



KAAKKOIS-SUOMEN LIIKENNESTRATEGIA

Kuvat: KotkaHaminan satama, Tiina Jutila, ESS,
Reijo Helaakoski, Visit Lappeenranta

KAAKKOIS-SUOMEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖN TILANNEKUVA

JATKUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ

- Kymenlaaksossa maakunnallinen työryhmä ja erilliset seuturyhmät Pohjois- ja Etelä-Kymenlaaksossa
- Etelä-Karjalassa maakunnallinen ryhmä

Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2025

- ▶ Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030 (2014)
- ▶ Kymenlaakson liikennestrategia 2035 (2015)

Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2035 -työn ajantasa-arvio (kevät 2019)

Tunnistettiin toimintaympäristön ja liikennepolitiikan painotusten muutokset vuonna 2014 valmistuneen suunnitelman jälkeen.

Kymenlaakson liikennestrategian päivitystä ei tarvetta käynnistää toistaiseksi

Etelä-Karjalan liikennestrategian päivitys valmistui keväällä 2020. Painotus maakunnan sisäisissä asioissa

Päätettiin käynnistää Kaakkois-Suomen liikennestrategian päivitys

- Tilannekuvan päivitys
- Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan yhteinen näkemys kärkitoimenpiteistä
- Toimintalinjojen sisällön tarkistaminen todettujen muutostekijöiden suhteen
- Ydinviestien raportointi

LIIKENNESTRATEGIAN SISÄLTÖ

TOIMINTAYMÄRISTÖN ERITYISPIIRTEET	5
• Metsä- ja biotalouden kuljetukset kasvussa • Venäjän liikenteen normalisoituminen • Osa globaalia liikennejärjestelmää • HaminaKotka-satama ja meriliikenne • Sisävesiliikenteen kehittäminen • Raideliikenteen roolin vahvistuminen	
TAVOITTEET	11
TOP KEHITTÄMISTARPEET	12
KANSAINVÄLISEN JA VALTAKUNNALLISEN KILPAILUKYVYN KEHITTÄMINEN JA ALUEKEHITYKSEN VAHVISTAMINEN	13
• Valtakunnalliset pääväylät ja solmupisteet • Ylimaakunnalliset kehittämistarpeet • Liikennepalvelujen kehittäminen • Tukipalvelut	
ARJEN KESTÄVÄN LIKKUMISEN EDISTÄMINEN	15
• Liikkumisen ohjaus ja kestävä liikkuminen • Joukkoliikenne	
YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN	19
• Turvallisuus • Ympäristö • Yhdyskuntarakenne • Talous ja rahoitus	
LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ JA SEURANTA	23
LIITTEET: KÄRKITOIMENPITEET	24



JOHDANTO

YDINVIESTIT

MIKÄ ON MUUTTUNUT?

Vuonna 2015 valmistuneen Kaakkois-Suomen liikennestrategian päivitys käynnistettiin edellisen suunnitelman ajantasa-arviolla, jonka tarkoituksena oli tunnistaa liikennejärjestelmän ja toimintaympäristön muutokset vuoden 2015 jälkeen ja arvioida analyysin perusteella suunnitelmaan liittyvät muutos- ja päivitystarpeet. **Kehittämistarpeiden lähtökohta on ennallaan: alueen liikenneyhteyksien toimivuus (radat, tiet, satamat ja raja-asemat) ovat ratkaisevassa asemassa koko Suomen viennin ja talouden näkökulmista.** Edellisen suunnitelman tunnistamista kärkihankkeista Kouvola-Kotka/Hamina -radan parantaminen sai rahoituksen vuoden 2019 lisäbudjetissa (98 milj. €) ja hanke valmistuu vuonna 2024.

Ajantasa-arvion perusteella tunnistettiin seuraavat oleelliset aiempaa vahvempaa käsittelyä edellyttävät teemat liikennejärjestelmän muutostekijöiden osalta: päästötavoitteet, palveluistuminen, logistiikan tehostuminen, automatisaatio, digitalisaatio ja raideliikenteen kilpailu. Sen sijaan väyläverkon korjausvelan kasvu, ja rahoituksen haasteet olivat vahvasti mukana jo vuoden 2015 suunnitelmassa.

Kaakkois-Suomen erityispiirteiksi tunnistettiin: **Venäjävuorovaikutus, sisävesiliikenne ja satamat sekä metsä- ja biotalouden nousu.** Näistä sisävesiliikenne vaatii aiempaa vahvempaa huomiointia ja myös Venäjän liikenteen toipuminen jatkuu muutaman vuoden takaisen taantuman jälkeen, mikä korostaa rajaliikenteen kehittämistarpeita edelleen. Metsä- ja biotalouden vahvistuminen oli nähtävillä jo vuoden 2015 suunnitelmaa laadittaessa ja kehitys on ollut edelleen vahvaa.

Tähän liikennestrategiaan on kuvattu ne maakuntien sisäisiin ja ulkoisiin yhteyksiin sekä liikennepalveluihin liittyvät toimenpiteet, joilla on valtakunnallista merkitystä. Lisäksi on kuvattu molempia maakuntia ja alueen kuntia koskevia yleisiä linjauksia ja toimintatapoja, joita alueella pyritään edistämään aktiivisesti.

1

Kehittämistarpeet kohdistuvat erityisesti TEN-T -verkolle ja pääväylille.

