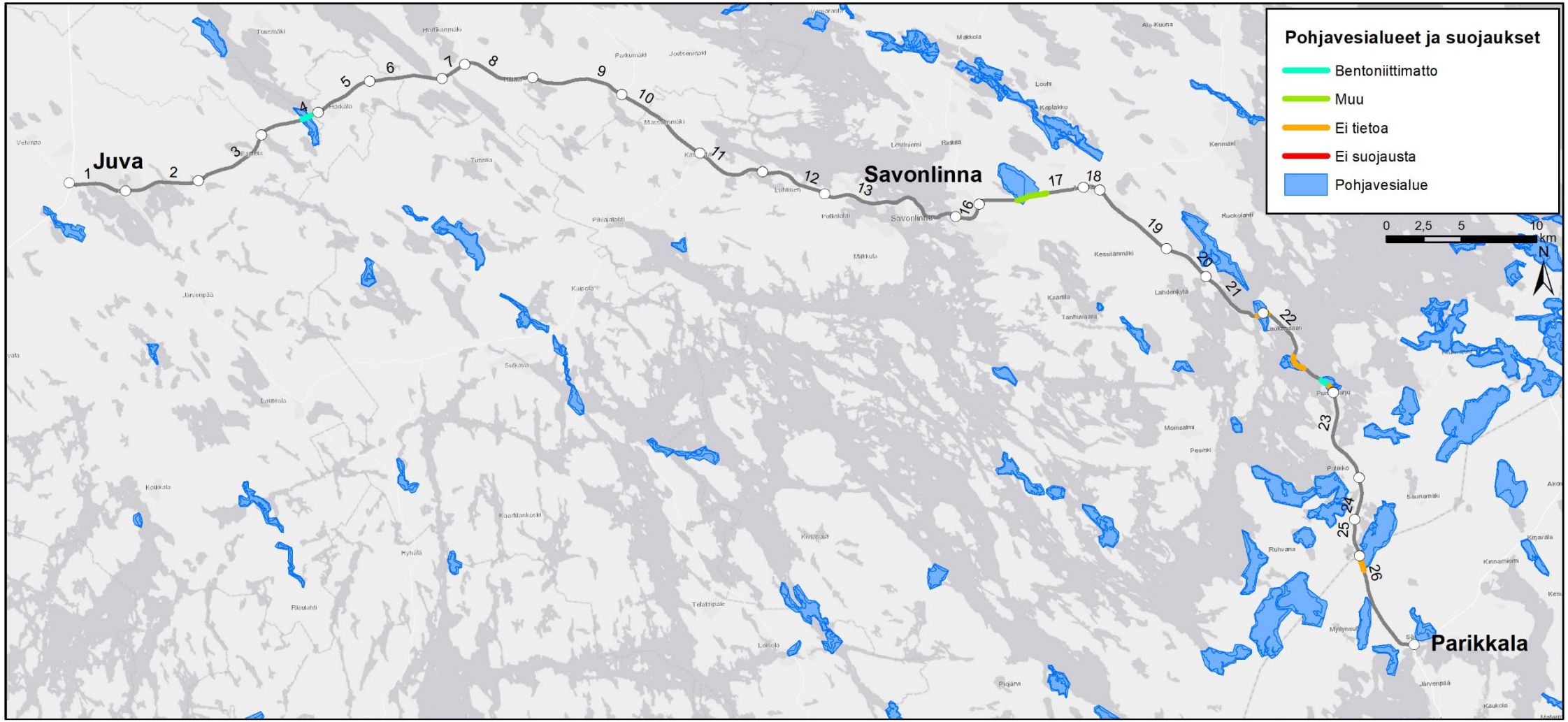


- Päällysteen kuntoluokka riippuu urasyvyydestä, epätasaisuuksista ja vaurioista.
- Valtatien 14 päällysteen kunto on huono tai erittäin huono 12,5 kilometrin matkalla (11 % tiepituudesta). Pääsyynä urautuneisuus.
  - Huono – 2,647km
  - Välttävä – 9,843km
- Huonokuntoisen tiepituuden osuus on pysynyt samalla tasolla (vuonna 2004 oli 12,8 km) ja on hieman valtakunnallisen tilanteen keskiarvoa (14 %) parempi. Reunapainumat ovat erityinen ongelma kapealla tiellä.
- Talvihoitoluokka valtaosaltaan Is (tien pinta on lähes aina paljas).

Liikennevalot, kiertoliittymät ja rajoitetut alikulkukorkeudet

- Valtatie 14 on osa SEKV- (suurten erikoiskuljetusten verkko) ja HCT-kuljetusten (High Capacity Transport) verkkoa
- Pääsuunnalla on liikennevirtaa hidastavia pisteitä
  ⇨ heikentää kuljetusten kustannustehokkuutta

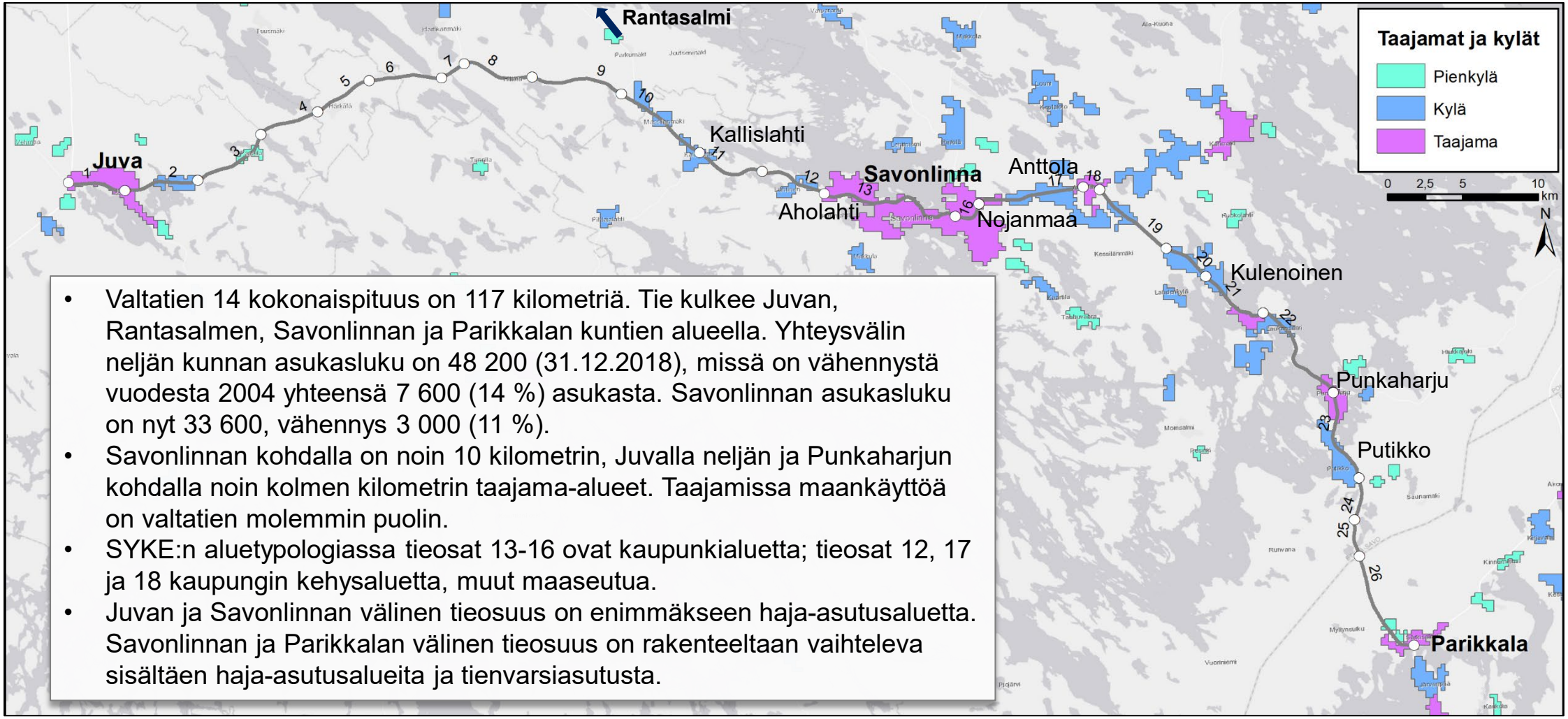
Pohjavesialueet ja suojaukset



Linja-autovuorot (molemmat suunnat)

- Savonlinna on valtatien 14 joukkoliikennekeskus, josta kaukoliikenteen linja-autot liikennöivät eri suuntiin. Vuoromäärät keväällä 2019:
  - Savonlinna–Mikkeli, 17 vuoroa (yhteys edelleen Helsinkiin)
  - Savonlinna–Juva, 2
  - Savonlinna–Joensuu, 4
  - Savonlinna–Parikkala, 2
  - Savonlinna–Imatra, 2
- Vuorotarjonnassa on ollut vähenevä suunta

Valtatien 14 toimintaympäristö



- Valtatien 14 kokonaispituus on 117 kilometriä. Tie kulkee Juvan, Rantasalmen, Savonlinnan ja Parikkalan kuntien alueella. Yhteysvälin neljän kunnan asukasluku on 48 200 (31.12.2018), missä on vähennystä vuodesta 2004 yhteensä 7 600 (14 %) asukasta. Savonlinnan asukasluku on nyt 33 600, vähennys 3 000 (11 %).
- Savonlinnan kohdalla on noin 10 kilometrin, Juvalla neljän ja Punkaharjun kohdalla noin kolmen kilometrin taajama-alueet. Taajamissa maankäyttöä on valtatien molemmin puolin.
- SYKE:n aluetypologiassa tieosat 13-16 ovat kaupunkialuetta; tieosat 12, 17 ja 18 kaupungin kehysaluetta, muut maaseutua.
- Juvan ja Savonlinnan välinen tieosuus on enimmäkseen haja-asutusaluetta. Savonlinnan ja Parikkalan välinen tieosuus on rakenteeltaan vaihteleva sisältäen haja-asutusalueita ja tienvarsiasutusta.

2 STRATEGISET SUUNNITELMAT JA KEHITTÄMISTAVOITTEET

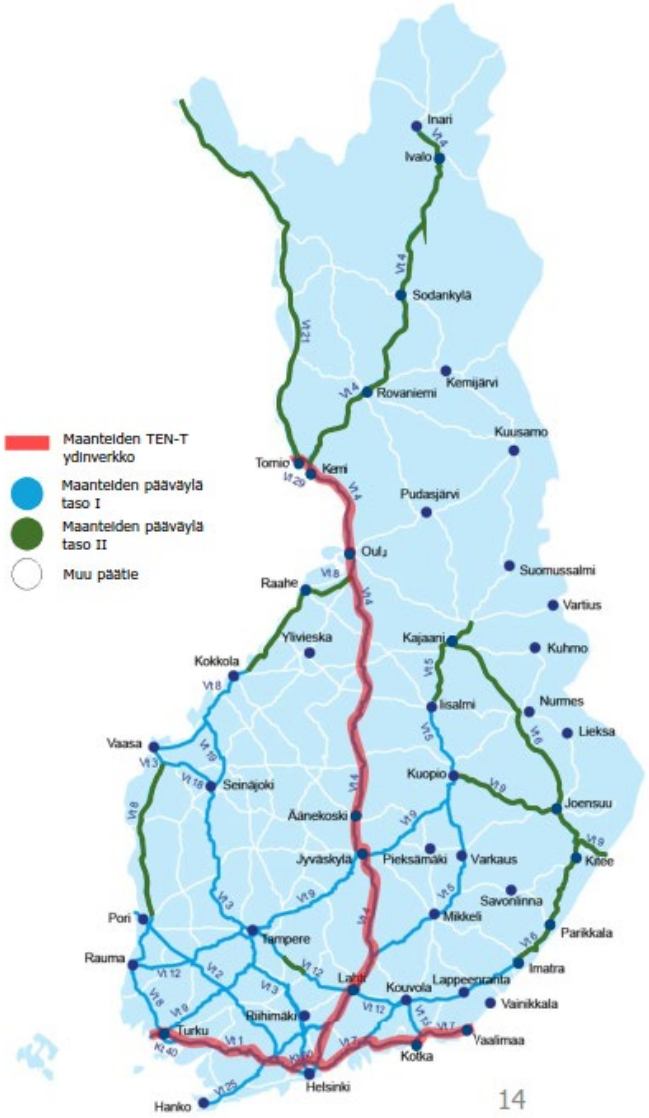
Pääteiden palvelutaso ja tulevaisuuden tarpeet (2019)

Päämäärät

- Suomen kilpailukyvyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus

Yleistavoitteet

- Toimivuus. Pääteiden liikenteellinen toimivuus edistää matkojen ja kuljetusten sujuvuutta ja parantaa alueiden välistä saavutettavuutta sekä kaupunkiseutujen ja alueiden sisäistä saavutettavuutta.
- Turvallisuus. Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Pääteiden liikenneympäristö tukee turvallista ajamista ja liikkumista. Ammattikuljettajille päätie on turvallinen työympäristö, ja kuljetusten turvallisuusriskit ovat siellä pienet.
- Kestävyys. Pääteiden kehittäminen ja kunnossapito perustuvat yhteiskunnallisesti tehokkaisiin valintoihin ja omaisuuden hallintaan. Pääteiden liikenneympäristö tukee taloudellista ajotapaa, tehokasta kaluston käyttöä ja tehokkaita logistisia toimintatapoja. Tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaitat ovat mahdollisimman pienet. CO_2-päästöjen vähentäminen ja ilmastonmuutokseen varautuminen otetaan huomioon tienpidossa. Tienpidon ratkaisuilla edistetään ympäristön kannalta kestävää maankäyttöä ja yhdyskuntarakennetta. Pääteiden liikenneympäristö tukee kestäviä kulkutapa-, ajoneuvo- ja ajotapavalintoja.



