



Etelä-Karjalan liikennejärjestelmän tilannekuva

Esityksen sisältö



- Etelä-Karjalan liikennejärjestelmän erityispiirteet
- Toimintaympäristön muutokset
- Toimintaa ohjaavat päästövähennystavoitteet
- Vaikutukset liikennejärjestelmään

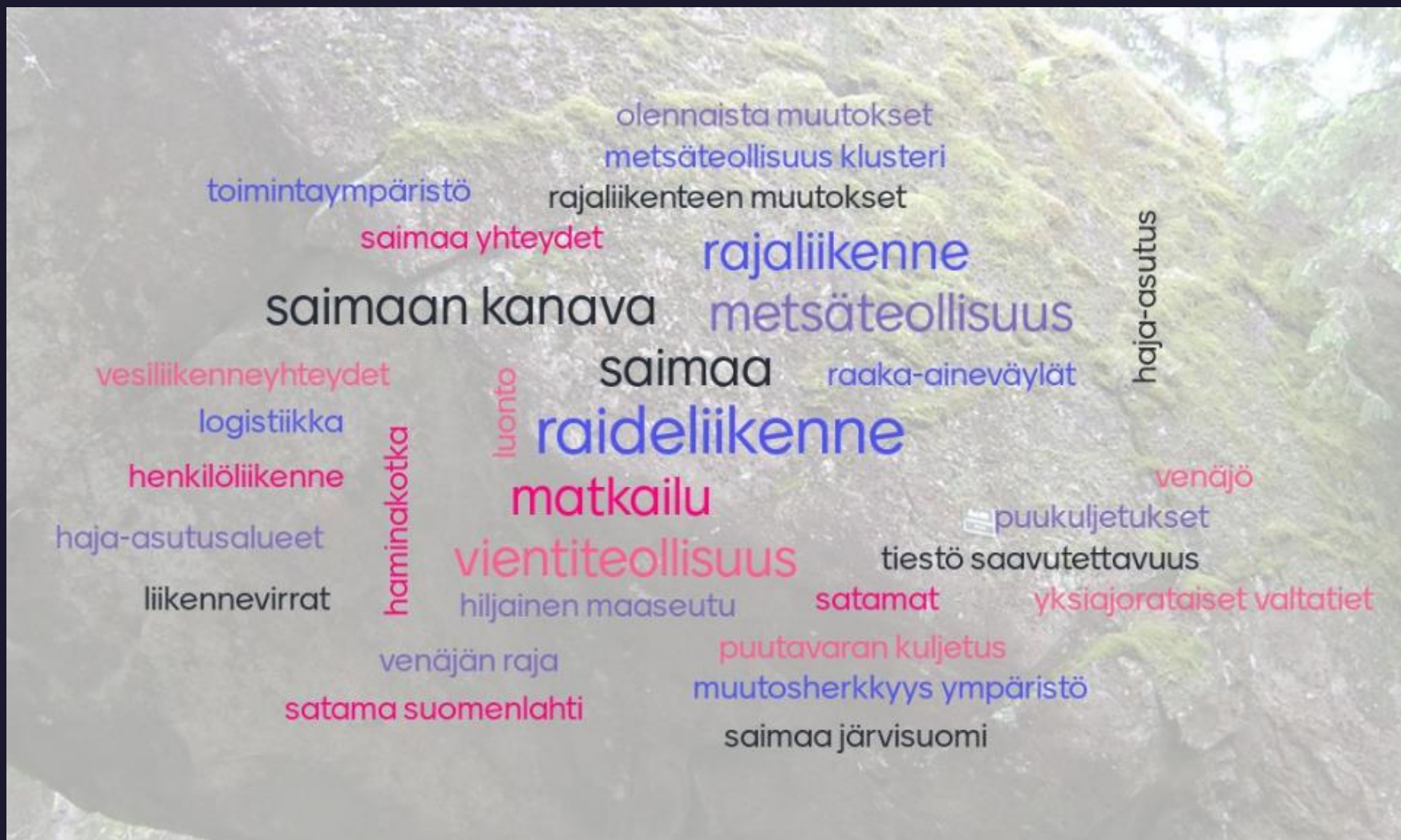


Etelä-Karjalan liikenne- järjestelmän erityispiirteet

Alueelliset erityispiirteet



Alueelliset erityispiirteet

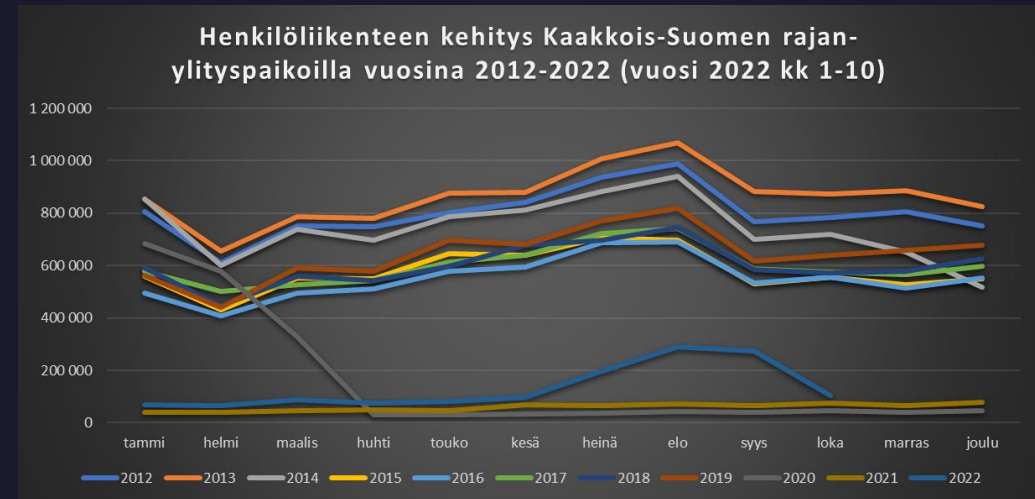
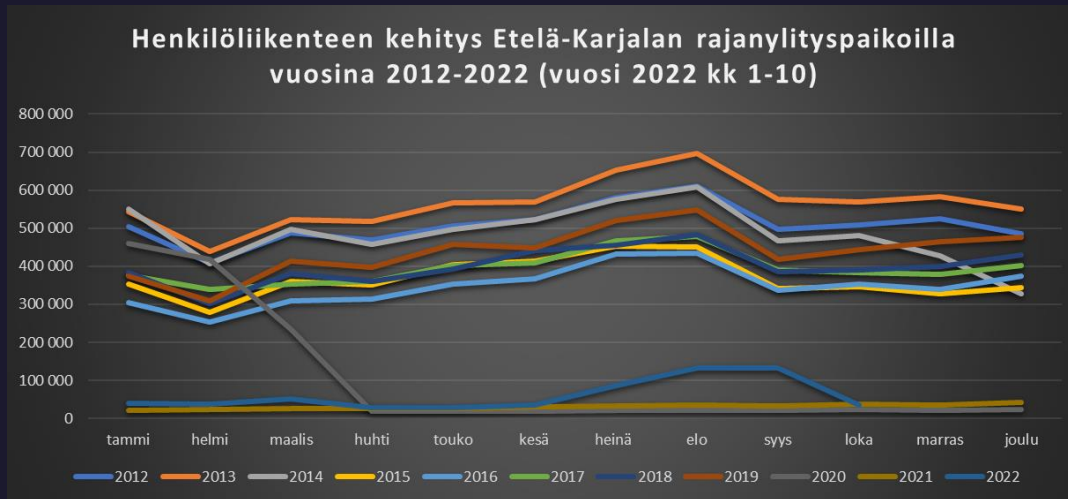




