



Kokoelma

Etelä-Karjalan liikennestrategia 2040

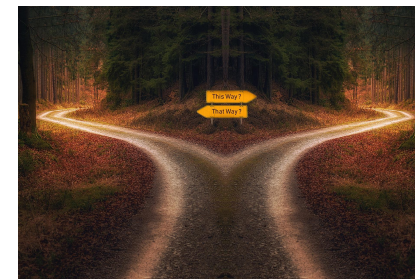
Etelä-Karjalan liitto



1 Johdanto



2 Toimintaympäristö



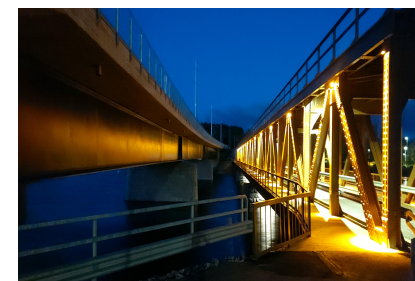
3 Visio ja tavoitteet



4 Toimenpiteet



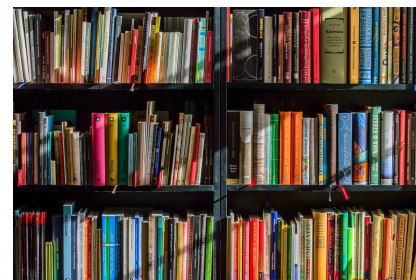
5 Kehittämiskohteet



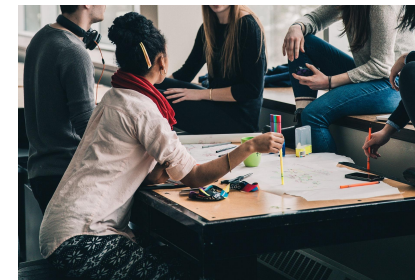
6 Strategian edistäminen



7 Tilastot



8 Selvitykset/julkaisut



9 Sidosryhmäyhteistyö

SISÄLLYSLUETTELO

1. Johdanto

Alkusanat	Liikennestrategian tavoite	Liikennestrategian sisältö	Digiraportin lukuohje
-----------	----------------------------	----------------------------	-----------------------

2. Toimintaympäristö

Tavoitteena hiilineutraalius	Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä	Maakunnan väyläverkosto	Toimintaympäristön muutokset	Tulevaisuusskenaariot
------------------------------	--	-------------------------	------------------------------	-----------------------

3. Visio ja tavoitteet

Visio	Kilpailukyvyyn kehittäminen ja aluekehityksen vahvistaminen	Kestävän liikkumisen edistäminen	Yhteiskunnan tavoitteiden edistäminen	Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet	Maakuntaohjelman tavoitteet liikennejärjestelmälle
-------	---	----------------------------------	---------------------------------------	---	--

4. Toimenpiteet

Toimenpideohjelma	Strateginen perusta	Liikenneverkko	Liikenteen palvelut ja liikkumisen ohjaus	Toimenpiteiden koonti
-------------------	---------------------	----------------	---	-----------------------

SISÄLLYSLUETTELO

5. Kehittämiskohteet

Väyläverkon valtakunnallinen kehittäminen	Kehittämisen tavoitteet	Hankkeet	Toiminnalliset kehittämistoimet	Aiempia kehittämishankkeita
---	-------------------------	----------	------------------------------------	--------------------------------

6. Strategian edistäminen

Edunvalvonta	Jatkuva seuranta	Seurannan mittarit	Mittareiden koonti
--------------	------------------	--------------------	--------------------

7. Tilastot

8. Selvitykset / Julkaisut

9. Sidosryhmäyhteistyö

JOHDANTO



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO

JOHDANTO

Alkusanat

Liikennestrategian tavoite

Liikennestrategian sisältö

Digiraportin lukuohje

ALKUSANAT

Etelä-Karjalan liikennestrategia laadittiin edellisen kerran vuonna 2020. Liikennestrategian laatimisen jälkeen toimintaympäristössä on tapahtunut merkittäviä muutoksia, joiden vuoksi strategian päivittäminen on ollut tarpeellista. Maailmanlaajuinen koronapandemia muutti ihmisten liikkumistapoja, ja Venäjän käynnistämä hyökkäyssota Ukrainassa muutti henkilö- ja tavaraliikenteen virtoja merkittävästi.

Erityisesti Venäjään kohdistuvat EU-laajuiset pakotteet heijastuvat voimakkaasti Etelä-Karjalan alueen kuljetuksiin ja henkilöliikenteeseen. Venäjän liikenne ja Venäjän kautta kulkevat Aasia-yhteydet sekä niihin kohdistuneet kasvuodotukset ovat olleet keskeinen maakunnan liikennehankkeisiin liittynyt ominaisuus. Näiden kasvutekijöiden poistuminen on aiheuttanut tarpeen arvioida Etelä-Karjalan liikennehankkeita uudelleen erityisesti vientiteollisuuden ja tuonnin näkökulmasta.



Kuva: Pixabay, 00luvicecream

LIKENNESTRATEGIAN TAVOITE

Etelä-Karjalan liikennestrategian tavoitteena on edistää maakunnan sisäisiä ja ulkoisia yhteyksiä, tiivistää kuntien ja muiden toimijoiden jatkuvaa yhteistyötä, tehostaa elinkeinoelämän ja matkailun toimintakykyä ja -varmuutta sekä parantaa asukkaiden kestävää ja turvallista liikkumista arjessa ja vapaa-ajalla.

Maakunnallisen liikennestrategian lisäksi Etelä-Karjalan liitto on laatinut yhdessä Kymenlaakson liiton kanssa [Kaakkois-Suomen liikennestrategian](#), jossa korostetaan erityisesti kansallisia, kansainvälisiä ja maakuntarajat ylittäviä liikenneyhteyksiä sekä edistetään koko alueen houkuttelevuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä niin alueellisesti kuin valtakunnallisesti.



Kuva: Mari Ruoho, Etelä-Karjalan liitto

LIKENNESTRATEGIAN SISÄLTÖ

Etelä-Karjalan liikennestrategiassa on asetettu visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2040. Visiota täydentävät tavoitteet ja niiden toteutumiseen tähtäävä toimenpideohjelma. Sekä tavoitteet että toimenpiteet perustuvat pitkälti olemassa oleviin, Etelä-Karjalan alueella ja laajemmin Kaakkois-Suomessa laadittuihin strategioihin ja ohjelmiin, mm. Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelma. Näiden lisäksi tavoitteisiin ja toimenpiteisiin vaikuttavat myös valtakunnalliset suunnitelmat, ohjelmat ja strategiat, mm. valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) ja sitä toteuttavat valtion väyläverkon suunnittelu- ja investointiohjelmat, fossiilittoman liikenteen tiekartta sekä kansallinen liikenneturvallisuusstrategia.



DIGIRAPORTIN LUKUOHJE

Tämä digiraportti on ArcGIS-sovelluksella rakennettu digitaalinen raportti, jota voit lukea nettiselaimella koneelta, tabletilta tai kännykstä. Digiraporttiin on sisällytetty tekstiä, kuvia, videoita sekä interaktiivisia karttoja. Digiraportin etuna perinteisiin PDF-raportteihin verrattuna on sen visuaalisuus, helppokäyttöisyys ja interaktiivisuus. Digiraportti mahdollistaa myös raportin jatkuvan päivittämisen ilman raskaita päivitysprosesseja.

Digiraporttia selataan kuten yleisesti muitakin internetsivuja. Suurin osa sisällöstä toimii selaamalla ylhäältä alas, mutta raportti sisältää myös sivusuunnassa selattavia osioita. Näissä osioissa sivuttaissiirtymästä ilmoitetaan selkeällä nuolella. Digiraportin interaktiivisia karttoja voit vapaasti zoomata omalla laitteellasi.

Pääset selaamaan digiraportin lukuja sivun ylälaidasta löytyvästä valikosta. Raportin etusivulle ja sisällysluetteloon pääset myös raportin jokaisen luvun alusta löytyvästä linkistä.

Digiraportti noudattaa saavutettavuusasetuksia.



Kuva: Pixabay, FunkyFocus

TOIMINTAYMPÄRISTÖ



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO



TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Tavoitteena
hiilineutraalius

Yhdyskuntarakenne ja
liikennejärjestelmä

Maakunnan
väyläverkosto

Toimintaympäristön
muutokset

Tulevaisuusskenaariot

TAVOITTEENA HIILINEUTRAALIUS

Etelä-Karjala on Hinku-maakunta (eli hiilineutraali maakunta), joka on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä Hinku-kunnille ja -maakunnille asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Tämän lisäksi Etelä-Karjalan päästövähennystavoitteet on sidottu Suomen kansallisiin ja EU-maiden yhteisesti asettamiin tavoitteisiin.

Hinku-maakuntana Etelä-Karjala on sitoutunut yhdessä maakunnan Hinku-kuntien kanssa vähentämään maakunnan kasvihuonekaasupäästöjä vuoden 2007 tasosta 80 % vuoteen 2030 mennessä. Vuoden 2022 lopussa päästöjä oli pystytty vähentämään 42 % (ennakkotieto), joten seuraavan vajaan kuuden vuoden päästövähennystavoite on lähes yhtä suuri kuin viimeisten 15 vuoden aikana toteutettu vähennys.

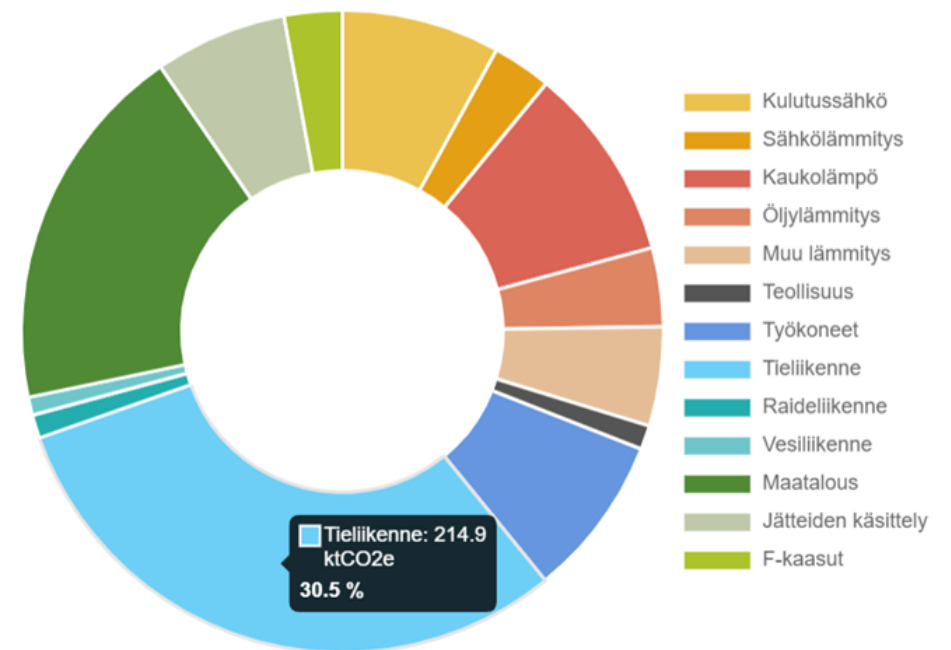
Maakunnan päästöistä lähes 30 % syntyy tieliikenteessä. Raide- ja vesiliikenteen yhteinen osuus on vain reilu 2 % kaikista päästöistä. Näin ollen liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden tulee kohdistua tieliikenteen päästöjen vähentämiseen. Tämä voi tapahtua tieliikenteen käyttövoimamuutoksena sekä liikenteen siirtämisenä maanteiltä rautateille ja vesiväylille.

TAVOITTEENA HIILINEUTRAALIUS

Etelä-Karjalan vuoden 2022 kasvihuonekaasupäästöistä

- ❖ **30,5 %** (214,9 ktCO₂e) muodostui **tieliikenteen** päästöistä
 - Vuonna 2007: 24,2 % (309,5 ktCO₂e)
 - **Muutos: -30,6 %**
- ❖ **1,2 %** (8,3 ktCO₂e) muodostui **raideliikenteen** päästöistä
 - Vuonna 2007: 1,4 % (16,3 ktCO₂e)
 - **Muutos: -49,1 %**
- ❖ **0,9 %** (6,4 ktCO₂e) muodostui **vesiliikenteen** päästöistä
 - Vuonna 2007: 0,8 % (9,9 ktCO₂e)
 - **Muutos: -35,4 %**

PÄÄSTÖJEN JAKAUMA E2022 — ETELÄ-KARJALA



<https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/>

TAVOITTEENA HIILINEUTRAALIUS

Euroopan unioni

- ❖ 1990–2030 → 55 %
- ❖ Hiilineutraali vuoteen 2050
- ❖ Neljännes päästöistä liikenteestä, jossa vähennystavoite 90 %
- ❖ Yli 300 km pituisista maanteiden tavarakuljetuksista siirretään rautateille ja vesiteille 30 % vuoteen 2030 mennessä, yli 50 % vuoteen 2050 mennessä.

Suomi

- ❖ Hiilineutraali vuoteen 2035
- ❖ Kotimaan liikenteen päästöt:
 - 2005–2030 → 50 %
 - Nollapäästöt vuoteen 2045 mennessä
- ❖ Nykyisin liikenteen päästöistä n. 94 % tieliikenteestä, n. 5 % vesiliikenteestä ja alle 1 % raideliikenteestä.

Etelä-Karjala

- ❖ 2007–2030 → 80 %
- ❖ Vuoden 2021 loppuun mennessä vähennetty 39 %
- ❖ Tieliikenteen osuus kokonaispäästöistä n. 30 %



Kuva: Pixabay, geralt

YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Etelä-Karjalan erityispiirteitä ovat saaristoisuus ja EU-ulkorajan läheisyys, mikä hajauttaa maakunnan yhdyskuntarakennetta. Maakunnan väestö ja suurimmat työpaikat ovat kuitenkin keskittyneet voimakkaasti Karjalan radan ja valtatie 6 läheisyyteen.

Liikennejärjestelmä vaikuttaa kuntien ja kaupunkien kilpailukykyyn ja houkuttelevuuteen, asumisen, koulutuksen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumiseen ja keskinäiseen saavutettavuuteen. Sujuvat, ennakoitavat ja kestävin perustein rakennetut paikalliset, maakunnalliset, kansalliset ja kansainväliset matka- ja kuljetusketjut palvelevat Etelä-Karjalan asukkaiden, matkailijoiden ja elinkeinoelämän kestäväää liikkumista.

Kaupunkikeskustojen ja taajamien saavutettavuuden lisäksi liikennejärjestelmän tulee tukea myös maaseudun ja syrjäisten alueiden saavutettavuutta. Tiheä yksityistieverkosto, saariston maantielautat ja yhteysalukset palvelevat maakunnan asukkaita, matkailuyrittäjiä sekä maa- ja metsätiloja ja tuotantolaitosten puunhankintaa.

MAAKUNNAN VÄYLÄVERKOSTO

Etelä-Karjalaa halkoo Suomen itärajaa myötäilevä Kouvolasta Joensuuhun kulkeva Karjalan rata, josta erkanee Luumäen kohdalla rata Vainikkalan rajanylityspaikan kautta Venäjälle ja Imatran kohdalla vastaavasti Imatran rajanylityspaikan kautta Venäjälle.

Karjalan radan rinnalla kulkee valtatie 6, joka alkaa Uudeltamaalta ja kulkee Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Pohjois-Karjalan kautta Kainuuseen. Valtatieltä 6 on yhteydet Luumäen kohdalla valtatielle 26 etelään, Lappeenrannan kohdalla valtatielle 13 länteen ja itään, Imatran kohdalla kantatielle 62 länteen ja itään ja Parikkalan kohdalla valtatielle 14 länteen.

Saimaan syväväylä yhdistää Etelä-Karjalan Etelä-Savoon, Pohjois-Karjalaan ja Pohjois-Savoon. Syväväylältä on Lappeenrannan kohdalla yhteys Saimaan kanavaa pitkin Venäjän aluevesien kautta Suomenlahdelle.

Etelä-Karjalassa sijaitsee Saimaan kanavan lisäksi useita muita rajanylityspaikkoja: maantieylityspaikat Lappeenrannan Nuijamaalla, Imatran Pelkolassa ja Parikkalan Kolmikannassa sekä rautatieylityspaikat Lappeenrannan Vainikkalassa ja Imatran Pelkolassa. Myös Lappeenrannan suorien kansainvälisten yhteyksien lentoasema on rajanylityspaikka.

MAAKUNNAN VÄYLÄVERKOSTO

Etelä-Karjalan läpi kulkevat Karjalan rata ja valtatie 6 palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä, näiden väylien varrella sijaitsevien kaupunkien ja kuntien saavutettavuutta sekä tuotantolaitosten raaka-aine- ja tuotekuljetuksia. Valtatie 26 palvelee erityisesti Etelä-Karjalan ja HaminaKotka sataman välistä liikennettä.