2

Etelä-Karjala ja Kymenlaakso ovat itäisen Suomen sekä Suomen ja Venäjän välisen liikenteen välittäjämaakuntia, joiden liikennejärjestelmä on osa globaalia logistiikkajärjestelmää.

3

Maailman merkittävin metsäteollisuuskeskittymä - mittavia investointeja on toteutettu 2014-2020 ja edelleen suunnitteilla.

TOIMINTAYMPÄRISTÖN ERITYISPIIRTEITÄ

METSÄ- JA BIOTALOUDEN KULJETUKSET KASVUSSA

Metsäteollisuus on merkittävä työllistäjä Kaakkois-Suomessa. Metsäteollisuuden osuus tehdasteollisuuden työllisistä on Etelä-Karjalassa 42 % ja Kymenlaaksossa 35 %. Metsä- ja biotalouden investoinnit (2014-2020) ovat Suomen mittakaavassa kokonaisuutena suuremmat kuin missään muissa maakunnissa.

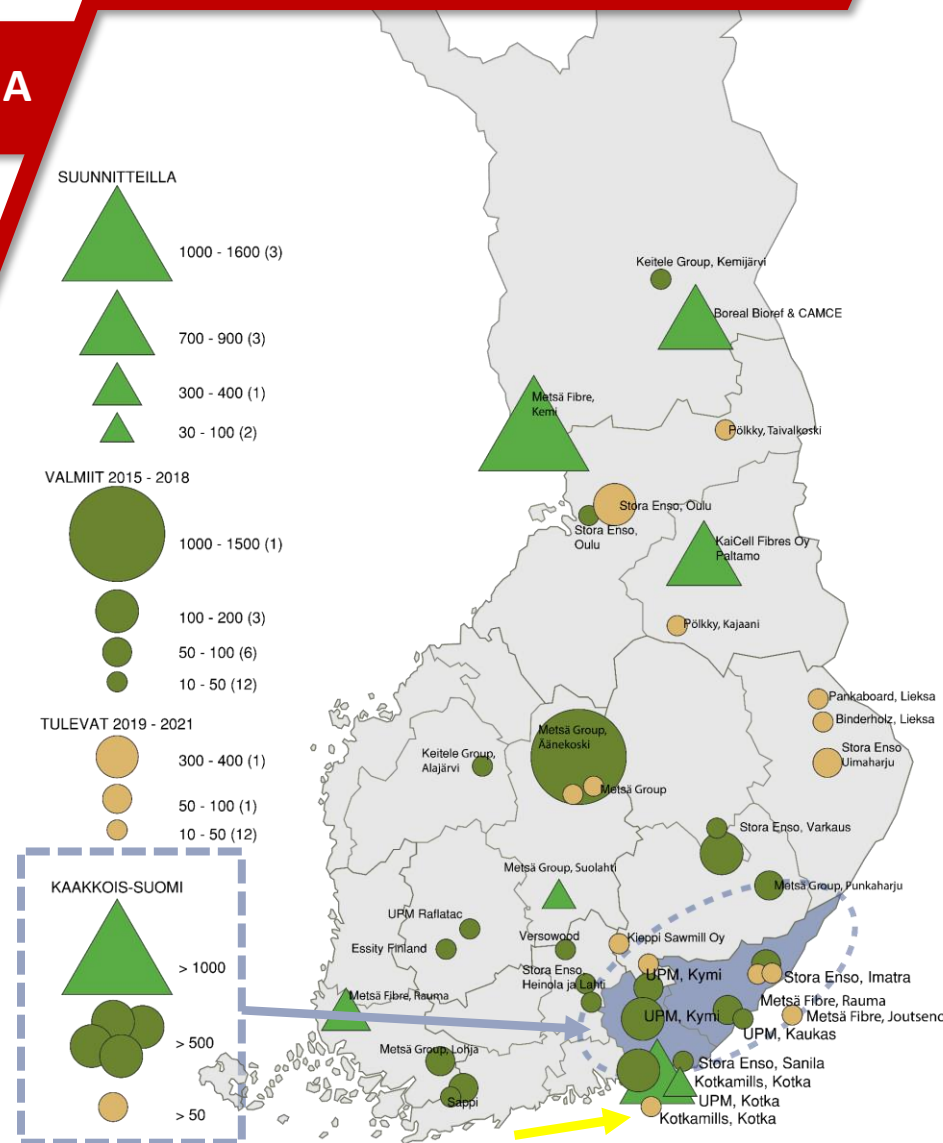
Kouvolan seudulla UPM Kymin tehtaan investoinnit 2000-luvulla ovat olleet noin miljardi euroa. Alueen metsä- ja biotalouden näkymät ovat edelleen hyvät. Kuusankosken vesivoimalan peruskorjaus on käynnistynyt ja se valmistuu vuonna 2022.

Kotkan seudun metsäteollisuus on uudistumassa. Kotkamilla tuottaa muovittomia kartonkituotteita elintarvikekäyttöön (n. 200 milj. € tuore investointi) ja harkitsee uuden paperikoneen rakentamista Kotkaan. Kyseessä olisi ensimmäinen paperikoneinvestointi Suomessa 20 vuoden tauon jälkeen. Stora Enson Sunilan tehdas on maailman suurin ligniinin tuottaja (50 000 tonnin vuosituotanto). Lisäksi UPM suunnittelee Kotkaan biojalostamoa, jossa valmistettaisiin liikenteen polttoaineita tie-, laiva- ja lentoliikenteen käyttöön. Suunnitteilla oleva biojalostamo olisi kooltaan Suomen suurin, ja yksi isoimmista myös Euroopan mittakaavassa. Alkuvuodesta 2020 julkistettiin 100 milj. € investointihanke Haminaan, kun Fintoil Oy rakentaa Haminan nestesatamaan mäntyöljyn tislamolaitoksen, jonka suunnitellaan aloittavan toimintansa vuoden 2022 loppupuolella.

