

SITOWISE

Rantasalmen liikenneselvitys

LUONNOS 4.5.2026



Sisällysluettelo

Esipuhe

1. Tarkastelualueen kuvaus

- 1.1 Sijainti, verkollinen asema
- 1.2 Ohitustien nykyiset liikennejärjestelyt
- 1.3 Liikenne ja liikenneturvallisuus

2. Asemakaavan muutokset alueittain

- 2.1 Kohde 1 (kortteli 38)
- 2.2 Kohde 2 (kortteli 30)
- 2.3 Kohde 3 (kortteli 25) ja kohde 4 (kortteli 28)
- 2.4 Kohde 5

3. Jatkotoimenpiteet

Esipuhe

Liikenneselvityksessä on arvioitu Rantasalmen kunnan kortteleiden 25, 27, 28, 30 ja 38 osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kuvattujen asemakaavamuutosten liikenteellistä toteuttavuutta.

Yhden kohteen muutoksilla ei ole liikenteellisiä vaikutuksia. Kahteen kohteista on aiemmin laadittu yksityiskohtaiset suunnitelmat. Kahteen kohteeseen on liikenneselvityksessä esitetty toimenpiteet esisuunnittelutarkkuudella.

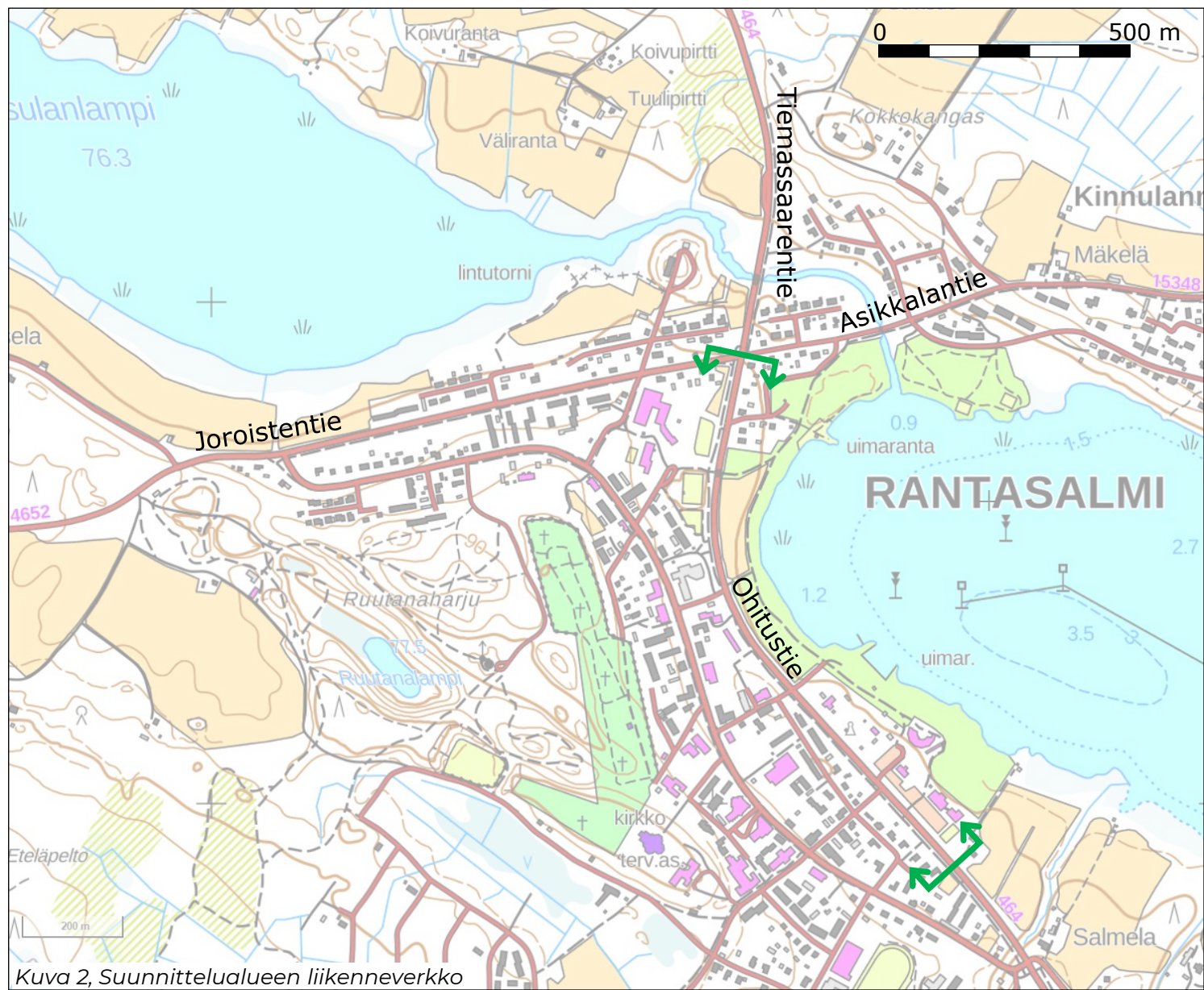
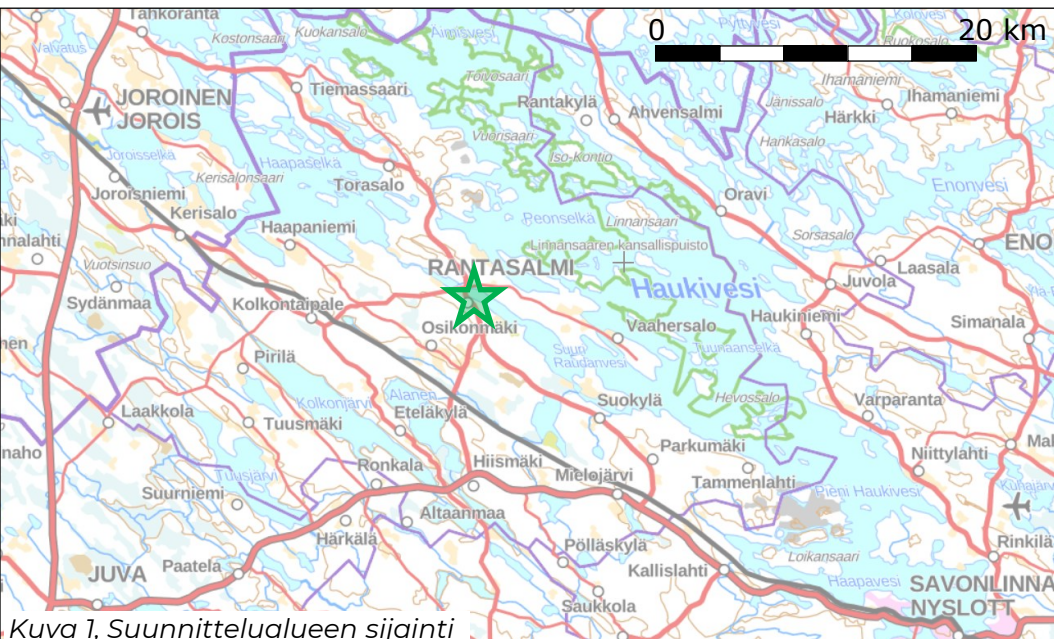
Liikenneselvityksen on Järvi-Saimaan Palvelut Oy:n toimeksiannosta laatinut Sitowise, jossa työstä ovat vastanneet Matti Romppanen ja Olga Heino.