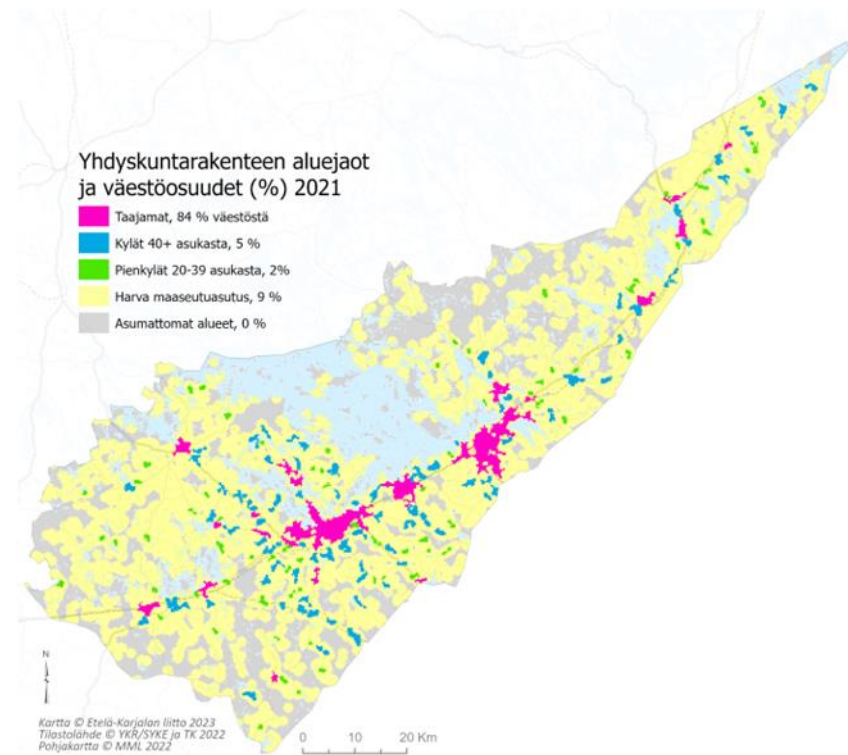
Valtatiet 13 ja 14 sekä kantatie 62 palvelevat yhteyksiä Itä-Suomen kautta Keski- ja Länsi-Suomeen sekä niiden lisäksi kansainvälisiä yhteyksiä rajanylityspaikkojen kautta Venäjälle. Saimaan syväväylä palvelee erityisesti Etelä-Karjalan alueen metsäteollisuuden tuotantolaitosten raaka-ainekuljetuksia.



MAAKUNNAN VÄYLÄVERKOSTO

Lappeenranta ja Imatra muodostavat yhtenäisen alueen, johon maakunnan väestö ja työpaikat keskittyvät. Pendelöinti maakunnan sisällä kohdistuu tälle ydinalueelle. Sisäisen pendelöinnin lisäksi maakunnasta käydään töissä myös naapurimaakunnissa ja pääkaupunkiseudulla. (Pendelöinnistä enemmän tietoa kohdassa 7 Tilastot.)

Väestön ja työpaikkojen keskittyminen Karjalan radan varteen mahdollistaa myös alueellisen henkilöjunaliikenteen kehittämisen, mikä edistää asukkaiden kestäväää liikkumista ja kestäväää matkailua.



TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

Etelä-Karjalassa sijaitsee yksi Euroopan suurimmista metsäteollisuuden keskittymistä. Metsäteollisuus on Suomen kansantalouden ja viennin kannalta tärkeä teollisuudenala, jonka raaka-aine- ja tuotekuljetusten sujuvuus on riippuvainen liikennejärjestelmän toimivuudesta. Viime vuosien toimintaympäristön muutokset ovat vaikuttaneet merkittävästi metsäteollisuuden kuljetusvirtoihin. Venäjän aloittama hyökkäyssota Ukrainassa on muuttanut kuljetusvirtoja kaikissa liikennemuodoissa, minkä lisäksi sota on korostanut liikennejärjestelmän huoltovarmuuden ja häiriönsietokyvyn merkitystä. Kuljetusten määrä Karjalan radalla ja Saimaan syväväylällä on kasvanut merkittävästi, mikä on Hinku-maakunnan tavoitteiden näkökulmasta hyvä asia. Karjalan radan rajallinen kapasiteetti ja Saimaan sisävesiliikenteen aluskannan rajallinen määrä kuitenkin estävät kuljetusten merkittävän lisäämisen nykyisestä.

Koronapandemian myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät romahtivat, mutta joukkoliikenne on elpynyt takaisin koronaa edeltävälle tasolle maakunnan kaupungeissa. Venäjän aloittaman sodan seurauksena polttoainekustannukset ovat kohonneet merkittävästi, mikä heikentää erityisesti markkinaehtoisien linja-autoliikenteen yritysten ja paikallisliikennettä järjestävien kaupunkien taloudellista tilannetta. Kaukoliikenteessä ihmisten matkustuskäyttäytyminen on muuttunut: etätöiden lisääntyminen on vähentänyt työhön liittyvää matkustusta, mutta samaan aikaan vapaa-ajan matkustaminen on lisääntynyt ja erityisesti viikonloppuisin junavuorojen tarjonta ei aina pysty vastaamaan kysyntään.

TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

Venäjän hyökkäyssodan aiheuttamat talouspakotteet ja muuttunut rajadynamiikka rajoittavat liikkumisvirtoja

Raakapuun hankinta ja energiatuotanto ovat siirtäneet kuljetusvirtoja ja kasvattaneet rautateiden ja satamien painetta

Energian ja ruuan hintatason nousu vaikuttaa ihmisten ja tavaroiden liikkumiseen

Ihmisten päivittäinen liikkumistapa ja -tarpeet ovat koronapandemian myötä osin muuttuneet

Itärajan muuttunut dynamiikka kohdistaa katseen maakunnan huoltovarmuuteen ja sotilaallisen liikkuvuuden vahvistamiseen

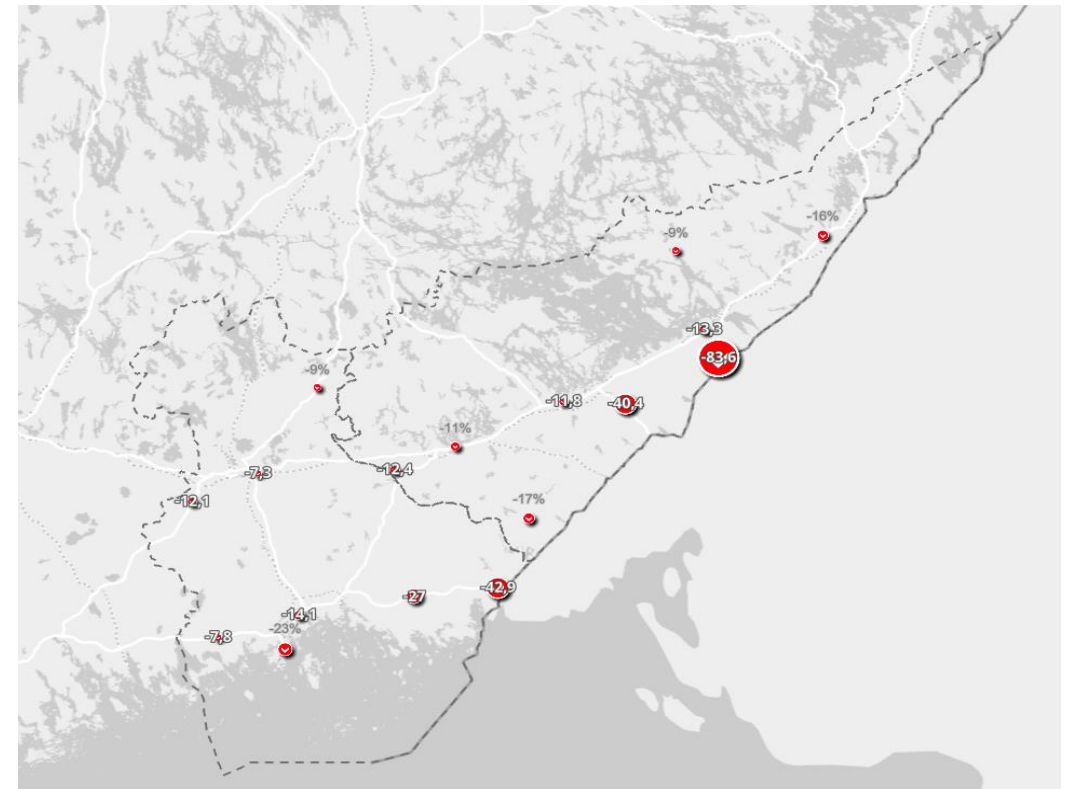
Kuvateksti: Etelä-Karjalan toimintaympäristössä on tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia, jotka vaikuttavat maakunnan liikennejärjestelmään.

TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET - TIELIIKENNE

Liikennemäärät Etelä-Karjalan ja laajemmin koko Kaakkois-Suomen maanteilla ovat vähentyneet rajaliikenteen hiipumisen myötä.

- ❖ Merkittäväntä liikenteen väheneminen on ollut rajanylityspaikoille vievillä tieyhteyksillä, joilla liikennettä on ollut 40–84 % vähemmän kuin aiemmin.
- ❖ Muulla tieverkolla liikennemäärät ovat vähentyneet reilu 10 %.

Maanteiden liikennemäärien vähentyminen on ollut yleinen ilmiö koko Suomessa, mutta Kaakkois-Suomessa sen voimakkuus on ollut muuta maata hieman suurempi hiipuneen rajaliikenteen vuoksi.



TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET - VESILIIKENNE

Tavaraliikenteen kuljetusvirrat ovat kasvaneet myös Saimaan sisävesiliikenteessä.

- ❖ Liikennöintikaudella 2022 tavaraa kuljetettiin 26 % enemmän kuin kaudella 2021.
- ❖ Liikennemäärien ennustetaan kasvavan myös kaudella 2023.
- ❖ Saimaan sisäinen liikenne koostuu pääasiassa puun kuljetuksista pohjoisemmilta vesiltä Etelä-Karjalan tuotantolaitoksiin, käytännössä Joensuusta ja Varkaudesta Imatralle, Joutsenoon ja Lappeenrantaan.



Kuva: Esa Korhonen

TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET - LENTOLIIKENNE

Lappeenrannan lentoasema on yksityinen, Finavian verkoston ulkopuolinen asema, jonka omistaa Saimaan lentoasemasäätiö.

- ❖ Ennen koronakriisiä Lappeenrannan lentoaseman matkustajamäärät olivat vahvassa kasvussa. Suunnitelma oli myydä vuodelle 2021 vähintään 180 000 matkustajapaikkaa.
- ❖ Koronan myötä lentoreittien määrä ja sitä kautta myös matkustajien määrä väheni merkittävästi. Lisäksi Venäjän aloittaman hyökkäyssodan aiheuttamien matkustusrajoitusten myötä venäläismatkustajien määrä on vähentynyt.
- ❖ Lentoaseman toimintoja kehitetään jatkuvasti, suunnitteilla on mm. digitaalinen etälennonjohto, pienemmät lentokoneet ja uudet käyttövoimat (sähkö ja vety).



Kuva: Pixabay, DirkDanielMann

TULEVAISUUSSKENAARIOT

Viime vuosien äkilliset ja arvaamattomat toimintaympäristön muutokset haastavat tarkastelemaan erilaisia tulevaisuudenkuvia, skenaarioita.

Skenaariot pyrkivät laajentamaan näkemystä rajoittuneiden ajattelutapojemme ja -malliemme ohi ottamalla huomioon sen, että erilaisten mahdollisten tulevaisuuksien toteutuminen on riippuvainen hyvin laajoista joukoista ihmisiä ja että heidän maailmankuvansa poikkeavat omastamme. (WBCSD 2000, 4).

Merkityksellinen kysymys, johon skenaariot voivat vastata, ei ole tapahtuuko jokin asia tulevaisuudessa, vaan se, mitä me voimme tehdä, jos se tapahtuu. (ICIS 1999, 2)

Etelä-Karjalan liikennestrategiassa tulevaisuutta tarkastellaan kolmen eri skenaarion näkökulmasta: Yhteisöllisyyden vastuulla, Tehokkuuden armoilla ja Yhteisymmärryksen ehdoilla. Nämä skenaariot on alun perin luotu Kymenlaakson tulevaisuuskuviksi ja niitä käytetään myös Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson yhteisessä Kaakkois-Suomen liikennestrategiassa. Skenaariot ovat sisällöltään linjassa Etelä-Karjalan tulevaisuusskenaarioiden kanssa (Kurjimus, Käperryks, Kohennus, Karsta), mutta skenaarioiden nimissä noudatetaan yhteistä linjaa Kaakkois-Suomen ja Kymenlaakson liikennestrategioiden kanssa.

TULEVAISUUSKENAARIOT



TULEVAISUUS- SKENAARIOT

Yhteisöllisyyden
vastuulla

Tehokkuuden
armoilla

Yhteisymmärryksen
ehdoilla



LIIKENNEJÄRJESTELMÄ ERI SKENAARIOISSA

Näkökulma	Yhteisöllisyyden vastuulla	Tehokkuuden armoilla	Yhteisymmärryksen ehdoilla
Sopeutuminen aluetasolla	» Epävarmuutta tulevaisuuden kauppasuhteissa » Blokkien muodostuminen heikentää Kaakkois-Suomen nykyistä elinkeinoelämää » Digitalisaatio ja tehokkuus korostuvat päästövähennysten kustannuksella liikenteessä » Ilmastopakolaisuuden myötä liikennejärjestelmä joutuu kuormitukselle	» Rajayhteistyö Venäjän kanssa voi palautua ja kansainvälinen raideliikenne voi alkaa uudelleen » Liikenteen sosiaaliset syrjäytymisvaikutukset kasvavat » Liikennejärjestelmän priorisointi täysin tehokkuuden periaatteilla	» Jälleenrakennusprosessi luo mahdollisuuksia » EU:n yhtenäisyys vahvistuu ekologisten tavoitteiden ympärillä » Kansainvälinen vuorovaikutus lisääntyy
Alueen sisäinen henkilöliikenne	» Liikenteen digitalisoituminen mahdollistaa yhteiskäyttöpalvelujen yleistymisen » "Joukkoliikenne 2.0" (on-demand, yhteiskuljetukset), uusia käyttäjäryhmiä » Tarve autonomistukselle vähenee	» Joukkoliikenteen toimintaedellytykset heikkenevät, koska palveluja ei voida ylläpitää markkinaehtoisesti » Panostukset jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen haasteissa	» Liikenteen päästöjen hallinta heijastuu vahvasti aluetasolla, kestävät liikkumistavat yleistyvät » Autonomistus kallista ilmastoperusteisten kustannusten vuoksi
Pitkämatkainen henkilöliikenne	» Kansainvälinen työmatkaliikenne vähenee » Kansainvälinen matkailu hiipuu, mutta kotimaan matkailu lisääntyy	» Kehittämisinvestointien saaminen alueelle vaikeutuu (Suomi-tason kilpailu), olemassa olevien väylien ylläpito korostuu	» Raideliikenne korostuu ympäristönäkökulman kautta » Lentoliikenteen rooli pienempi, sähköinen lentäminen hyväksyttyä » Matkailu vähenee
Valtakunnallinen tavaraliikenne	» Metsäteollisuuden kuljetustarpeiden muuttuminen/hiipuminen » Energiantuotantoon liittyvät kuljetukset korostuvat	» Nykyisen kaltainen elinkeinorakenne » Raidekuljetusten korostuminen » Väylien hoito- ja ylläpitotarpeiden priorisointi	» Bio- ja energiatalouden kuljetusten lisääntyminen » Alemman tieverkon rooli korostuu
Kansainvälinen logistiikka	» Kansainvälisten kuljetusten "uusjako", tavaralajit ja toimitusketjut voimakkaan muutoksen kohteena	» Venäjän tavaraliikenteen kuljetukset palaavat ja Kiina-yhteys lisää kauttakulkevia kuljetusvirtoja	» Rakentamiseen liittyvät kuljetustarpeet korostuvat

SKENAARIOISTA RIIPPUMATTOMAT KEHITTÄMISTARPEET

Skenaariot ovat vaihtoehtoisia kuvitteellisia tulevaisuuskuvia ja niihin liittyy erilaisia epävarmuuksia. Skenaariot eivät toteudu sellaisenaan, ja liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta oleellista on tunnistaa skenaarioista riippumattomat kehittämistarpeet. Niissä toimintaympäristöstä johtuva epävarmuus on matala ja toimenpiteiden toteuttaminen palvelee useita erilaisia tulevaisuuskuvia.