Toiminta- ympäristön muutokset

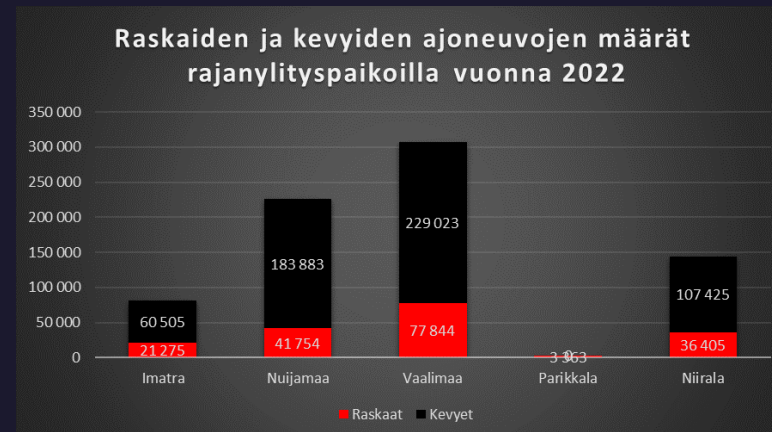
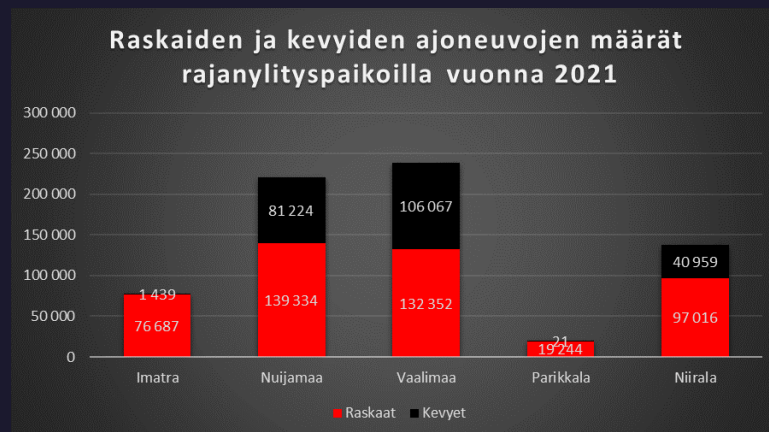
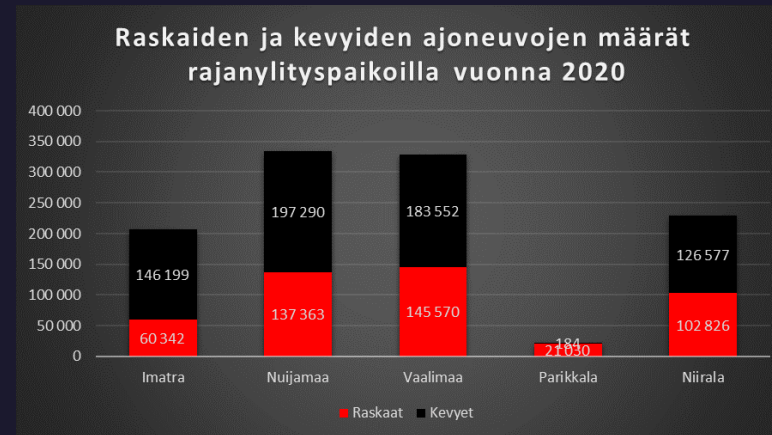
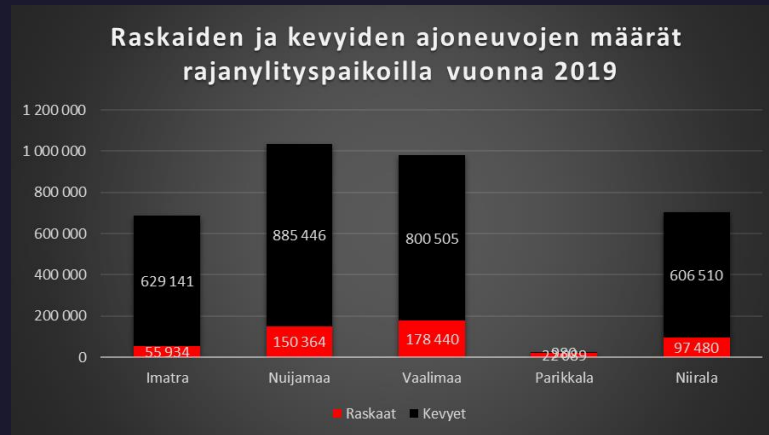
Toimintaympäristön muutokset