1. Tarkastelualueen kuvaus

1.1 Sijainti, verkollinen asema

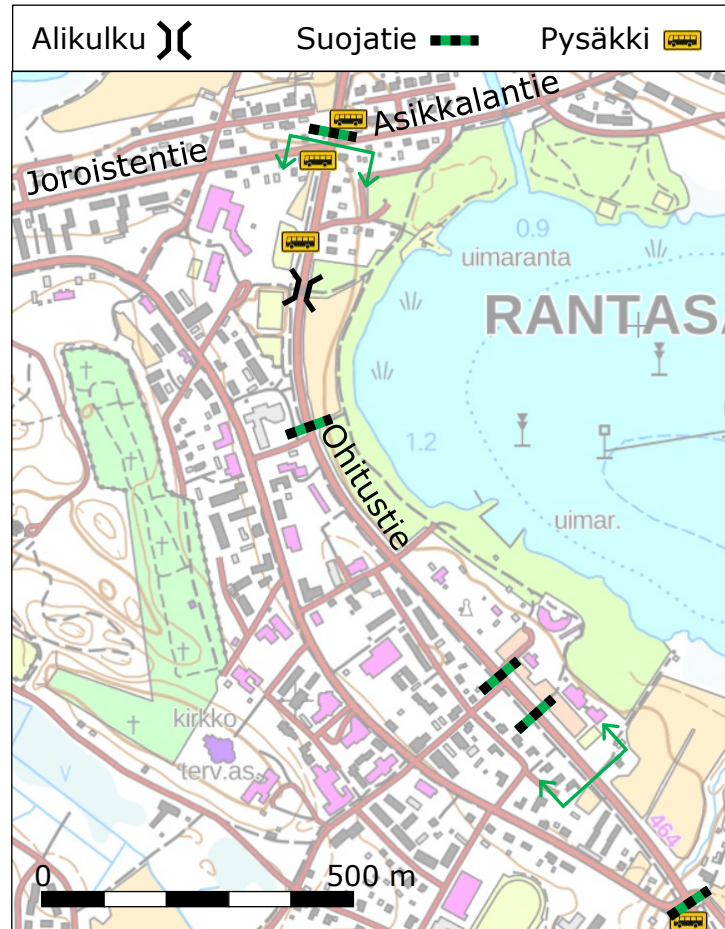
Rantasalmi sijaitsee valtatie 5 ja valtatie 14 yhdistävän seututien 464 varressa (kuva 1).

Suunnittelualue ulottuu Joroistentien/Asikkalantien liittymästä 1,2 km etelään (kuva 2).



1.2 Ohitustien nykyiset liikennejärjestelyt

- Nopeusrajoitus 50 km/h
- Poikkileikkaus
 - Ajorata 3,55 m+3,55 m
 - Piennarlevyydet vaihtelevat
- Jalankulku- ja pyöräilyväylä
 - Ohitustien länsipuolella
 - Välialueellinen
 - Päällysteleveys 3,0 m
- Tievalaistus koko matkalla
- 1 alikulkukäytävä (Koulukeskuksen akk.)
- 3 Ohitustien ylittävää suojatietä suunnittelualueella sekä yksi lähellä molemmissa päissä
- 3 joukkoliikennepysäkkiä



Kuva 3, Jalankulun ja pyöräilyn risteämisyjärjestelyt, pysäkit

Kehittämistarpeita

- Ohitustiellä ei ole nykytilanteessa ole suuria kehittämistarpeita, mistä kertoo myös onnettomuuksien vähäisyys.
- Tavoitetilanteessa Ohitustien kaikkien suojateiden olisi hyvä olla saarekkeellisia.
- Eliel Saarisen tien eteläpuolella oleva ylileveä huoltoaseman liittymä olisi syytä jäsenellä.

1.3 Liikenne ja liikenneturvallisuus

Ohitustien nykyinen keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) on noin 2150 ajon./vrk. Raskaan liikenteen osuus on noin 8 prosenttia.

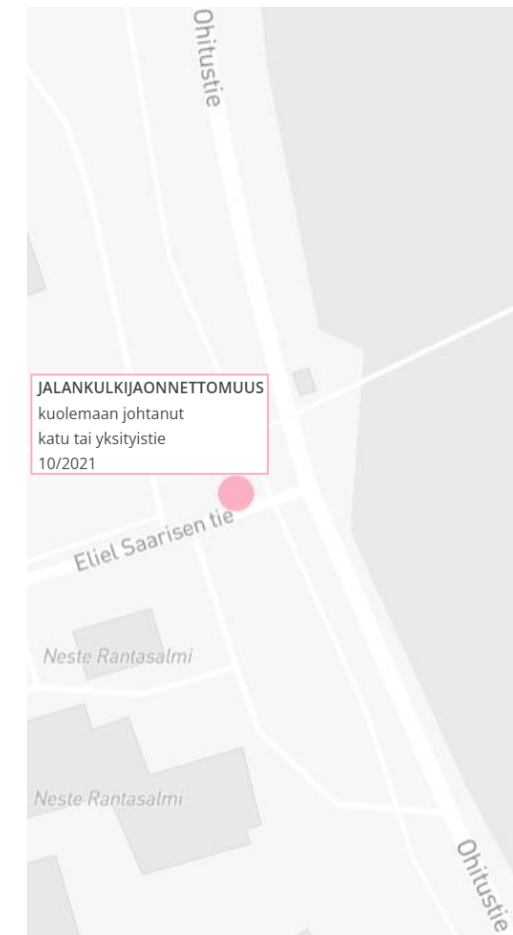
Liikennemäärän arvioidaan kasvavan vuoteen 2050 mennessä 2220 ajoneuvoon vuorokaudessa (valtakunnallinen liikenneennuste).

Liikennemäärät ovat niin pieniä, että suunnittelualueella ei esiinnyt toimivuusongelmia edes ennustetilanteessa.

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrästä ei ole laskentatietoja.

Ohitustiellä ei vuosien 2020-2024 aikana ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia.

Ohitustien läheisyydessä Elien Saarisen tiellä on vuonna 2021 tapahtunut yksi jalankulkijan kuolemaan johtanut liikenneonnettomuus.



Kuva 4, Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet 2020-2024 (Ramboll Finland Oyj, Onnettomuudet kartalla)

2. Asemakaavan muutokset alueittain

LIIKENNESELVITYKSESSÄ ON TARKASTELTU OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMAN MUKAISTA VIITTÄ ALUETTA.

ALUE 1 (KORTTELI 38):

RAKENNUSOIKEUDEN KASVU

> VARMISTETAAN

**AJONEUVOLIIKENTEN SUJUVOUS
SEKÄ JALANKULUN JA
PYÖRÄILYN TURVALLISUUS**

ALUE 2 (KORTTELI 30):

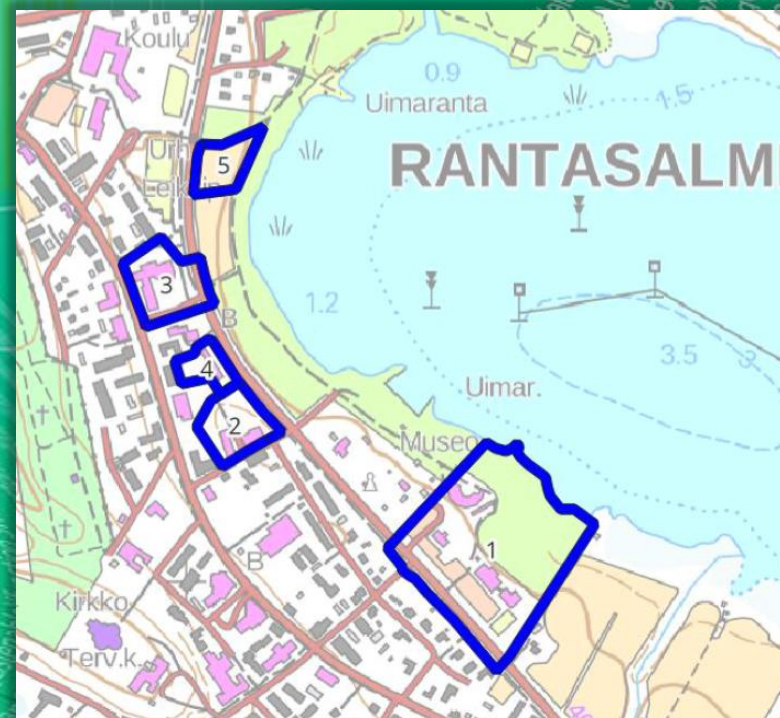
**> VARMISTETAAN LIITTYMÄN
TOIMIVUUS**

**ALUE 3 (KORTTELI 25) JA ALUE 4
(KORTTELI 28): ELIEL SAARISEN
TIEN PARANTAMINEN**

**> VARMISTETAAN AIEMMIN
SUUNNITELTUIEN RATKAISUJEN
TOIMIVUUS**

ALUE 5: 12 UUTTA ASUNTOA

**> VARMISTETAAN
LIIKENTEELLINEN
SAAVUTETTAVUUS JA
LIIKENNETURVALLISUUS**



2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Lähtökohdat

Liikennetuotokset on laskettu ohjeen Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (YM 2008) avulla. Suuntautuminen on tehty asiantuntija-arviona.