Imatran seudulla Stora Enso investoi 16 milj.€ Imatran tehtaansa uudistuksiin. Lisäksi Stora Enson Imatran kemihierrelaitokseen on käynnissä 42 milj. € investoinnit.

Lappeenrannan seudulla UPM Kaukaan sellutehtaalla on tehty muutaman vuoden aikana kymmenien miljoonien eurojen investoinnit. Metsä Groupin Joutsenoon aiemmin tekemä investointi tuottaa hyvää tulosta ja Joutsenon lisäinvestoinnit valmistuivat keväällä 2020.

METSÄTEOLLISUUDEN INVESTOINTEJA



TOIMINTAYMPÄRISTÖN ERITYISPIIRTEITÄ

VENÄJÄN LIIKENTEEN TOIPUMINEN

Venäjän liikenne kokonaisuutena on toipumassa huippuvuoden 2013 jälkeen tapahtuneesta notkahduksesta. Henkilöliikenne on kasvanut vuodesta 2016 lähtien ja myös tavaraliikenteessä on ollut positiivista kehitystä lukuun ottamatta vientiä Suomesta Venäjälle. Erityisesti transitoliikenne HaminaKotka-satamaan, matkailu pääkaupunkiseudulle ja muualle Suomeen sekä päivämatkailu Kymenlaaksoon ja Etelä-Karjalaan ovat kaikki kasvu-uralla. Venäjän henkilöliikenne keskittyy voimakkaasti Kaakkois-Suomen pääteille ja tavaraliikenne rataverkolle Vainikkala-Kouvola-Kotka -rataosuudelle.

Kaakkois-Suomessa sijaitsevat itäisen Suomen vilkkaimmat raja-asemat. Kehityksessä raja-asemittain on suurta eroa. Vaalimalla ja Imatralla matkustajamäärät ovat säilyneet viime vuosien tasolla, Nuijamaalla rajanylityksissä on pientä kasvua ja Parikkalassa erittäin vahvaa kasvua. Matkustajamäärät on vähentynyt ainoastaan Pohjois-Karjalan puolella Niiralassa.

Liikennemäärien ja kuljetusten kasvuun vaikuttavat globaalin talouden ja poliittisten kehityskulkujen ohella liikenteen infrastruktuuriin tehtävät investoinnit. Venäjän puolella on investoitu viime vuosina voimakkaasti Suomen rajan ja Pietarin välisiin tie-yhteyksiin ja myös ratayhteyksien investoinnit ovat käynnistyneet. Venäjän puolen investointeihin liittyen Etelä-Karjalassa on asetettu tavoitteeksi saada Imatran raja-asemalle kansainvälinen raideliikennestatus ja avata Parikkalan raja-asema kansainväliselle liikenteelle.

SIJAINTI PIETARIN LÄHIPIIRISSÄ

- 1 Pietarin Diameter - maksullinen mo-tie 47 km
- 2 Valmis moottoritie 18 km
- 3 Kesällä 2019 alkanut mo-tierakentaminen 15 km
- 4 Syksyllä 2019 alkanut mo-tierakentaminen 35 km
- 5 Viipurikehätie mo-tie 20 km, suunnitelma valmis
- 6 Viipuri-raja mo-tie 40 km, suunnitelma valmis
- 7 Viipuri-Svetogorsk parannustyö, valmis 2020
- 8 Viipuri-Brushinoe yleissuunnitelma valmis



TOIMINTAYMPÄRISTÖN ERITYISPIIRTEITÄ

OSA GLOBAALIA LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄ

Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmä (erityisesti HaminaKotka-satama, Kouvolan RR-terminaali, Lappeenrannan lentokenttä ja raja-asemat) on osa globaalia tavara- ja henkilöliikenteen liikennejärjestelmää. Alueen tie- ja rataverkko, tavaraliikenteen terminaalit ja rajanylityspaikat palvelevat koko Itä-Suomen teollisuuden kuljetuksia sekä Venäjän Suomen kautta kulkevia transitokuljetuksia.

HaminaKotka-satama on Suomen suurin yleissatama (sen roolia on kuvattu seuraavalla sivulla).

Kouvolan RR-terminaali

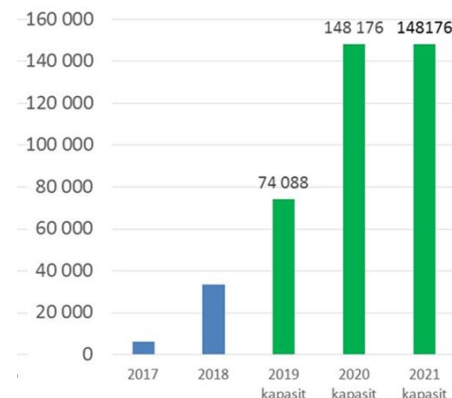
Kouvolaan rakenteilla oleva Road-Rail -terminaali (RRT) on eri kuljetusmuotoja yhdistävä intermodaaliterminaali, jossa voidaan käsitellä yli kilometrin pituisia junia kokonaisina. Tehokkuutta saadaan sekä kuljetusvolyymeista että käsittelyn tehostumisesta. RRT-alueen myötä Kouvolaan tulee Suomen tehokkain tavarajunien lastaus- ja purkupaikka. Terminaali muodostaa yhdessä Hamina-Kotka-sataman kanssa Suomessa ainutlaatuisen logistiikkakokonaisuuden ja tarjoaa konttiliikenteelle kilpailukykyisen kuljetuskäytävän raiteilla Aasian ja Euroopan välille. Tullin ja rajanylityspaikkojen toimivuus on keskeinen osa kuljetusketjujen kilpailukykyä. Terminaalin kehittämiseen on saatu TEN-T rahoitustukea.