Muutokset rajanylityspaikkojen henkilöliikenteessä



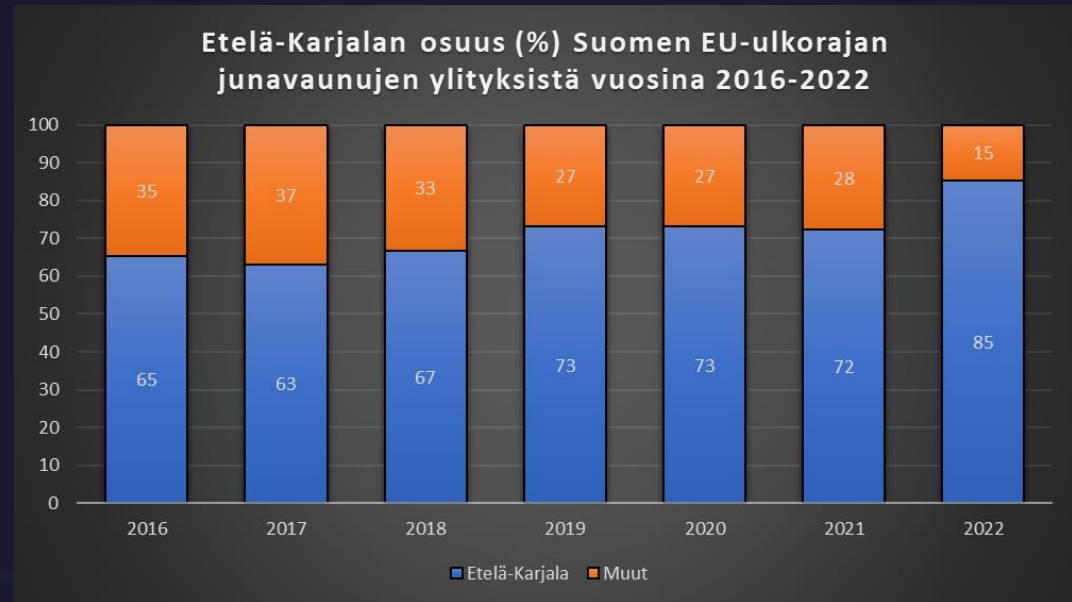
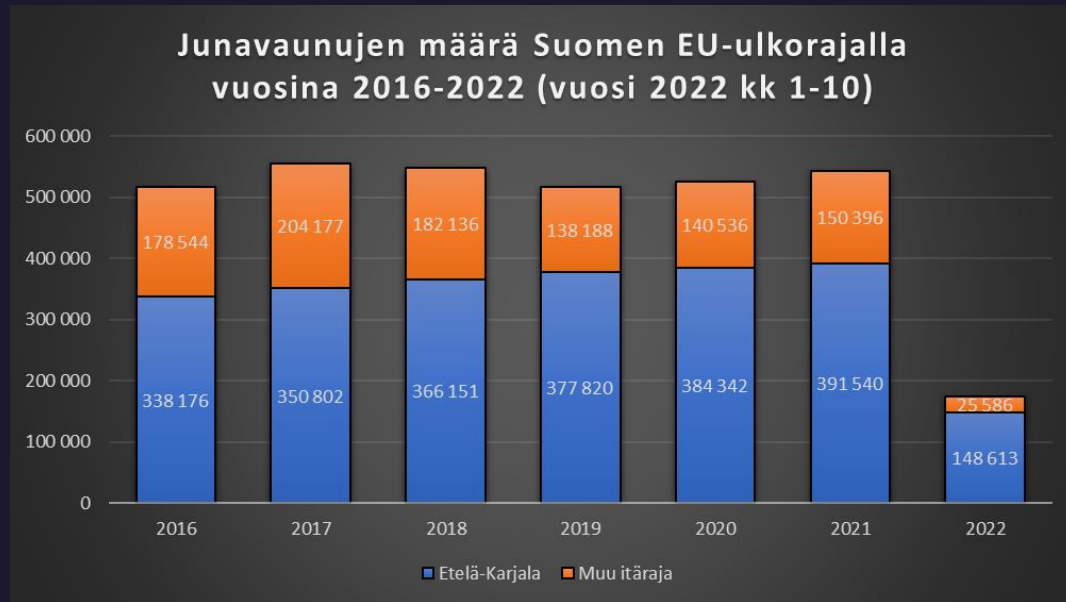
Toimintaympäristön muutokset

Muutokset rajanylityspaikkojen raskaiden ajoneuvojen ja kevyiden ajoneuvojen ylityksissä




Toimintaympäristön muutokset

Muutokset rajanylityspaikkojen raideliikenteessä



Toimintaympäristön muutokset

HaminaKotka sataman liikenteen kehitys vuonna 2022



LIIKENNETILASTO

4.11.2022

	Lokakuu TONNIA	Tammikuu- Lokakuu TONNIA	Tammikuu- Lokakuu TONNIA	MUUTOS %
	2022	2022	2021	
VIENTI*				
Kuivabulk	205 461	1 927 865	2 034 547	-5,2 %
Nestebulk	163 301	1 642 392	1 267 260	29,6 %
Puutavara	183 734	1 659 421	1 571 616	5,6 %
Sellu	164 667	1 217 939	1 434 267	-15,1 %
Paperi	178 869	1 927 768	2 237 055	-13,8 %
Kappaletavara	61 036	454 398	259 686	75,0 %
Muu tavara	26 170	267 105	275 644	-3,1 %
Yhteensä	983 238	9 096 888	9 080 075	0,2 %
TUONTI**				
Kuivabulk	78 681	412 327	287 258	43,5 %
Nestebulk	85 930	798 749	824 574	-3,1 %
Raakapuu	301 450	1 560 126	924 104	68,8 %
Kappaletavara	57 715	682 745	640 028	6,7 %
Muu tavara	56 631	394 854	256 273	54,1 %
Yhteensä	580 407	3 848 801	2 932 237	31,3 %
SATAMALIIKENNE YHTEENSÄ	1 563 645	12 945 689	12 012 312	7,8 %
TAVARALIIKENTEESTÄ:				
Kauttakulkuliikenne ***	323 083	3 126 465	3 267 626	-4,3 %
Kotimaanliikenne	53 353	598 355	93 204	542,0 %
Kontit TEU-yksiköissä	54 609	517 561	499 224	3,7 %
Alusliikenne (kpl)	257	2 090	1 961	6,6 %

* Sisältää myös viennin transiton

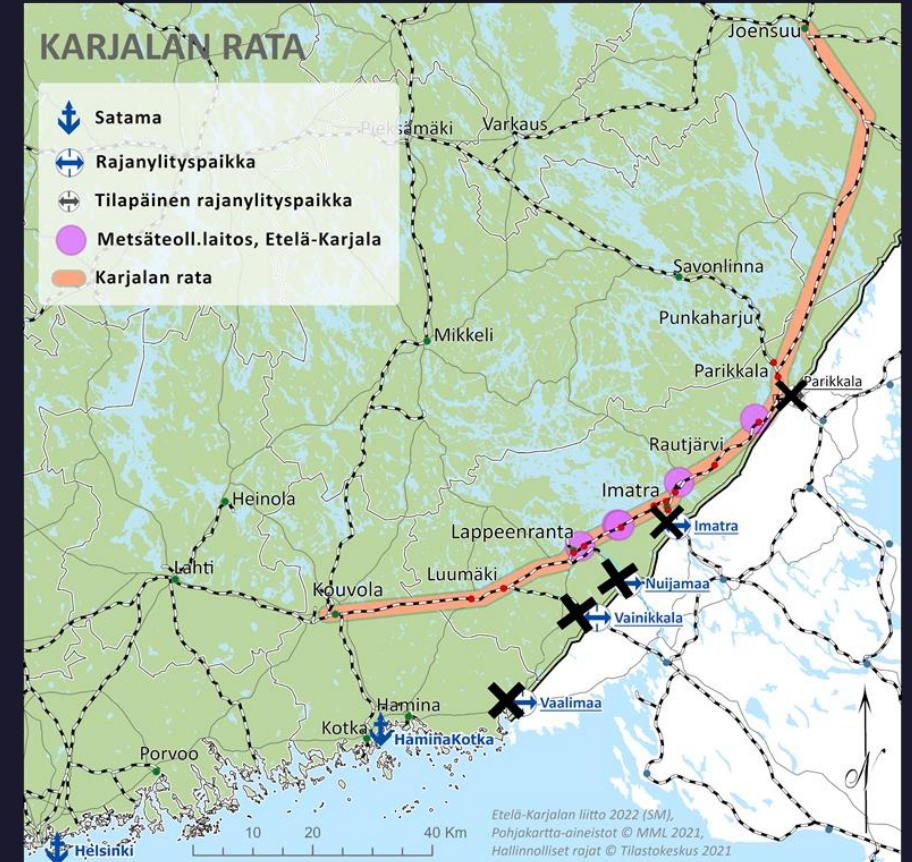
** Sisältää myös tuonnin transiton

*** Sisältää tuonnin ja viennin transiton

Toimintaympäristön muutokset

Rajaliikenteeseen (ml. HaminaKotka satama) vaikuttaneita tekijöitä:

- Pandemia-ajan rajoitukset ja nykyiset viisumirajoitukset henkilöliikenteessä
- 1.11.2021 Venäjä vähensi puunviennin rajanylityspaikkoja
- 24.2.2022 Venäjä hyökkäsi Ukrainaan, minkä seurauksena venäläinen puu luokiteltiin konfliktipuuksi
- 9.3.2022 Venäjän hallitus kielsi puuraaka-aineen viennin ”epäystävällisiin maihin”
- 8.4.2022 EU asetti metsäteollisuutta koskevat pakotteet Venäjälle
- EU:n asettamat muut laajat pakotteet Venäjälle
- Venäläinen puu korvataan nyt kotimaisella puulla ja mm. Baltiasta tuotavalla puulla
- Saimaan kanavan liikenne on pysähdyksissä Venäjän aloittaman hyökkäyssodan takia



Ajatuksia rajanylitysmäärien muutoksista



Muita toimintaympäristön muutoksia

Venäjäsuhteen heikentymisen ja Suomen geopoliittisen aseman muutoksen myötä huoltovarmuuteen ja kansalliseen turvallisuuteen liittyvät näkökulmat korostuvat koko valtakunnan tasolla ja ovat erityistä huomiota vaativa teema Etelä-Karjalassa ja Kaakkois-Suomessa.

Venäjäpakotteiden seurauksena käynnistynyt energiakriisi heijastuu liikennejärjestelmään ja liikkumiseen myös laajemmin. Energiakriisin myötä polttoaineiden hinnat ovat kallistuneet merkittävästi ja vaikuttavat ihmisten liikkumiseen. Myös koronapandemia osoitti, että ihmiset voivat muuttaa liikkumistottumuksiaan voimakkaastikin.



Muita toimintaympäristön muutoksia

Kestävän kehityksen edistäminen, ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen varautuminen ovat olleet keskeisiä liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita jo aiemmin, mutta energiakriisin myötä niitä tukeviin toimenpiteisiin panostetaan nyt entistä vahvemmin.



Muita toimintaympäristön muutoksia





Toimintaa
ohjaavat
päästövähennys-
tavoitteet

Liikenteen päästövähennystavoitteet, Euroopan unioni

Euroopan unioni on asettanut sitovan tavoitteen, jonka mukaan unionin kasvihuonekaasuja vähennetään 55 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna. Vuoteen 2050 mennessä unionin tulee olla hiilineutraali.

Euroopan unionin päästöistä yli neljännes on tällä hetkellä peräisin liikenteestä. Liikenteen alalla tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 90 %.

EU:n valkoisen kirjan ”Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” mukaan yli 300 km:n pituisista maanteiden tavarankuljetuksista siirretään tehokkaiden ja ympäristöystävällisten rahtikäytävien avustuksella muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- tai vesiliikenteeseen, 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.



Liikenteen päästövähennystavoitteet, Suomi

Suomen tavoite on olla hiilineutraali vuonna 2035. Liikenteen päästövähennystavoitteiden tulee vastata tähän tavoitteeseen.

Valtioneuvoston tekemässä periaatepäätöksessä ”Fossiilittoman liikenteen tiekartta” esitetään keinot, joilla Suomi puolittaa kotimaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta ja joilla liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

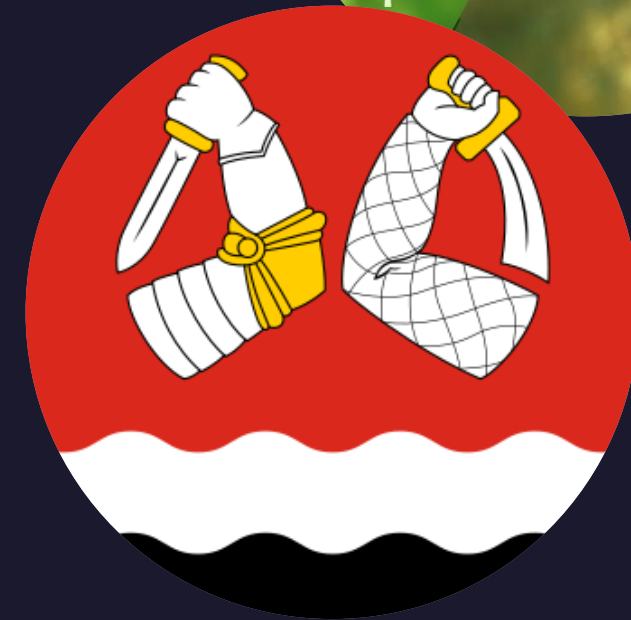
Nykyisin tieliikenteen osuus kotimaan liikenteen päästöistä on noin 94 prosenttia, vesiliikenteen osuus noin 5 prosenttia ja raideliikenteen osuus alle prosentin. Päästövähennystoimenpiteet kohdistuvat erityisesti tieliikenteeseen.



Liikenteen päästövähennystavoitteet, Etelä-Karjala

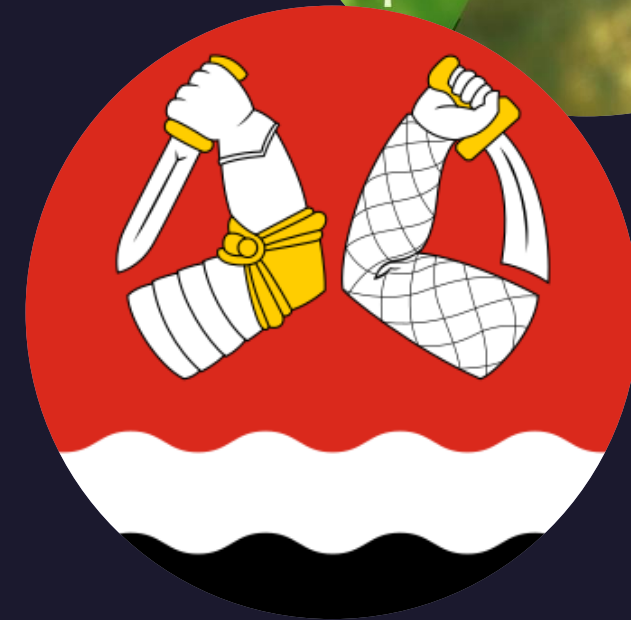
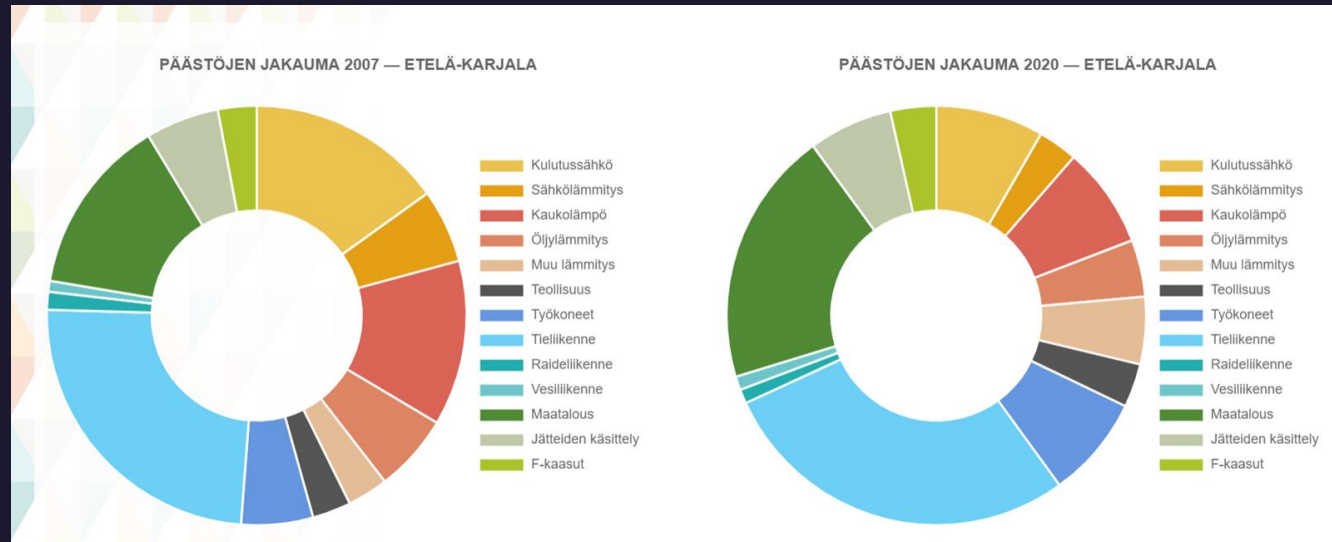
Etelä-Karjala on Hinku-maakunta eli maakunta, joka on sitoutunut yhdessä maakunnan Hinku-kuntien kanssa vähentämään maakunnan kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta.