Maankäytön tehostamisen liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu vertaamalla tarkasteltavan asemakaavan mahdollistamaa tuotosta ja sen aiheuttamaa liikennemäärän kasvua nykyisen asemakaavan mahdollistamaan vuoden 2050 tilanteessa.

Tällä hetkellä alueen maankäyttö ja liikenteellinen tuotos ovat hyvin vähäisiä.

2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Ajoneuvoliikenteen tuotos

Uuden kaavan mahdollistama rakennusoikeus 10000 k-m² jakautuu seuraavasti:

- Päivittäistavarakauppa 2000 k-m²
- Liike- ja toimistorakennukset 6000 k-m²
- Yleiset rakennukset 2000 k-m²

Edellä mainituista liikennetuotoksen kannalta merkittävin on päivittäistavarakauppa. Myyntipinta-alaltaan alle 2500 k-m²:n myymälä määritellään suureksi supermaketiksi (1000-2500 k-m²) ja sen kävijämäärä alle 20000 asukkaan paikkakunnilla on 50 – 250 asiakasta 100 myyntineliötä kohti.

Koska Rantasalmella on vain noin 3300 asukasta, arvioidaan kävijämäärä vaihteluvälin alareunaan, noin 50 asiakasta / 100 k-m². Tämä tarkoittaisi 1000 asiakasta päivässä.

Kaikista kauppaan suuntautuvista matkoista henkilöauton kulkutapaosuuden arvioidaan olevan 65 % ja auton keskimääräinen henkilöluke 1,5*. Näin ollen kaupan tuottama autoliikennemäärä on yhteensä 870 henkilöautomatkaa (saapuvat + lähtevät) vuorokaudessa.

Liike- ja toimistotilojen sekä yleisten rakennusten liikennetuotos jää huomattavasti pienemmäksi. Näiden arvioidaan tuottavan vain noin 5 – 10 käyntiä 100 k-m² kohti vuorokaudessa.

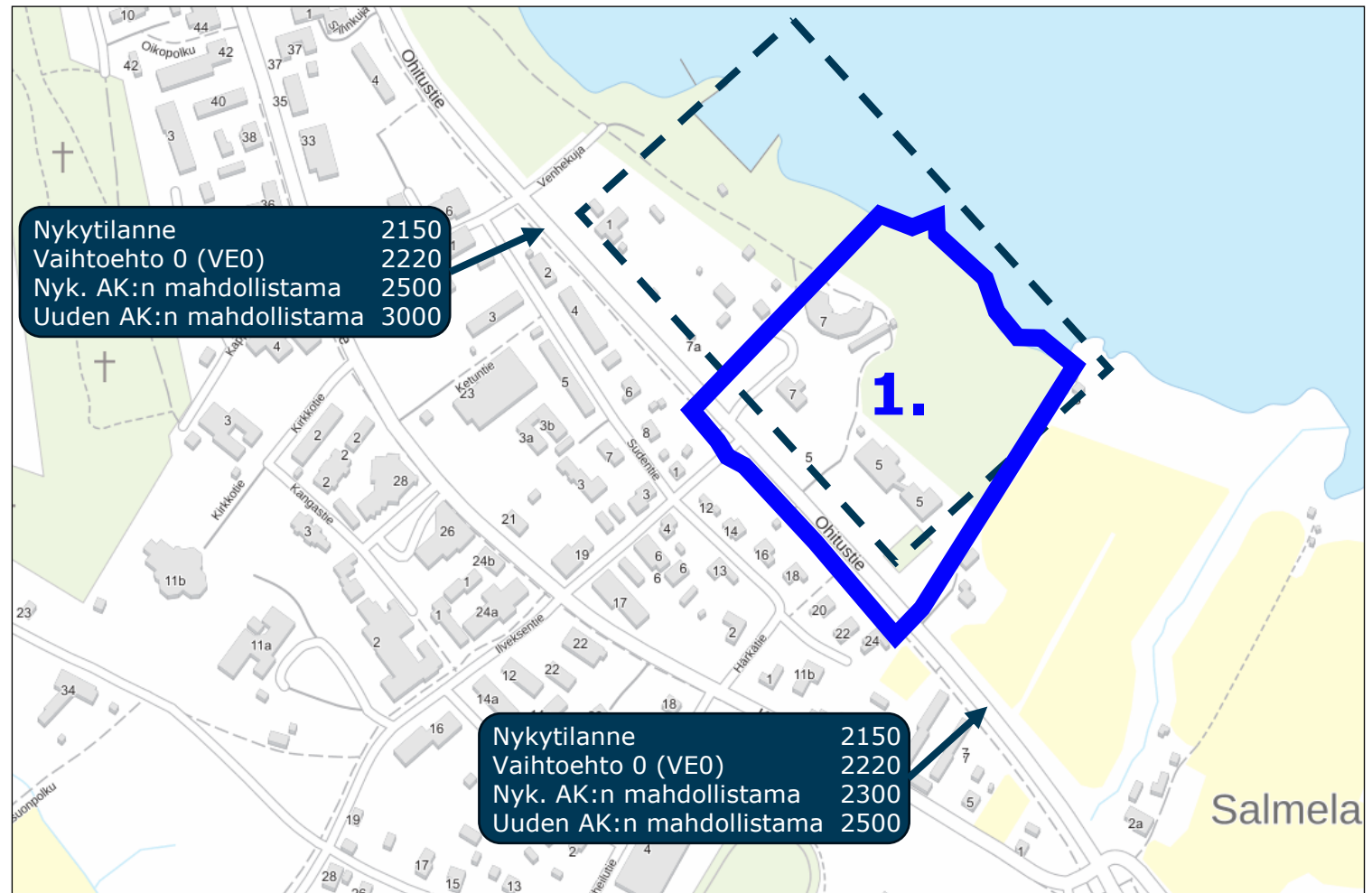
Uuden kaavan mahdollistama autoliikennetuotos olisi edellä kuvatuilla laskentaperiaatteilla noin 1500 yhdensuuntaista matkaa vuorokaudessa (saapuvat + lähtevät). Liikenteen odotetaan suuntautuvan 50 % pohjoiseen, 20 % etelään ja 30 % keskustan suuntaan (Ilveksentielle).

2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Liikenne-ennuste KVL 2050

Ohitustien keskimääräinen vuorokausiliikenne KVL on valtakunnallisen liikenneennusteen mukaisella kasvulla ilman uutta maankäyttöä (VE0) 2220 ajoneuvoa/vrk.

Nykyisen asemakaavan mahdollistamalla maankäytöllä Ohitustien KVL on 2300-2500.

Tarkasteltavan asemakaava mukaisella maankäytöllä Ohitustien KVL on 2500-3000. Kasvu VE0:aan verrattuna on 13-33 % ja nykyisen asemakaavan mahdollistamaan 9-20 %. On kuitenkin huomioitava, ettei merkittävä osa uuden maankäytön synnyttämästä liikenne ole uutta liikennettä, vaan sisältyy jo VE0:n KVL:ään.



Kuva 5, Nykyliikenne ja liikenne-ennusteet (KVL 2050 ajon./vrk) kohteen 1 eri tilanteissa.