Pääteiden valtakunnalliset palvelutasotavoitteet

Tason I pääväylillä on kaikilla hyvä pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutaso

- Pitkämatkaisen liikenteen matkanopeus on hyvä ja tasainen. Nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h. Moottoriteiden nopeusrajoitus on 120 km/h. Turvallisia ohitusmahdollisuuksia on säännöllisin välein, ja matka-ajan ennakoitavuus on hyvä.
- Liittymien määrä on rajoitettu, ja tielle liittyminen ei merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä. Hyvä ajantasaisten liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus.

Tason II pääväylillä on alueelliset olosuhteet huomioon ottaen hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

- Pitkämatkaisen liikenteen matkanopeus on tasainen ottaen huomioon alueelliset olosuhteet. Nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h.
- Ohitusmahdollisuudet ja liittymät voidaan suunnitella paikallisen liikenteen ehdoilla, jos pitkämatkaisen liikenteen määrä on vähäinen.

Muilla pääteillä on liikennemäärä ja olosuhteet huomioon ottaen hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

- Muilla kuin pääväyliin kuuluvilla valta- ja kantateillä on liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Vilkasliikenteisillä teillä on hyvä ajantasaisten liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus.

Pääteiden liikenneturvallisuus paranee jatkuvasti

- Kaikilla pääteiden kuntoa ja palvelutasoa parantavilla toimilla on myönteisiä turvallisuusvaikutuksia, ja henkilövahinkojen riski pienenee pitkällä aikavälillä jatkuvasti.

Pääteiden tienpidossa tehdään ekologisesti ja sosiaalisesti vastuullisia valintoja

- Päätieverkon liikenteen melulle altistuminen vähenee kaupunkiseuduilla. Pääteiden I lk pohjavesialueiden pilaantumisriski pienenee. Päätiet on sovitettu maisema- ja kulttuuriympäristöihin. Teiden, tienpidon ja tieliikenteen haitat luonnonympäristölle ovat mahdollisimman pienet. Pääteiden varren maankäyttö tukeutuu olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja liittyy pääteihin turvallisesti ja sujuvasti. Tienpidossa otetaan huomioon CO_2-päästöjen vähentämistavoite ja ilmastonmuutokseen varautuminen.

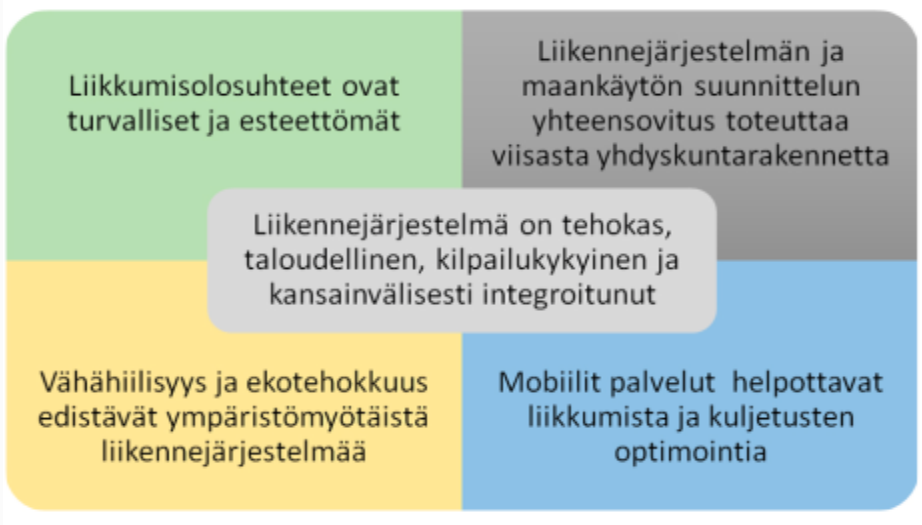
Pääteiden tienpito on yhteiskuntataloudellisesti tehokasta

- Pääteiden kunnosta on hyvälaatuista tietoa. Päätieomaisuuden elinkaarikustannukset pidetään mahdollisimman alhaisina oikea-aikaisella ja oikein kohdistetulla kunnossapidolla. Pääteiden parantamisratkaisut ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.

Itä-Suomen liikennestrategia (2015)

- Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja kolmen maakuntaliiton yhdessä sidosryhmien kanssa valmistelema suunnitelma
- Itä-Suomen elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeita palveleva uuden sukupolven liikennejärjestelmä

- Tavoitteet



- Päämäärät antavat suunnan liikennejärjestelmän kehittämiselle

Liikkuminen ja kuljettaminen on turvallista

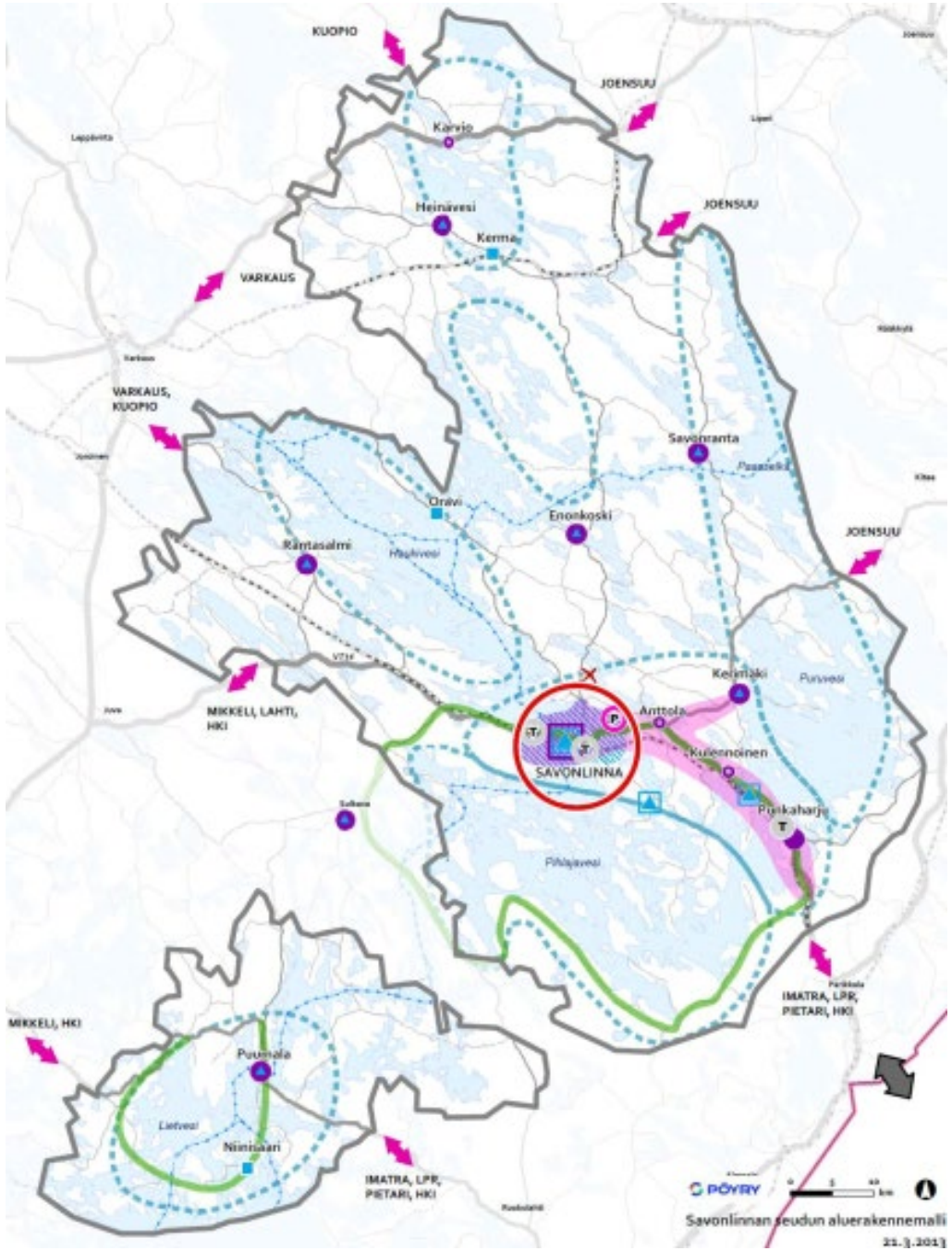
Elinkeinoelämän kuljetusketjut ovat kustannustehokkaita

Liikkumistarpeiden tyydyttämiseen on realistisia vaihtoehtoja

Savonlinnan seudun aluerakennemalli 2030 (2013)

Kehittämisstrategia

- Kokonaistarkastelu alueen tulevaisuuden palvelu- ja keskusverkosta, seudullisesti merkittävistä työpaikka-alueista sekä matkailuvyöhykkeistä ja kohteista
- Seudulla hyödynnetään mahdollisimman hyvin olemassa oleva alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävät liikkumismuodot sekä alueellisesti tasapainoinen ja toteuttamiskelpoinen palvelukeskusverkko. Mallissa korostetaan seudun kehitettävän ydinalueen ja siihen liittyvän helminauhataajamavyöhykkeen merkitystä (Savonlinnan keskustaajaman länsireunalta Kerimäelle ja Punkaharjulle)
- Mallityö kirkasti Savonlinnan seudun roolia Suomen aluerakenteessa merkittävänä järvimatkailualueena. Toinen merkittävä mahdollisuus on sijaintietu suhteessa Venäjään.
- Mallin mukaan seutukeskus Savonlinna vahvistuu ja muodostaa keskusverkon ytimen. Tämä edellyttää toimivia yhteyksiä seudun eri osista Savonlinnaan. Toisaalta seutukeskuksen vahvistaminen tukee seudun ulkoisen saavutettavuuden kehittämistä.