Vuoteen 2020 mennessä päästöjä oli pystytty vähentämään 39 % eli paljon on vielä tehtävää.

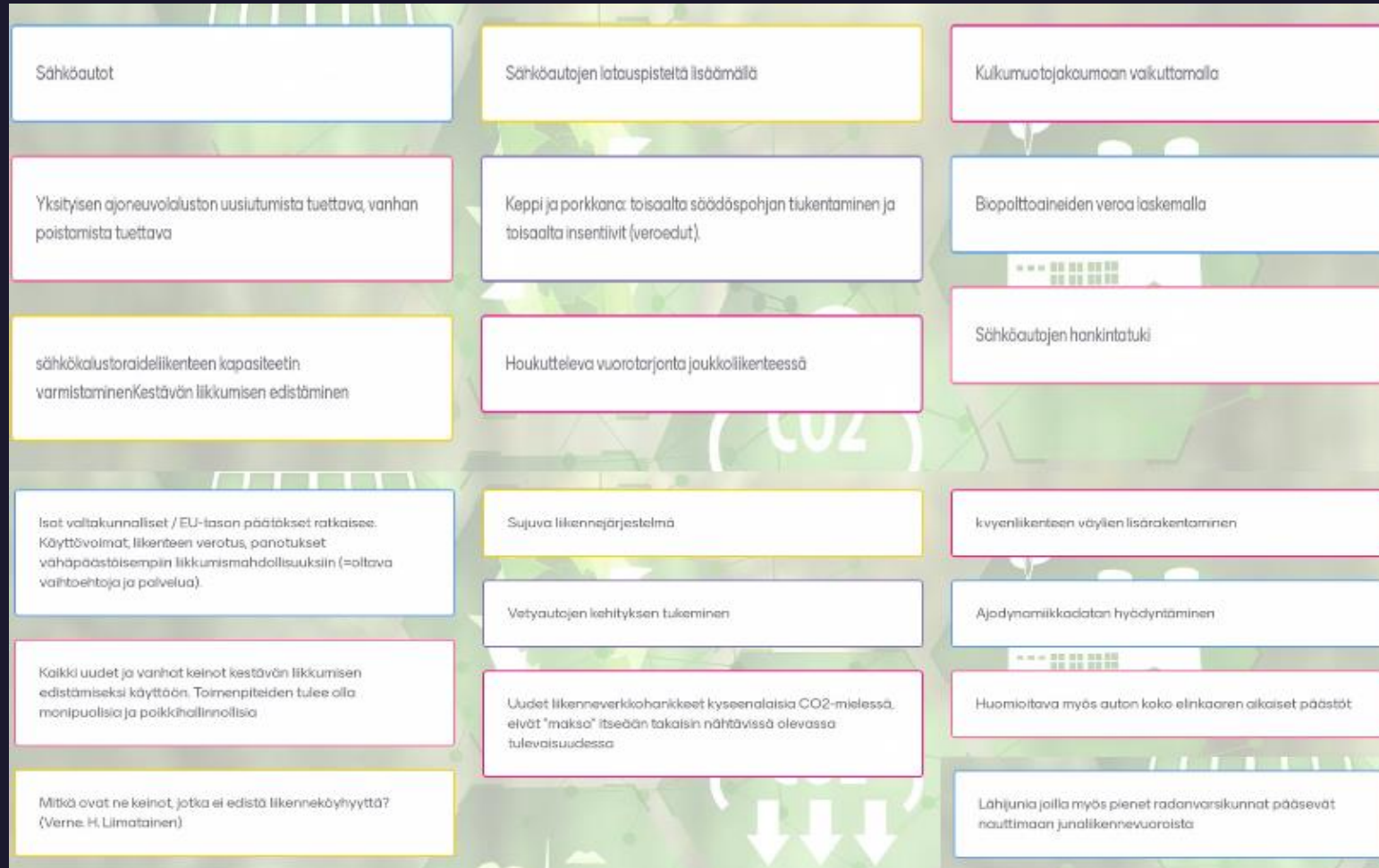


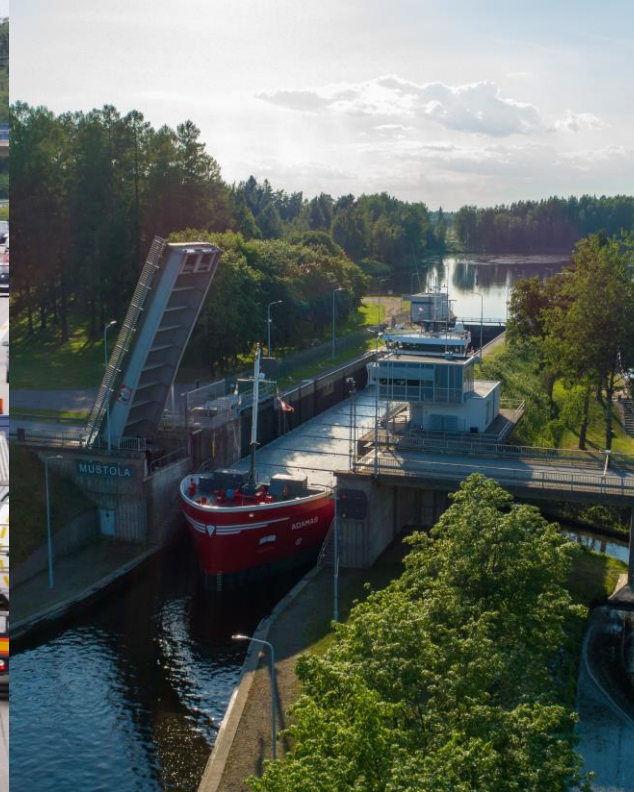
Liikenteen päästövähennystavoitteet, Etelä-Karjala

Etelä-Karjalan kasvihuonekaasupäästöistä merkittävä osuus on peräisin tieliikenteestä. Päästöjen vähentämistavoitteen saavuttamiseksi on mietittävä toimenpiteitä, joilla erityisesti tieliikenteen päästöjä saadaan vähennettyä.