Lappeenrannan lentokenttä

Lappeenrannan lentokenttä siirtyi maakunnalliseen omistukseen vuonna 2016, jonka jälkeen alueella on panostettu voimakkaasti markkinointiin ja uusien yhteyksien avaamiseen. Matkustajamäärät onkin saatu kasvuun ja myyntiin tulevien lentojen perusteella lentokentän matkustajamäärät kasvavat merkittävästi 2020-luvun alussa. Lentomatkustajien arvioidaan tuovan 2021 lähes 30 milj. € matkailijatulot vuodessa Itä-Suomeen.

YDINVIESTIT

Lappeenrannan
lentoaseman
matkustajamäärien
toteutunut kehitys ja
lähivuosien kapasiteetti



HaminaKotka-sataman ja Kouvolan RR-terminaalin kytkeytyminen Venäjän ja Kiina kuljetusjärjestelmiin.

TOIMINTAYMPÄRISTÖN ERITYISPIIRTEITÄ

HAMINAKOTKA-SATAMA JA MERILIIKENNE

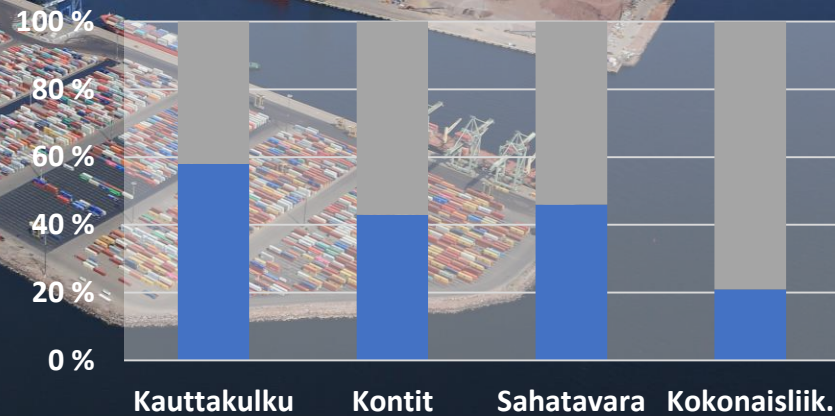
HaminaKotka-satama on Suomen suurin yleissatama. Sataman markkinaosuus Suomen satamien kuljetuksista on kokonaisuutena reilu viidennes. Kauttakulussa, konttiliikenteessä ja sahatavaran kuljetuksissa sataman osuus on suuruusluokkaa puolet Suomen satamien liikenteestä. HaminaKotka-sataman liikenne on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Sataman kautta kulki vuonna 2019 yli 18 miljoonaa tonnia tavaraa, jossa on kasvua edelliseen ennätysvuoteen 2018 verrattuna noin 12 % (2,0 milj. tonnia). Satamassa kävi vuonna 2019 lähes 3 200 laivaa.

Vuonna 2019 kasvu perustui erityisesti vientikuljetusten kasvuun (26,9 %). Myös transitoliikenne oli kasvussa koko vuoden ja päättyi reilun 5 % nousuun. Tuonti väheni vuonna 2019 reilun 20 % ja kotimaan liikenteen kuljetukset noin 30 %.

HaminaKotka-satama on merkittävä työpaikka-alue koko Kaakkois-Suomen mittakaavassa. Sataman työllistävä vaikutus on noin 7 000 henkeä ja satama on luonut edellytyksiä teollisuuden sijoittumiselle sataman palvelualueelle. Metsäteollisuuden ja logistiikan toimijoiden investoinnit satama-alueelle ovat lisääntyneet viime vuosina voimakkaasti ja uusia investointeja on julkaistu edelleen vuoden 2020 alussa. Satama-alue on suunniteltu vastaamaan pitkän aikavälin kasvua, joten alueella on runsaasti tilaa myös yritysten tulevia investointeja ja laajennuksia varten.

YDINVIESTIT

HaminaKotka-satama on Suomen suurin yleissatama ja merkittävä työllistäjä (n. 7 000 henkeä) koko Kaakkois-Suomessa.



HaminaKotkan markkinaosuudet Suomessa 2019

TOIMINTAYMPÄRISTÖN ERITYISPIIRTEITÄ

SISÄVESILIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN

Suomessa sisävesiliikenteen hyödyntäminen on vähäistä siihen nähden, mikä olisi mahdollista. Suomen sisävesillä tavaraliikennettä harjoitetaan vain Vuoksen vesistöalueella Saimaalla. Lisäksi HaminaKotka-sataman kautta on välitetty kuljetuksia Venäjän sisävesiliikenteen reittien kautta Kazakstaniin. EU:n liikennepolitiikka korostaa tarvetta edistää tavaraliikenteen siirtymistä tieliikenteestä kestävämpiin rautatie- ja vesiliikenteen kuljetuksiin.