Skenaarioista riippumattomat kehittämistarpeet:

- ❖ Vastataan raaka-aineiden saatavuusongelmiin (Etelä-Karjalan teollisuus on raaka-ainelähtöistä ja raakapuun saatavuus on keskeistä)
- ❖ Vahvistetaan muutosjoustavuutta (vältetään nojaamasta liikaa yhteen suuntaan maantieteellisesti tai elinkeinoelämän näkökulmasta)
- ❖ Huolehditaan infrastruktuurin (erityisesti raiteiden, mutta myös muiden väylien) kehittämisestä, infran kehittämisessä tuodaan esille myös maanpuolustuksellisia ja huoltovarmuusnäkökohtia
- ❖ Panostetaan niin fyysisten kuin digitaalisten toimintaympäristöjen turvallisuuteen
- ❖ Varaudutaan muuttuviin työn tekemisen tapoihin ja paikkoihin

VISIO JA TAVOITTEET



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO



VISIO

Visio	Kilpailukyvyyn kehittäminen ja aluekehityksen vahvistaminen	Kestävän liikkumisen edistäminen	Yhteiskunnan tavoitteiden edistäminen	Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitel- man tavoitteet	Maakuntaohjelman tavoitteet liikennejärjestelmälle
-------	---	-------------------------------------	--	---	---

**Vetävät väylät ja
saavutettava Saimaa –
kestävästi ja tehokkaasti**

Etelä-Karjalan liikennejärjestelmä mahdollistaa maakunnassa sijaitsevien tuotantolaitosten, yritysten ja palveluntuottajien kuljetusketjujen kustannustehokkaat ja luotettavat yhteydet maitse ja vesitse.

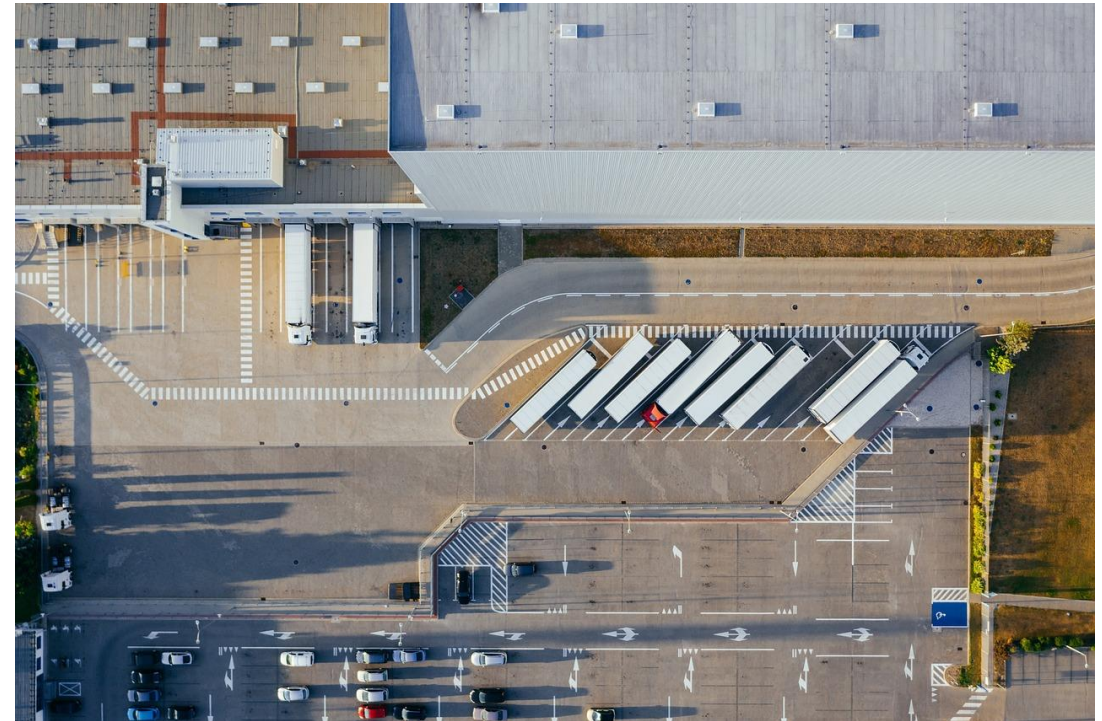
Tiedon hyödyntäminen, liikenneyhteydet ja toimiva julkinen liikenne tukevat ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävästä liikkumisesta, ihmisten hyvinvointia, opiskelua, työssäkäyntiä, matkailua, yritysten kilpailukykyä ja maakunnan elinvoimaa.

Maakunnan liikennejärjestelmä edistää ilmastotavoitteiden saavuttamista erityisesti kestäviin liikkumistapoihin tukeutuen sekä mahdollistaa sujuvat ja turvalliset henkilöliikenteen matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset. Rataverkko mahdollistaa sekä henkilö- että tavaraliikenteen palvelujen parantamisen ja lisäämisen.

Liikennejärjestelmän ja liikkumispalvelujen kehittämisessä otetaan huomioon valtakunnalliset sekä Kaakkois-Suomen ja naapurimaakuntien tarpeet. Liikenneverkon toimintakyky turvataan ylläpitämällä olemassa olevaa verkkoa ja kehittämällä vaihtoehtoisia reittejä.

KILPAILUKYVYN KEHITTÄMINEN JA ALUEKEHITYKSEN VAHVISTAMINEN

- ❖ Parannetaan elinkeinoelämän kannalta tärkeiden satamien ja terminaalien saavutettavuutta sekä kehitetään kuljetusketjujen ja niihin liittyvien maa- ja vesiliikenteen reittien sujuvuutta ja kustannustehokkuutta.
- ❖ Parannetaan kansainvälisten ja kansallisten yhteyksien sekä merkittävien tuotantolaitosten kilpailukykyä, sujuvuutta ja luotettavuutta huomioiden myös Suomen ulkopuolella tapahtuvat yhteiskunnalliset tai liikennejärjestelmän muutokset.
- ❖ Hyödynnetään teknologisen kehityksen mahdollisuudet kilpailukyvyn ja saavutettavuuden parantamisessa.



Kuva: Pixabay, marcinjozwiak

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN

- ❖ Parannetaan työpaikkojen, palvelukeskittymien ja matkailukohteiden saavutettavuutta kestävillä ja vähäpäästöisillä kulkutavoilla.
- ❖ Edistetään erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvan joukkoliikenteen käyttöä seutujen välisessä työ-, opiskelu- ja vapaa-ajan liikenteessä.
- ❖ Lisätään jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä uusia liikkumispalveluja edistäviä toimintatapoja, rahoitusta ja toimenpiteitä kaupungeissa ja kehittyvissä taajamissa.



Kuva: Sonja Tynkkynen

YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

❖ Ympäristö

- Vähennetään liikenteestä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä ja muita haittoja valtakunnallisten ja maakunnallisten tavoitteiden ja periaatteiden mukaisesti.
- Otetaan kehittämisessä huomioon liikenteestä ja kuljetuksista aiheutuvat ympäristö- ja muut riskit.
- Otetaan huomioon luonnon monimuotoisuus ja minimoidaan luontokato, kun suunnitellaan, toteutetaan tai ylläpidetään liikennejärjestelmää.
- Parannetaan liikennehankkeiden resurssiviisautta ja kiertotaloutta sekä edistetään palvelukehitystä ja jakamistalouden edellytyksiä.



Kuva: Pixabay, 38308446

YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

❖ Turvallisuus

- Liikkuminen koetaan turvalliseksi kulkutavasta tai liikkujan erityispiirteistä riippumatta.
- Vähennetään tieliikenteessä kuolleiden tai vakavasti loukkaantuneiden määrää jatkuvasti.



Kuva: Pixabay, manfredrichter

YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

- ❖ Taloudellisuus ja rahoitus
 - Hyödynnetään liikenteen tiedon ja automaation mahdollisuudet liikennejärjestelmän kehittämisessä.
 - Otetaan toimenpiteiden valinnassa aiempaa voimakkaammin huomioon niiden tehokkuus eri toimintaympäristöissä.
 - Parannetaan taloudellisuutta kehittämällä yhteistyömalleja ja uusia toteutusmalleja.



Kuva: Pixabay, geralt

YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

- ❖ Reagointi ja resilienssi
 - Varmistetaan pääväylien sekä yhteiskunnan toimintojen kannalta keskeisen alemman tieverkon toimivuus.
 - Turvataan liikenneverkon toimintakyky ylläpitämällä olemassa olevaa verkkoa ja terminaaleja sekä kehittämällä vaihtoehtoisia reittejä.



Kuva: Pixabay, wokandapix

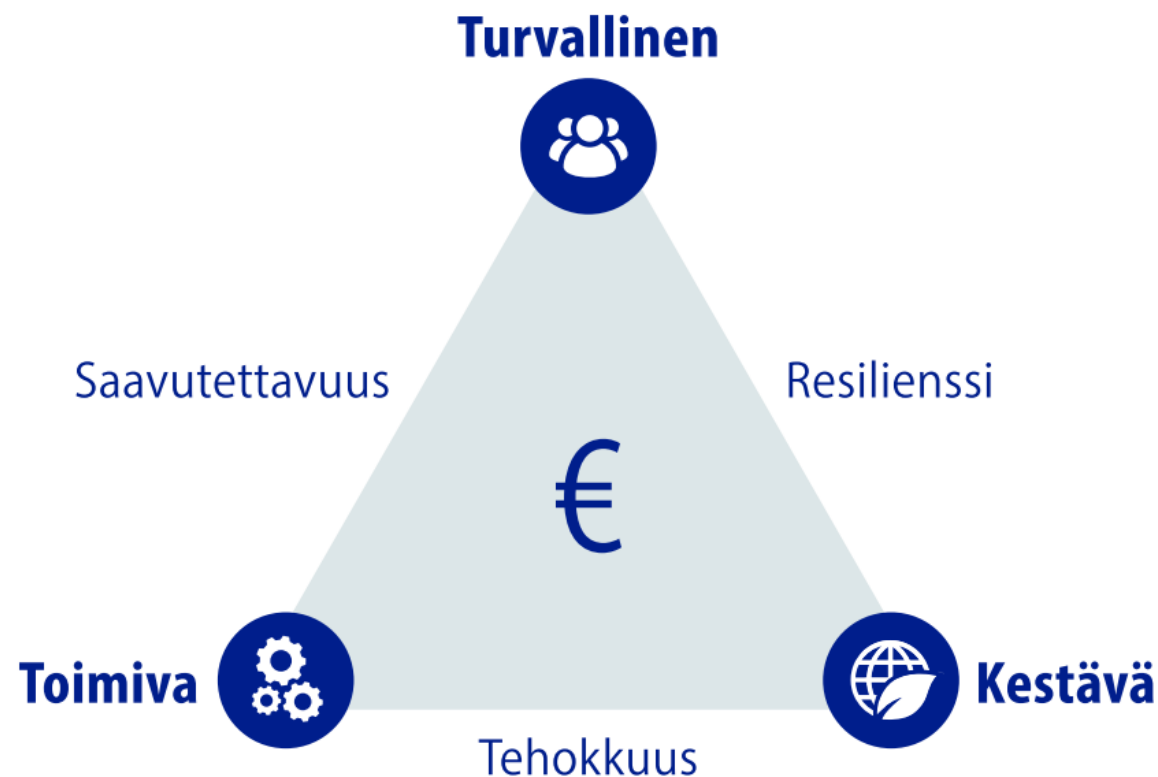
VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN VISIO JA TAVOITTEET

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eli Liikenne 12 -suunnitelman visio vuoteen 2050 on ”Kestävä ja saavutettava Suomi”. Tämä tarkoittaa:

- ❖ Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava.
- ❖ Taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyky huomioiden.
- ❖ Suomesta pääsee maailmalle ja maailmalta Suomeen – nopeasti ja helposti – myös digitaalisesti. Edistykselliset innovaatiot ja uudet teknologiat mahdollistavat saumattoman liikkumisen kulkumuodosta riippumatta koko Suomessa.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta: toimiva, kestävä ja turvallinen. Tavoitteita yhdistävät näkökulmat ovat: saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus.

VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN TAVOITTEET



MAAKUNTAOHJELMAN TAVOITTEET LIIKENNEJÄRJESTELMÄLLE

Saavutettavuus on maakuntaohjelman läpileikkaava teema, joka sisältää sekä liikennejärjestelmän että tietoliikenteen kehittämisen.

Välittävä eKarjala (#kumppanit)

- ❖ Liikkuminen ei vaadi kohtuuttomasti aikaa, rahaa tai energiaa
- ❖ Liikenneympäristö ja palveluverkko tukevat terveellistä ja turvallista liikkumista
- ❖ Liikkuminen on osa viihtyisää arkea ja hyvinvointia

Ympäristövastuullinen eKarjala (#uusinajattelijat)

- ❖ Liikenne ei aiheuta hiilidioksidipäästöjä
- ❖ Liikennejärjestelmää kehitetään ympäristövastuullisesti
- ❖ Liikkuminen aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa ympäristölle ja luonnolle

MAAKUNTAOHJELMAN TAVOITTEET LIIKENNEJÄRJESTELMÄLLE

Yritteliäs eKarjala (#tuloksentekijät)

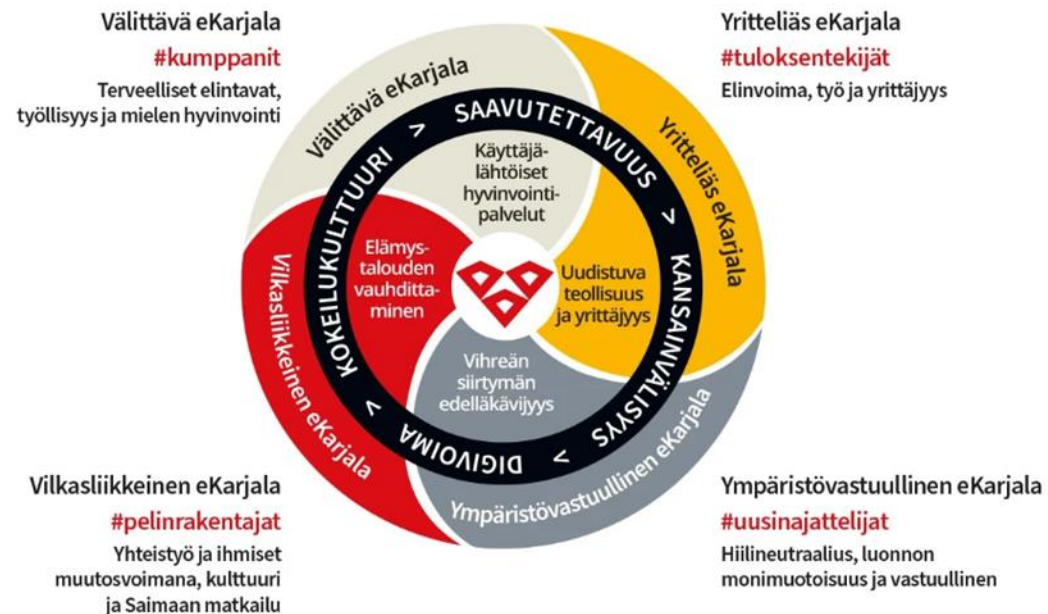
- ❖ Yritykset ja työpaikat ovat helposti saavutettavia
- ❖ Elinkeinoelämän tärkeät solmupisteet ja reitit ovat sujuvia
- ❖ Turvalliset ja huoltovarmat yhteydet luovat mahdollisuuksia yrityksille

Vilkasliikkeinen eKarjala (#pelinrakentajat)

- ❖ Matkailukohteet ovat kestävästi ja helposti saavutettavia
- ❖ Vapaa-ajan matkustaminen on helppoa ja kestävää
- ❖ Matkaketjut ovat sujuvia

MAAKUNTAOHJELMAN TAVOITTEET LIIKENNEJÄRJESTELMÄLLE

ETELÄ-KARJALAN MAAKUNTAOHJELMAN 2022–2025 KÄRKIVALINNAT



TOIMENPITEET



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO

TOIMENPITEET

Toimenpideohjelma

Strateginen perusta

Liikenneverkko

Liikenteen palvelut ja
liikkumisen ohjaus

Viestintäverkot

Toimenpiteiden koonti

TOIMENPIDEOHJELMA

Toimenpideohjelmassa on kuvattu toimenpiteitä, joiden avulla Etelä-Karjalan maakunnan toimijat pystyvät saavuttamaan asetetut tavoitteet. Toimenpideohjelma on strateginen työkalu, jossa toimenpiteet kuvataan ylätasolla ja niitä tarkennetaan mm. vastuutahon, sijainnin ja toteutustavan mukaan.

Toimenpideohjelma on jaettu viiteen toimenpidekokonaisuuteen, joista kustakin on kuvattu 3–4 teemaa. Näiden alla on esitetty yhteensä 39 erillistä toimenpidettä.