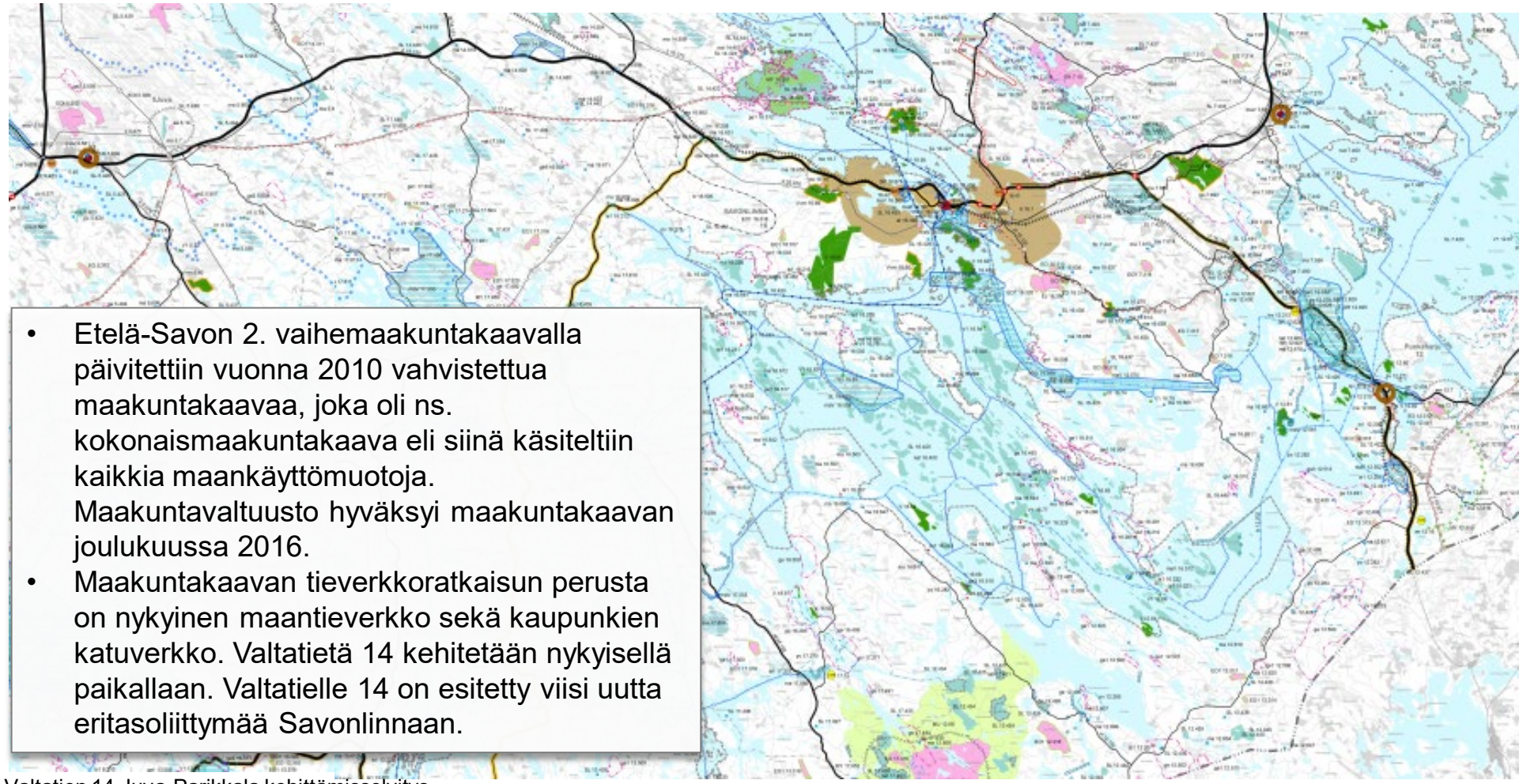
Savonlinnan seudun liikenne-järjestelmäsuunnitelma 2030 (2013)

- Alueen toimijoiden yhteinen näkemys liikennejärjestelmän ylläpitämiseksi ja sen kehittämiseksi tarvittavista toimenpiteistä ja niiden priorisoinnista.
- Seudun **liikennejärjestelmävisio 2030** ” Liikennejärjestelmä mahdollistaa seudun toimivan alue- ja yhdyskuntarakenteen, parantaa seudun kilpailukykyä ja houkuttelevuutta sekä varmistaa ihmisille sujuvan arjen”
- **Tavoitetila 2030** määritelty mm. ulkoisen saavutettavuuden suhteen:
  - Nopeat ja sujuvat matkaketjut turvataan pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisille jatkoyhteyksille suuntautuvilla työmatkoilla
  - Joukkoliikenne on henkilöauton kanssa kilpailukykyinen kaukoliikenteessä keskeisillä yhteysväleillä
  - Eri kulkumuotojen mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti
  - Venäjän liikenteen kasvuun varaudutaan ja sujuvat matkaketjut Venäjälle ja Venäjältä turvataan
  - Opiskelijoiden sujuvat matkaketjut kaukoliikenteeseen turvataan lähipalvelukeskuksista

Kehittämisstrategia

- Seudun ulkoisen saavutettavuuden rooli korostuu etenkin elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamisessa ja seudun liiketoimintaympäristön kehittämisessä. Seudun yritysten toiminta edellyttää sujuvia matkaketjuja. Ulkoinen saavutettavuus on tärkeää myös matkailun ja pk-yritystoiminnan näkökulmasta.
- Valtatietä 14 kehitetään pitkällä tähtäyksellä osana valtakunnallista päätieverkkoa. Lähivuosina toteutetaan pääasiassa kohdennettuja liikenneturvallisuuden kehittämistoimenpiteitä ja paikallisia maankäytön edellyttämiä järjestelyjä.
- Helminauhavyöhyke Kerimäki-Savonlinna-Punkaharju. Valtatien 14 kehittämisessä priorisoidaan välin Savonlinna-Punkaharju liikenneturvallisuuden ja maankäytön kehittämisen edellyttämät toimenpiteet

Etelä-Savon maakuntakaavayhdistelmä (2016)



- Etelä-Savon 2. vaihemaakuntakaavalla päivitettiin vuonna 2010 vahvistettua maakuntakaavaa, joka oli ns. kokonaismaakuntakaava eli siinä käsiteltiin kaikkia maankäyttömuotoja. Maakuntavaltuusto hyväksyi maakuntakaavan joulukuussa 2016.
- Maakuntakaavan tieverkkoratkaisun perusta on nykyinen maantieverkko sekä kaupunkien katuverkko. Valtatietä 14 kehitetään nykyisellä paikallaan. Valtatielle 14 on esitetty viisi uutta eritasoliittymää Savonlinnaan.

Valtakunnalliset liikenne-ennusteet (Liikennevirasto 2018)

Liikenne-ennusteen perusteet

- Liikenne-ennuste kuvaa todennäköistä, tehtyihin päätöksiin ja näköpiirissä oleviin toimintaympäristön muutoksiin perustuvaa kehitystä
- Henkilöliikenteen ennusteiden tärkeimmät muutostekijät ovat väestönkasvu ja Suomen bruttokansantuotteen kehittyminen. Tavaraliikenteen ennusteissa tärkeitä muutostekijäitä ovat näiden lisäksi Suomen teollisuuden toimialarakenteen kehittyminen sekä suomalaisten tuotteiden kehittyminen näillä markkinoilla. Tulevaisuudessa sekä henkilö- että tavaraliikenteen kehittymiseen voivat vaikuttaa erilaiset uudet muutostekijät kuten liikenteen automatisaatio ja palveluistuminen, joita on nyt vaikea arvioida.
- Henkilöliikenteen kotimaan kokonaissuoritteen arvioidaan kasvavan vuoteen 2050 mennessä 21 %. Liikennemuotojen markkinaosuudessa ei arvioida tapahtuvan merkittävää muutosta. Tavaraliikenteen kotimaan kuljetussuoritteen arvioidaan kasvavan 18 % vuoteen 2030 mennessä, jonka jälkeen kuljetussuoritteen arvioidaan kääntyvän laskuun.
- Tieliikenteessä pitkämatkaisen henkilöliikenteen arvioidaan kasvavan jonkin verran seudullista ja paikallista liikennettä enemmän

Tieliikenteen kasvukertoimet

- Maakunnittain ja tieluokittain vuosille 2030, 2040 ja 2050
- Etelä-Savon (suluissa koko maa) valtatiet vuonna 2040:
  - Kevyet ajoneuvot 1,096 (1,167)
  - Raskaat ajoneuvot 1,165 (1,245)

⇨

- Käytetään valtatielle 14 näitä yleisen liikenteen kasvukertoimia vuodelle 2040:
  - Kevyet ajoneuvot 1,096
  - Raskaat ajoneuvot 1,165

Parikkalan rajanylityspaikan vaikutusselvitys (2018)

Liikenne-ennusteen perusteet

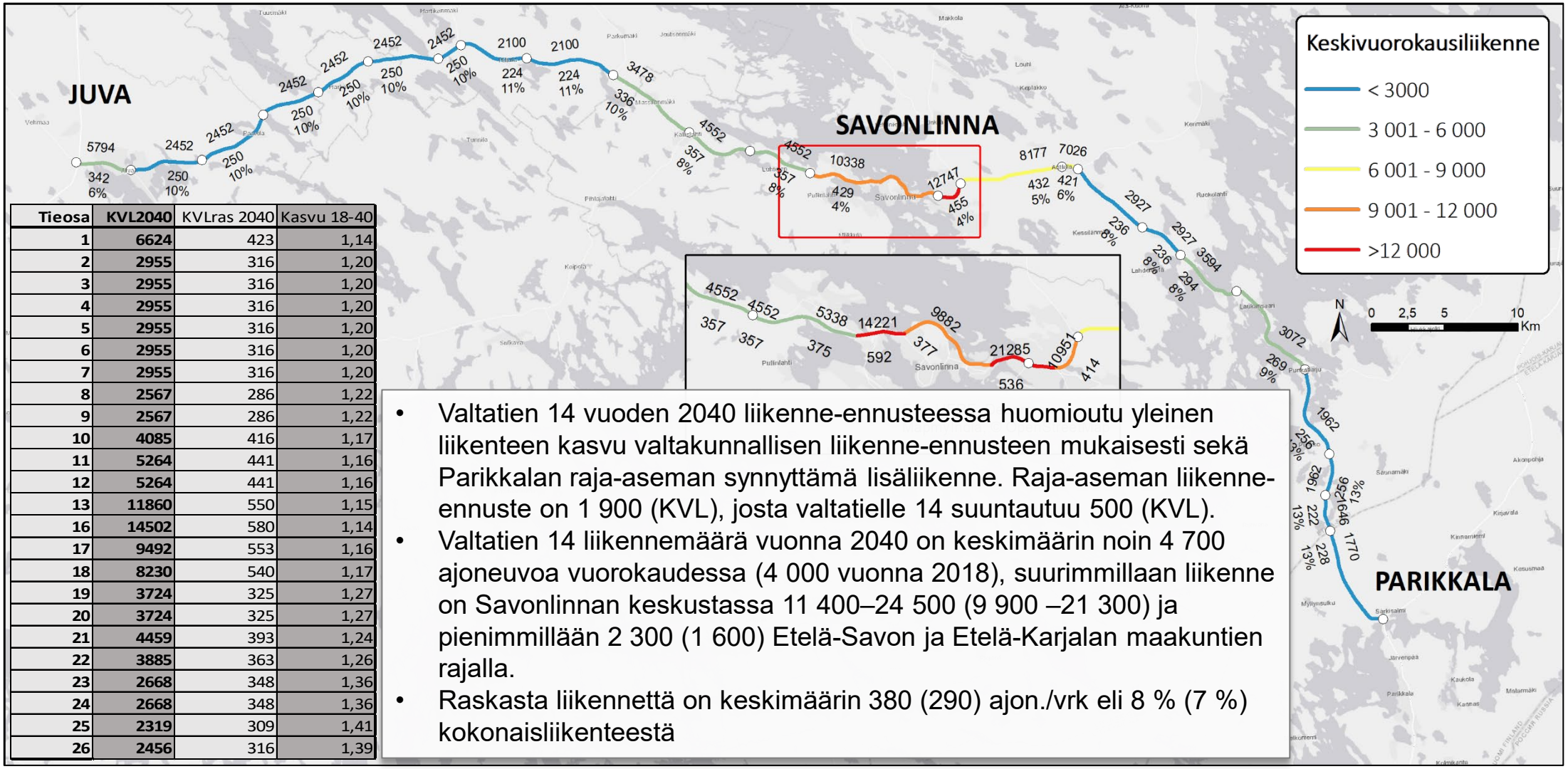
- Parikkalan rajanylityspaikka on nykyisellään tilapäinen, auki arkisin klo 9-20. Liikenne vuodessa on 21 800 ajoneuvoa (KVL 60), raskaita 93 %.
- Selvityksessä on tarkasteltu, millaisia vaikutuksia raja-aseman aukioloajan pidentämisellä ja kansainvälisen aseman saamisella olisi liikenteeseen, aluetalouteen ja valtion menoihin. Työssä on tarkasteltu erilaisia muutoksia ja kehityskulkuja, joita tapahtuu Suomessa, lähialueilla ja globaalisti.
- Raja-aseman liikenne-ennusteiden oletuksena on, että raja-aseman palvelutasoa kehitetään portaittain:
    - vuonna 2020 aukioloajan pidennys kahdella tunnilla
    - vuonna 2022 kansainvälinen status ja aukioloaikaa pidennetään
    - vuonna 2030 ympärivuorokautinen aukioloaika
- Venäjän rajaliikenteen vuosikasvuksi oletetaan 8 % ja ylitysten kokonaismääräksi 20 miljoonaa vuonna 2030. Parikkalan uusi raja-asema lisää Venäjältä Etelä-Savoon suuntautuvien matkojen osuutta, joka on nyt 4 %
- Vuonna 2030 Parikkalan raja-aseman liikenne 695 000 ajoneuvoa (KVL 1900), raskaita 16 %

Vaikutus valtatielle 14

- Selvityksen mukaan vuonna 2030 Parikkalan raja-aseman kautta Venäjältä Etelä-Savoon suuntautuu vuodessa 100 000 matkaa, joista 60 % on uusia.
- Tässä valtatien 14 kehittämis-selvityksessä oletetaan, että Parikkalan raja-aseman lisäliikenne Etelä-Savoon (vuonna 2040 KVL 500) suuntautuu valtatielle 14: puolet niistä päätyvät Savonlinnaan ja puolet jatkavat pidemmälle.