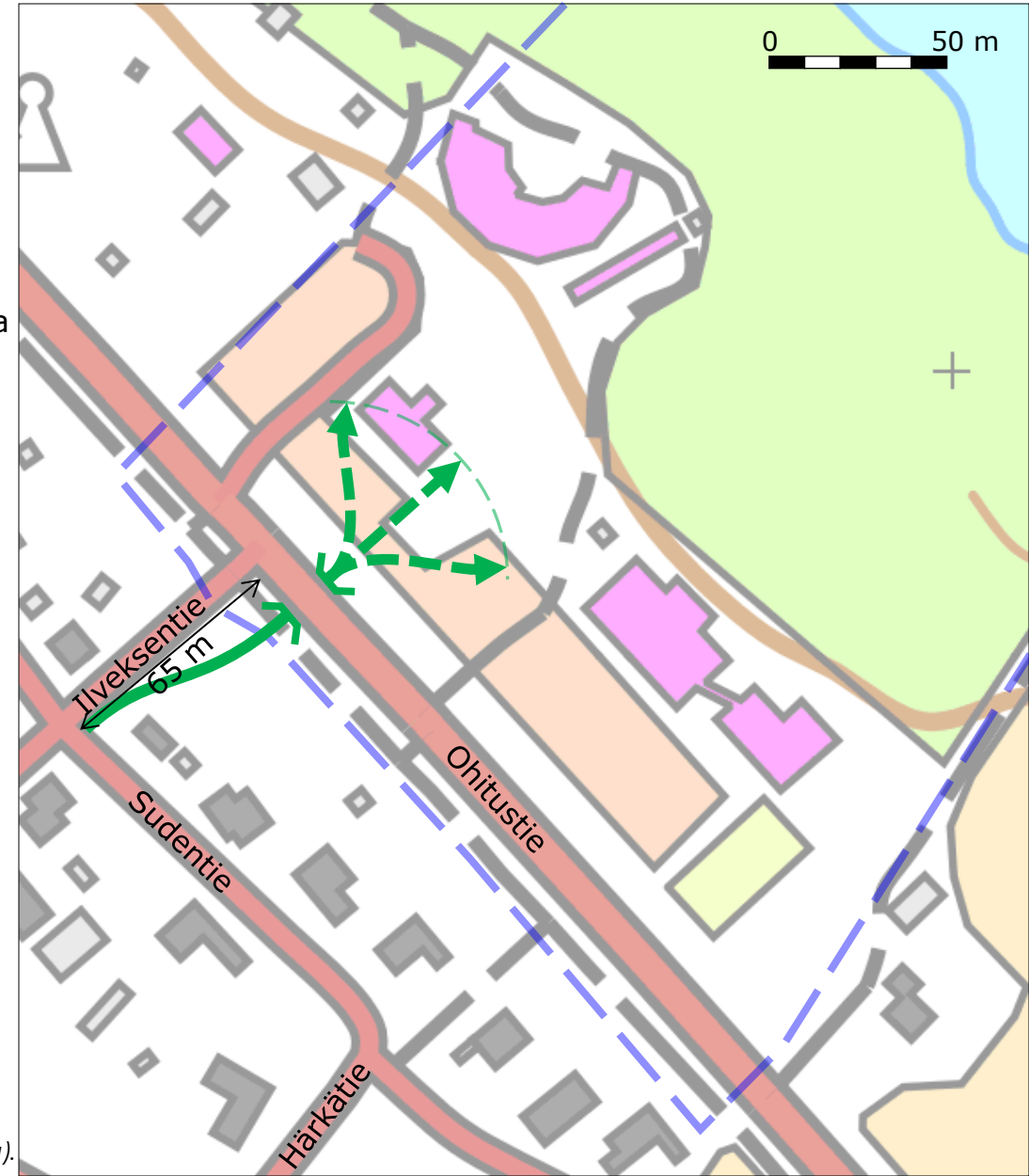
2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Jalankulun ja pyöräilyn alikulku (maastokartta)

Suuri osa kohteen 1 jalankulusta ja pyöräilystä suuntautuu keskustaan. Esteettömyysvaatimukset täyttävän alikulun toteuttaminen Ohitustielle ei kuitenkaan rakennetussa ympäristössä ole mahdollista. Ohitustien alikulusta matkaa nousta Sudentien liittymään on noin 60 m, mikä johtaisi ainakin 10 % pituuskaltevuuteen sekä mahdollisesti asuinrakennuksen lunastamiseen. Vastaavasti kohteessa 1 alikulusta nouseva jkpp-tie halkaisisi alueen ja veisi suuren tilan keskeiseltä alueelta.

Alikulusta ei ole mahdollista nousta maanpinnalle Ohitustien suuntaisesti liittymien läheisyyden vuoksi. Järjestelystä ei

myöskään tulisi poikittaiselle liikenteelle houkutteleva käyttöä.

- Kohteeseen ei suositella alikulkua tilanahtauden aiheuttamien ongelmien takia.



Kuva 6, Alikulun tarkastelu kohteeseen 1 (maastokartta).

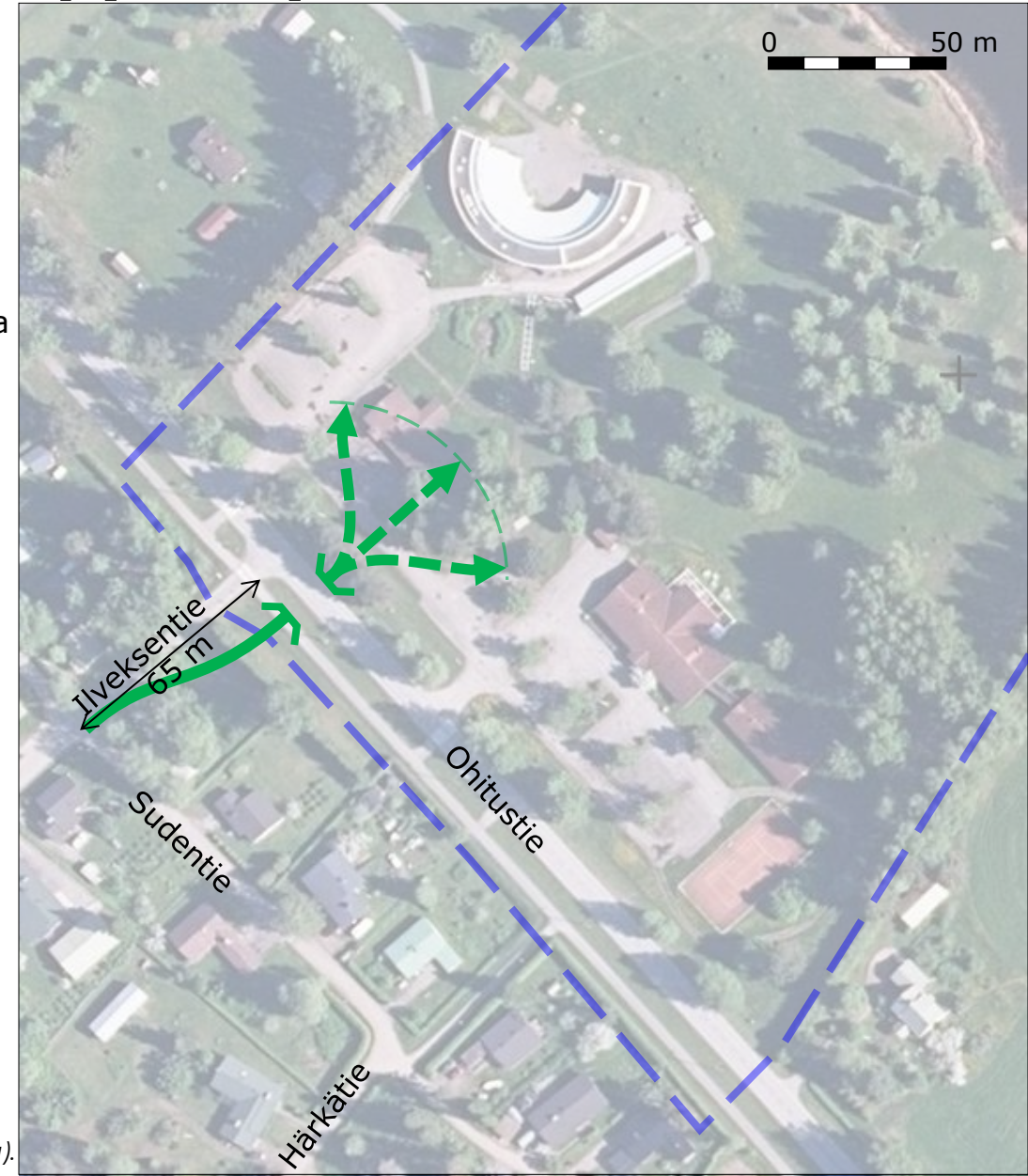
2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Jalankulun ja pyöräilyn alikulku (ilmakuva)

Suuri osa kohteen 1 jalankulusta ja pyöräilystä suuntautuu keskustaan. Esteettömyysvaatimukset täyttävän alikulun toteuttaminen Ohitustielle ei kuitenkaan rakennetussa ympäristössä ole mahdollista. Ohitustien alikulusta matkaa nousta Sudentien liittymään on noin 65 m, mikä johtaisi ainakin 10 % pituuskaltevuuteen sekä mahdollisesti asuinrakennuksen lunastamiseen. Vastaavasti kohteessa 1 alikulusta nouseva jkpp-tie halkaisisi alueen ja veisi suuren tilan keskeiseltä alueelta.