Viisi toimenpidekokonaisuutta ovat:

1. Strateginen perusta
2. Liikenneverkko
3. Kestävä liikkuminen
4. Liikenteen palvelut
5. Viestintäverkot

Toimenpideohjelman läpileikkaavat teemat ovat:

- ❖ Rohkeus ja kokeilukulttuuri
- ❖ Sopeutuminen ja varautuminen
- ❖ Data ja teknologiat
- ❖ Tehokkuus ja kestävät hankinnat



Kuva: Pixabay, geralt

STRATEGINEN PERUSTA



Kuva: Pixabay, Bru-nO

STRATEGINEN PERUSTA

Strateginen perusta toimii liikennejärjestelmää parantavien toimenpiteiden pohjana. Se rakentuu 1) ajantasaisen tiedon, 2) riittävien resurssien, 3) osaavan henkilöstön ja 4) yhteistyön varaan.

1. Ajantasaiseen tietoon perustuva päätöksenteko edistää asioita määrätietoisesti ja tavoitelähtöisesti. Tärkeää on tunnistaa toimenpiteiden vaikuttavuus ja tehokkuus ja seurata eri toimenpiteiden vaikuttavuutta.
2. Niukkojen resurssien kohdentaminen oikein on tärkeä lähtökohta: mitä priorisoidaan ja millä perusteella?
3. Priorisointi vaatii osaamista ja tiedolla johtamista, myös häiriötilanteissa.
4. Yhteistyö on positiivisen kehityksen edellytys. Yhteistyössä valitaan tavoiteltavat toimenpiteet sekä keinot niiden edistämiseksi. Yhteistyö lisää myös tiedolla johtamista, kun tietoa jaetaan avoimesti eri toimijoiden kesken.

Näiden lisäksi maankäytön ja palveluverkon suunnittelu on olennainen osa liikennejärjestelmän kehittämistä, koska työpaikkojen, asumisen, palvelujen ja muiden kohteiden sijoittuminen ohjaa liikennevirtoja. Maankäyttöä tulee suunnata olemassa olevien ja sujuvien kulkuyhteyksien varrelle, ja sillä voidaan myös tukea tehokkaiden liikenneyhteyksien rakentumista ja erityisesti taajamien kestäviä liikkumismahdollisuuksia.

STRATEGINEN PERUSTA

Toimenpideohjelman läpileikkaavat teemat strategisen perustan näkökulmasta merkitsevät seuraavaa:

❖ Rohkeus ja kokeilukulttuuri

- Edistetään koulutusta ja tutkimusta.

❖ Sopeutuminen ja varautuminen

- Varaudutaan ilmastonmuutoksesta ja erilaisista poikkeustilanteista johtuviin häiriötilanteisiin kehittämällä mm. liikennejärjestelmän häiriönhallintaa ja varareittejä.

❖ Data ja teknologiat

- Hyödynnetään kehittyvää teknologiaa liikennejärjestelmän seurannassa ja suunnittelussa.

❖ Tehokkuus ja kestävät hankinnat

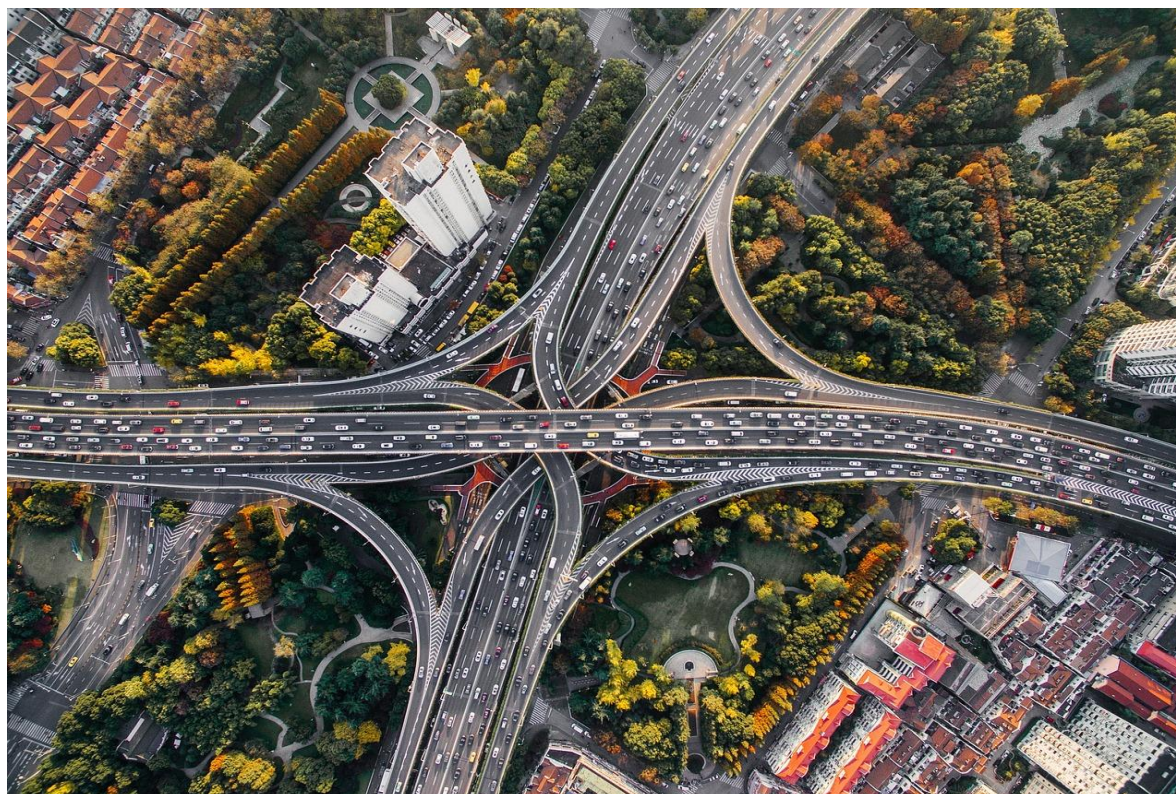
- Hyödynnetään liikennejärjestelmän tilannekuvaa ja liikenne-ennusteita.
- Tehostetaan liikkumista kehittämällä yhdyskuntarakennetta ja huomioimalla palveluverkon saavutettavuus.

STRATEGINEN PERUSTA

Strategisen perustan toimenpiteet on teemoitettu neljään eri kategoriaan:

- ❖ Tiedolla johtaminen
 - Sisältää liikennejärjestelmästä kerätyn tiedon ja sen käytön kehittämisen. Toimenpiteet liittyvät liikennejärjestelmän tilannekuvaan sekä liikennejärjestelmän häiriönhallintaan ja varareittiohjaukseen.
- ❖ Resurssit ja osaaminen
 - Varmistetaan liikennejärjestelmätyölle riittävät resurssit ja osaaminen. Kehitetään osaamista myös häiriö- ja poikkeustilanteissa.
- ❖ Yhteistyö
 - Sisältää yhteistyön kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät yhteistyöhön eri suunnittelutasoilla yli hallintorajojen, yhteistyöhön yritysten ja sidosryhmien kanssa sekä etätyön mahdollistamiseen.
- ❖ Maankäyttö ja palveluverkko
 - Kehitetään maankäyttöä ja palveluverkkoa niin, että vaikutukset liikkumiseen ja liikenteeseen on huomioitu. Toimenpiteet liittyvät yhdyskuntarakenteen kehittämiseen ja palveluverkon saavutettavuuteen.

LIKENNEVERKKO



Kuva: Pixabay, Pexels

LIIKENNEVERKKO

Liikenneverkolla turvataan arjen matkat ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset. Sujuva liikkuminen luo edellytyksiä ihmisten, yritysten ja organisaatioiden kanssakäymiselle, verkostoitumiselle ja liikesuhteille sekä vahvojen työmarkkina-alueiden syntymiselle. Osaavan työvoiman saaminen on tärkeä yritysten sijoittumiseen vaikuttava tekijä. Riittävän laajat työssäkäyntialueet turvaavat yrityksille osaavan työvoiman saannin ja tarjoavat asukkaille mahdollisuuden löytää osaamista vastaavia työpaikkoja. Työssäkäyntialueet laajenevat ja limittyvät monitasoisiksi toiminnallisiksi vuorovaikutusalueiksi ja keskuksia yhdistäviksi työssäkäyntivöhykkeiksi.

Etelä-Karjalassa ylimaakunnallista työssäkäyntiä tapahtuu erityisesti Uudenmaan, Kymenlaakson ja Etelä-Savon maakuntien välillä. Maakunnan sisällä Lappeenranta ja Imatra muodostavat vahvan työssäkäyntialueen. Tavaraliikenteen puolella kilpailukykyinen elinkeinoelämä tarvitsee kustannustehokkaita tavaraliikenteen yhteyksiä sekä muuttuvia kuljetustarpeita joustavasti palvelevia logistisia ketjuja. Normaalitylanteessa Etelä-Karjalan kautta kulkee suurin osa Suomen idänkaupan maantie- ja raidekuljetuksista, mutta tällä hetkellä nämä kuljetukset ovat suurimmalta osin seisahduksissa. Yhteydet Etelä-Karjalan ja HaminaKotka-sataman välillä ovat tärkeitä erityisesti maakunnassa sijaitsevien Suomen viennin kannalta merkittävien tuotantolaitosten näkökulmasta.

LIKENNEVERKKO

Perusväylänpito keskittyy väylien päivittäisen liikennöitävyyden turvaamiseen sekä maanteiden, ratojen ja sisävesiliikenteen väylien kunnon ylläpitämiseen. Teiden kunnossapidossa noudatetaan valtakunnallisia linjauksia, joiden mukaan ylläpidon painopisteenä ovat päätiet. Muilla teillä ylläpidon toimenpiteet kohdennetaan resurssien puitteissa paikallisten olosuhteiden mukaan. Perusväylänpidon rahoituksesta valtaosa kuluu liikenneväylien päivittäiseen hoitoon ja väylien kuntoa parantaviin peruskorjauksiin. Pienellä osalla toteutetaan alueellisia investointeja, mm. liikenneturvallisuutta parantavia pieniä hankkeita, kuten jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä ja yksittäisiä pääteiden liittymien parantamisia.

Liikenneverkon kehittämisessä suositetaan kävelyä ja pyöräilyä siellä, missä sille on parhaat edellytykset. Kävely ja pyöräily ovat kaupunkialueiden, taajamien ja pienempien kylien perusliikkumismuotoja, joiden olosuhteet on otettava ensisijaisesti huomioon maankäyttöä ja liikennejärjestelmää kehitettäessä. Kestävässä yhdyskunnassa kävellään ja pyöräillään paljon, jolloin keskustat elävöityvät ja lähipalvelujen käyttö lisääntyy. Lyhyet etäisyydet jokapäiväisiin palveluihin, sujuvat ja turvalliset reitit ja liikenneratkaisut sekä liikkumisympäristöjen viihtyisyys tekevät kävelystä ja pyöräilystä houkuttelevaa ja helppoa. Päästöt ja liikennemelu vähenevät, eikä pysäköintiin ja liikennealueisiin tarvita niin paljon tilaa kuin autovaltaisemmassa yhdyskunnassa. Pyöräily on kaupunkiliikenteessä kilpailukykyinen vaihtoehto, kun reitti on sujuva, ympäristö miellyttävä ja matka turvalliseksi koettu. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen tuo myös merkittäviä kansanterveydellisiä hyötyjä.

LIKENNEVERKKO

Väylien lisäksi on oleellista kehittää niiden solmupisteitä, eli satamia, terminaaleja ja asemia sekä suurimpien tuotantolaitosten saavutettavuutta. Tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteet välittävät henkilö- ja tavaraliikennettä alueen sisällä, valtakunnallisesti ja ulkomaille.

Mustolan Yritys- ja Logistiikkapuisto on multimodaalinen logistiikkakeskus, joka sijaitsee Lappeenrannassa hyvien liikenneyhteyksien varrella Saimaan kanavan ja valtatie 13 välissä, lähellä valtatie 6. Lappeenrannan keskustaan ja lentoasemalle on matkaa reilut 10 kilometriä. Mustolaan johtaa myös rata, joka erkanee Karjalan radasta Lappeenrannan kohdalla.

Etelä-Karjalassa sijaitsee useita rajanylityspaikkoja: maantieylityspaikat Lappeenrannan Nuijamaalla, Imatran Pelkolassa ja Parikkalan Kolmikannassa sekä rautatieylityspaikat Lappeenrannan Vainikkalassa ja Imatran Pelkolassa.

Lappeenrannan lentoasema on suorien kansainvälisten yhteyksien asema, jota kehitetään myös sähköisen ja digitaalisen ilmaliikenteen keskuksena ja edelläkävijänä.

Maakunnassa sijaitsee myös useita merkittäviä tuotantolaitoksia, jotka toimivat liikenteen solmupisteinä. UPM:n Kaukaan tehtaalle Lappeenrannassa, Metsä Groupin Pulpin tehtaalle Lappeenrannan Joutsenossa sekä StoraEnson Kaukopään tehtaalle Imatralla kulkee liikennettä maanteitä, rautateitä ja vesiteitä pitkin. Metsä Groupin Simpeleen tehtaalle Rautjärvellä ja Ovakon terästehtaalle Imatralla kulkee liikennettä maanteitä ja rautateitä pitkin.

LIKENNEVERKKO

Toimenpideohjelman läpileikkaavat teemat liikenneverkon näkökulmasta merkitsevät seuraavaa:

❖ Rohkeus ja kokeilukulttuuri

- Terminaalien ja kuljetusten kehittämisessä pilotoidaan ja otetaan käyttöön aktiivisesti uusia ratkaisuja.
- Ilmailua uudistetaan sähköisen ilmailun ja etäohjauksen kehittämisellä ja kokeiluilla.

❖ Sopeutuminen ja varautuminen

- Väyläverkon kunnosta ja toimivuudesta huolehtiminen sekä varareittijärjestelyt edistävät huoltovarmuutta ja varautumista erilaisiin poikkeustilanteisiin.

❖ Data ja teknologiat

- Liikenneverkon ja terminaalien kehittämisessä hyödynnetään digitalisaation ja teknologian kehittymisen tuomat mahdollisuudet.
- Automaatio näkyy erityisesti terminaalien ratkaisuisissa.

❖ Tehokkuus ja kestävät hankinnat

- Tehokkuutta ja hankintojen kestävyyttä tavoitellaan rakentamalla väyläverkkoa mahdollisimman ympäristöystävällisesti ja energiatehokkaasti.

Liikenneverkon toimenpiteet on teemoitettu kolmeen eri kategoriaan:

❖ Väylät

- Sisältää tie-, katu-, rata- ja vesiväyläverkkoon liittyviä yleisiä toimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät tie- ja katuverkon turvallisuuteen ja esteettömyyteen, väyläverkon kuntoon ja huoltovarmuuteen sekä väyläverkon rakentamisen ympäristöystävällisyyteen ja energiatehokkuuteen.

❖ Satamat, terminaalit ja asemat

- Sisältää satamiin, terminaaleihin ja asemiin eli henkilö- ja tavaraliikenteen solmupisteisiin liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät multi- ja intermodaalisiin logistiikkaratkaisuihin tavaraliikenteen terminaaleissa ja satamissa sekä henkilöliikenteen solmupaikkojen kehittämiseen ja lentoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen.

❖ Kävely, pyöräliikenne ja mikroliikkuminen

- Sisältää kävelyyn, pyöräilyyn ja mikroliikkumiseen sekä niiden infrastruktuuriin liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet sisältävät kävely- ja pyöräilyväylien verkon, kävelyn ja pyöräliikenteen laadun ja turvallisuuden sekä kävely- ja pyöräilyväylien kunnossapidon kehittämistä.

KESTÄVÄ LIKKUMINEN



Kuva: Pixabay, Mikes-Photography

KESTÄVÄ LIKKUMINEN

Liikkuminen on välttämätön osa elämää. Liikkumismahdollisuuksien puute heikentää ihmisten tasapuoletia mahdollisuuksia saavuttaa taloudellisia ja yhteiskunnallisia tavoitteita. Työssäkäynti, asiointi, ostoksilla käyminen sekä harrastaminen vaativat liikkumista. Ihmisillä ei ole yhdenvertaisia mahdollisuuksia toimia yhteiskunnassa, jos heiltä puuttuvat keinot ja mahdollisuudet liikkua helposti tarvittaviin paikkoihin.

Kestävän liikkumisen edistäminen on laaja kokonaisuus. Monipuolinen keinovalikoima ja kaikilla tasoilla tapahtuva, eri sektoreiden välinen yhteistyö mahdollistavat liikenteen kestävyiden lisäämisen. Kestävä liikkuminen ei tarkoita vain vähäpäästöistä liikkumista, vaan tässä strategiassa sillä viitataan kestävä kehityksen kolmeen ulottuvuuteen: ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys.

KESTÄVÄ LIKKUMINEN

Liikenteen aiheuttamat haasteet yhdyskuntien **ekologiselle kestävyydelle** ovat tuttuja. Olennaisia ekologisia näkökohtia ovat kasvihuonekaasut ja muut päästöt sekä vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen. Keskeisenä mittarina ovat usein päästömäärät.