Liikennemäärät 2018 ⟹ 2040

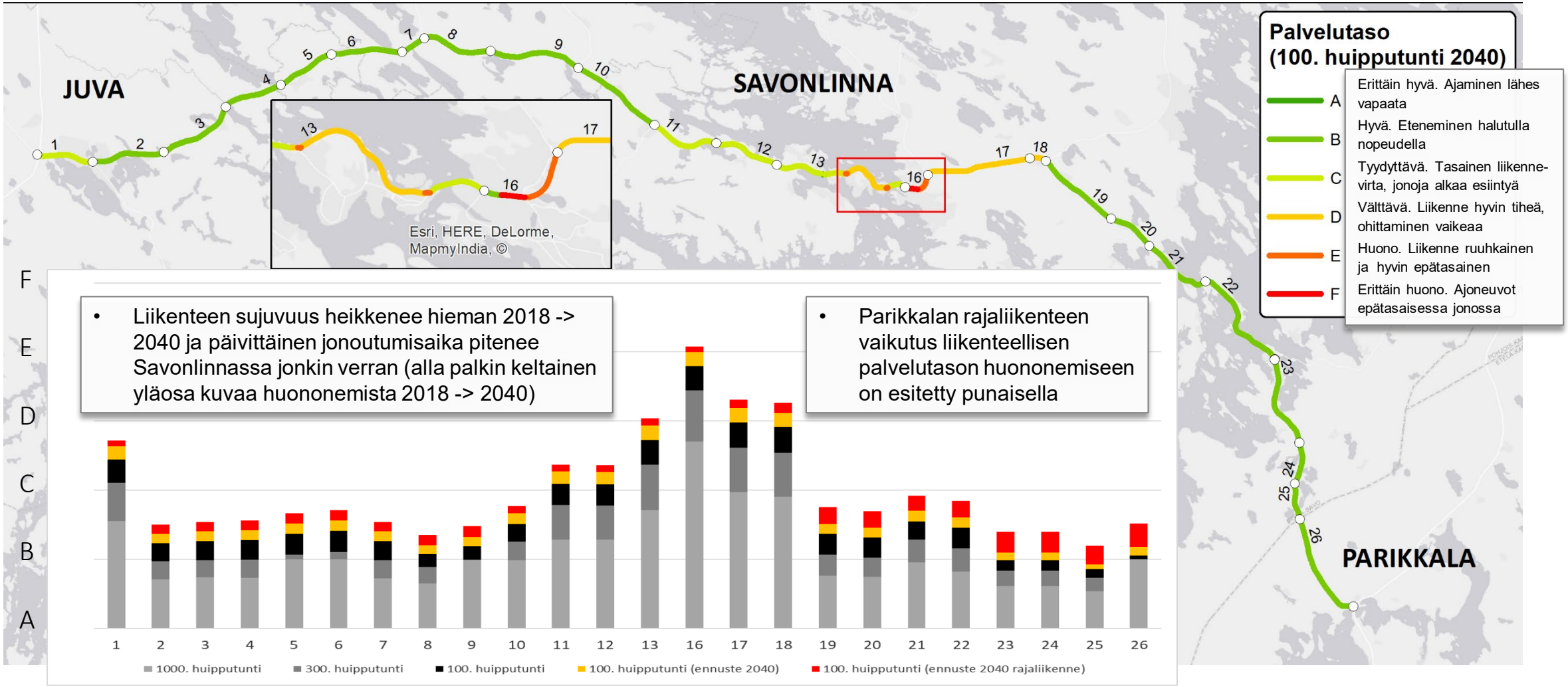
KVL 2018 keskiarvo = 3965 ajon./vrk
KVLras 2018 keskiarvo = 294 ajon./vrk



Tieosa	KVL2040	KVLras 2040	Kasvu 18-40
1	6624	423	1,14
2	2955	316	1,20
3	2955	316	1,20
4	2955	316	1,20
5	2955	316	1,20
6	2955	316	1,20
7	2955	316	1,20
8	2567	286	1,22
9	2567	286	1,22
10	4085	416	1,17
11	5264	441	1,16
12	5264	441	1,16
13	11860	550	1,15
16	14502	580	1,14
17	9492	553	1,16
18	8230	540	1,17
19	3724	325	1,27
20	3724	325	1,27
21	4459	393	1,24
22	3885	363	1,26
23	2668	348	1,36
24	2668	348	1,36
25	2319	309	1,41
26	2456	316	1,39

- Valtatien 14 vuoden 2040 liikenne-ennusteessa huomioutu yleinen liikenteen kasvu valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaisesti sekä Parikkalan raja-aseman synnyttämä lisäliikenne. Raja-aseman liikenne-ennuste on 1 900 (KVL), josta valtatielle 14 suuntautuu 500 (KVL).
- Valtatien 14 liikennemäärä vuonna 2040 on keskimäärin noin 4 700 ajoneuvoa vuorokaudessa (4 000 vuonna 2018), suurimmillaan liikenne on Savonlinnan keskustassa 11 400–24 500 (9 900 –21 300) ja pienimmillään 2 300 (1 600) Etelä-Savon ja Etelä-Karjalan maakuntien rajalla.
- Raskasta liikennettä on keskimäärin 380 (290) ajon./vrk eli 8 % (7 %) kokonaisliikenteestä

Matka-ajan ennakoitavuus: HCM–liikenteellinen palvelutaso 2040



Yleis- ja palvelutasotavoitteet

Mittarit palvelutasotekijöittäin:

- **Matka-aika**: nopeustaso (~nopeusrajoitus) ruuhkattomissa olosuhteissa (päiväliikenne)
- **Matka-ajan ennakoitavuus**: matkan tai kuljetuksen toteutuminen ennakoidun aikataulun mukaisesti, mittarina HCM liikenteellinen palvelutaso (~nopeuden alenema ruuhka-aikana)
- **Turvallisuus**: turvallisuuden tunne tai toteutunut liikenneturvallisuus, mittarina onnettomuusriski (henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet)

- **Yleistavoitteet** tulkitsevat yhteiskunnan valtakunnalliset tavoitteet asioiksi, joihin teiden palvelutasossa kiinnitetään huomiota ja joihin halutaan vaikuttaa. Yleistavoitteilla osoitetaan ne teemat, joihin tienpidon suunnittelussa on päämäärien saavuttamiseksi kiinnitettävä huomiota. Yleistavoitteet toimivat palvelutasotavoitteiden perusteluna ja linkkinä yleisimpiin päämääriin.
- **Palvelutasotavoitteet** tarkentavat matkojen ja kuljetusten eri palvelutasotekijöihin kohdistuvat yleistavoitteet tieverkon eri osissa tavoiteltaviin matkojen ja kuljetusten palvelutason ominaisuuksiin. Palvelutasotavoitteet tarkentavat yleistavoitteet määrällisiksi vaikutustavoitteiksi ja/tai väylien ja liikenteen ominaisuuksiin kohdistuviksi. Palvelutasotavoitteet voivat olla erilaisia eri toimintaympäristöissä. Palvelutasotavoitteita tarkennetaan edelleen ratkaisuperiaatteilla.

Valtatien 14 kehittämisen yleistavoitteet

- Valtatietä 14 kehittämällä turvataan toimivat arjen matkat ja edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä – matkat ja kuljetukset ovat sujuvia, turvallisia, ympäristöystävällisiä, taloudellisia ja älykkäitä.

Valtatien 14 kehittämistavoitteet

Yleistavoite

- Valtatietä 14 kehittämällä turvataan toimivat arjen matkat ja edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä – matkat ja kuljetukset ovat sujuvia, turvallisia, ympäristöystävällisiä, taloudellisia ja älykkäitä.

Palvelutasotavoitteet

Matka-aika: nopeusrajoituksen tavoitetila:

- Tien nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h. Yksittäisissä liittymissä sekä tienvarsiasutuksen kohdilla voi olla 80 km/h. Taajama-alueilla nopeusrajoitus on 50-70 km/h.

Matka-ajan ennakoitavuus: liikenteellisen palvelutason tavoitetila:

- Liikenteellinen palvelutaso (HCM, 100. huipputunti) on huonoimmillaan taajamissa palvelutasolla D ja muualla C.

Turvallisuus: onnettomuusriskin tavoitetila

- Henkilövahinko-onnettomuuksien riski pienenee puoleen nykyisestä eli on alle 8 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa (alle 4 henkilövahinko-onnettomuutta 100 miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden), joista korkeintaan yksi johtaa kuolemaan. Pitkällä aikavälillä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei tapahdu lainkaan.

Yhteiskunnalliset tavoitteet

Kestävyys

- Tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä pienennetään.
- Liikenteen melulle altistumista sekä valtatiestä ja sen liikenteestä johtuvaa pohjavesien pilaantumisriskiä vähennetään.
- Tienpidon ja tieliikenteen haittoja maisemalle, kulttuuri- ja luonnonympäristölle vältetään.
- Tienpidolla tuetaan taloudellista ajotapaa ja tehokkaita logistisia toimintatapoja.

3 KEINOVALIKOIMA JA TOIMENPIDETARPEET

Matka-aika: keinovalikoima tavoitetilan saavuttamiseksi

Matka-aika: nopeusrajoituksen tavoitetila

- Tien nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h. Yksittäisissä liittymissä sekä tienvarsiasutuksen kohdilla voi olla 80 km/h. Taajama-alueilla nopeusrajoitus on 50-70 km/h.

KEINOT

Tarvitaan tieteknisten ominaisuuksien merkittävää parantamista:

- Ohituskaistojen rakentaminen, nelikaistaisen osuuden jatkaminen Savonlinnassa
- Tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen
- Tiukka liittymäpolitiikka: maankäytön ratkaisut ja rinnakkaistiet ja -kadut, hajarakentamisen hillitseminen
- Nopeusrajoitusten tarkistaminen (80 km/h -> 100 km/h), vaihtuvat nopeusrajoitukset, alhaiset nopeusrajoitusalueet mahdollisimman lyhyeksi

Muut kulkumuodot

- Liityntäyhteyksien, -pysäkkien ja -alueiden kehittäminen matkaketjujen sujuvoittamiseksi
- Bussi- ja junaliikenteen nopeuttaminen

Matka-ajan ennakoitavuus: keinovalikoima tavoitetilan saavuttamiseksi

Matka-ajan ennakoitavuus: liikenteellisen palvelutason tavoitetila

- Liikenteellinen palvelutaso (HCM, 100. huipputunti) on huonoimmillaan taajamissa palvelutasolla D ja muualla C.