Miten liikenteen päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa?





Vaikutukset liikennejärjestelmään

Vaikutukset liikennejärjestelmään

Raideliikenne

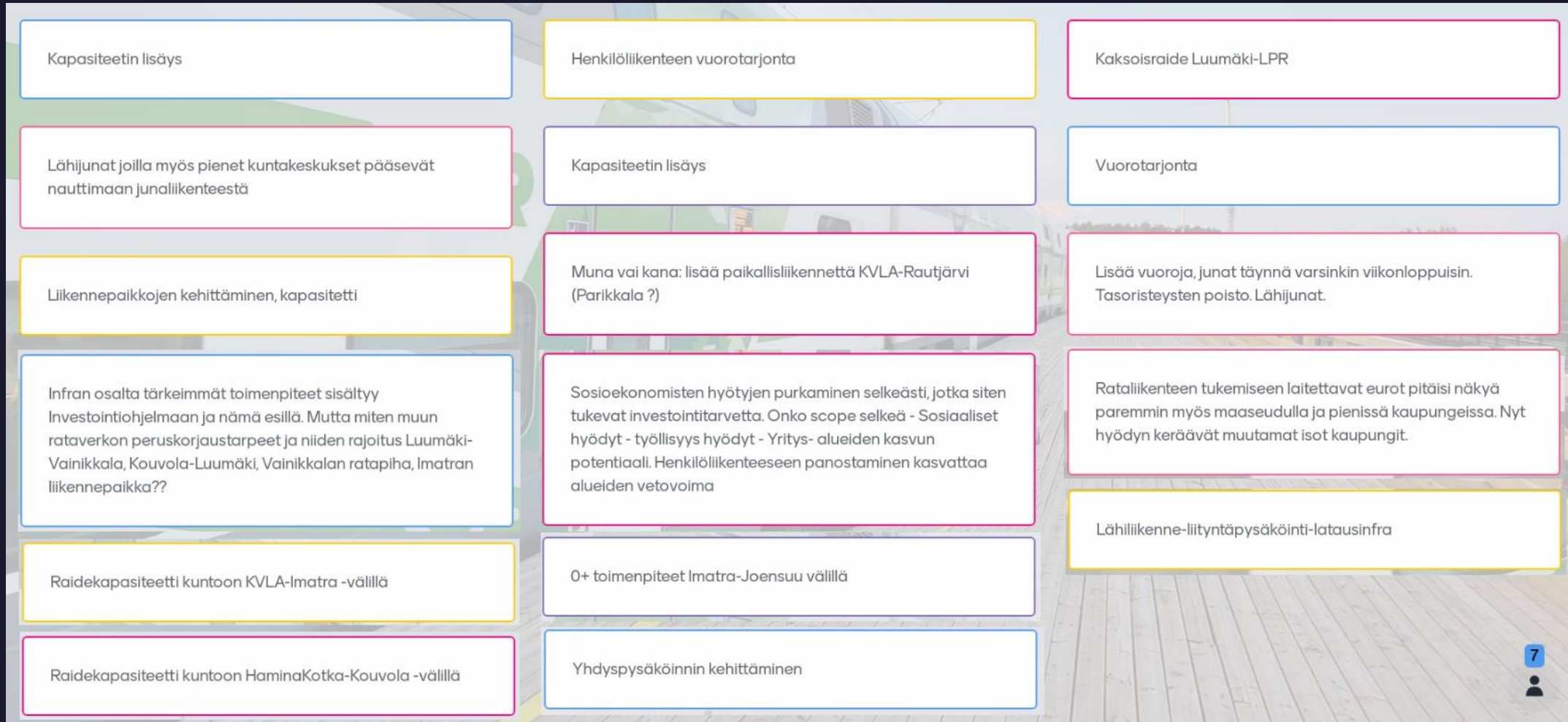
- Raideliikenteen kehittäminen on tärkeää, jotta pystytään vastaamaan liikenteelle asetettuihin päästövähennystavoitteisiin.
- Raideliikenteen merkitys on korostunut entisestään, koska Saimaan kanavaa ei pystytä käyttämään samalla tavalla kuin aiemmin.
- Kuljetusvirtojen suunnat ovat osittain muuttuneet, mutta kuljetustarpeet ovat jopa lisääntyneet.
- Karjalan radan parantamiseksi tehdyt toimenpiteet:
 - [LUIMA-hanke](#) eli Luumäen ja Imatran välisen rataosuuden parantaminen on käynnissä.
 - Rakentaminen käynnistyi vuonna 2018 ja hanke on aikataulutettu valmistumaan kesällä 2024
 - Kaksoisraiteen rakentaminen välille Joutseno–Imatra ja perusparannus välille Luumäki–Joutseno.
 - Kaksoisraiteen rakentaminen välille Luumäki–Joutseno on seuraava askel.
 - Väylävirasto on aloittanut kaksoisraiteen ratasuunnittelun keväällä 2022. Edunvalvontaa tarvitaan edelleen radan rakentamisen rahoituksen varmistamiseksi.
 - Radan parantamista tarvitaan myös välillä Imatra–Joensuu.
 - Etelä-Karjalan liitto on teettänyt selvityksen yhdessä Pohjois-Karjalan maakuntaliiton kanssa [Karjalan radan nopeudennoston jatkoselvityksen](#).
 - Karjalan radan tarveselvitykset valmistuvat 3/2023: Imatra–Joensuu, Joensuusta länteen sekä Joensuusta itään ja pohjoiseen
 - Radan parantaminen Etelä-Karjalan ja HaminaKotka sataman välillä on vientiteollisuudelle elintärkeä.
 - Väylävirasto on teettänyt [Kaakkois-Suomen rataverkkoselvityksen](#).

Vaikutukset liikennejärjestelmään

Raideliikenne

- Karjalan radan parantamiseksi esitetyt/sovitut toimenpiteet:
 - Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ([Liikenne 12](#)) toteuttamiseen tähtäävässä Väyläviraston laatimassa väyläverkon [investointiohjelmassa vuosille 2023–2030](#) Karjalan radalle on esitetty seuraavat toimenpiteet:
 - Luumäki–Joutseno välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto 229 M€
 - Imatra–Joensuu matka-aikojen lyhentäminen 33 M€
 - Lauritsalan liikennepaikka 20 M€
 - Ratojen perusväylänpidon parantamishankkeena Lappeenrannan aseman välilaiturin korotus ja eritasoyhteys välilaiturille (4,4 M€)
 - [Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen -työryhmän loppuraportissa](#) rahoitusta kohdistetaan:
 - Lappeenrannan aseman välilaiturin korotukseen ja eritasoyhteydelle välilaiturille 4,4 M€
 - Lauritsalan ratapihan raiteen 208 sähköistykseen ja uuden veturinsäilytysraiteen osoittamiseen 1 M€
 - Imatra–Joensuu ratasuunnitelman laatimiseen 2,5 M€
 - Imatra–Joensuu viiden taseristeyksen järjestelyihin 3,2 M€
 - Kouvola–Luumäki pohjoisen raiteen päällysrakenteen uusimiseen 20 M€
- Muut toimenpiteet
 - Etelä-Karjala on mukana Väyläviraston ja Traficomien lähijunaliikenteen selvityksissä [Alueellinen junaliikenneselvitys \(doria.fi\)](#) ja [Alueellisen junaliikenteen selvitys \(doria.fi\)](#).
 - Lähijunaliikenteen kehittämiseen liittyvä hankehakemus [Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustushakuun](#).
 - Lausunnoilla vaikutettu mm. LVM:n kantaan [TEN-T asetusehdotuksen muutoksessa](#) → ydinverkon jatkaminen Kouvolaan Etelä-Karjalaan.
 - Suomi hakee [EU:n sotilaallisen liikkumisen \(Military Mobility\) rahoitusta](#) Karjalan radan kehittämiseen.