Kasvihuonepäästöistä merkittävä osuus on peräisin tieliikenteestä, ja valtakunnallisten ja alueellisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on toteutettava toimenpiteitä, joilla tieliikenteen päästöjä saadaan vähennettyä. Tärkeitä keinoja tässä ovat kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen, raideliikenteen ja sisävesiliikenteen edistäminen sekä fossiilittomien vaihtoehtoisten polttoaineiden ja sähkölataamisen saatavuuden kehittäminen. Liikenteen sähköistäminen mahdollistaa kasvihuonekaasupäästöjen nopean alentamisen, mutta ei ratkaise kaikkia liikenteeseen liittyviä haasteita, kuten maankäytön vaikutuksia, kriittisten raaka-aineiden saatavuutta tai ihmisten liikkumattomuudesta aiheutuvia terveysongelmia.

KESTÄVÄ LIKKUMINEN

Liikenteen **sosiaalisessa kestävydessä** on kyse siitä, että liikennejärjestelmä palvelee kaikkia yhteiskunnan jäseniä mahdollisimman tasavertaisesti sosioekonomisesta taustasta, fyysisistä ominaisuuksista tai asuinpaikasta riippumatta. Kyse on samalla kestävästä, saavutettavasta yhdyskuntarakenteesta. Kaikkien tulisi pystyä tavoittamaan esimerkiksi päivittäispalvelut kohtuullisessa ajassa ja kohtuukustannuksin.

Sosiaalisesti kestävä liikennejärjestelmä vähentää eriarvoisuutta mahdollistamalla päivittäisten toimintojen (työpaikkojen, oppilaitosten, terveydenhuoltopalvelujen, kauppojen, harrastusten jne.) saavutettavuuden kaikille kohtuullisessa ajassa, vaivattomasti ja kohtuullisin kustannuksin.

Julkisen liikenteen ja palveluliikenteen toimivuudella ja saavutettavuudella sekä autoilun tukien ja mahdollisten rajoitusten oikeanlaisella kohdentamisella pystytään parantamaan liikkumisen sosiaalista kestävyyttä. Myös etäpalvelujen, liikkuvien palvelujen ja esteettömyyden lisääminen ovat keinoja parantaa liikkumisen sosiaalista kestävyyttä.

KESTÄVÄ LIKKUMINEN

Liikenteen **taloudellinen kestävyys** on tärkeä ulottuvuus ihmisten hyvinvoinnin ja julkisen talouden kestokyvyn kannalta. Liikkumisen ja kuljetuskustannusten hinnan ohella liikenteen taloudellinen kestävyys liittyy sen vaikutuksiin muuhun taloudelliseen toimintaan: se vaikuttaa merkittävästi osaavan työvoiman saatavuuteen sekä yritysten liiketoimintaedellytyksiin ja investointihalukkuuteen. Infrastruktuurin kehittäminen tukee talouskehitystä ja ihmisten hyvinvointia siten, että fokus on edullisessa ja oikeudenmukaisessa saavutettavuudessa.

KESTÄVÄ LIKKUMINEN

Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson yhteinen Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelma laadittiin vuonna 2022 ja siihen sisältyy toimenpiteitä kestävän liikkumisen kehittämiseksi. Vuonna 2023 Etelä-Karjalan alueelle laadittiin vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittämissuunnitelma, jota kunnat ja muut toimijat voivat hyödyntää omassa toiminnassaan.

KESTÄVÄ LIKKUMINEN

Toimenpideohjelman läpileikkaavat teemat kestävän liikkumisen näkökulmasta merkitsevät seuraavaa:

❖ Rohkeus ja kokeilukulttuuri

- Täydennetään peruspalvelujen tarjontaa liikkuvilla palveluilla haja-asutusalueilla.

❖ Sopeutuminen ja varautuminen

- Huomioidaan infran kunnossapidossa säätilojen muutosten aiheuttamat haasteet.
- Huomioidaan väestön vähenemisen ja palvelujen keskittymisen aiheuttamat haasteet julkisen liikenteen järjestämiselle.
- Varautuminen poikkeustilanteisiin huomioidaan vaihtoehtoisten polttoaineiden ja sähkön jakeluverkoston suunnittelussa.

❖ Data ja teknologiat

- Hyödynnetään digitalisaatiota ja teknologian kehittymistä etäpalvelujen kehittämisessä.

❖ Tehokkuus ja kestävät hankinnat

- Edistetään käyttövoimamuutosta hyödyntämällä paikallisesti tuotettua biokaasua.
- Edistetään vetypolttokeinojen käyttöönottoa raskaassa liikenteessä.

KESTÄVÄ LIKKUMINEN

Kestävän liikkumisen toimenpiteet on teemoitettu kolmeen eri kategoriaan:

❖ Ekologinen kestävyys

- Sisältää liikennejärjestelmän ekologiseen kestävyys liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät autoilun ja autojen vaatiman tilantarpeen vähentämiseen, vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittämiseen sekä kävelyn, pyöräilyn, paikallisliikenteen, raideliikenteen ja sisävesiliikenteen edistämiseen.

❖ Sosiaalinen kestävyys

- Sisältää liikennejärjestelmän sosiaaliseen kestävyys liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät etäpalvelujen, liikkuvien palvelujen ja uusien liikkumispalvelujen kehittämiseen.

❖ Taloudellinen kestävyys

- Sisältää liikennejärjestelmän taloudelliseen kestävyys liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät ratakapasiteetin riittävyyden turvaamiseen sekä nykyisten terminaalien ja niiden kapasiteetin kehittämiseen.

LIIKENTEEEN PALVELUT



Kuva: Pixabay, Pexels

LIIKENTEE PALVELUT

Joukkoliikenteestä vastaavat Etelä-Karjalassa Kaakkois-Suomen ELY-keskus sekä Lappeenrannan seudun joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen. Kaakkois-Suomen ELY-keskus vastaa kuntarajat ylittävästä liikenteestä liikennepalvelulain määrittämällä toimivalta-alueellaan. Lappeenrannan seudun joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen vastaa joukkoliikenteestä Lappeenrannan ja Imatran kaupunkien alueella. Lisäksi maakunnassa joukkoliikennettä tarjoavat markkinaehtoiset kaukoliikenteen toimijat linja-autoilla ja VR junaliikenteessä.

Perinteinen joukkoliikenne voi tarjota todellisen liikkumisvaihtoehdon riittävän suurilla kaupunkiseuduilla ja vahvojen taajamien välillä reiteillä, joilla on riittävä kysyntäpohja. Niiden ulkopuolella asukkaiden tarvitsemien kuljetuspalvelujen tuottamiseen tarvitaan uusia palvelukonsepteja ja toteuttamistapoja. Nykyisin joukkoliikenteellä on kulkutapavalintojen kannalta kilpailukykyinen asema kaukoliikenteen pääreittien ohella lähinnä Lappeenrannan ja Imatran kaupunkiseuduilla. Niiden ulkopuolella jäävien keskusten joukkoliikennepalvelut perustuvat autottomien asukkaiden peruspalvelun tarjoaviin yhteyksiin lähimpään isompaan keskukseen. Muualla julkinen liikenne on vähitellen supistunut yhteiskunnan pääosin kustantamaksi koululaisliikenteeksi.

LIIKENTEE PALVELUT

Matkaketjujen edistäminen liikennejärjestelmässä on keskeinen tavoite, johon kuitenkin liittyy suuria haasteita. Periaatteessa lähes kaikissa matkoissa on kyse jonkinlaisesta matkaketjusta, mutta useimmiten matkaketjujen kehittämistarve liitetään osaksi joukkoliikennematkustamista. Haaste matkaketjujen edistämisessä aiheutuu siitä, että liikennettä on perinteisesti suunniteltu yhden kulkutavan ehdoilla, jolloin liikennejärjestelmän käytettävyyden kokonaisnäkemys jää puutteelliseksi. Liikennejärjestelmän kehittämisrahoitus on siiloutunut, jolloin suunnittelu ja toteutus eri liikennemuotojen edistämisessä suuntautuvat kunkin kulkutavan sisäiseen optimointiin kulkutapojen välisten rajapintojen jäädessä vähemmälle huomiolle. Matkaketjujen edistäminen edellyttää aktiivista vuoropuhelua erityisesti maankäytön suunnittelijoiden, joukkoliikennesuunnittelijoiden sekä jalankulusta ja pyöräilystä vastaavien suunnittelijoiden kesken.

Edunvalvonta sekä maakunnan asukkaille suunnattu viestintä ja markkinointi tukevat muita kehittämistoimenpiteitä. Edunvalvonnalla varmistetaan Etelä-Karjalalle tärkeiden hankkeiden eteneminen ja Etelä-Karjalan esilläolo valtakunnallisessa ja kansainvälisessä päätöksenteossa mm. eduskunnassa, ministeriöissä ja Euroopan unionissa. Liikkumisen ohjauksella ja liikennekasvatuksella puolestaan pyritään vaikuttamaan maakunnan asukkaiden liikkumisvalintoihin.

LIIKENTEEEN PALVELUT

Toimenpideohjelman läpileikkaavat teemat liikenteen palvelujen näkökulmasta merkitsevät seuraavaa:

❖ Rohkeus ja kokeilukulttuuri

- Uusia liikennepalveluja kehitetään ja pilotoidaan aktiivisesti, esimerkkinä kutsuohjautuva joukkoliikenne, robottibussit ja mikroliikkuminen.

❖ Sopeutuminen ja varautuminen

- Varautuminen poikkeustilanteisiin huomioidaan liikennepalvelujen suunnittelussa.

❖ Data ja teknologiat

- Hyödynnetään digitalisaatiota ja teknologian kehittymistä joukkoliikenteen ja muiden liikennepalvelujen ratkaisuihin. Esimerkiksi informaatio- ja lippujärjestelmät sekä liikenteen automaatio kehittyvät.

❖ Tehokkuus ja kestävät hankinnat

- Joukkoliikenteen hankinnoilla edistetään käyttövoimamuutosta kohti vaihtoehtoisia polttoaineita ja sähköä.

LIIKENTEEEN PALVELUT

Liikenteen palvelujen toimenpiteet on teemoitettu kahteen eri kategoriaan:

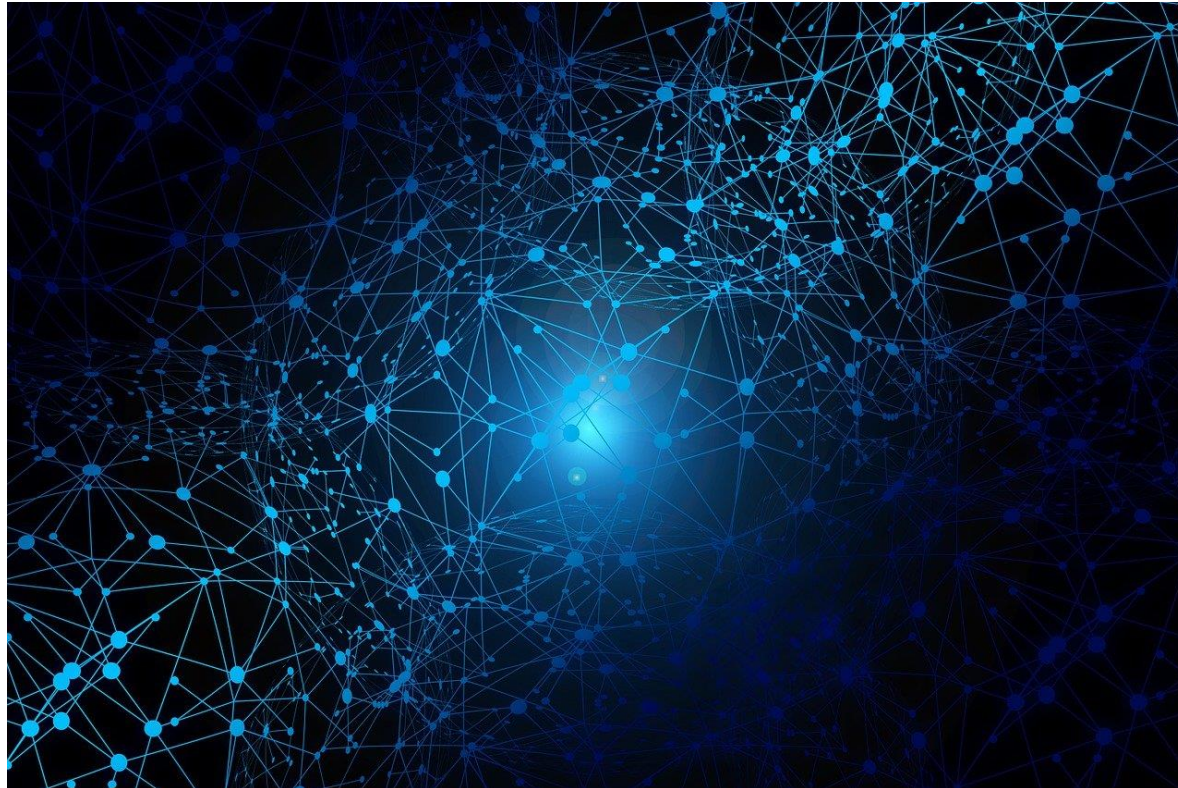
❖ Joukkoliikenne ja matkaketjut

- Sisältää joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät joukkoliikenteen käytön edistämiseen, matkaketjuja ja joukkoliikennettä tukevien palvelujen kehittämiseen, joukkoliikenteen toimintavarmuuteen ja alustatalouteen pohjautuvien liikkumispalvelujen kehittämiseen.

❖ Viestintä ja markkinointi

- Kehitetään edunvalvontaa sekä liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvää viestintää maakunnan asukkaille. Toimenpiteet sisältävät liikkumisen ohjausta ja brändäystä, liikennekasvatustyötä sekä edunvalvontaa.

VIESTINTÄVERKOT



Kuva: Pixabay, geralt

VIESTINTÄVERKOT

Viestintäverkkojen merkitys nykyisessä maailmassa on suuri. Fyysisen saavutettavuuden lisäksi viestintäverkkojen toimivuus on tärkeää, ja nopeiden ja toimintavarmojen viestintäyhteyksien merkitys kasvaa jatkuvasti ja korostuu erilaisissa kriisitilanteissa.

Hyvät ja toimivat viestintäverkot luovat edellytyksiä ihmisten, yritysten ja organisaatioiden kanssakäymiselle, verkostoitumiselle ja liikesuhteille. Etätyö, etäasiointi, digitalisaation tuomat ympäristöratkaisut, yritysten käyttämät digitaaliset palvelut ja tulevaisuuden ratkaisut, kuten älyliikenne ja virtuaalitodellisuus, ovat mahdollisia vain toimivien viestintäverkkojen avulla.

Toimivat viestintäverkot ovat myös yhdenvertaisuuskysymys, koska esimerkiksi julkisten organisaatioiden verkossa tarjoamien palvelujen on oltava kaikkien kansalaisten saatavissa asuinpaikasta riippumatta. Hyvät ja toimivat viestintäverkot turvaavat fyysisen saavutettavuuden ohella myös yrityksille osaavan työvoiman saannin ja tarjoavat työntekijöille mahdollisuuden löytää osaamista vastaavia työpaikkoja.

Euroopan unionin Digitaalinen vuosikymmen 2030 -politiikkaohjelma ohjaa viestintäverkkojen kehitystä unionin alueella. Ohjelmassa on asetettu konkreettinen tavoite viestintäyhteyksille: vuoteen 2030 mennessä kaikilla kotitalouksilla on saatavilla vähintään 1 Gbit/s latausnopeuteen yltävä yhteys.

VIESTINTÄVERKOT

Suomessa nopean ja toimivan viestintäverkon saatavuudessa ja käyttöönotossa on merkittäviä alueellisia eroja. Suomen viestintäverkkoa parannetaan 5G-verkkoa rakentamalla, mutta noin 1 300 kilometriä pitkä ja 60 kilometriä leveä kaistale Suomen ja Venäjän väliseltä valtiorajalta Suomen puolelle jää ilman tehokkainta 5G-verkkoa. Syynä tähän on kansainvälinen radio-ohjesääntö, jonka perusteella Suomi ei voi käyttää rajaseuduilla samoja taajuuksia, jotka ovat jo käytössä Venäjällä.

Etelä-Karjalassa kansainvälinen radio-ohjesääntö tarkoittaa sitä, että Luumäelle, Lappeenrantaan, Imatralle, Ruokolahdelle, Rautjärvelle ja Parikkalaan ei ole tulossa tehokkainta 5G-verkkoa. Rajoitus koskee osin myös Lemin, Savitaipaleen ja Taipalsaaren kuntia, koska myös niiden alueista iso osa sijaitsee 60 kilometrin etäisyydellä Venäjän rajasta.