Ilmastomuutoksen myötä Saimaan talviliikenteeseen liittyvät liikennöintihäiriöt todennäköisesti vähenevät tulevaisuudessa. Myös matkustajaliikenne on lähtenyt kasvuun lähialue-
matkailun lisääntymisen ja Lappeenrannan uusien lentoyhteyksien myötä. Kasvua matkailijamäärissä vuonna 2019 oli yli 20 % edellisvuoteen verrattuna.

Saimaan kanavan kautta on kuljetettu 2010 luvulla 1-2 miljoonaa tonnia tavaraa vuosittain. Tästä lähes kaikki on ollut ulkomaan kuljetuksia. Nykyisellään olisi mahdollista kuljettaa 5 miljoonaa tonnia vuodessa. Sisävesikuljetukset mahdollistavat suurivolyymisia suoria kuljetuksia Itä-Suomesta Eurooppaan ja päinvastoin. Tehtaalta tehtaalle -kuljetukset ovat kuljetustaloudellisia, koska välilastauksia ei tarvita.

Saimaan rahtiliikenteen kehittäminen edellyttää Saimaan kanavan sulkuja pidentämistä ja kanavan vedenpinnan nostamista. Kehittäminen on käynnistynyt sulkujen alaporttien uusimisella (2016-2019). Lisäksi Etelä-Karjalan liitto on käynnistänyt Saimaan vesiliikenteen kehittämishankkeen (naviSaimaa).

YDINVIESTIT

Saimaan kanavan liikenne on kansainvälistä
(kuvassa tavarantoimitus Saimaan satamiin).



TOIMINTAYMPÄRISTÖN ERITYISPIIRTEITÄ

RAIDELIIKENTEEN ROOLI KASVUSSA

Liikenne 12 -suunnitelman keskeisenä painotuksena on alueellisen saavutettavuuden turvaaminen ensisijaisesti raideliikenteen keinoin. Raideliikenteen osuuden kasvattaminen pitkämatkaisessa liikenteessä tähtää myös päästöjen vähentämiseen. Työssäkäyntialueiden toimivuus ja palvelutaso on turvattava kattavilla raideyhteyksillä kaupunkiseutujen välillä, kasvuvyöhykkeiden sisällä sekä niitä täydentävillä liikennepalveluilla.

Kaakkois-Suomen radat palvelevat nykytilanteessa koko itäisen Suomen (Savon- ja Karjalanradan liikenne, Suomen ja Venäjän välinen liikenne) tavaraliikenteen kuljetuksia sekä pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa pitkämatkaista henkilöliikennettä. Lisäksi junayhteydet mahdollistavat työssäkäynnin ja asioinnin Imatra-Lappeenranta-Kouvola liikennekäytävässä. Kotkan ja pääkaupunkiseudun välinen junayhteys Kouvolan kautta ei mahdollista raideliikenteeseen pohjautuvaa vuorovaikutusta. Nykyisten ratojen kapasiteetti ja kulunvalvonnan puutteet rajoittavat junavuorojen lisäämistä. Myös ratojen kantavuus on haasteena kuljetusten tehokkuuden parantamiselle. Uutta radioverkkopohjaista jatkuvaa kulunvalvontaa testataan lähivuosina Digirata-pilotissa Kouvola-Kotka/Hamina –rataosuudella. Rataosa myös parannetaan vuosina 2020-2025 (mm. akselipainon nosto 25 tn).