Alikulusta ei ole mahdollista nousta maanpinnalle Ohitustien suuntaisesti liittymien läheisyyden vuoksi. Järjestelystä ei

myöskään tulisi poikittaiselle liikenteelle houkutteleva käyttöä.

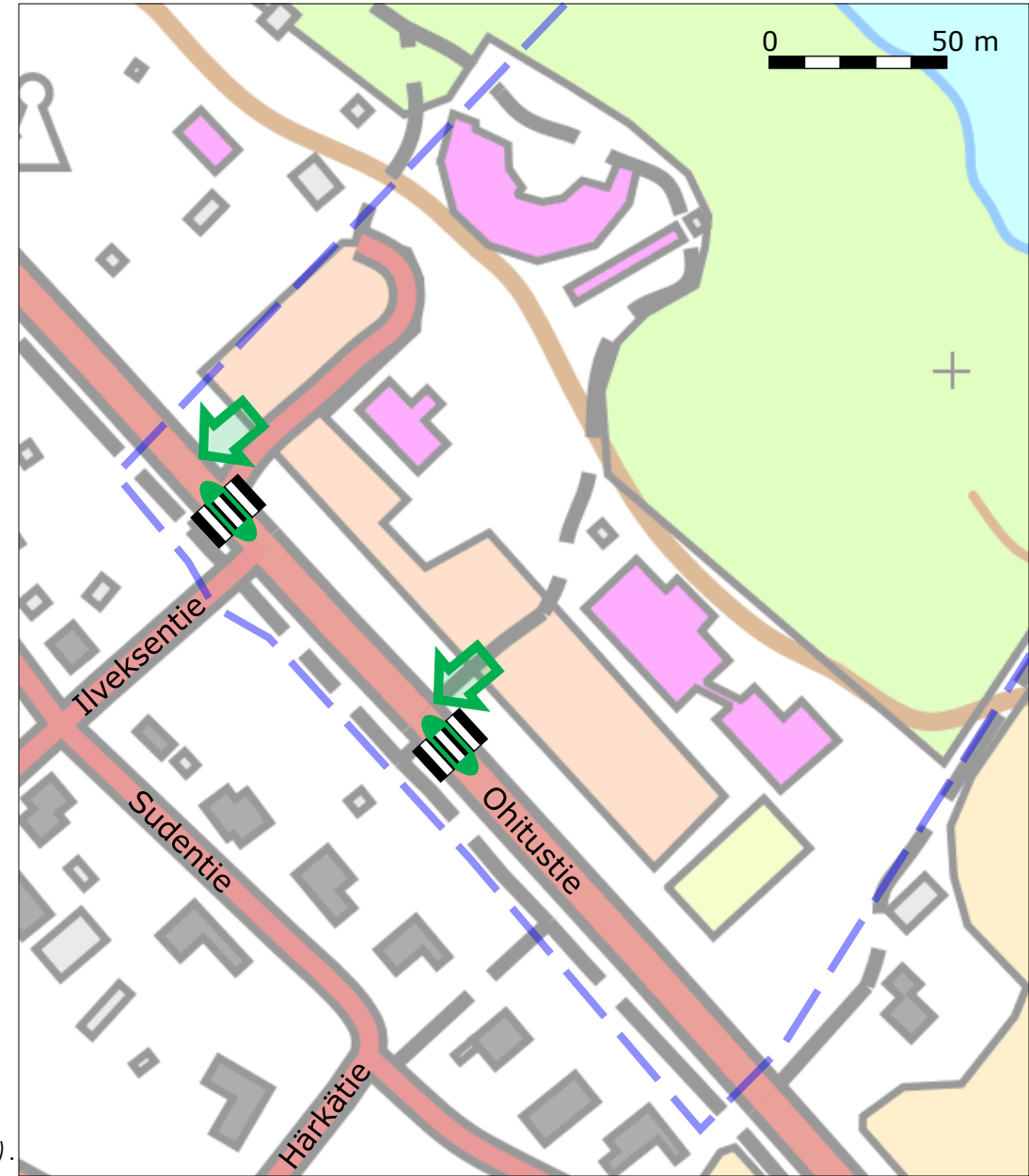
- Kohteeseen ei suositella alikulkua tilanahtauden aiheuttamien ongelmien takia.



Kuva 7, Alikulun tarkastelu kohteeseen 1 (ilmakuva).

2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Liikennejärjestelyt Ve1 (maastokartta)

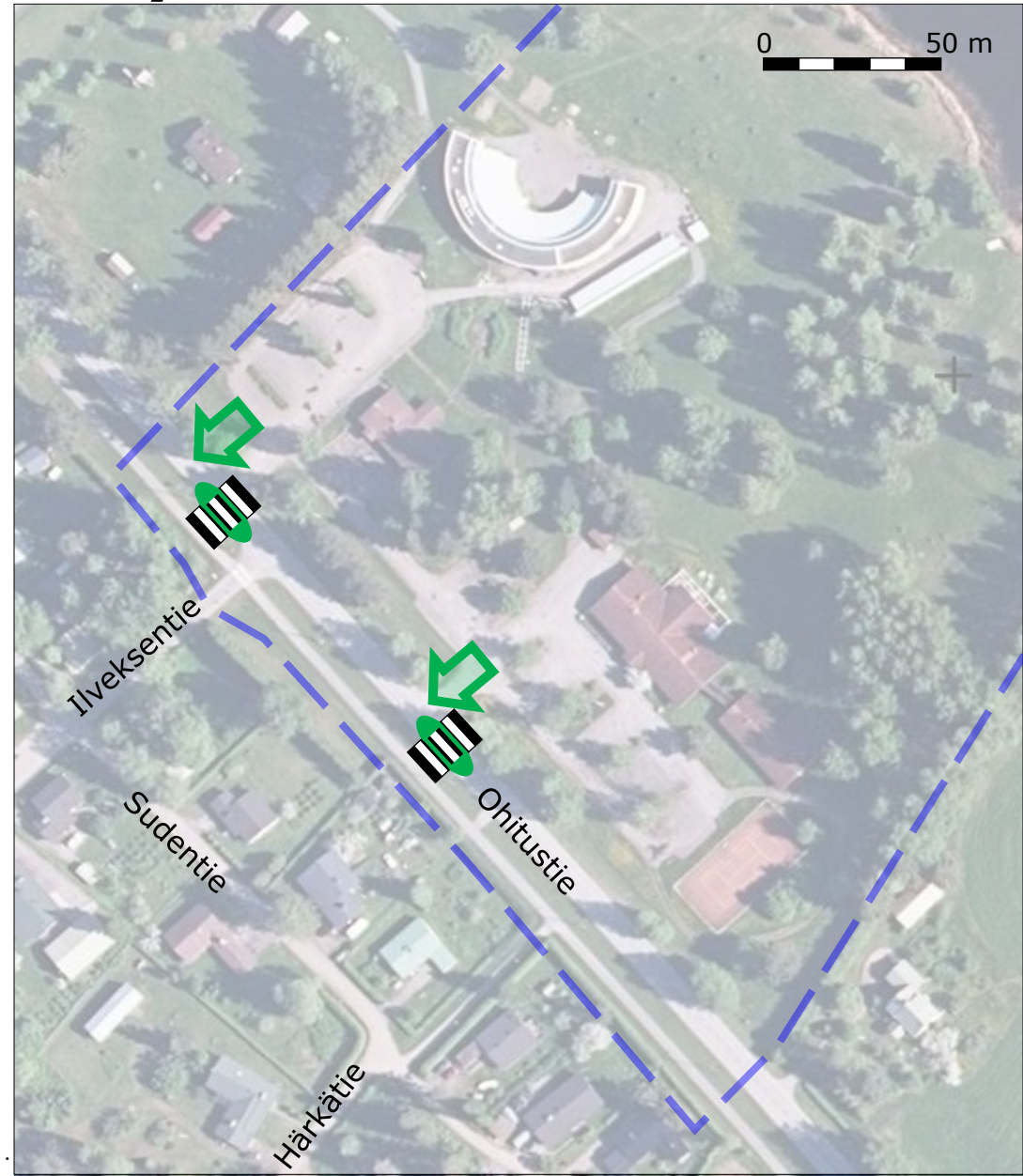
Nykyinen liikenneverkko muodostaa hyvän lähtökohdan niin liittymien kuin suojateidenkin sijainnin osalta sillä tarkennuksella, että pohjoisempaa liittymää tulee siirtää hieman pohjoisemmaksi suojatiesaarekkeen liittymässä rajoittaman kääntymistilan vuoksi. Kumpikaan liittymä ei ole 4-haaraliittymä. Suojatiet sijaitsevat oikeaoppisesti liittymien vieressä eivätkä Ohitustien linjaosuudella. Molemmat suojatiet varustetaan keskisaarekkeella, jolloin niiden paikat tarkennetaan jatkosuunnittelussa.