Samaan aikaan kun Suomessa rakennetaan 5G-verkkoa, ajetaan alas 3G-verkkoa. Käytännössä 3G-verkon alasajo on huonontanut itärajalla asuvien ihmisten puhelin- ja tietoliikenneyhteyksiä entisestään. Tämän vuoksi itärajan kuntiin tarvitaan nopeasti valokuituyhteyksiä, jotta alueen asukkaille voidaan turvata toimivat viestintäyhteydet.

VIESTINTÄVERKOT

Toimenpideohjelman läpileikkaavat teemat viestintäverkkojen näkökulmasta merkitsevät seuraavaa:

❖ Rohkeus ja kokeilukulttuuri

- Hyödynnetään aktiivisesti erilaisia rahoitusmahdollisuuksia ja rakentamisen toteuttamismalleja.

❖ Sopeutuminen ja varautuminen

- Viestintäverkkojen kunnosta ja toimivuudesta huolehtiminen edistää huoltovarmuutta sekä parantaa turvallisuutta ja varautumista erilaisiin poikkeustilanteisiin.

❖ Data ja teknologiat

- Viestintäverkkojen kehittämisessä hyödynnetään teknologian kehittymisen tuomat mahdollisuudet.

❖ Tehokkuus ja kestävät hankinnat

- Tehokkuutta ja hankintojen kestävyyttä tavoitellaan rakentamalla viestintäverkkoja mahdollisimman ympäristöystävällisesti ja energiatehokkaasti yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

VIESTINTÄVERKOT

Viestintäverkkojen toimenpiteet on teemoitettu kolmeen eri kategoriaan:

❖ Verkot

- Sisältää kiinteään ja mobiiliverkkoon liittyviä yleisiä toimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät viestintäverkkojen nopeuteen ja toimivuuteen, verkon laajuuteen ja rakentamiseen.

❖ Kehittäminen

- Sisältää viestintäverkkojen suunnittelu- ja rakentamispäätöksiin liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet liittyvät kuntapäättäjien ja asukkaiden aktivoimiseen sekä maakuntaliiton suunnitteluvalmiuteen.

❖ Rahoitus

- Sisältää viestintäverkkojen rakentamisen rahoitukseen liittyviä toimenpiteitä. Toimenpiteet sisältävät rahoitusvälineiden seuraamista ja niistä tiedottamista.

TOIMENPITEIDEN KOONTI

Strateginen perusta

- ❖ Tiedolla johtaminen
 1. Liikennejärjestelmän tilannekuva
 2. Liikennejärjestelmän häiriönhallinta ja varareittiohjaus
- ❖ Resurssit ja osaaminen
 3. Liikennejärjestelmätöön resurssit
 4. Häiriö- ja poikkeustilanteissa toimiminen
- ❖ Yhteistyö
 5. Yhteistyö eri suunnittelutasoilla hallintorajojen yli
 6. Yhteistyö yritysten ja sidosryhmien kanssa
 7. Etätöön mahdollistaminen
- ❖ Maankäyttö ja palveluverkko
 8. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen
 9. Palveluverkon saavutettavuus



Kuva: Pixabay, Bru-nO

TOIMENPITEIDEN KOONTI

Liikenneverkko

❖ Väylät

- 10. Tie- ja katuverkon turvallisuus ja esteettömyys
- 11. Väyläverkon kunto ja huoltovarmuus
- 12. Väyläverkon rakentaminen on ympäristöystävällistä ja energiatehokasta

❖ Satamat, terminaalit ja asemat

- 13. Multi- ja intermodaaliset logistiikkaratkaisut
- 14. Henkilöliikenteen solmupaikat
- 15. Lentoliikenteen toimintaedellytykset

❖ Kävely, pyöräliikenne ja mikroliikkuminen

- 16. Kävelyn ja pyöräliikenteen väylien verkko
- 17. Kävelyn ja pyöräliikenteen laatu ja turvallisuus
- 18. Kävelyn ja pyöräliikenteen väylien kunnossapito



Kuva: Pixabay, Pexels

TOIMENPITEIDEN KOONTI

Kestävä liikkuminen

- ❖ Ekologinen kestävyys
 - 19. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittäminen
 - 20. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen
 - 21. Raideliikenteen ja sisävesiliikenteen edistäminen
- ❖ Sosiaalinen kestävyys
 - 22. Etäpalvelujen, liikkuvien palvelujen ja uusien liikkumispalvelujen kehittämiseen
- ❖ Taloudellinen kestävyys
 - 23. Ratakapasiteetin riittävyyden turvaaminen
 - 24. Terminaalien ja niiden kapasiteetin kehittäminen



Kuva: Pixabay, Mikes-Photography

TOIMENPITEIDEN KOONTI

Liikenteen palvelut

- ❖ Joukkoliikenne ja matkaketjut
 - 25. Joukkoliikenteen käytön edistäminen
 - 26. Matkaketjuja ja joukkoliikennettä tukevat palvelut
 - 27. Joukkoliikenteen toimintavarmuus
 - 28. Alustatalouteen pohjautuvat liikkumispalvelut
- ❖ Käyttövoimat ja jakeluverkosto
 - 29. Fossiilittomiin käyttövoimiin kannustaminen
 - 30. Paikallinen käyttövoimatuotanto
 - 31. Fossiilittomien käyttövoimien jakeluverkko
- ❖ Viestintä ja markkinointi
 - 32. Liikkumisen ohjaus ja brändäys
 - 33. Liikennekasvatustyö
 - 34. Edunvalvonta

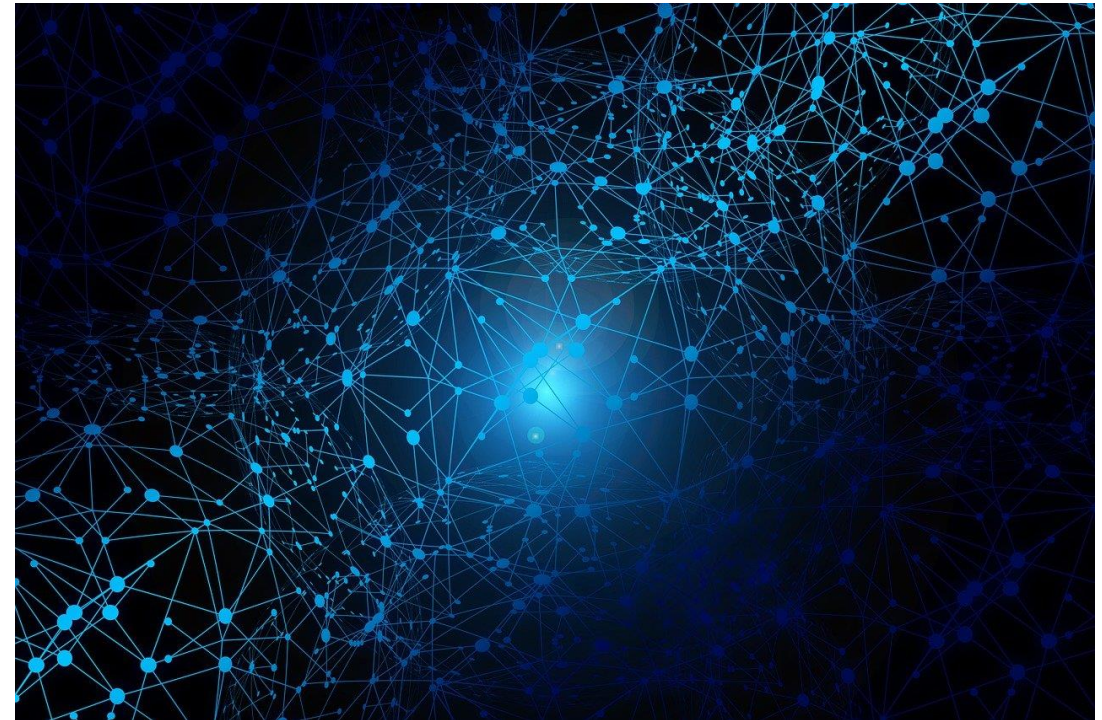


Kuva: Pixabay, Pexels

TOIMENPITEIDEN KOONTI

Viestintäverkot

- ❖ Verkot
 - 35. Valokuituverkon laajentaminen
 - 36. Laajakaistasaatavuuden parantaminen
- ❖ Kehittäminen
 - 37. Suunnittelun edistäminen
 - 38. Rakentamispäätösten tekeminen
- ❖ Rahoitus
 - 39. Rahoitusmahdollisuuksista tiedottaminen



Kuva: Pixabay, gerald

KEHITTÄMISKOHTEET



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO



KEHITTÄMISKOHTEET

Väyläverkon valtakunnallinen kehittäminen	Kehittämisen tavoitteet	Hankkeet	Toiminnalliset kehittämistoimet	Aiempiä kehittämishankkeita
---	-------------------------	----------	------------------------------------	--------------------------------

VÄYLÄVERKON VALTAKUNNALLINEN KEHITTÄMINEN

Väyläverkon suuret kehittämishankkeet priorisoidaan valtakunnallisesti. Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman ja valtion väyläverkkoa koskevan suunnitteluohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Suunnitteluohjelmalla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman investointiohjelman investointikohteiden suunnittelutarpeita oikea-aikaisesti sekä pitkäjänteisesti toimintaympäristön muutokset ja hallitusohjelman linjaukset huomioiden. Suunnitteluohjelmalla myös edistetään investointiohjelmaan valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti. Ohjelmat sisältävät kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.



Kuva: Pixabay, Pexels

KEHITTÄMISEN TAVOITTEET

Etelä-Karjala on sitoutunut vähentämään maakunnan kasvihuonekaasupäästöjä vuoden 2007 tasosta 80 % vuoteen 2030 mennessä. Vuoden 2021 lopussa päästöjä oli pystytty vähentämään 39 %, joten seuraavan vajaan kymmenen vuoden päästövähennystavoite on yhtä suuri kuin viimeisten 15 vuoden aikana toteutettu vähennys.

Maakunnan päästöistä noin 30 % syntyy tieliikenteessä. Raide- ja vesiliikenteen yhteinen osuus on vain reilu 2 % kaikista päästöistä. Näin ollen liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä kohdennetaan erityisesti tieliikenteen päästöjen vähentämiseen. Tämä voi tapahtua tieliikenteen käyttövoimamuutoksen edistämisenä ja liikenteen sujuvuuden parantamisena sekä liikenteen siirtämisenä maanteiltä rautateille ja vesiväylille.



Kuva: Pixabay, gerald

HANKKEET

Etelä-Karjalan kärkihankkeet

❖ Raideliikenne

- Luumäki–Joutseno välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto
- Imatra–Joensuu välityskyvyn parantaminen
- Lauritsalan liikennepaikka

❖ Tieliikenne

- VT26 parantaminen välillä Hamina–Taavetti
- VT13 Mikkeli–Lappeenranta liikenneturvallisuuden parantaminen
- VT6 Imatra–Joensuu välin kehittäminen

❖ Vesiliikenne

- Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen
- Saimaan aluskaluston uusiminen

❖ Lentoliikenne

- Finavian verkoston ulkopuolisten lentoasemien toimintaedellytysten turvaaminen

HANKKEET

Muita hankkeita

- ❖ Valtatien 6 muuttaminen moottoriliikennetieksi rinnakkaistiejärjestelyineen välillä Lappeenrannan Selkäharju – Imatran Mansikkala
- ❖ Valtatien 13 parantaminen maanteiden 380 ja 14774 välisellä osuudella, Lemi
- ❖ Maantien 14928 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Änkiläntie–Pitkäjärventie, Simpele, Rautjärvi
- ❖ Kantatien 62 parantaminen Käyhkään kanavan kohdalla, Ruokolahti
- ❖ Maantien 14784 (Mantereentie) parantaminen Kutilan taipaleen kohdalla, Taipalsaari
- ❖ Maantien 380 parantaminen rakentamalla jalankulku- ja pyöräilyväylä välille Iitiä - Juuresaho, Lappeenranta ja Lemi
- ❖ Valtatien 26 ja maantien 387 kehittäminen toiminnalliseksi tiepariksi Haminan ja Lappeenrannan välille
- ❖ Maantien 14866 Kyläniemen lossin korvaaminen sillalla, Ruokolahti ja Taipalsaari

TOIMINNALLISET KEHITTÄMISTOIMET

1. Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelman toimenpiteiden edistäminen ja suunnitelman aktiivinen seuranta
2. Etelä-Karjalan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoselvityksen toimenpiteiden edistäminen ja suunnitelman aktiivinen seuranta
3. Joukkoliikenteen runkoyhteyksien, lippujärjestelmän, liityntäpysäköinnin ja matkaketjujen kehittäminen
4. Matkailukohteiden kestävän saavutettavuuden edistäminen
5. Hoidon ja ylläpidon kohdentaminen käyttäjätarpeiden ja huoltovarmuuden kannalta kriittisille osuuksille
6. Ilmasto- ja luontovaikutusten arvioinnin sisällyttäminen suunnittelu- ja päätöksentekoprosesseihin

AIEMPIA KEHITTÄMISHANKKEITA

Raideliikenteen kehittäminen

- ❖ Etelä-Karjala oli mukana valtakunnallisessa [Alueellisen junaliikenteen selvityksessä](#) ja [Alueellisen junaliikenteen jatkoselvityksessä](#), joissa tarkasteltiin lähijunaliikenteen edellytyksiä eri näkökulmista (ratakapasiteetti, kalusto, infrastruktuuri, maankäyttö, liikennöintikustannukset ja matkustajapotentiaali).
- ❖ Etelä-Karjalan liiton edunvalvonnan kärkenä on ollut jo pitkään [Luumäki-Imatra-kaksoisraiteen](#) rakentaminen. Joutseno-Imatra välinen rataosuus on jo rakennettu kaksiraiteiseksi, ja Luumäki-Joutseno välisen rataosuuden kaksoisraidetta suunnitellaan parhaillaan. Luumäki-Joutseno kaksoisraide on saatu myös nykyiseen hallitusohjelmaan. Hankkeen rahoituksen varmistaminen on tärkeää.
- ❖ [Pohjoinen kasvuyöhyke](#) -hankkeessa sekä [Imatra-Svetogorsk kansainvälisen rautatieyhteyden kehittäminen](#) -hankkeessa edistettiin Imatra–Svetogorsk-rajanylityspaikan valmiuksia toimia kansainvälisenä rajanylityspaikkana.

Sisävesiliikenteen kehittäminen

- ❖ [Saimaan vesiliikenteen kehittämishanke NaviSaimaa](#) edisti Saimaan sisävesiliikenteen kehittämistä sekä Saimaan alueen yhteyksien parantamista Suomenlahdelle.
- ❖ [Uusi risteilytuote Suomenlahdelle ja Saimaalle](#) -hanke selvitti risteilyjen asiakaspotentiaalia ja kehitti uudentyyppistä risteilytuotetta kansainvälisille ja suomalaisille asiakkaille mm. Saimaan alueella.

AIEMPIA KEHITTÄMISHANKKEITA

Kestävän liikkumisen edistäminen

- ❖ [Etelä-Karjalan polkupyöräilyn teemareitit](#) -hankkeessa suunniteltiin 15 eripituista teemallista pyöräilyreittiä Etelä-Karjalan maakunnan alueelle.
- ❖ [Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelma](#) tarkasteltiin ympäristön ja ihmisten kannalta suotuisia kulkutapoja, jotka ovat samalla taloudellisia, sujuvia, turvallisia ja terveellisiä. Kestävä liikkuminen kattoi suunnitelmassa sekä henkilö- että tavaraliikenteen.
- ❖ [Etelä-Karjalan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoselvityksessä](#) tarkasteltiin vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittämisen edellytyksiä maakunnan alueella ja luotiin suunnitelma jakeluasemaverkosta maakunnan alueella. Selvitys koostuu kolmesta työpaketista, jotka ovat valmiusanalyysi, ohjekirja ja jakeluasemasuunnitelma.

Uudet liikkumispalvelut

- ❖ Etelä-Karjalan [MaaS-hankkeessa](#) kehitettiin uutta liikkumisen palvelumallia maakuntaan.
- ❖ [Eteläisen Saimaan vesistö- ja luontomatkailun vähähiiliset liikenneketjut](#) -hankkeessa tuotettiin ratkaisuehdotuksia, joita toteuttamalla eteläisellä Saimaalla liikkuminen olisi sujuvaa ja vähähiilistä ja tukisi luonto- ja maaseutumatkailun kehittämistä sekä retkeily- ja Geopark-kohteiden saavutettavuutta.

STRATEGIAN EDISTÄMINEN



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO

STRATEGIAN EDISTÄMINEN

Edunvalvonta

Jatkuva seuranta

Seurannan mittarit

Mittareiden koonti

EDUNVALVONTA

Maakunnallisen liikennejärjestelmätyön ensisijaisena tehtävänä on edistää sekä Kaakkois-Suomen että Etelä-Karjalan liikennestrategioiden toteutumista, painopiste on tulevaisuuteen suuntautuneessa työssä ja Etelä-Karjalan merkittävien liikennehankkeiden edistämisessä. Tämä edellyttää aktiivista vuorovaikutusta ja kärkitoimenpiteisiin liittyvää edunvalvontaa valtakunnan tasolla. Toteutuessaan strategiat parantavat maakunnan sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta, edistävät liikennejärjestelmän kestävyyttä ja edesauttavat maakunnan elinvoiman, vetovoiman ja pitovoiman ylläpitoa ja parantamista.