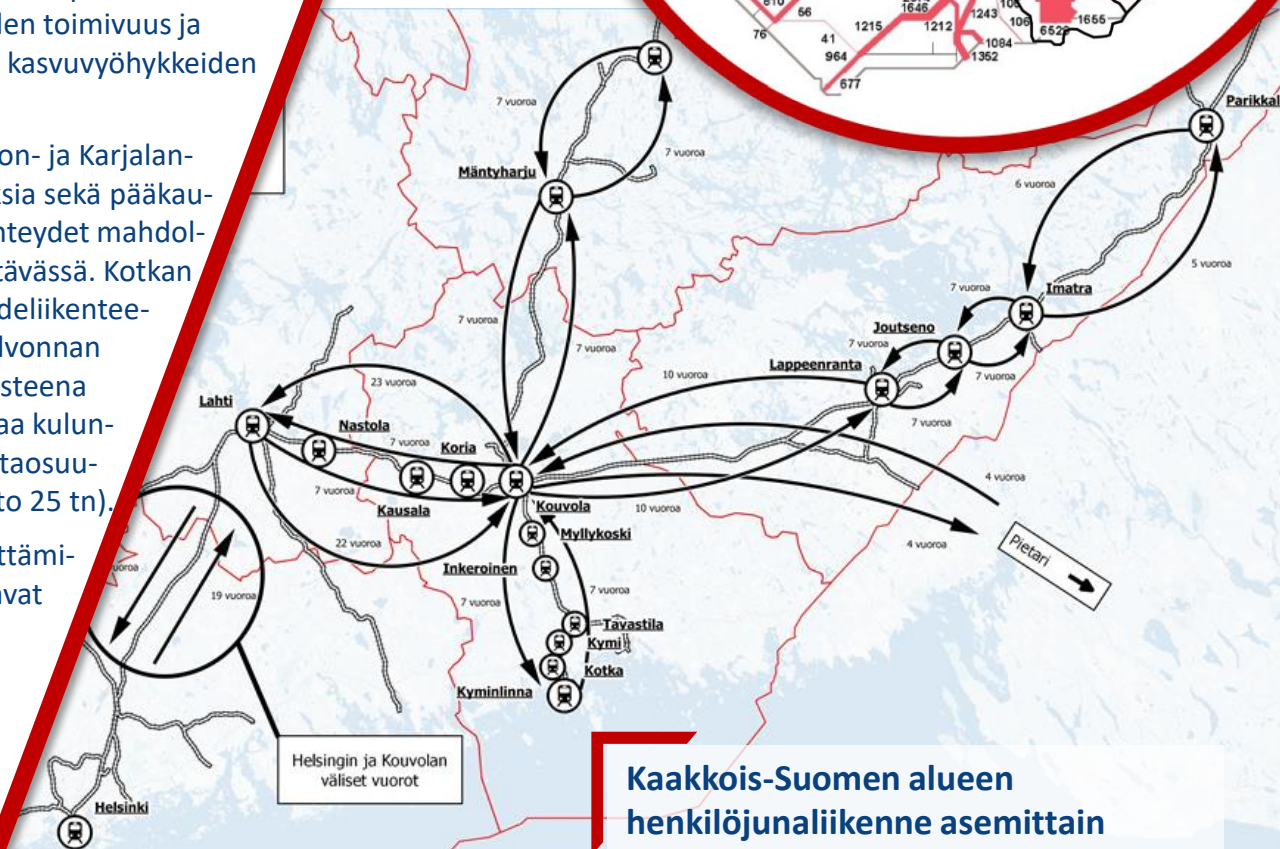
Kymenlaaksossa Kotkan ja Kouvolan markkinoinnin ja lippujärjestelmän kehittämisen vaikutuksia junaliikenteen kysyntään selvitetään pilottihankkeella. Alustavat tulokset ovat lupaavia ja kysyntä on kasvanut yli 10 %.

Henkilöjunaliikenteessä on syytä varautua taajamajunaliikenteen käynnistämiseen tulevaisuudessa, vaikka se nykytilanteessa onkin sekä taloudellisesti että kapasiteetin riittävyyden kannalta haastavaa.

KAAKKOIS-SUOMEN JUNALIIKENNE 2019

Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2018

(Rataosittaiset luvut osoittavat ko. rataosaa pitkin kuljetettuja nettotonneja, 1000 tonnia). Väylä



**Kaakkois-Suomen alueen
henkilöjunaliikenne asemittain**

KAAKKOIS-SUOMEN LIIKENNESTRATEGIAN VISIO JA TAVOITTEET

VISIO

Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmä mahdollistaa koko Suomen kansantaloudelle tärkeiden ulkomaan kaupan toimialojen ja globaalien kuljetusketjujen kustannustehokkaat ja luotettavat yhteydet maitse ja vesitse.

Tieto- ja viestintäverkot, liikenneyhteydet ja toimiva julkinen liikenne tukevat ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävästä liikkumisesta, ihmisten hyvinvointia, työssäkäyntiä, matkailua, yritysten kilpailukykyä ja alueiden elinvoimaa Suomessa ja globaalissa vaikutuksessa.

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

Liikennejärjestelmän ja liikenteen palvelujen kehittämisessä otetaan huomioon Kaakkois-Suomen sisäiset ja naapurimaakuntien tarpeet.

TAVOITTEET

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN

- Työpaikkojen, palvelukeskittymien ja matkailukohteiden saavutettavuuden parantaminen kestäväillä ja vähäpäästöillä kulkutavoilla.
- Erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvan ja tukevan joukkoliikenteen käytön edistäminen seutujen välisessä työ- ja opiskeluliikenteessä.
- Jalankulkua, pyöräilyä ja ,joukkoliikennettä ja uusia liikenteen palveluita edistävien toimintatapojen ja toimenpiteiden edistäminen kaupungeissa ja kehittyvissä taajamissa.

KILPAILUKYVYN KEHITTÄMINEN JA ALUEKEHITYKSEN VAHVISTAMINEN

- Elinkeinoelämän kannalta tärkeiden satamien, terminaalien ja raja-asemien saavutettavuuden parantaminen sekä kuljetusketjujen ja niihin liittyvien maa- ja vesiliikenteen reittien sujuvuuden ja kustannustehokkuuden kehittäminen.
- Kansainvälisten yhteyksien ja rajatoimintojen sujuvuuden ja luotettavuuden parantaminen ottaen huomioon myös Suomen ulkopuolella tapahtuvat liikennejärjestelmän muutokset.
- Pääväylien sekä yhteiskunnan toimintojen kannalta keskeisen alemman verkon toimivuuden varmistaminen.

YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

Turvallisuus

Liikkuminen on vastuullista ja turvallista. Liikennekuolemien ja vakavasti loukkaantuneiden määrä puolitetaan ja kaikkien loukkaantuneiden määrä vähenee neljännekseen.

Taloudellisuus

- Hyödynnetään digitalisaation ja liikenteen automatisaation mahdollisuudet liikennejärjestelmän kehittämisessä.
- Toimenpiteiden valinnassa otetaan aiempaa voimakkaammin huomioon niiden tehokkuus eri toimintaympäristöissä.
- Parannetaan taloudellisuutta yhteistyömalleja ja uusia toteutusmalleja kehittämällä.