KEINOT

Tarvitaan lisää turvallisia ohitusmahdollisuuksia, erityisesti vilkasliikenteisillä yksiajorataisilla tieosuuksilla:

- Ohituskaistojen rakentaminen, nelikaistaisen osuuden jatkaminen Savonlinnassa
- Ohitusnäkemien parantaminen: tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen
- Liittymätiheyden pienentäminen ja liittymien parantaminen (mm. lisäkaistat)
- Maankäytön ratkaisut sekä rinnakkaistiet ja -kadut / selkeät taajamajaksot (ei lisäliikennettä päätielle, tiivis yhdyskuntarakenne)
- Talvihoidon tasalaatuisuus ja toimenpiteiden ajoituksen yhtenäisyys

Tehostetaan liikenteen hallinnan keinoja liikenteen reaaliaikaisen tilannekuvan muodostamisessa ja tiedotuksessa (tiesääasemat, LAM-asemat, väyläinfran anturit ja kamerat)

Valtatien kokonaisliikennemäärän ja erityisesti raskaan liikenteen määrän vähentäminen (-> tie-kuljetuksia raiteille (tarvitaan siltayhteys Savonlinnan keskustaan) ja vesille, henkilöliikennettä juniin ja busseihin)

Liikenneturvallisuus: keinovalikoima tavoitetilan saavuttamiseksi

Turvallisuus: onnettomuusriskin tavoitetila

- Henkilövahinko-onnettomuuksien riski pienenee puoleen nykyisestä eli on alle 8 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa (alle 4 henkilövahinko-onnettomuutta 100 miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden), joista korkeintaan yksi johtaa kuolemaan. Pitkällä aikavälillä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei tapahdu lainkaan.

⇨

KEINOT

Tarvitaan monipuolinen keinovalikoima turvallisuustason parantamiseksi

- Ajosuuntien erottaminen (keskikaide), ohituskaistat
- Tien leventäminen ja tien suuntauksen parantaminen
- Liittymätiheyden pienentäminen ja liittymien parantaminen (mm. kanavointi, väistötila, porrastaminen ja eritasoliittymä sekä yksityistie- ja rinnakkaistiejärjestelyt)
- Kaiteiden rakentaminen ja kunnostaminen
- Tievalaistus
- Kevyen liikenteen väylien ja alikulkukäytävien täydentäminen kylien ja tienvarsiasutuksen kohdalla

- Linja-autopysäkkijärjestelyt
- Riista-aidat
- Näkemäraivaukset
- Automaattinen nopeusvalvonta
- Nopeusrajoitusten tarkistaminen
- Liikenteen hallinta (tiesääasemien verkko tiesään ja kelin arviointiin sekä liikennetiedotus: vaihtuvat liikenneopasteet ja häiriötilanteesta tiedottaminen)
- Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyö (mm. ei uusia liittymiä, rinnakkaistiet)
- Laadukas ja monipuolinen koulutus-, valistus- ja tiedotustoiminta

Keinovalikoima yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi

Kestävyys

- Tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä pienennetään.
- Liikenteen melulle altistumista sekä valtatiestä ja sen liikenteestä johtuvaa pohjavesien pilaantumisriskiä vähennetään.
- Tienpidon ja tieliikenteen haitat maisemalle, kulttuuri- ja luonnonympäristölle vältetään.
- Tienpidolla tuetaan taloudellista ajotapaa ja tehokkaita logistisia toimintatapoja.

⇨

KEINOT

Tarvitaan monenlaisia keinoja yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi

- Pohjavedensuojaus
- Melun torjunnan toimenpiteet
- Tieinfrastruktuurin parantaminen
- Tien päällystäminen riittävän usein sekä tien rakenteen korjaukset (kuntoluokka vähintään tyydyttävä)
- Talvihoidon tasalaatuisuus ja toimenpiteiden ajoituksen yhtenäisyys
- Liikenteen hallinnan toimet:
  - liikenteen reaaliaikainen tilannekuva (tiesää, keli, liikennetilanne, häiriöt) ja tiedotus; tiesääasemat, LAM-asemat; väyläinfran anturit ja kamerat
  - vaihtuvat nopeusrajoitukset ja liikenneopasteet

Tavoitetilan 2040 kuvaus

Valtatien 14 infrastruktuurin parantaminen:

- Tien poikkileikkausta levennetään (pääosin 10/7, nelikaistaista osuutta jatketaan Savonlinnan keskustan itäpuolella välille Miekkoniemi–Nojanmaa
- Keskikaiteelliset ohituskaistaosuudet
- Tien pysty- ja vaakageometriaa parannetaan
- Liittymäjärjestelyt: liittymätiheyden pienentäminen ja liittymien parantaminen
- Yhtenäinen kevyen liikenteen väylä välillä Massilanmäki–Kulenoinen (tieosa 10–20, 39 km)
- Tievalaistus, riista-aidat, kaiteet, linja-autopysäkkijärjestelyt, liityntäpysäköintialueet ja näkemäraivaukset

Tieinfrastruktuurin parantamisen lisäksi tarvitaan muita toimenpiteitä valtatien 14 kehittämistavoitteiden saavuttamiseksi:

- Pohjavedensuojauksen ja meluntorjunnan ja toimenpiteet
- Tien päällystäminen, kuivatusjärjestelmän parantaminen ja tien rakenteen korjaukset (kuntoluokka vähintään tyydyttävä)
- Talvihoidon yhtenäinen korkea taso
- Automaattinen nopeusvalvonta ja nopeusrajoitusten tarkistaminen
- Liikenteen hallinnan toimenpiteet
  - Liikenteen reaaliaikainen tilannekuva: tiesää, keli, liikennetilanne, häiriöt
  - Vaihtuvat nopeusrajoitukset ja opasteet
- Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyö (mm. liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyt)
- Laadukas ja monipuolinen liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustoiminta
- Liikennepoliittiset toimenpiteet kulkumuotojakaumaan vaikuttamiseksi ja tieliikenteen vähentämiseksi: tiekuljetusten siirtoa raiteille ja vesille, henkilökuljetuksia juniin (taajamajuna Savonlinna-Parikkala) ja busseihin

Infratarpeet välillä Juva–Savonlinna

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

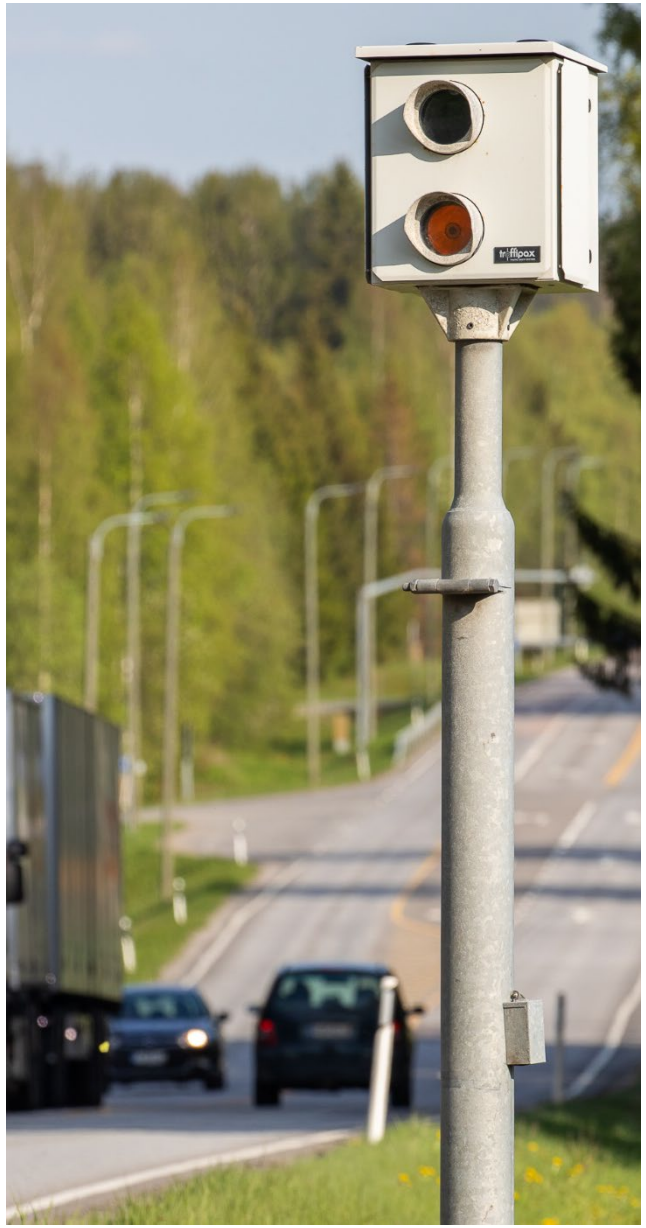
Infratarpeet välillä Savonlinna–Parikkala

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

Muita toimenpiteitä

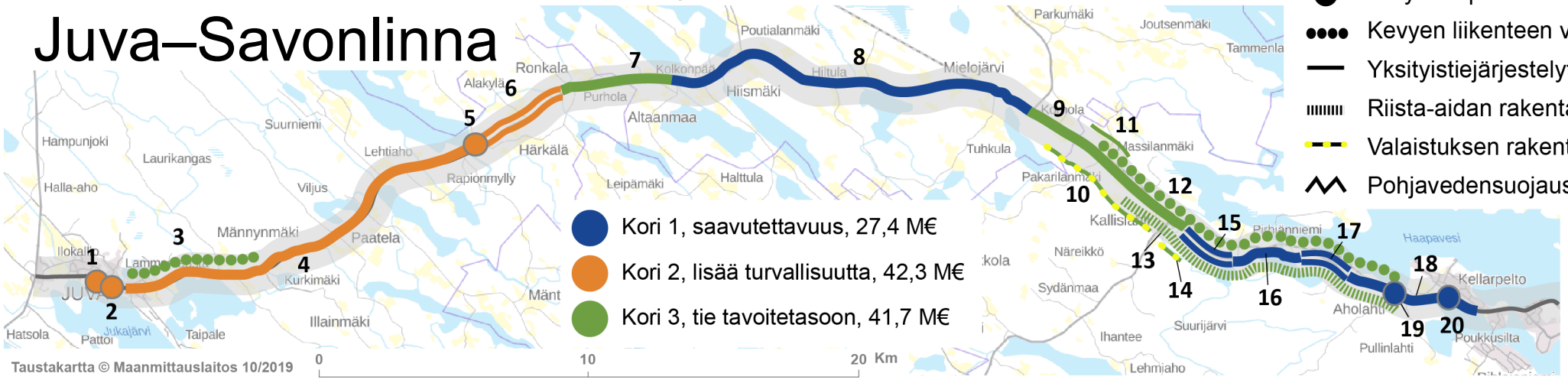
Tieinvestointien lisäksi tarvitaan monia muita toimenpiteitä valtatien 14 kehittämisen tavoitetilan saavuttamiseksi:

- Tien päällystäminen riittävän usein, kuivatusjärjestelmän parantaminen ja tien rakenteen korjaukset (kuntoluokka vähintään tyydyttävä)
- Talvihoidon tasalaatuisuus ja toimenpiteiden ajoituksen yhtenäisyys
- Automaattinen nopeusvalvonta ja nopeusrajoitusten tarkistaminen
- Liikenteen hallinnan toimenpiteet
  - Liikenteen reaaliaikainen tilannekuva (tiesää, keli, liikennetilanne, häiriöt) ja liikennetiedotus (tiesääasemat, LAM-asemat: väyläinfran anturit ja kamerat)
  - Vaihtuvat nopeusrajoitukset ja opasteet: automaattinen nopeusvalvonta
  - Palvelukohteiden opastus
- Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyö (mm. liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyt)
  - Valtatien varrelle kehittyvän maankäytön tukeminen riittävin rinnakkaistiejärjestelyin ja turvallisilla pääteihin liittymisillä
  - Laadukkaiden levähdysalueiden kehittäminen ja niiden liittymäjärjestelyjen tasonnosto, muiden karsiminen (kehittämisselvitys)
- Laadukas ja monipuolinen liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustoiminta
- Liikennepoliittiset toimenpiteet kulkumuotojakaumaan vaikuttamiseksi ja tieliikenteen vähentämiseksi: tiekuljetusten siirtoa raiteille ja vesille, henkilöliikennettä juniin ja busseihin
- Valtatien 14 tienumeroinnin jatkaminen Parikkalan raja-asemalle saakka