Keskeinen osa liikennestrategioiden edistämistä on informointi ajankohtaisista asioista ja tulevaisuuden tarpeista. Nykyisessä toimintaympäristössä alueella tulee olla valmius reagoida politiikan painopistemutoksiin ja ulkopuolelta tuleviin vaatimuksiin toisinaan hyvinkin nopeasti.

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, joka asettaa uudenlaisia haasteita alueen liikennejärjestelmätyölle ja vuorovaikutukselle valtionhallinnon suuntaan. Alueiden on pystyttävä tuottamaan tarvittavaa tietoa nopeallakin aikataululla. Valtakunnallisen Liikenne 12 -suunnitelman päivityskierros on käynnistynyt syksyllä 2022 ja tähtää suunnitelmaluonnoksen valmistumiseen keväällä 2024.

JATKUVA SEURANTA

Toiminnan vaikuttavuutta sekä liikenteen ja liikkumisen kehittymistä Etelä-Karjalassa seurataan säännöllisesti hyödyntäen mahdollisimman pitkälle olemassa olevia aineistoja, joista tärkeimpänä on Traficomien ylläpitämä liikennejärjestelmäanalyysi ja sen tilannekuvat. Olemassa olevia mittareita täydennetään maakunnan omilla mittareilla, joita kehitetään toimenpiteessä 1: Liikennejärjestelmän tilannekuva. Liikennejärjestelmätyön osana seurataan myös liikennejärjestelmän ja toimintaympäristön muutosta vuosittain.

Strategian toteutumista seurataan liikennejärjestelmän tilasta ja toimintaympäristöstä kertovilla mittareilla. Seurannan alkuvaiheessa kullekin mittarille asetetaan lähtötaso, johon kehittymistä verrataan. Mittareille on hyvä asettaa myös tavoitetaso, mikä voidaan tehdä samalla, kun arvioidaan lähtötasoa. Mittaristoa voidaan kehittää myös jatkuvan liikennejärjestelmätyön aikana.

Mittareiden lisäksi toimenpiteiden edistymistä seurataan vähintään vuosittain. Seurannan yhteydessä toimenpiteiden toteutumisaste määritetään ja kirjataan ylös toimenpiteen edistämiseksi vaadittavat seuraavat askeleet. Strategian ajantasaisuutta arvioidaan vähintään kerran yhden valtuustokauden aikana.

SEURANNAN MITTARIT

Seurannassa käytetään seuraavia mittareita:

1. Etelä-Karjalan väestön osuus, jonka matka-aika henkilöautolla kaukoliikenteen pysäkille on alle 15 minuuttia
2. Matkojen kulkutapajakauma
3. Asukkaiden tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin
4. Tieliikenteen vuotuiset kokonaispäästöt ilman päästöhyvityksiä
5. Saimaan sisävesiliikenteen kuljetusmäärät
6. Matka-aikoja henkilöautolla valikoiduilla yhteysväleillä
7. Matka-aikoja joukkoliikenteellä valikoiduilla yhteysväleillä
8. Matkustajamäärät Lappeenrannan seudun joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen hallinnoimassa liikenteessä
9. Raideliikenteen vuorotarjonta arkipäivänä valikoiduilla yhteysväleillä
10. Raideliikenteen matkustajamäärät Etelä-Karjalan asemilla ja seisakkeilla
11. Kuntakohtainen matkaviestinverkon tähtiluokitus
12. Kiinteän verkon ≥ 100 Mbit/s laajakaistasaatavuus
13. Raskaan liikenteen suorite
14. Henkilöautojen suhteellinen määrä väestöön nähden
15. Tieliikenneonnettomuuksissa henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä sekä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä, viiden vuoden keskiarvo

SEURANNAN MITTARIT

Seurannassa käytettävien mittareiden lähteet:

1. [Traficom / Alueellisia saavutettavuustarkasteluja](#)
2. Etelä-Karjalan liitto / Etelä-Karjalan kevennetty liikennetutkimus
3. Etelä-Karjalan liitto / Etelä-Karjalan kevennetty liikennetutkimus
4. [SYKE / Kuntien ja alueiden kasvihuonekaasupäästöt](#)
5. [Tilastokeskus / Kotimaan vesiliikenteen kuljetukset tavaralajeittain](#)
6. [Traficom / Suomen ja alueiden sisäinen, välinen ja kansainvälinen saavutettavuus](#)
7. [Traficom / Suomen ja alueiden sisäinen, välinen ja kansainvälinen saavutettavuus](#), [Matkahuolto / Reittihaku](#) ja [VR / Reittihaku](#)
8. Lappeenrannan kaupunki
9. [VR / Reittihaku](#)
10. VR
11. [Traficom / Digitalisaatio etenee kunnissa eri tahtia - Traficomien laajakaistaluokitus kertoo verkkojen kehityksestä](#)
12. [Traficom / Kiinteän laajakaistan saatavuus](#)
13. [Väylävirasto / Maanteiden liikennesuoritteet ja pituudet](#)
14. [Tilastokeskus / Liiteri-palvelu](#)
15. [Tilastokeskus / Tieliikenneonnettomuustilasto](#)

SEURANNAN MITTARI NRO 1

Etelä-Karjalan väestön osuus, jonka matka-aika henkilöautolla kaukoliikenteen pysäkille on alle 15 minuuttia (lähtötilanne vuonna 2021)



- ❖ Etelä-Karjalassa **85 %**:lla väestöstä on alle 15 minuutin matka-aika lähimmälle kaukoliikenteen pysäkille.
- ❖ Keskimääräinen matkan pituus pysäkille on 11,43 km. Mediaani on 9,1 km.
- ❖ Pysäkkien peittävyys lisäksi saavutettavuuteen vaikuttaa myös kaukoliikenteen pysähdysten määrä kullakin pysäkillä. Pysäkeiltä, joilla pysähtyy vähän linja-autoja vuorokaudessa, on luonnollisesti huonompi saavutettavuus kuin pysäkeiltä, joilla pysähtyy useita vuoroja vuorokaudessa.

SEURANNAN MITTARI NRO 2

Matkojen kulkutapajakauma (lähtötilanne vuonna 2021)



- ❖ Kävely: 18 %
- ❖ Pyöräily: 15 %
- ❖ Joukkoliikenne: 5 %
- ❖ Henkilöauto: 58 %
- ❖ Muu: 4 %

SEURANNAN MITTARI NRO 3

Asukkaiden tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin (lähtötilanne vuonna 2021)



- ❖ Jalankulku: 3,70
- ❖ Pyöräliikenne: 3,41
- ❖ Joukkoliikenne: 2,91
- ❖ Henkilöauto: 3,59

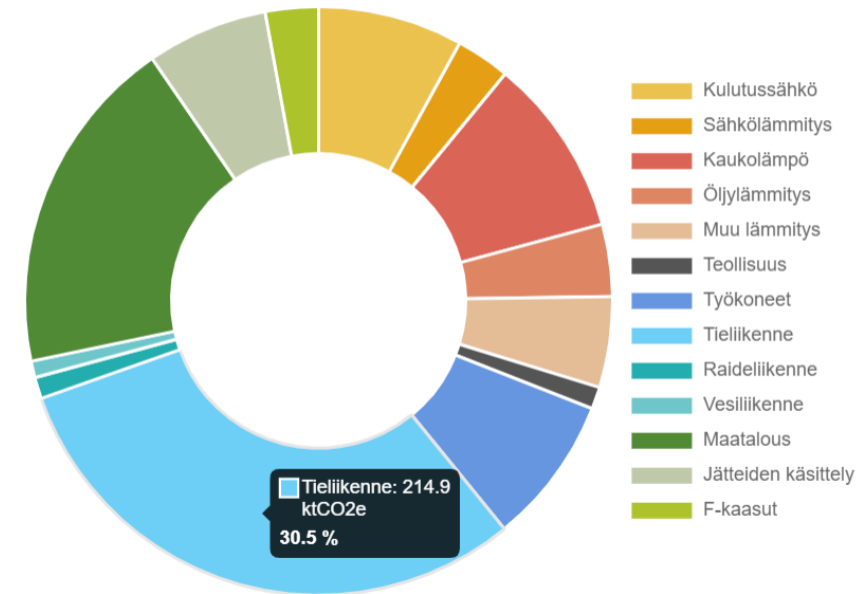
1 = erittäin tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen

SEURANNAN MITTARI NRO 4

Tieliikenteen vuotuiset kokonaispäästöt ilman päästöhyvityksiä (lähtötilanne vuonna 2022)

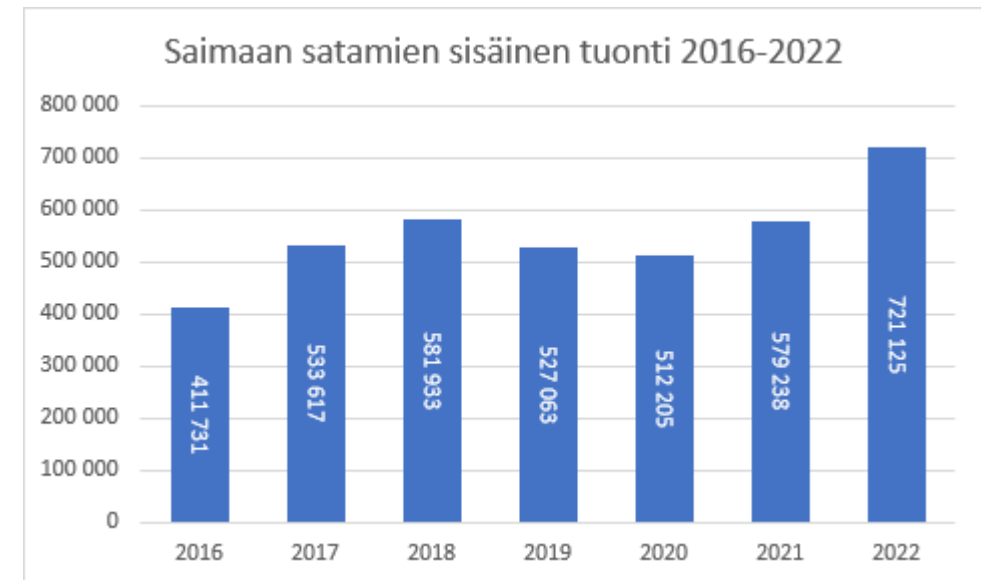
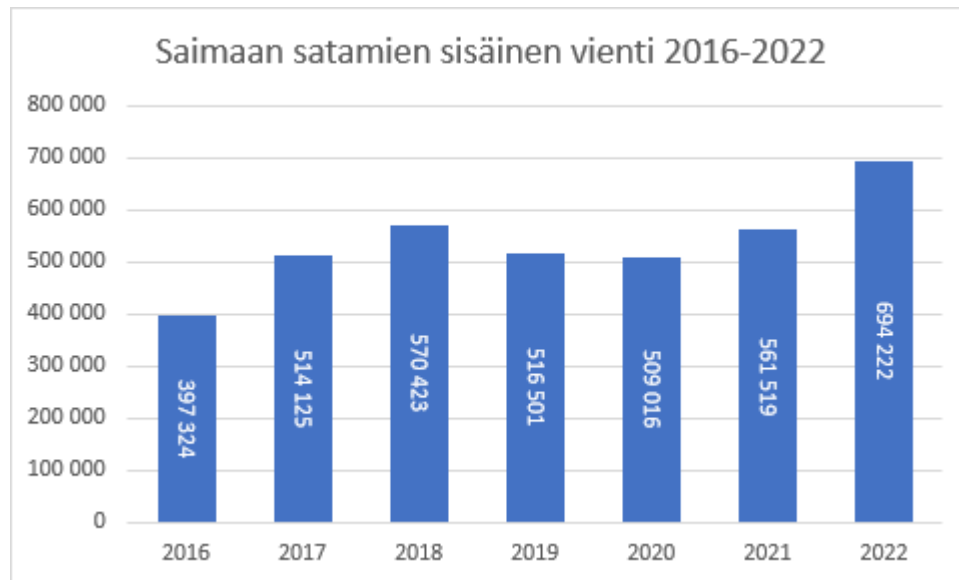


PÄÄSTÖJEN JAKAUMA E2022 — ETELÄ-KARJALA



SEURANNAN MITTARI NRO 5

Saimaan sisävesiliikenteen kuljetusmäärät (lähtötilanne vuonna 2022)



SEURANNAN MITTARI NRO 6

Matka-aikoja henkilöautolla valikoiduilla yhteysväleillä (lähtötilanne vuonna 2023)

❖ Matka-aika muista kunnista maakuntakeskukseen

/ Imatra – Lappeenranta	29 min
/ Lemi – Lappeenranta	22 min
/ Luumäki – Lappeenranta	29 min
/ Parikkala – Lappeenranta	72 min
/ Rautjärvi – Lappeenranta	62 min
/ Ruokolahti – Lappeenranta	40 min
/ Savitaipale – Lappeenranta	30 min
/ Taipalsaari – Lappeenranta	18 min

❖ Matka-aika Helsinkiin

/ Imatra – Helsinki	189 min
/ Lappeenranta – Helsinki	169 min
/ Lemi – Helsinki	170 min
/ Luumäki – Helsinki	142 min
/ Parikkala – Helsinki	231 min
/ Rautjärvi – Helsinki	221 min
/ Ruokolahti – Helsinki	199 min
/ Savitaipale – Helsinki	171 min
/ Taipalsaari – Helsinki	181 min

SEURANNAN MITTARI NRO 7

Matka-aikoja joukkoliikenteellä valikoiduilla yhteysväleillä (lähtötilanne vuonna 2023)

❖ Matka-aika muista kunnista maakuntakeskukseen

/ Imatra – Lappeenranta	26 min
/ Lemi – Lappeenranta	37 min
/ Luumäki – Lappeenranta	47 min
/ Parikkala – Lappeenranta	86 min
/ Rautjärvi – Lappeenranta	57 min
/ Ruokolahti – Lappeenranta	69 min
/ Savitaipale – Lappeenranta	39 min
/ Taipalsaari – Lappeenranta	35 min

❖ Matka-aika Helsinkiin

/ Imatra – Helsinki	147 min
/ Lappeenranta – Helsinki	122 min
/ Lemi – Helsinki	236 min
/ Luumäki – Helsinki	152 min
/ Parikkala – Helsinki	189 min
/ Rautjärvi – Helsinki	175 min
/ Ruokolahti – Helsinki	214 min
/ Savitaipale – Helsinki	281 min
/ Taipalsaari – Helsinki	250 min

SEURANNAN MITTARI NRO 8

Matkustajamäärät Lappeenrannan seudun joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen hallinnoimassa liikenteessä (lähtötilanne vuonna 2023)



- ❖ Vuonna 2023 Lappeenrannan ja Imatran kaupungit olivat vielä omia joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.
 - / Matkustajamäärät Lappeenrannan joukkoliikenteessä vuonna 2023 olivat 2 179 611 matkustajaa.
 - / Matkustajamäärät Imatran joukkoliikenteessä vuonna 2023 olivat 535 813 matkustajaa.
 - / Yhteensä matkustajia oli 2 715 424 matkustajaa.
- ❖ Vuoden 2024 alusta Lappeenrannan seudun joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen hallinnoi liikennettä molempien kaupungin alueella.

SEURANNAN MITTARI NRO 9

Raideliikenteen vuorotarjonta arkipäivänä valikoiduilla yhteysväleillä (lähtötilanne vuonna 2023)



❖ Imatra – Helsinki	8 + 8 vuoroa
❖ Joutseno – Helsinki	7 + 7 vuoroa
❖ Lappeenranta – Helsinki	9 + 9 vuoroa
❖ Luumäki – Helsinki	0 + 0 vuoroa
❖ Parikkala – Helsinki	6 + 5 vuoroa
❖ Simpele – Helsinki	4 + 3 vuoroa

Vuorotarjonta perjantaisin, jolloin Lappeenrannan ja Helsingin välillä kulkee 1 vuoropari enemmän kuin muina arkipäivinä.