Kuva 8, Kohteen 1 liikennejärjestelyt Ve1 (maastokartta).

2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Liikennejärjestelyt Ve1 (ilmakuva)

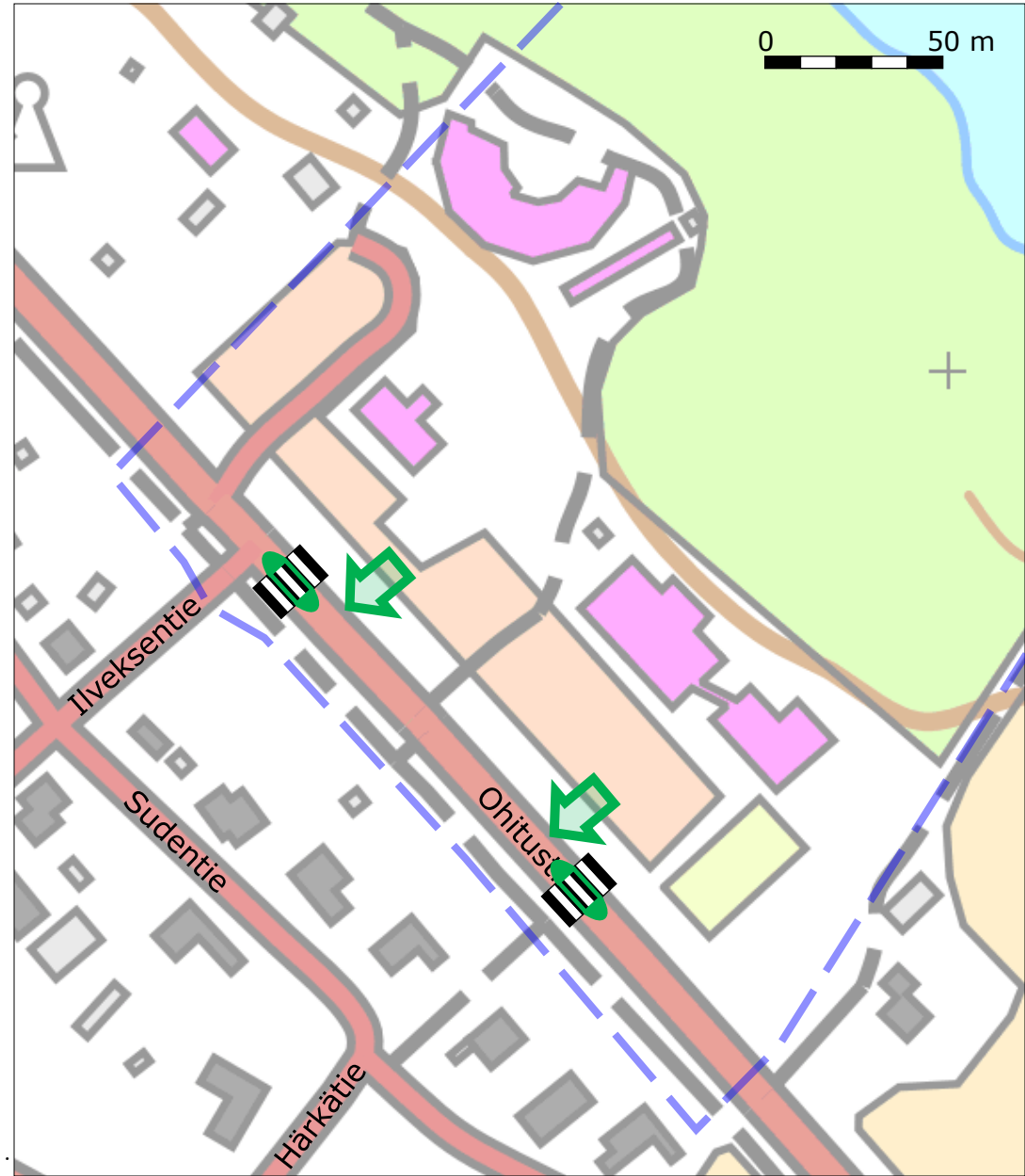
Nykyinen liikenneverkko muodostaa hyvän lähtökohdan niin liittymien kuin suojateidenkin sijainnin osalta sillä tarkennuksella, että pohjoisempaa liittymää tulee siirtää hieman pohjoisemmaksi suojatiesaarekkeen liittymässä rajoittaman kääntymistilan vuoksi. Kumpikaan liittymä ei ole 4-haaraliittymä. Suojatiet sijaitsevat oikeaoppisesti liittymien vieressä eivätkä Ohitustien linjaosuudella. Molemmat suojatiet varustetaan keskisaarekkeella, jolloin niiden paikat tarkennetaan jatkosuunnittelussa.



Kuva 9, Kohteen 1 liikennejärjestelyt Ve1 (ilmakuva).

2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Liikennejärjestelyt Ve2 (maastokartta)