4 TOIMENPITEIDEN AJOITUS JA VAIKUTUKSET

Tavoitteellinen hankeohjelma välillä Juva–Savonlinna



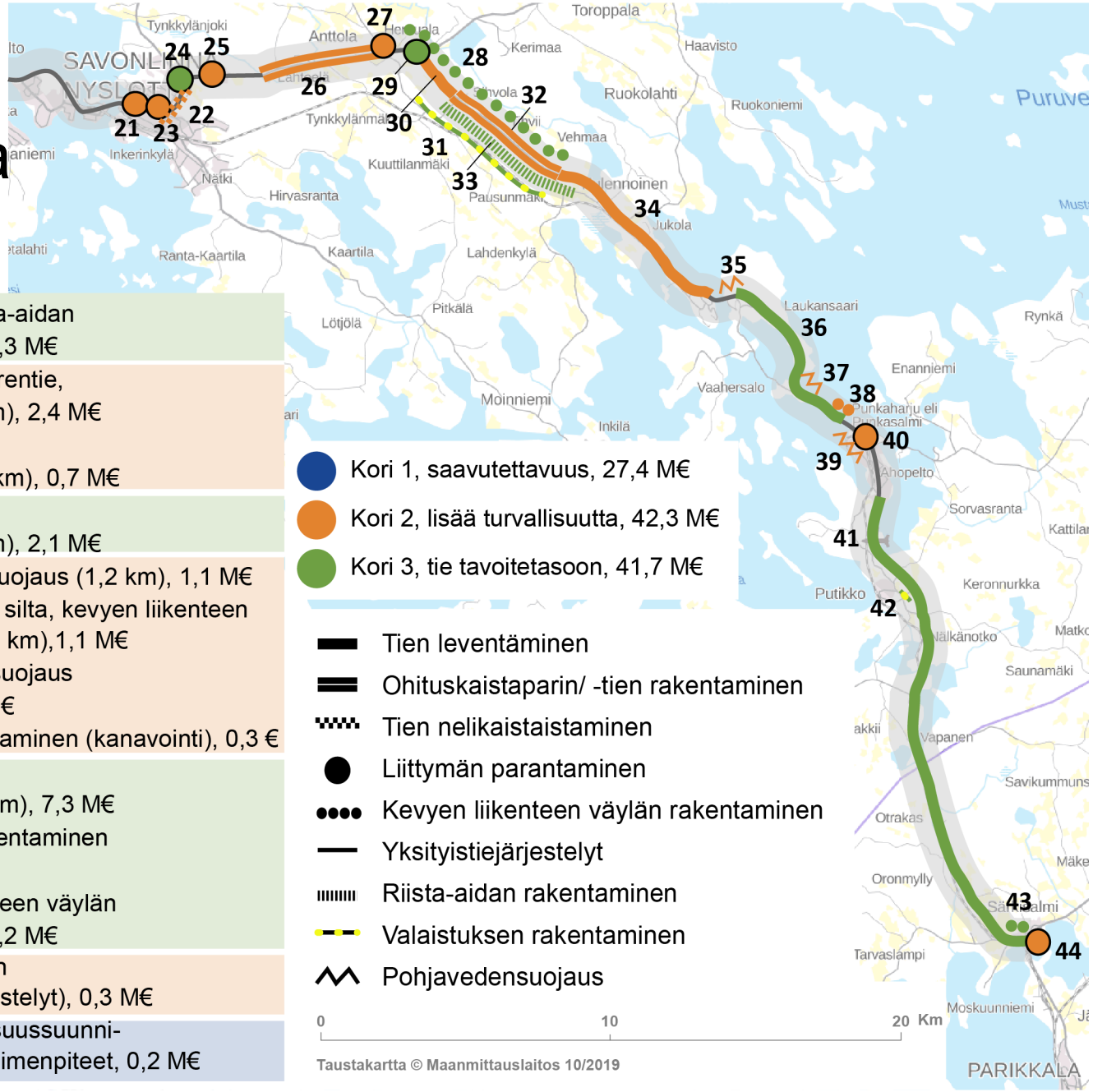
- Tien leventäminen
- Ohituskaistaparin/ -tien rakentaminen
- Tien nelikaistaistaminen
- Liittymän parantaminen
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen
- Yksityistiejärjestelyt
- Riista-aidan rakentaminen
- Valaistuksen rakentaminen
- Pohjavedensuojaus

1 Yhdystien kiertoliittymä, liittymähaaran lisääminen ja alikulkukäytävän rakentaminen, 0,6 M€
2 Juvantien itäinen 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–Kolkonrannnatie), ohituskaistaparin (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–Aholahti, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (12,9 km), 4,4 M€
13 Kallislahti–Aholahti, riista-aidan rakentaminen (11,5 km), 0,8 M€
14 Kallislahti, valaistuksen rakentaminen (0,6 km), 0,1 M€
15 Kallislahti–Marjomäki, ohituskaistatien (2+2) rakentaminen, 3,9 M
16 Marjomäki–Loikansaarentie, tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (2,7 km), 2,7 M€
17 Loikansaarentie–Luhtisentie, ohituskaistatien (2+2) rakentaminen, 3,9 M€
18 Luhtisentie–Aholahti, tien leventäminen (5,2 km), 1,8 M€
19 Ensola, liittymän parantaminen (porrastaminen), 0,3 M€
20 Rengastie, liittymän parantaminen (kanavointi), 0,3 M€

Kustannukset MAKU(2010=100) 130

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

Tavoitteellinen hankeohjelma välillä Savonlinna–Parikkala



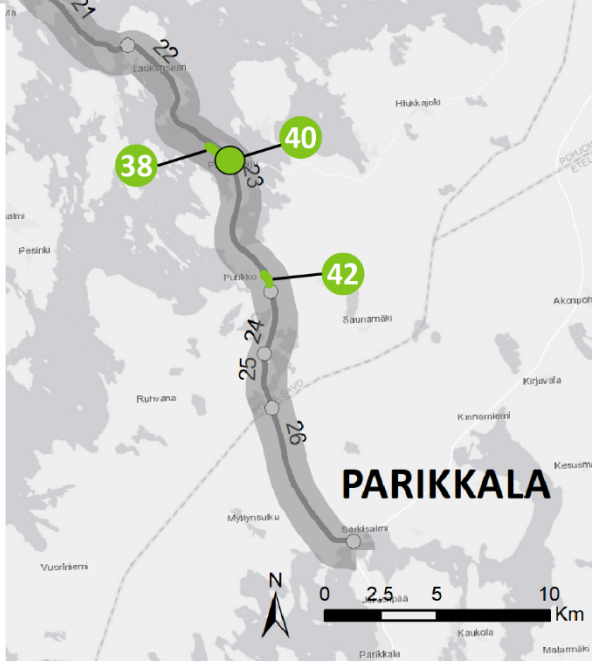
21 Miekkoniemi, liittymän parantaminen (liikennevalot), 0,1 M€	33 Sihvola–Kulenoinen, riista-aidan rakentaminen (5,5 km), 0,3 M€
22 Miekkoniemi–Nojanmaa, tien nelikaistaistaminen (1,6 km), 5,6 M€	34 Kulenoinen–Tuunaansaarentie, tien leventäminen (6,9 km), 2,4 M€
23 Mertala, liittymän parantaminen (liikennevalot),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

Kustannukset MAKU(2010=100) 130

Liikenneturvallisuustoimenpiteet

- Liikenneturvallisuutta painottaville hankkeille on laskettu heva-tehokkuus, mikä tarkoittaa 20 vuodessa saavutetun yhden henkilövahinko-onnettomuusvähenemän kustannusta

Toimenpide		Kustannus-arvio (M€)	Hvjo vähenemä/v	Heva-tehokkuus Kust (1000e)/hvjo
2	Juvantien itäinen liittymä, liittymän parantaminen (kiertoliittymä)	0,6	0,058	500
27	Anttola, liittymän parantaminen (porrastaminen)	0,5	0,053	500
26	Lähteelä-Anttola, ohituskaistaparin (2+1) rakentaminen	2,3	0,154	700
5	Härkäläntien liittymät (mt 15186), liittymien parantaminen (saarekkeet)	0,1	0,005	1100
42	Putikko, valaistuksen rakentaminen (0,5 km)	0,1	0,004	1200
14	Kallislahti, valaistuksen rakentaminen (jatkaminen 0,6 km huoltoasemalle)	0,1	0,004	1300
11	Massilanmäki, yksityistiejärjestelyt (1,8 km)	0,3	0,007	2100
40	Kirkkotie, liittymän parantaminen (kanavointi)	0,3	0,007	2100
25	Johtokatu/Kiesitie, liittymän parantaminen (porrastaminen ja kanavointi)	0,6	0,014	2200
19	Ensola, liittymän parantaminen (porrastaminen)	0,3	0,005	3000
38	Harjutie-Tuunaansalmen silta, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (0,6 km)	1,1	0,002	31400
12A	Massilanmäki-Kallislahti, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (4,2 km)	1,4	0,002	35500



Vaikutukset hankkeittain väli Juva–Savonlinna

		Matka-aika	Enna-koitavuus	Turval-lisuus	Kestävyys
1	Yhdystien kiertoliittymä, liittymähaaran lisääminen ja alikulkukäytävän rakentaminen	0	0	+	0
2	Juvantien itäinen liittymä, liittymän parantaminen (kiertoliittymä)	-	+	++	0
3	Sulkavantie (mt 434)–Kiiskiläntie (mt 15182), kevyen liikenteen väylän rakentaminen (4,9 km)	+	0	+	+
4	Sulkavantie (mt 434)–Tuusmäentie (mt 15338), tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (14,6 km)	++	+	++	0
5	Härkäläntien liittymät (mt 15186), liittymien parantaminen (saarekkeet)		0	+	0
6	Härkälä (väli Tuusmäentie–Kolkonrannnatie), ohituskaistaparin (2+1) rakentaminen	++	+	+	0
7	Härkälä–Kolkonlahti, tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (3,9 km)	++	+	++	0
8	Kolkonlahti–Parkumäentie, tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (14,3 km)	+	+	++	0
9	Parkumäentie–Kallislahti, tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (5,9 km)	+	+	++	0
10	Massilanmäki–Kallislahti, valaistuksen rakentaminen (4,8 km)	+	0	++	0
11	Massilanmäki, yksityistiejärjestelyt (1,8 km)	+	+	+	0
12	Massilanmäki–Aholahti, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (12,9 km)	+	0	+	+
13	Kallislahti–Aholahti, riista-aidan rakentaminen (11,5 km)	0	0	+	0
14	Kallislahti, valaistuksen rakentaminen (0,6 km)	+	0	++	0
15	Kallislahti–Marjomäki, ohituskaistatien (2+2) rakentaminen	++	++	+	0
16	Marjomäki–Loikansaarentie, tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (2,7 km)	++	+	++	0
17	Loikansaarentie–Luhtisentie, ohituskaistatien (2+2) rakentaminen	++	++	+	0
18	Luhtisentie–Aholahti, tien leventäminen (5,2 km)	++	+	+	0
19	Ensola, liittymän parantaminen (porrastaminen)	0	+	+	0
20	Rengastie, liittymän parantaminen (kanavointi)	0	+	+	0
21	Miekkoniemi, liittymän parantaminen (liikennevalot)	0	+	++	0
22	Miekkoniemi–Nojanmaa, tien nelikaistaistaminen (1,6 km)	++	++	++	+
23	Mertala, liittymän parantaminen (liikennevalot)	0	+	++	0

++ Erittäin myönteiset vaikutukset | + Myönteinen | 0 Ei vaikutusta / sekä myönteinen että kielteinen | - Kielteinen | -- Erittäin kielteinen