Mitä toimenpiteitä tarvitaan raideliikenteen kehittämiseksi?



Kapasiteetin lisäys

Henkilöliikenteen vuorotarjonta

Kaksoisraide Luumäki-LPR

Lähijunat joilla myös pienet kuntakeskukset pääsevät nauttimaan junaliikenteestä

Kapasiteetin lisäys

Vuorotarjonta

Liikennepaikkojen kehittäminen, kapasiteetti

Muna vai kana: lisää paikallisliikennettä KVLA-Rautjärvi (Parikkala ?)

Lisää vuoroja, junat täynnä varsinkin viikonloppuisin. Tasoristeysten poisto. Lähijunat.

Infran osalta tärkeimmät toimenpiteet sisältyy Investointiohjelmaan ja nämä esillä. Mutta miten muun rataverkon peruskorjaustarpeet ja niiden rajoitus Luumäki-Vainikkala, Kouvola-Luumäki, Vainikkalan ratapiha, Imatran liikennepaikka??

Sosioekonomisten hyötyjen purkaminen selkeästi, jotka siten tukevat investointitarvetta. Onko scope selkeä - Sosiaaliset hyödyt - työllisyys hyödyt - Yritys- alueiden kasvun potentiaali. Henkilöliikenteeseen panostaminen kasvattaa alueiden vetovoima

Rataliikenteen tukemiseen laitettavat eurot pitäisi näkyä paremmin myös maaseudulla ja pienissä kaupungeissa. Nyt hyödyn keräävät muutamat isot kaupungit.

Raidekapasiteetti kuntoon KVLA-Imatra -välillä

0+ toimenpiteet Imatra-Joensuu välillä

Lähiliikenne-liityntäpysäköinti-latausinfra

Raidekapasiteetti kuntoon HaminaKotka-Kouvola -välillä

Yhdyspysäköinnin kehittäminen

7

Millä raideliikenteen kehittämistarpeita voidaan perustella?



Vaikutukset liikennejärjestelmään

Vesiliikenne

- Saimaan kanava ja syväväylä ovat olleet merkittävässä roolissa Etelä-Karjalan ja koko Saimaan alueen teollisuudelle.
- Saimaan kanavan sulkujen pidentämiseen ja vedenpinnan nostoon saatiin rahoitus (95+3 M€) [naviSaimaa-hankkeessa](#), mutta Venäjän aloittaman hyökkäyssodan seurauksena valtio veti rahoituksen pois.
- Nykyisessä tilanteessa Saimaan kanava on auki, mutta sitä ei uskalleta käyttää.
- Valtion väyläverkon [investointiohjelmassa vuosille 2023–2030](#) Saimaan syväväylän parantamiseen on esitetty 3 M€. Rahoitus on sidottu Saimaan kanavan kehittämiseen.
- Metsäteollisuuden yritykset harjoittavat uittoa Saimaalla, mutta aluskannasta iso osa on Suomenlahden rannikolla, eikä niitä uskalleta siirtää Saimaalle. Lisäksi kalusto alkaa olla hyvin vanhaa.
- Muu sisävesiliikenne Saimaalla on vähäistä.
- Etelä-Karjalan liiton vetämässä [Uusi risteilytuote Suomenlahdelle ja Saimaalle -hankkeessa](#) kehitettiin risteilyliikennettä Saimaalle.
- [Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen -työryhmän loppuraportissa Kutilan kanava -hankkeelle](#) kohdistetaan aloitusavustukseen 0,5 M€ ja lisäksi tuleville vuosille investointiavustusta 12 M€.

Vaikutukset liikennejärjestelmään

Vesiliikenne

- Lappeenrannan kaupungilla on päättymässä Mustola – portti Saimaalle -hanke, jossa on selvitetty Saimaan vesiliikenteen ja Mustolan sataman tulevaisuutta.
 - Metsäteollisuus haluaa lisätä uiton määrää Saimaalla.
 - Saimaan kanavaa halutaan käyttää heti, kun se on mahdollista.
 - Mustolan satama on tällä hetkellä täynnä ja alueelle valmistuu tämän vuoden loppuun mennessä asemakaava, joka mahdollistaa alueen laajentamisen.
- HaminaKotka sataman sekä Etelä-Karjalan ja laajemmin koko itäisen Suomen välisen saavutettavuuden parantaminen on tärkeää, koska iso osa Saimaan kanavan liikenteestä on siirtynyt kulkemaan HaminaKotka sataman kautta.



Mitä toimenpiteitä tarvitaan vesiliikenteen kehittämiseksi?

Logistiikan uusajattelu

Tuoreempaa kalustoa sisävesien puuhuoltoon

Kalusto ja menetelmät

Uutta kalustoa puuhuoltoon

Lisää yritystoimintoja ja elinkeinoelämää hyödyntämään vesikuljetuksia Savo-Karjalassa. Kuljetusketjujen linkittyminen rataverkkoon vahvasti.

Pääsy Suomenlahdelle/-lta <- turvallinen ja luotettava Venäjä naapurina, ei näköpiirissä kylläkään

HaminaKotka sataman ja syväväylän kilpailukyvyyn varmistaminen. Saimaan syväväylien osalta pienet parantamistarpeet. Kanavan osalta tilanne ihan auki.