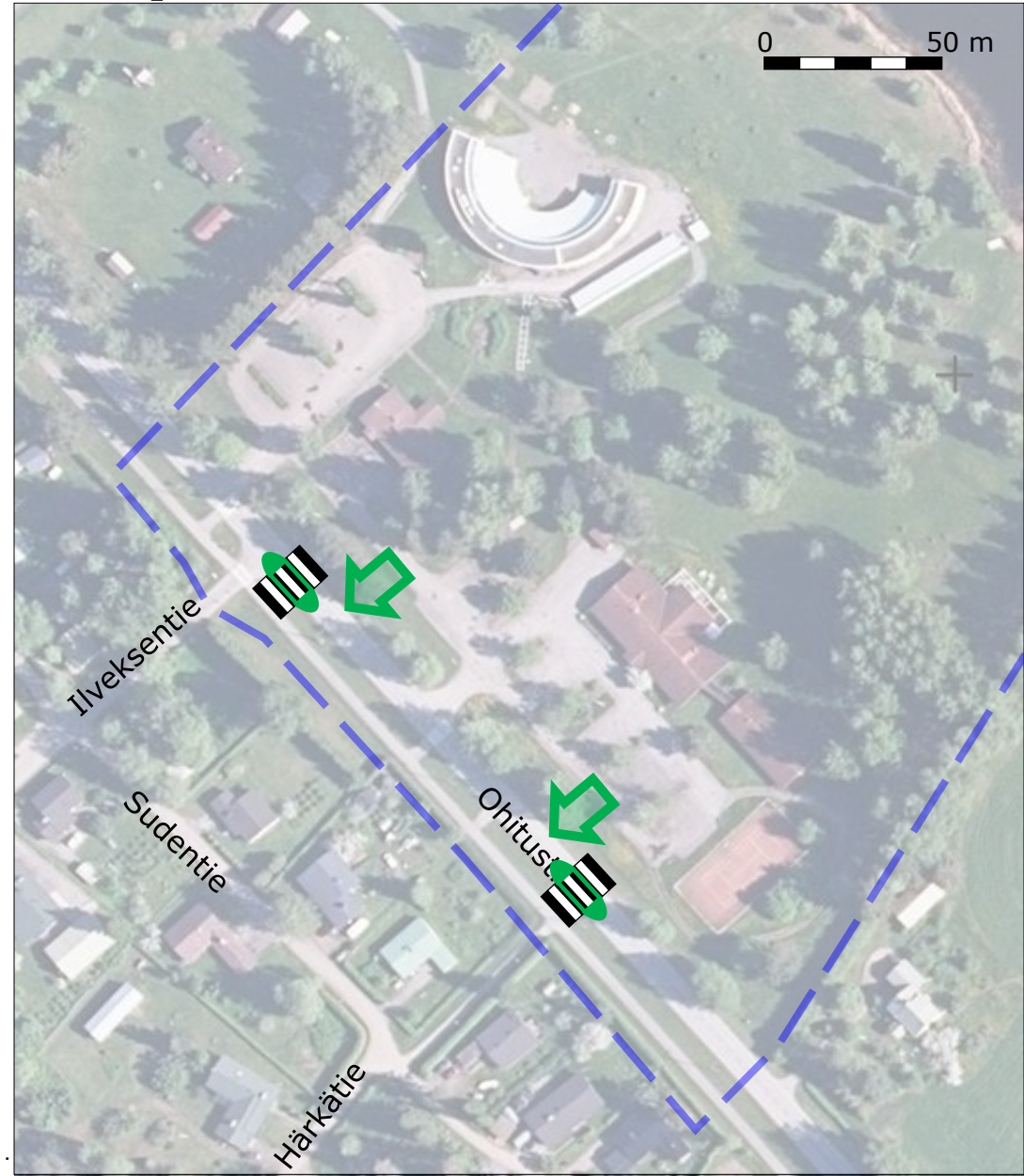
Toinen vaihtoehto on sijoittaa eteläinen suojatie Härkätien jatkeena olevan jkpp-tien kohdalla ja kohteen 1 eteläinen liittymä sen yhteyteen. Tämä mahdollistaa riittävän liittymävälin takia pohjoisen liittymän toteuttamisen korttelin reunalta keskeisemmälle paikalla Ilveksentien liittymän eteläpuolelle ja suojatien toteuttamisen em. liittymien väliin. Tällöin puistoalueelta pohjoisesta tuleva nykyinen jkpp-väylä tulee linjata siten, että sieltä on Ohitustietä ylitettäessä luontevaa tulla em. suojatielle.



Kuva 10, Kohteen 1 liikennejärjestelyt Ve2 (maastokartta).

2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Liikennejärjestelyt Ve2 (ilmakuva)

Toinen vaihtoehto on sijoittaa eteläinen suojatie Härkätien jatkeena olevan jkpp-tien kohdalla ja kohteen 1 eteläinen liittymä sen yhteyteen. Tämä mahdollistaa riittävän liittymävälin takia pohjoisen liittymän toteuttamisen korttelin reunalta keskeisemmälle paikalla Ilveksentien liittymän eteläpuolelle ja suojatien toteuttamisen em. liittymien väliin. Tällöin puistoalueelta pohjoisesta tuleva nykyinen jkpp-väylä tulee linjata siten, että sieltä on Ohitustietä ylitettäessä luontevaa tulla em. suojatielle.



Kuva 11, Kohteen 1 liikennejärjestelyt Ve2 (maastokartta).

2.1 Kohde 1 (kortteli 38): Johtopäätökset

Kohteeseen 1 on liikenteellisesti toteutettavissa osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukainen maankäyttö. Asemakaavan muutoksen mahdollistama liikennemäärän lisäys ei aiheuta toimivuus- eikä liikenneturvallisuusongelmia Ohitustiellä.

Jatkosuunnittelussa tulee valita liittymien ja niiden yhteyteen tulevien saarekkeellisten suojateiden tarkemman paikat, mihin vaikuttaa vielä tarvittavat ajoura-tarkastelut. Liikenteellisesti kohde 1 toimii tarvittaessa myös yhdellä liittymällä, mutta kaksikaan ei ole ongelma Ohitustien liikennöinnin kannalta ja tarjoaa paremmat

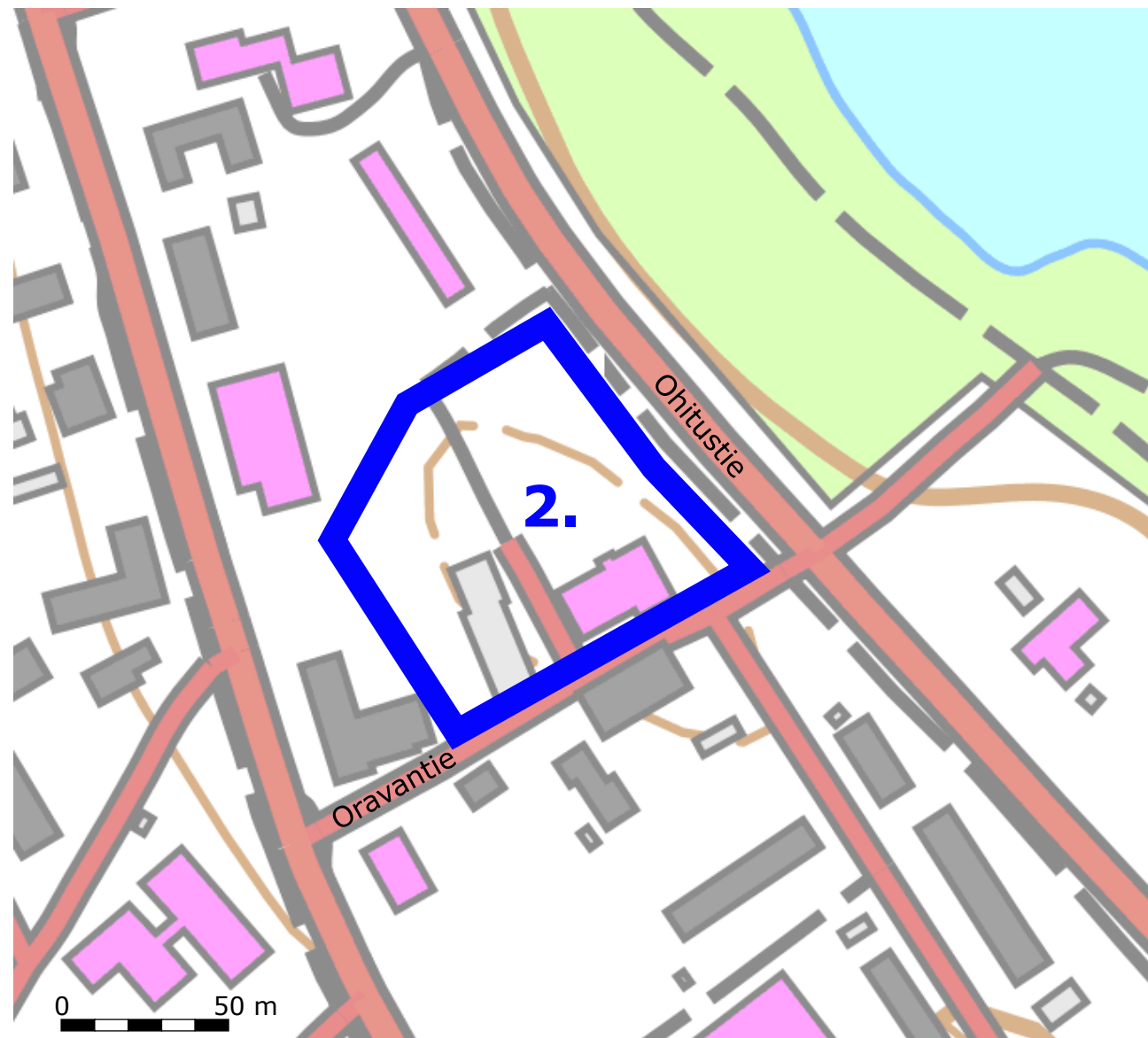
mahdollisuudet sujuville alueen sisäisille liikennejärjestelyille.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjen houkuttelevuuteen siten, että Ohitustie ylitetään suojateiden kautta eikä Ohitustien pientareen käyttö ole houkuttelevaa.