Ympäristö

- Liikenteestä aiheutuvia ilmastopäästöjä ja muita haittoja vähennetään valtakunnallisten ja maakunnallisten tavoitteiden ja periaatteiden mukaisesti.
- Kehittämisessä otetaan huomioon liikenteestä ja kuljetuksista aiheutuvat ympäristö- ja muut riskit.
- Otetaan huomioon luonnon monimuotoisuus suunnittelussa, ylläpidossa ja hankkeiden toteutuksessa.
- Parannetaan liikennehankkeiden resurssitaloutta ja edistetään palveluistumista ja jakamistaloutta.

Yhdyskuntarakenne

Tuetaan erityisesti kaupunkikeskustojen uudistumista ja joukkoliikenteeseen sekä kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvien taajamien kehittymistä.

KÄRKITOIMENPITEET

SUUNNITTELUTARPEET

- Itä ratojen suunnittelutarpeet
- Saimaan vesiliikenteen kehittäminen pitkällä aikavälillä
- Raja-asemien kehittämisen pitkän aikavälin tarpeet / molemmin puolin

LIIKENNEPALVELUT / TOIMINNALLISET KEHITTÄMISTOIMET

- Joukkoliikenteen runkoyhteydet, lippujärjestelmä, liityntäpysäköinti ja matkaketjut
- Kotka-Kouvola junapilotin jatkaminen / alueelliset junapilotit
- Raja-asemien kehittäminen (Imatran ja Parikkalan raja-asemien kv-status).
- HaminaKotka-satama - RRT - Raja-asemat logistiikkaketjun tehostaminen
- Merikuljetusten tehokkuutta parantavat toimet

TEN-T YDINVERKON JA PÄÄVÄYLIEN KEHITTÄMISTARPEET

Radat:

- Luumäki-Imatra / Imatra-Imatrankoski (Venäjän raja)
- Kotka-Kouvola -rata

Päätiet:

- Vt 15 Kotka - Kouvola
- Vt 12 Lahti - Kouvola
- Vt 6 Kouvolan kohta

Vesiliikenne:

- Saimaan kanavan kehittäminen
- HaminaKotka-sataman toimintaedellytysten kehittäminen

UUSIA INFRATARPEITA

- Logistiikkaan liittyvät infratarpeet
- Vt 13 kehittämistarpeet
- Vt 6 Koskenkylä – Kouvola
- Vt 26 ja Mt 387 liikennekäytävän toimenpiteet

KANSAINVÄLISEN JA VALTAKUNNALLISEN KILPAILUKYVYN KEHITTÄMINEN JA ALUEKEHITYKSEN VAHVISTAMINEN

VALTAKUNNALLISET PÄÄVÄYLÄT JA SOLMUPISTEET

Kaakkois-Suomi on osa TEN-T -suuntaviivapäätöksen Skandinavia-Välimeri -ydinverkkokäytävää. Kaakkois-Suomen rooli on keskeinen TEN-T -ydinverkon liikenneyhteyksien palvelutason turvaamisessa ja kehittämisessä. Alueen yhteyksistä ja terminaaleista nykyiseen TEN-T -ydinverkkoon kuuluvat E18-tie, Helsinki-Lahti-Kouvola-Luumäki-Vainikkala -ratayhteys, Kouvolan rautatie- ja maantietermiinaali, HaminaKotka-satama, satamaan johtava Kouvola-Kotka/Hamina -ratayhteys, Saimaan kanava, Saimaan syväväylä sekä Vaalimaan ja Vainikkalan raja-asemat. TEN-T -ydinverkon toteutukseen on sitouduttu vuoteen 2030 mennessä.

Kaakkois-Suomen päätiät (Vt 6 Koskenkylä-Kouvola-Imatra, Vt 7 Helsinki-Vaalimaa, Vt 12 Lahti-Kouvola, Vt 15 Kotka-Kouvola, Mt 355 Merituulentie) kuuluvat pääväyläasetuksen ylimpään palvelutasoluokkaan ja koko Kaakkois-Suomen rataverkko pääväyläasetuksen rautateiden pääväyliin.

Valtakunnallisesti kymmenestä merkittävimmästä tavaraliikenteen solmusta Kaakkois-Suomessa sijaitsee kolme (Kouvola, Lappeenranta ja Kotka). HaminaKotka-satama on Suomen toiseksi merkittävin satama (suurin yleissatama) ja Saimaalla sijaitsevat Suomen tärkeimmät sisävesiliikenteen satamat.

HaminaKotka-satama on myös merkittävä kansainvälisen tavaraliikenteen raja-asema, lisäksi Kaakkois-Suomessa sijaitsevat Suomen ja Venäjän väliset tärkeimmät rajanylityspaikat.

Kaakkois-Suomen toimijoiden tavoitteena on saada jatkettua Skandinavia-Välimeri -ydinverkkokäytävää radan osalta Imatran rajanylityspaikalle asti, ja samalla lisätä nyt jo ydinverkkoon kuuluva Karjalan radan kanssa risteävä Saimaan syväväylä samaan ydinverkkokäytävään.