Saimaan telakka

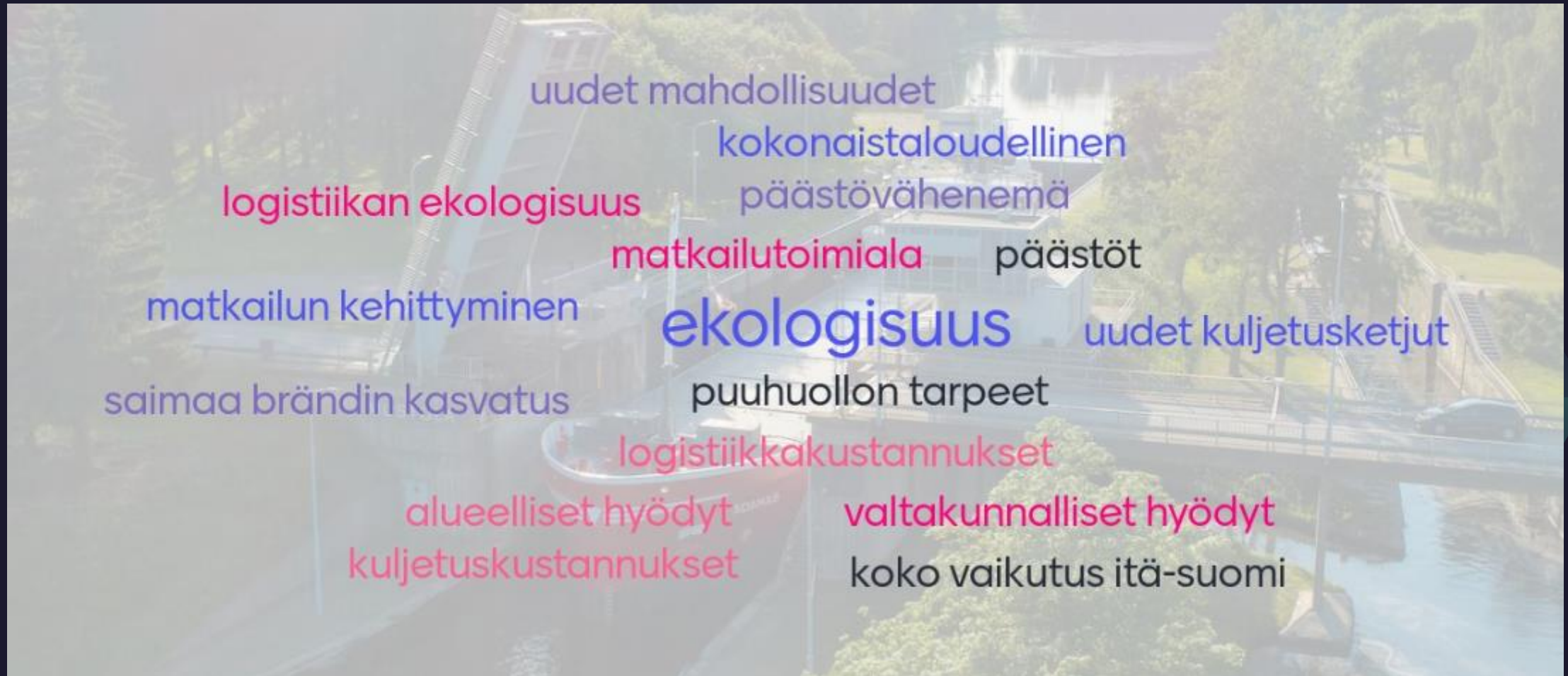
Saimaan laivamatkailun kehittäminen

Sisävesi yhteydet

Sulkujen pidennys jos kanava joskus saadaan takaisin käyttöön

Kanavointi Kymijoen vesistön suuntaan ja edelleen Suomenlahdelle (?)

Millä vesiliikenteen kehittämistarpeita voidaan perustella?



Vaikutukset liikennejärjestelmään

Maantieliikenne

- Vaikka liikennettä halutaan siirtää maanteiltä rautateille ja vesiteille, on iso osa maantiekuljetuksista sellaisia, ettei niitä pystytä siirtämään muualle.
- Maantieliikennettäkin kehitetään koko ajan päästöttömämpään suuntaan.
- Etelä-Karjalan liitto valmistelee parhaillaan Kymenlaakson liiton kanssa [Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelmaa](#), jossa tarkastellaan ympäristön ja ihmisten kannalta suotuisia kulkutapoja henkilö- ja tavaraliikenteessä.
- Liitossa on käynnissä myös [Ilmastotekoja ja -osaamista Etelä-Karjalaan -hanke](#), jossa ratkotaan kuntien ilmastotyön käytännön kysymyksiä ja pullonkauloja mm. kestävän liikkumisen näkökulmasta.
- Liitossa on käynnistymässä Etelä-Karjalan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittäminen -hanke.
- Väylävirastolla ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksella on käynnissä tai suunnitteilla useita tienparannushankkeita Etelä-Karjalassa, mm.:
 - [VT 13 Myttiömäki, Savitaipale](#)
 - [VT 6 muuttaminen moottoriliikennetieksi välillä Lappeenranta–Imatra](#)
 - [VT 6 parantaminen välillä Imatra–Joensuu](#)
 - [VT 6 risteysjärjestelyt Parikkalassa](#)

Mitä toimenpiteitä tarvitaan tieliikenteen kehittämiseksi?



Nykyverkon ylläpito -> korjausvelan hallinta

Alueen liikenneverkon uudelleen priorisointi

Pienten pullonkaulakohteiden tunnistaminen

Yksiajorataisten valtateiden pienet/pistemäiset parantamistoimet

Yleensä maanteiden korjausvelan pienentäminen koko maassa.

Sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen päätieverkolla

Valtateiden vt 6, vt 13 ja vt 26 edelleen kehittäminen. Näiden väylien tilanne korostuu tässä muuttuneessa maailman tilanteessa.

Vt 15 tärkein. Sen lisäksi kunnossapito ja pienemmät kehittämistarpeet kohdistuvat laajasti koko tieverkolle. Olennaista perusväylänpidon rahoituksen merkittävä korotus, korjausvelka kasvaa vauhdilla ja jatkossa korjaaminen entistä vaikeampaa/kalliim

4

Millä tieliikenteen kehittämistarpeita voidaan perustella?



Vaikutukset liikennejärjestelmään

Lentoliikenne

- Lappeenrannan lentokenttä ja -asema nähdään matkailun saavutettavuuden näkökulmasta tärkeäksi.
- Koronapandemia vaikutti Lappeenrannan lentoyhteyksiin merkittävästi, ja myös Venäjän aloittamalla hyökkäyssodalla on ollut vaikutuksensa.
 - Lappeenrannan lentoasemaa kehitettiin ”Pietarin läntisenä kenttänä” ja matkustajista reilusti yli puolet olivat venäläisiä.
- [Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen -työryhmän loppuraportissa](#) todetaan, että Lappeenrannan lentokentän toiminnan turvaamiseksi etsitään ratkaisua eri hallinnonalojen yhteistyössä.
- Lappeenrannan lentoaseman liikenteen kehittämiseksi on käynnistynyt goSaimaan hanke.



Mitä toimenpiteitä tarvitaan lentoliikenteen kehittämiseksi?

Vuorotarjontaa ja reittejä

muna vai kana: lisää lähtöjä haluttuihin kohteisiin, lisää matkustajia (miten?)

Miksi tänne halutaan? Reittien oltava tavoiteltavia molempiin suuntiin.

Kotimainen markkina-alue "innovoitava uudelleen", mitä saa myytyä "paikallisesti" 100 km säteellä olevalle populalle

Markkinointia

reittitarjonta ja sen ennakoitavuus kaikkein tärkein, matkailun yms. kannalta.

Suoria lentoja pohjoisen suuntaan

markkinointia, tavaraliikennettä, logistiikkaa, henkilöliikenteen parantumista,

Saimaan matkailun kehittymistä

Uusia voimalinjoja lentokoneisiin

Ennakoitavuus ja pitkäjänteisyys tarjonnassa

Charter-lennot keskiöön Saimaan matkailua tukemaan

Millä lentoliikenteen kehittämistarpeita voidaan perustella?

alueen saavutettavuus

alueen elinvoima

kansainvälisyys

matkailu

matkailun kehittyminen