Vaikutukset hankkeittain väli Savonlinna–Parikkala

	Matka-aika	Enna-koitavuus	Turval-lisuus	Kestävyys
24 Nojanmaa, liittymän parantaminen (eritasoliittymä)	+	+	++	0
25 Johtokatu/Kiesitie, liittymän parantaminen (kanavointi)	0	+	+	0
26 Lähteelä–Anttola, ohituskaistaparin (2+1) rakentaminen	++	++	+	0
27 Anttola, liittymän parantaminen (porrastaminen)	0	+	++	0
28 Anttola–Kulenoinen, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (7,1 km)	+	0	+	+
29 Anttolantie (kt 71), liittymän parantaminen (eritasoliittymä)	+	+	++	0
30 Anttolantie (kt 71)–Sihvola, tien leventäminen (2,0 km)	++	+	+	0
31 Sihvola–Kulenoinen, valaistuksen rakentaminen (4,9 km)	+	0	++	0
32 Sihvola–Kulenoinen, ohituskaistatien (2+2) rakentaminen	++	++	+	0
33 Sihvola–Kulenoinen, riista-aidan rakentaminen (5,5 km)	0	0	+	0
34 Kulenoinen–Tuunaansaarentie, tien leventäminen (6,9 km)	+	+	+	0
35 Tuunaansalmi, pohjavedensuojaus (0,7 km)	0	0	0	++
36 Harjutie–Harjutie, tien leventäminen (6,3 km)	+	+	+	0
37 Kuikonniemi, pohjavdensuojaus (1,2 km)	0	0	0	++
38 Harjutie–Tuunaansalmen silta, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (0,6 km)	+	0	+	+
39 Punkaharju, pohjavedensuojaus (0,8 km / 2 jaksoa)	0	0	0	++
40 Kirkkotie, liittymän parantaminen (kanavointi)	0	+	++	0
41 Palomäentie–valtatie 6, tien leventäminen (21,5 km)	+	+	+	0
42 Putikko, valaistuksen rakentaminen (0,5 km)	+	0	++	0
43 Särkisalmi, kevyen liikenteen väylän rakentaminen (0,6 km)	+	0	+	+
44 Kuutostie (vt 14), liittymän parantaminen (kaistajärjestelyt)	+	+	+	0
45 Kuntien liikenneneurvallisuussuunnitelmissa esitetyt pienet toimenpiteet	0	0	++	0

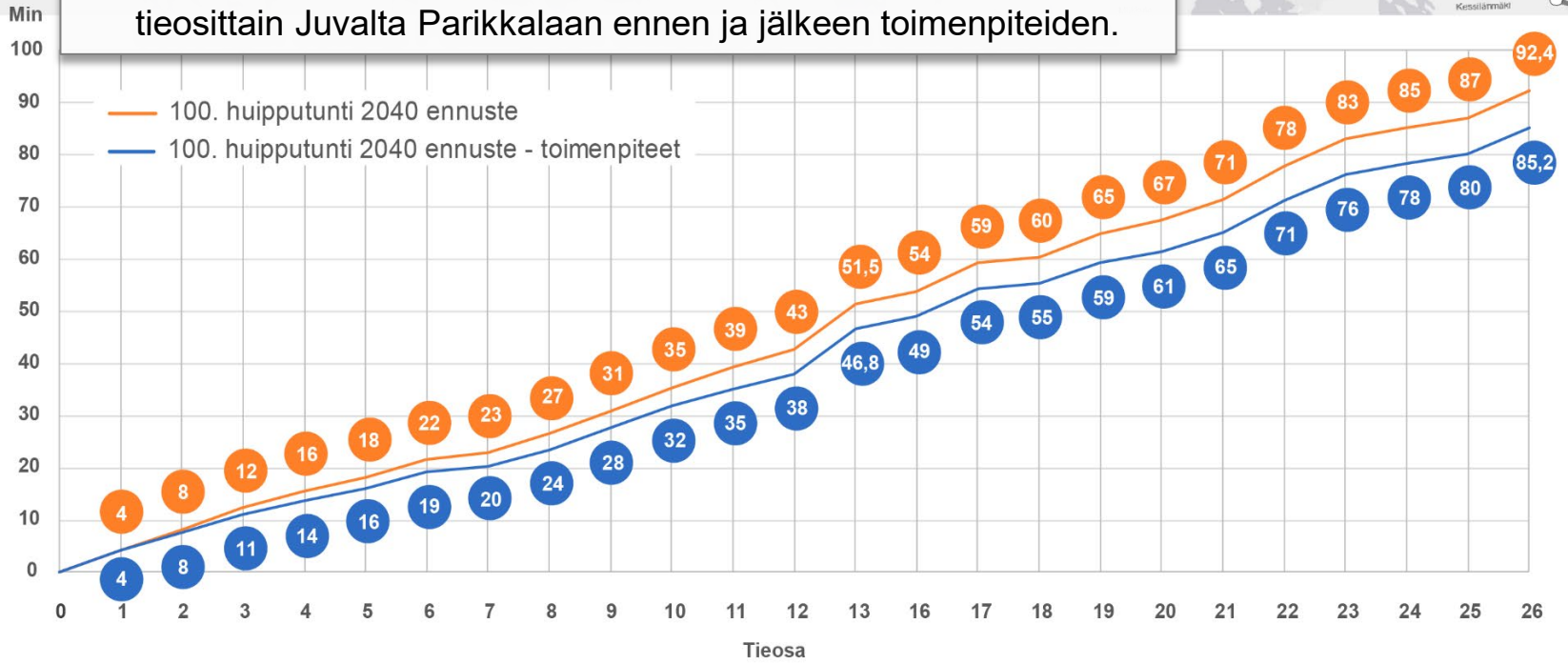
++ Erittäin myönteiset vaikutukset | + Myönteinen | 0 Ei vaikutusta / sekä myönteinen että kielteinen | - Kielteinen | -- Erittäin kielteinen

Vaikutukset matka-aikaan

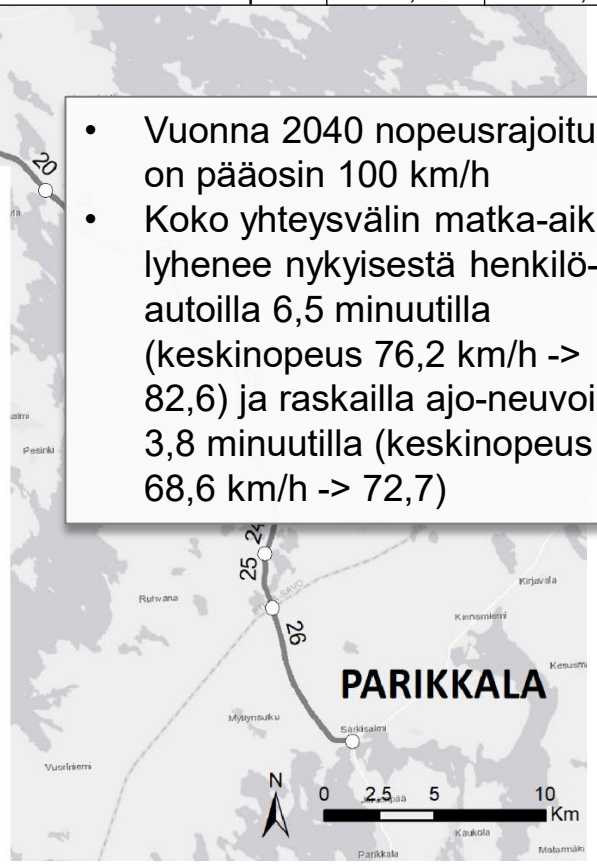
Matka-aika (min)	Henkilöliikenne Juvalta	
	Savonlinna	Parikkala
100. huipputunti - nykytila	51,1	91,7
100. huipputunti 2040 ennuste	51,5	92,4
100. huipputunti 2040 ennuste - toimenpiteet	46,8	85,2

Matka-aika (min)	Raskas liikenne Juvalta	
	Savonlinna	Parikkala
100. huipputunti - nykytila	57,9	101,9
100. huipputunti 2040 ennuste	58,3	102,6
100. huipputunti 2040 ennuste - toimenpiteet	55,7	98,1

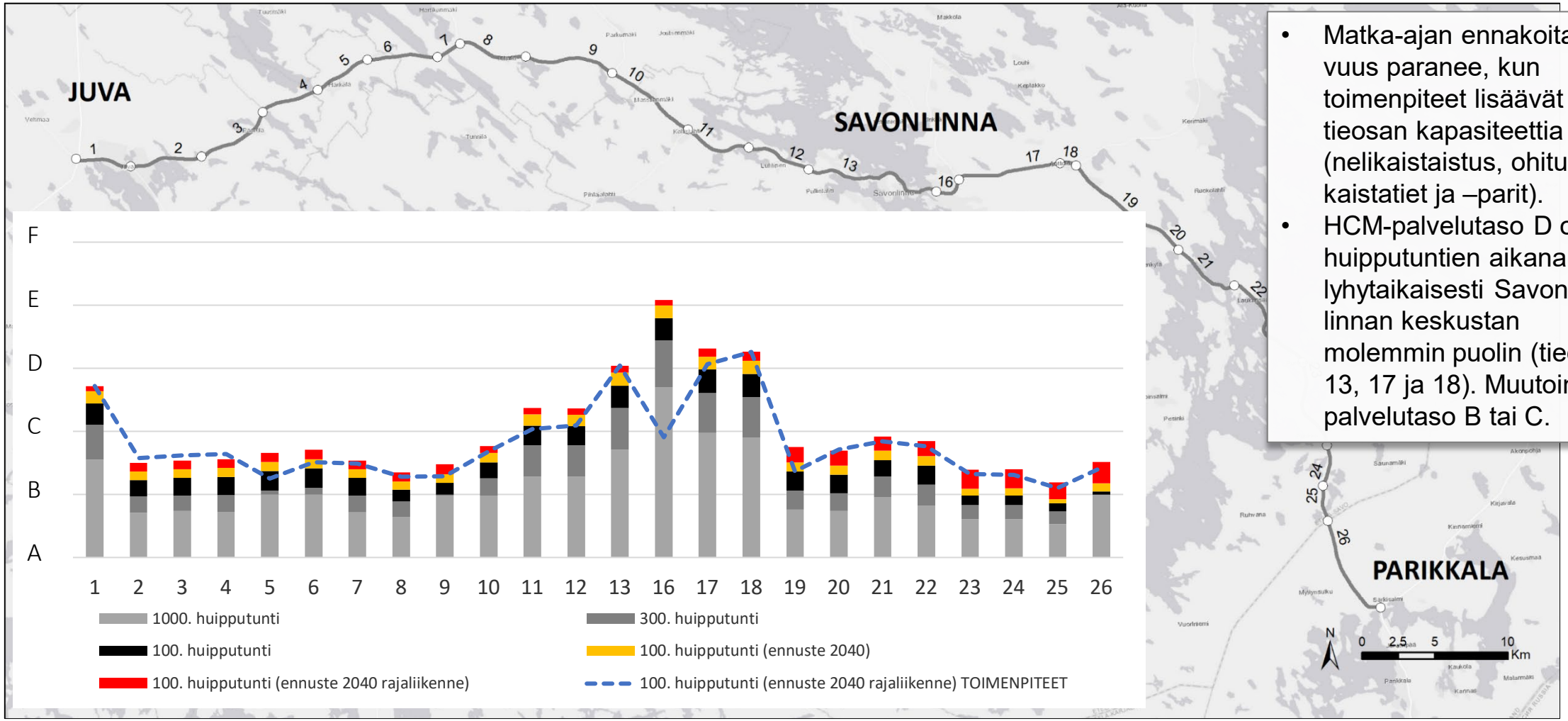
- Vuoden 2040 liikennetilanteessa henkilöauton matka-aika tieosittain Juvalta Parikkalaan ennen ja jälkeen toimenpiteiden.