SEURANNAN MITTARI NRO 10

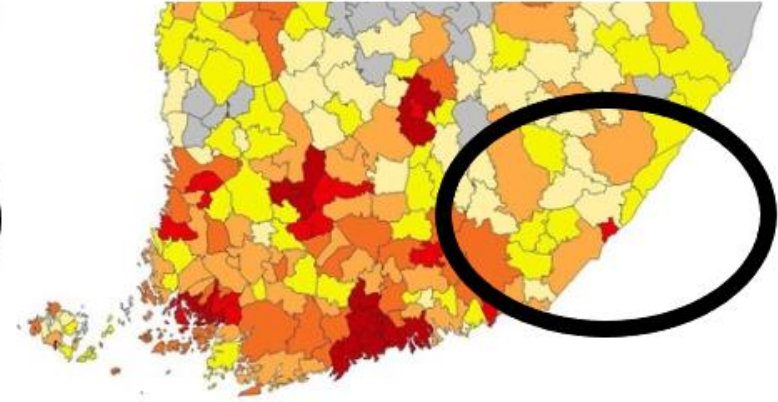
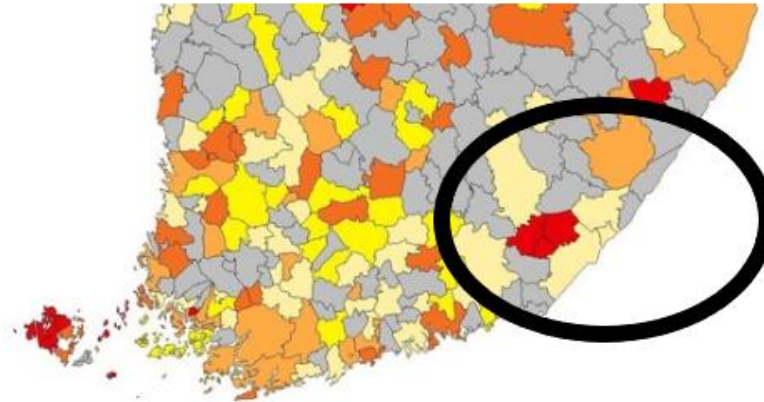
Raideliikenteen matkustajamäärät Etelä-Karjalan asemilla ja seisakkeilla (lähtötilanne vuonna 2022)



❖ Imatra	156 200 matkustajaa
❖ Joutseno	25 500 matkustajaa
❖ Lappeenranta	254 500 matkustajaa
❖ Parikkala	116 900 matkustajaa
❖ Simpele	8 600 matkustaja

Kiinteä

Mobiili



TRAFICOM

105

SEURANNAN MITTARI NRO 11

Kuntakohtainen matkaviestinverkon tähtiluokitus (lähtötilanne vuonna 2021)

❖ Kiinteä

- / Imatra: 2,0
- / Lappeenranta: 2,0
- / Lemi: 4,0
- / Luumäki: 1,5
- / Parikkala: 1,5
- / Rautjärvi: 1,5
- / Ruokolahti: 2,0
- / Savitaipale: 4,0
- / Taipalsaari: 4,0

❖ Mobiili

- / Imatra: 4,0
- / Lappeenranta: 3,0
- / Lemi: 2,5
- / Luumäki: 2,5
- / Parikkala: 2,5
- / Rautjärvi: 2,5
- / Ruokolahti: 2,0
- / Savitaipale: 2,5
- / Taipalsaari: 2,5

SEURANNAN MITTARI NRO 12

Kiinteän verkon ≥ 100 Mbit/s laajakaistasaatavuus (lähtötilanne 2023)

Alue	Osuus kotitalouksista
Suomi	78 %
Etelä-Karjala	61 %
Imatra	66 %
Lappeenranta	69 %
Lemi	44 %
Luumäki	33 %
Parikkala	15 %
Rautjärvi	7 %
Ruokolahti	55 %
Savitaipale	57 %
Taipalsaari	50 %



SEURANNAN MITTARI NRO 13

Raskaan liikenteen suorite (lähtötilanne 2022)



- ❖ Valta- ja kantatiet: 75 milj. auto-km
- ❖ Muut tiet: 18 milj. auto-km

SEURANNAN MITTARI NRO 14

Henkilöautojen suhteellinen määrä väestöön nähden (lähtötilanne vuonna 2021)

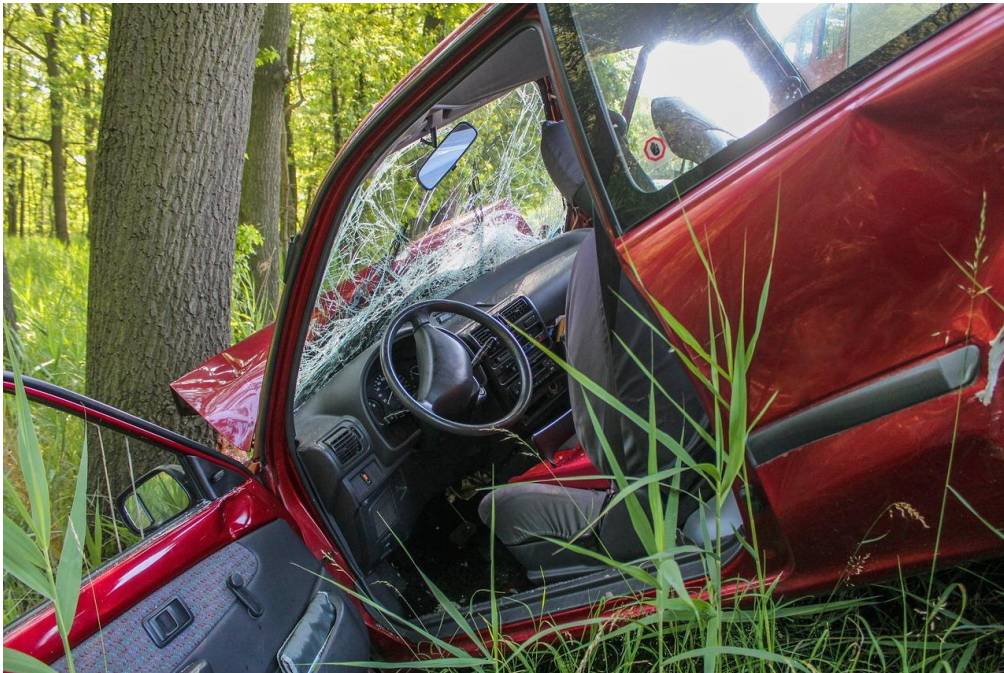


❖ Henkilöautoa / 1 000 asukasta

- / Imatra: 743
- / Lappeenranta: 676
- / Lemi: 1 008
- / Luumäki: 915
- / Parikkala: 929
- / Rautjärvi: 902
- / Ruokolahti: 871
- / Savitaipale: 914
- / Taipalsaari: 834

SEURANNAN MITTARI NRO 15

Tieliikenneonnettomuuksissa henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä sekä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä, viiden vuoden keskiarvo (lähtötilanne vuodet 2018-2022)



- ❖ Onnettomuudet 72 kpl / vuosi
- ❖ Kuolleet 5 hlöä / vuosi
- ❖ Loukkaantuneet 88 hlöä / vuosi (sis. vakavasti loukkaantuneet)
- ❖ Vakavasti loukkaantuneet 7 hlöä / vuosi

TILASTOT



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO

- ❖ Tieliikenteen tilastot
 - [LAM-pisteet](#)
- ❖ Raideliikenteen tilastot
 - [Henkilöliikenteen tilastot](#)
 - [Tavaraliikenteen tilastot](#)
- ❖ Vesiliikenteen tilastot
 - [Saimaan sisävesiliikenteen tilastot](#)
 - [Saimaan kanavan liikennetilastot](#)
- ❖ Rajaliikenteen tilastot
 - [Raskaiden ajoneuvojen määrät rajanylityspaikoilla](#)
 - [Kevyiden ajoneuvojen määrät rajanylityspaikoilla](#)
 - [Henkilöiden määrät rajanylityspaikoilla](#)
- ❖ Pendelöintitilastot
 - [Maakunnan sisäinen ja ulkoinen työssäkäynti](#)

TILASTOYHTEENVETO

- ❖ Tilastokatsaus 2023
- ❖ Pendelöintiraportti
- ❖ Viestintäverkot Etelä-Karjalassa vuonna 2023

SELVITYKSET / JULKAISUT



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO

SELVITYKSET / JULKAISUT

- ❖ Liikenne 12 -suunnitelma
- ❖ Valtion väyläverkon investointiohjelma
- ❖ Fossiilittoman liikenteen tiekartta
- ❖ Energia- ja ilmastostrategia
- ❖ Etätyön vaikutukset liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin
- ❖ Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelma
- ❖ Etelä-Karjalan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittämisselvitys
- ❖ Kaakkois-Suomen Brutus- ja Emme-mallit
- ❖ Maakuntakaavan teemakohtaiset kartat (arcgis.com) » Liikenne

SIDOSRYHMÄYHTEISTYÖ

SIDOSRYHMÄYHTEISTYÖ

Aluekehityslainsäädännön mukaisesti maakunnan liitto vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun kanssa. Liikennejärjestelmätyö on tärkeässä roolissa maakunnan elinkeinoelämän ja ihmisten liikkumisen kannalta välttämättömien väylien ja liikkumispalvelujen kehittämisessä.

Etelä-Karjalassa on tehty pitkään jatkuvaa maakunnallista liikennejärjestelmätyötä eri toimijoiden laajana yhteistyönä. Etelä-Karjalan liikennejärjestelmätyöryhmässä ovat Etelä-Karjalan liiton lisäksi jäseninä Imatran ja Lappeenrannan kaupungit, Lemin, Luumäen, Parikkalan, Rautjärven, Ruokolahden, Savitaipaleen ja Taipalsaaren kunnat, Etelä-Karjalan kauppakamari, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Väylävirasto, Traficom, Kaakkois-Suomen rajavartiosto, Tulli ja VR.

SIDOSRYHMÄYHTEISTYÖ

Maakunnan sisäisen yhteistyön lisäksi Etelä-Karjalan liitto tekee tiivistä liikennejärjestelmäyhteistyötä myös Kymenlaakson liiton kanssa. Liitot laativat vuoden 2023 aikana yhteisen Kaakkois-Suomen liikennestrategian sekä vuoden 2022 alussa julkaistun Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelman. Yhteisen liikennestrategian tavoitteena on kehittää Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmää niin, että se mahdollistaa koko Suomen kansantaloudelle, turvallisuudelle ja huoltovarmuudelle tärkeiden ulkomaankaupan toimialojen ja globaalien kuljetusketjujen kustannustehokkaat ja luotettavat yhteydet maitse ja vesitse.

Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on myös edistää ilmastotavoitteiden saavuttamista erityisesti kestäviin liikkumistapoihin tukeutuen sekä mahdollistaa sujuvat ja turvalliset henkilöliikenteen matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset. Kaakkois-Suomen rataverkko mahdollistaa sekä henkilö- että tavaraliikenteen palvelujen parantamisen ja lisäämisen.

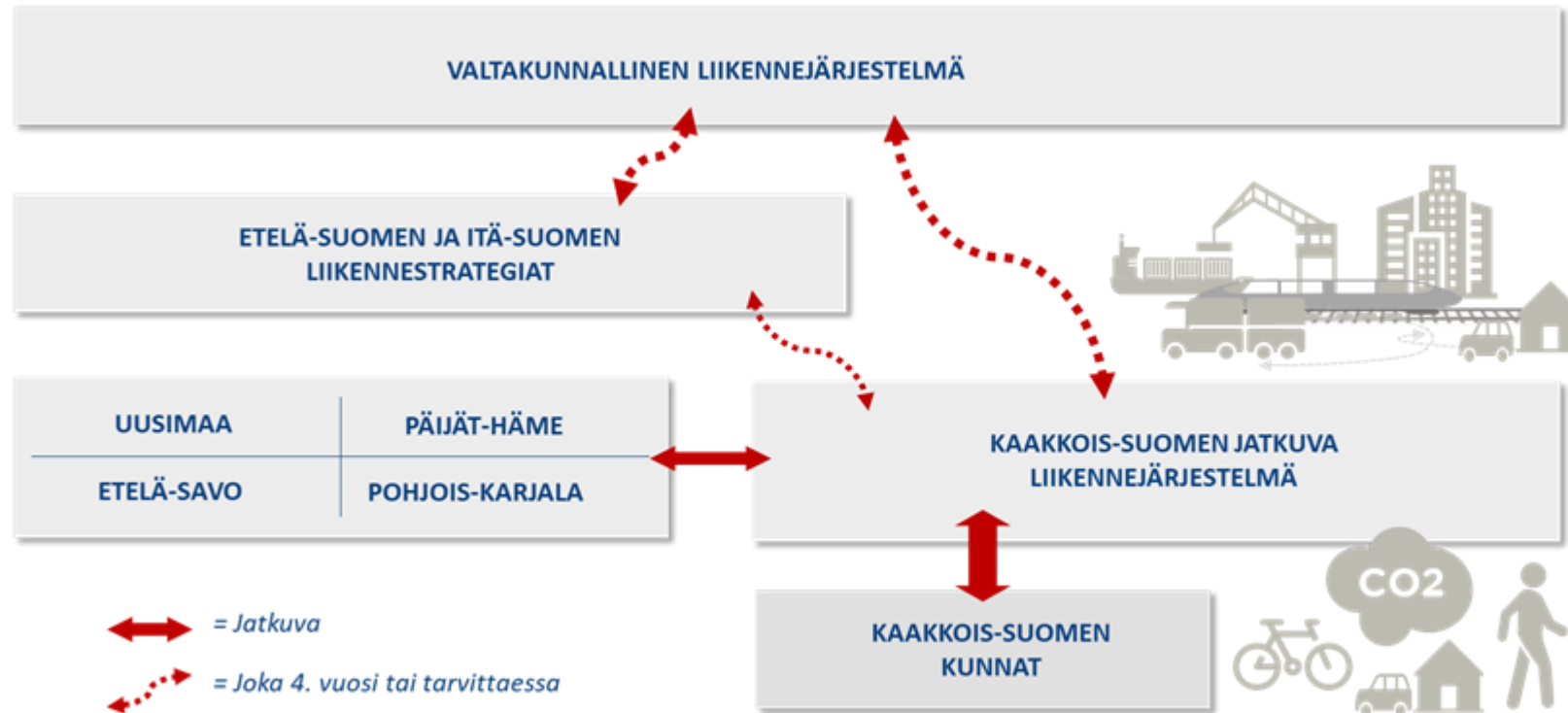
Liikennejärjestelmän ja liikkumispalvelujen kehittämisessä otetaan huomioon valtakunnalliset, Kaakkois-Suomen sisäiset ja naapurimaakuntien tarpeet. Liikenneverkon toimintakyky turvataan ylläpitämällä olemassa olevaa verkkoa ja kehittämällä vaihtoehtoisia reittejä.

SIDOSRYHMÄYHTEISTYÖ

Etelä-Karjalan liitto tekee tiivistä yhteistyötä myös itäisen Suomen maakuntien liittojen kanssa (Etelä-Savo, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo ja Kainuu). Lisäksi liitto tekee yhteistyötä Etelä-Suomen maakuntien liittojen kanssa (Kymenlaakso, Päijät-Häme, Uusimaa ja Varsinais-Suomi).

Liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitus on monipuolistumassa. Rahoituslähteiden ja hakemusten koordinaatio nostetaan jatkuvan liikennejärjestelmätyön tasolle. Tämä helpottaa yksittäisten kuntien ja toimijoiden mahdollisuuksia rahoituksen hankkimisessa ja mahdollistaa koordinoinnin myötä paremman vaikuttavuuden toiminnalle.

SIDOSRYHMÄYHTEISTYÖ



SIDOSRYHMÄYHTEISTYÖ



Etelä-Karjalan
liitto

[https://www.ekarjala.fi/
liitto/](https://www.ekarjala.fi/liitto/)



Kaakkois-Suomen
ELY-keskus

<https://www.ely-keskus.fi/ely-kaakkois-suomi>



Väylävirasto

[https://vayla.fi/etusi
vu](https://vayla.fi/etusi-vu)



Liikenne- ja
viestintävirasto Traficom

<https://www.traficom.fi/fi>



Etelä-Karjalan
kauppakamari

[https://www.etela-karjalankauppakamari.fi/
/](https://www.etela-karjalankauppakamari.fi/)



Etelä-Karjalan
Yrittäjät

[https://www.yrittajat.fi/
/aluejarjestot/etela-karjalan-yrittajat/](https://www.yrittajat.fi/aluejarjestot/etela-karjalan-yrittajat/)



Kaakkois-Suomen
rajavartiosto

<https://raja.fi/kaakkois-suomen-rajavartiosto>



Imatran
kaupunki

<https://www.imatra.fi/>



Lappeenrannan
kaupunki

<https://lappeenranta.fi/fi>



Lemin
kunta

<https://lemi.fi/>



Luumäen
kunta

[https://luumaki.fi/
/fi](https://luumaki.fi/fi)



Parikkalan
kunta

[https://parikkala.f
i/](https://parikkala.fi/)



Rautjärven
kunta

[https://rautjarvi.fi/
/fi](https://rautjarvi.fi/fi)



Ruokolahden
kunta

<https://www.ruokolahti.fi/fi>



Savitaipaleen
kunta

[https://savitaipale
.fi/](https://savitaipale.fi/)



Taipalsaaren
kunta

<https://www.taipalsaari.fi/fi>