2.2 Kohde 2 (kortteli 30)

Kohteen liikennetuotos tai matkojen suuntautuminen eivät muutu.

- Toimenpidetarpeita tai liikenteellisiä vaikutuksia ei aiheudu.



Kuva 12, Kohteen 2 sijainti.

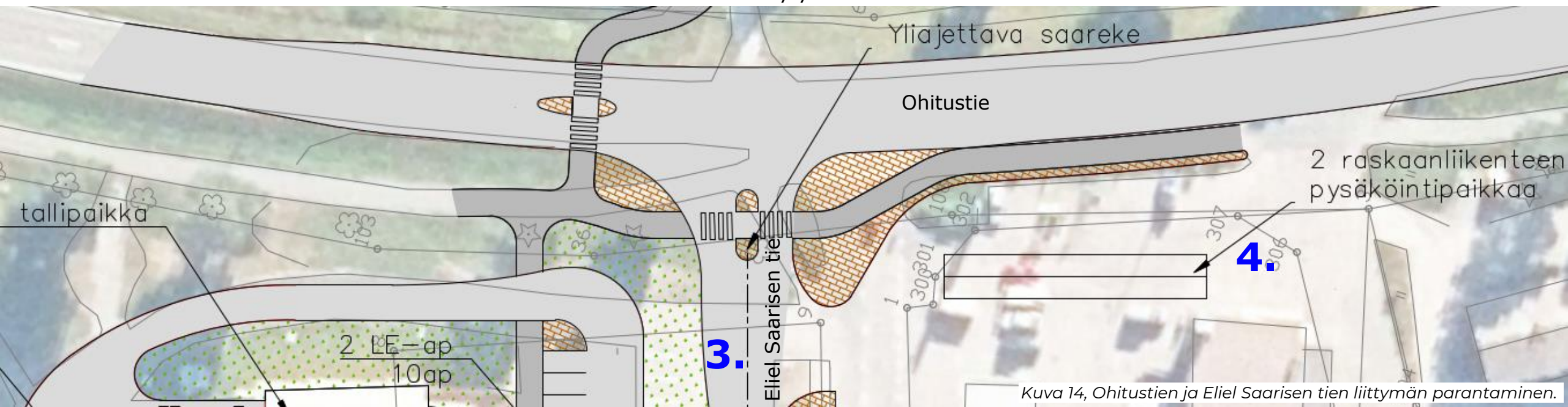
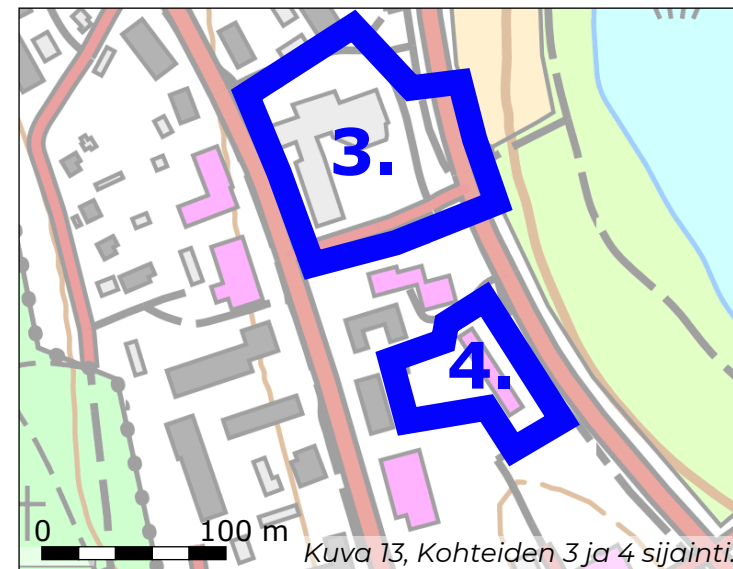
2.3 Kohde 3 (kortteli 25) ja kohde 4 (kortteli 28)

Aiemman suunnitelman mukaisesti Eliel Saarisen tien liittymää siirretään hieman pohjoisemmaksi ja huoltoaseman liittymä Elien Saarisen tiehen jäsennellään ja siirretään kauemmaksi Ohitustiestä.

Liittymän suojatiet varustetaan keskisaarekkeella.

Kääntyvien ajoneuvojen vaatima tila ei mahdollista huoltoasemantien liittymän varustamista saarekkeella.

- Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranevat. Yhteydet Ohitustieltä Eliel Saarisen tielle ja sitä kautta huoltoasemalle selkeytyvät.

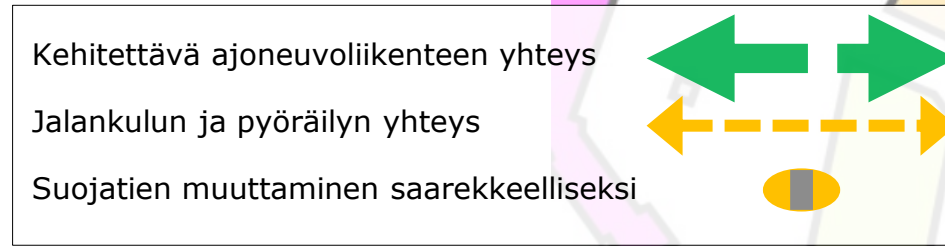


Kuva 14, Ohitustien ja Eliel Saarisen tien liittymän parantaminen.

2.4 Kohde 5

Alueen ajoneuvoliikenne yhdistetään Rantatien kautta Ohitustiehen huomioiden nykyiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Alueen jalankulku ja pyöräily kytketään Ohitustien alikulusta tulevaan väylään sekä Ohitustien ja rannan väliseen väylään, josta on yhteys Ohitustiellä Eliel Saarisen tien liittymässä olevalle suojatielle.

- Uuden asuinrakentamisen (12 asuntoa) tuotos on niin pieni, ettei se heikennä Ohitustien ja Rantatien liittymän toimivuutta.
- Jalankululle ja pyöräilylle on turvalliset yhteydet keskustaa alikulun kautta sekä Eliel Saarisen tien liittymän saarekkeelliseksi muutettavan suojatien kautta.



Kuva 15, Yhteystarpeet ja toimenpiteet kohteessa 5.

3. Johtopäätökset

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMAN MUKAINEN MAANKÄYTTÖ ON LIIKENTEELISESTI TOTEUTTAVISSA.

LIIKENNEMÄÄRÄN KASVU EI AIHEUTA TOIMIVUUS- EIKÄ LIIKENNETURVALLISUUS-ONGELMIA.

TARVITTAVAT TOIMENPITEET PYSTYTÄÄN TOTEUTTAMAAN LUKUUN OTTAMATTA ELIEL SAARISEN TIEN LIITTYMÄN

ETELÄPUOLELLA OLEVAN HUOLTOASEMAN LIITTYMÄN JÄSENTELYÄ. SIITÄ EI KUITENKAAN AIHEUDU KOHTUUTTOMASTI HAITTAA OHITUSTIEN LIIKENTEELLE EIKÄ LIIKENNETURVALLISUDELLE.

TOIMENPITEET TARKENTUVAT JATKOSUUNNITELUSSA ERITYISESTI KOHTIEN 1 OSALTA, MUTTA SIINÄKÄÄN EI OLE RISKIÄ SUJUVIEN JA TURVALLISTEN YHTEYKSIEN TOTEUTUMISELLE.

SAAREKKEELLISEN SUOJATIEN KARKEA KUSTANNUSARVIO ON 70-90 K€ (MR.IND. 128,5; 2020=100). VARSINAISET KUSTANNUSARVIOT LAADITAAN JATKOSUUNNITELUSSA.

KAIKKIIN OHITUSTIETÄ KOSKEVIIN RATKAISUIHIN TULEE SAADA TIENPITÄJÄNÄ TOIMIVAN POHJOIS-SAVON ELY-KESKUKSEN HYVÄKSYNTÄ.