- Vuonna 2040 nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h
- Koko yhteysvälin matka-aika lyhenee nykyisestä henkilö-autoilla 6,5 minuutilla (keskinopeus 76,2 km/h -> 82,6) ja raskailla ajo-neuvoilla 3,8 minuutilla (keskinopeus 68,6 km/h -> 72,7)



Vaikutukset matka-ajan ennakoitavuuteen



- Matka-ajan ennakoitavuus paranee, kun toimenpiteet lisäävät tieosan kapasiteettia (nelikaistaistus, ohitus-kaistatiet ja –parit).
- HCM-palvelutaso D on huipputuntien aikana vain lyhytaikaisesti Savonlinnan keskustan molemmin puolin (tieosat 13, 17 ja 18). Muutoin palvelutaso B tai C.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

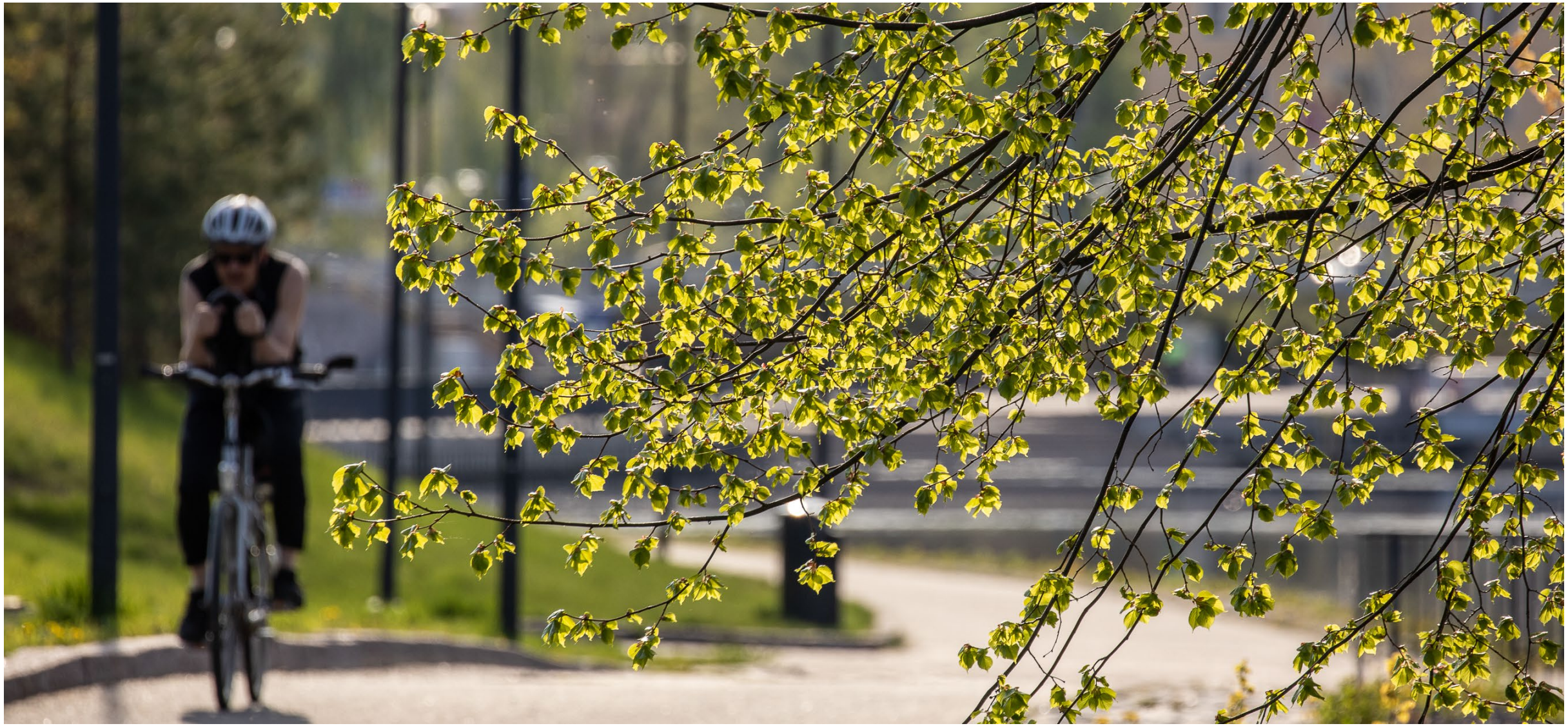
- Valtatien 14 toimenpideohjelman mukaisilla 43:lla infrastruktuurin parantamistoimenpiteellä saavutetaan laskennallisesti 2,3 henkilövahinko-onnettomuuden vuosittainen vähenemä. Kun nykytilanne on 13,2 henkilövahinko-onnettomuutta, niin vähennys on 17 prosenttia.
- Tavoitetta onnettomuusriskin pienentämisestä puoleen ei saavuteta pelkillä infrastruktuurin parantamistoimilla, vaan tarvitaan myös enenevässä määrin liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustoimintaa sekä ajoneuvoteknologian ja lainsäädännön kehittämistä.

Toimenpidetyyppi	**Heva-vähenemä**
Tien leventäminen ja tiegeometrian parantaminen	0,889
Ohituskaistatiet ja -parit	0,579
Eritasoliittymät	0,233
Muut liittymäjärjestelyt	0,262
Yksityistiejärjestelyt	0,008
Kevyen liikenteen väylät	0,032
Tievalaistus	0,065
Riista-aidat	0,012
Pienet liikenneturvallisuustoimenpiteet	0,187
Yhteensä	**2,267**

Yhteiskunnallisten tavoitteiden edistäminen

Kestävyys

- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteiden toteutuminen vaatii etenemistä monilla osa-alueilla. Liikennesektorin mahdollisuudet liittyvät erityisesti ympäristöä säästävien liikkumistottumusten tukemiseen ja yhteistyöhön yhdyskuntarakenteen tiivistämisessä. Ajoneuvoteknologian kehittyminen (erityisesti ajoneuvojen yksikköpäästöt) on merkittävässä roolissa kasvihuonekaasujen vähentämisessä. Useat valtatien 14 kehittämisen infrastruktuuritoimenpiteet tähtäävät mahdollisuuteen nostaa nopeusrajoitusta 100 km/h:ssa. Tämä nykyistä (pääosin 80 km/h) korkeampi nopeustaso on päästöjen näkökulmasta negatiivinen kehityssuunta.
- Pohjaveden suojaustoimenpiteet pienentävät ympäristöriskiä. Erillisiä meluntorjuntahankkeita ei sisälly toimenpideohjelmaan, mutta laajimpiin infrahankkeisiin mahdollisesti liittyvät yksittäiset meluesteet vähentävät liikenteen meluhaittoja.
- Valtatien 14 kehittämistoimenpiteillä ei ole oleellista vaikutusta kulkumuotojakaumaan. Niiden edistämiseksi tarvitaan laaja-alaisia liikennepoliittisia toimia.
- Valtatien 14 kehittämistoimenpiteet edesauttavat tasaisen nopeuden ylläpitämistä ja siten taloudellista ajotapaa. Positiivinen vaikutus kohdistuu eritysesti raskaalle liikenteelle, toisaalta nopeuden nosto 100 km/h:ssa ei ole henkilöautojen polttoaineen kulutuksen kannalta edullisin taso.
- Tien kehittämis- ja ylläpitoinvestoinnit sekä liikenteen hallinnan toimenpiteet tehostavat tienpitoa ja tieomaisuuden arvon säilymistä sekä vähentävät tieliikenteen kustannuksia. Koko liikennejärjestelmän taloudellisuus edellyttää tiivistä yhteistyötä eri osapuolien välillä.
- Liikenteen älykkyys lisääntyy ja sekä digitalisaation ja automatisaation tuomat mahdollisuudet hyödynnetään tehokkaasti.



5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Keskeiset havainnot

Liikenteen ja palvelutason nykytila

- Valtatien 14 liikennemäärä on nyt keskimäärin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, Savonlinnan kohdalla selvästi enemmän. Kausivaihtelu on suurta, kun tie on suosittu kesämatkailun väylä. Raskaan liikenteen osuus on keskimäärin 7 %. Pitkämatkaisen liikenteen rooli on hallitseva Savonlinnan ja Juvan välillä.
- Savonlinnan molemmin puolin liikennemäärät ovat kasvaneet noin 10 % viimeisen 15 vuoden aikana, muualla liikennemäärät ovat pysyneet ennallaan.
- Matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus ja turvallisuus ovat keskeiset palvelutasotekijät. Nopeusrajoitus on nyt pääosin 80 km/h. Liikenne ruuhkautuu lähes päivittäin Savonlinnassa, mutta hyvin lyhytaikaisesti ja lyhyellä matkalla. Liikenneturvallisuuden taso on alle vastaavien pääteiden keskiarvon ja henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähenemä on ollut muuta maata hitaampaa.
- Valtatien 14 kapea poikkileikkaus ja pienipiirteinen tiegeometria vähentävät ohitusmahdollisuuksia. Nopeusrajoitusten runsas vaihtelu tekee ajamisesta epätasaista.

Toimenpiteet

- Valtatien 14 kehittämisen yleistavoitteena on turvata toimivat arjen matkat ja edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä.
- Keskeisenä palvelutasotavoitteena on tien nopeusrajoituksen nostaminen pääosin 100 km/h:ssa. Myös turvallisia ohitusmahdollisuuksia tarvitaan lisää. Näiden sekä muiden palvelutaso- ja yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan monipuolinen toimenpidejoukko. Erityisesti tieteknisiä ominaisuuksia tulee parantaa, mikä edellyttää mm. tien leventämistä, nelikaistaisen osuuden jatkamista Savonlinnassa, tiegeometrian parantamista, ohituskaistojen rakentamista sekä tiukkaa liittymäpolitiikkaa. Liikenneturvallisuustason parantaminen edellyttää myös pieniä, edullisia ja nopeasti toteutettavia toimenpiteitä sekä lisääntyvää huomiota kasvatus- valistus ja tiedotustoimintaan.
- Kehittämisselvityksessä esitettyjen infrastruktuurin parantamistoimenpiteiden kokonaiskustannusarvio on 111,4 miljoonaa euroa, josta I-korin ”Saavutettavuus” osuus on 27,4 M€. Savonlinnan saavutettavuuden parantamiseksi valtatien 14 ensimmäiset toimenpiteet kohdistetaan Juvan ja Savonlinnan väliselle osuudelle.

Johtopäätökset

- Tässä selvityksessä tunnistettiin valtatien 14 liikenteen nykyiset ominaispiirteet ja palvelutasot sekä niiden kehittyminen tulevaisuuden kehityspolkujen myötä. Valtatien 14 kehittämis-tavoitteet asetettiin pohjautuen alueellisiin ja valtakunnallisiin strategisiin suunnitelmiin. Asiakkaiden tarpeisiin vastaamiseksi ja tavoitteisiin pääsemiseksi tunnistettiin keinovalikoima ja esitettiin vuoteen 2040 saakka ulottuva ajoitettu toimenpideohjelma.
- Sujuvat arjet matkat ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistäminen sekä kasvavan rajaliikenteen tarpeiden huomioiminen edellyttävät valtatien 14 tieteknisen tason selvää parantamista. Tämä selvitys nosti esiin infrastruktuurin kehittämiseksi tarvittavat toimenpiteet sekä myös monia muita keinoja tavoitetilan saavuttamiseksi. Niistä keskeisiä ovat tien leventäminen, tiegeometrian parantaminen, ohituskaistojen rakentaminen, kaksiajorataisen osuuden jatkaminen Savonlinnassa sekä liittymien parantamiset. Ensimmäiset parantamiskohteet kohdistetaan Juvan ja Savonlinnan välisen tieosuuden tason nostamiseen sekä pieniin ja tehokkaisiin liikenneturvallisuustoimiin koko yhteysvälillä.
- Kehittämistoimenpiteillä vahvistetaan Itä-Savon saavutettavuutta ja valtatien 14 roolia alueen keskeisenä yhteytenä muualle Suomeen.

Jatkotoimenpiteet

- Tässä palvelutasolähtöisessä kehittämisselvityksessä tunnistettiin tarpeet valtatien 14 kehittämiseksi. Tulokset toimivat jatkosuunnittelun, alueellisen liikennejärjestelmätyön ja tienpidon ohjelmoinnin pohjana.
- Keskeisiin ongelmakohtiin sijoittuu kiireellisimmät toimenpiteet, jotka ajoitettiin I-koriin ”Saavutettavuus”. Niillä parannetaan liikenteen palvelutasoa Juvan ja Savonlinnan välisellä osuudella.
- Seuraavana työvaiheena on laatia hankkeista tarkemmat suunnitelmat. Tämä tapahtuu sitä mukaa, kun valtion budjetista suoraan rahoitettavia hankkeita saadaan edistettyä. Pienistä, lähinnä liikenneturvallisuuden kärkihankkeista, laaditaan suunnitelmia varastoon odottamaan toteutusta.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

Valtatien 14 Juva–Parikkala kehittämisselvitys

Lisätietoja:
Timo Järvinen
Puh. 029 502 6722

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kallanranta 11, Kuopio
PL 2000, 70101 Kuopio
http://www.ely-keskus.fi/web/ely/ely-pohjois-savo