TEN-T YDINVERKKO JA YHTEYSSUUNNAT



KANSAINVÄLISEN JA VALTAKUNNALLISEN KILPAILUKYVYN KEHITTÄMINEN JA ALUEKEHITYKSEN VAHVISTAMINEN

YLIMAAKUNNALLISET PÄÄVÄYLIEN KEHITTÄMISTARPEET

Itä-Suomen maakuntien (Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala ja Kainuu) maa- ja metsätalous, kaivostoiminta sekä muut teollisuudenalat synnyttävät merkittäviä raaka-ainekuljetuksia, jotka kuljetetaan Kaakkois-Suomen päätie- ja rataverkolla HaminaKotkan ja Helsingin satamiin tai Saimaan kanavan kautta suoraan ulkomaille. Itäisestä Suomesta on myös lisääntyviä suoria rautatiekuljetuksia Keski-Aasiaan ja Kiinaan.

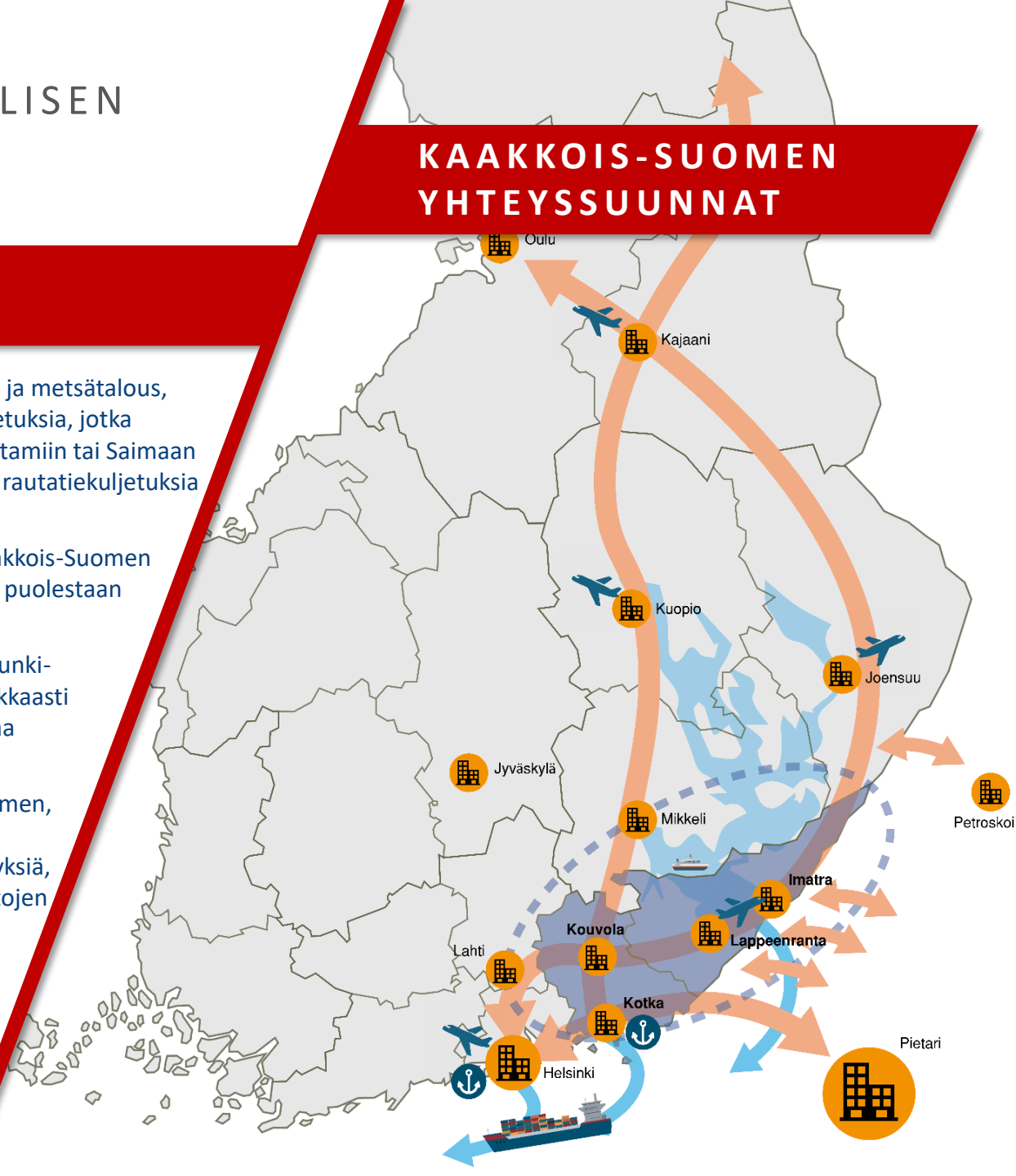
Savonradan ja Karjalanradan kehittäminen ja nopeuttaminen parantavat myös Kaakkois-Suomen kuntien saavutettavuutta ja elinvoimaa. Pääkaupunkiseudulla esillä ollut lentorata puolestaan parantaa kansainvälistä saavutettavuutta.

Valtatiet 7 (E18) ja 6 kytkevät Kaakkois-Suomen Uudenmaan suuntaan ja pääkaupunki-seudulle. E18 -tie on moottoritietasoinen yhteys, joka kytkee Kotkan seudun tehokkaasti Uudenmaan maakuntaan. Sen sijaan Vt 6 Kouvolaan ja Kouvolaan kohdalle ei vastaa Uudenmaan ja Kouvolaan/Itä-Suomen välisen henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeita.

Nykyinen Lahden kautta kulkeva ratayhteys ei palvele riittävän hyvin Kaakkois-Suomen, Savonradan ja Karjalan ratojen suunnista tulevia tarpeita. Itä- ja Kaakkois-Suomen maakunnat sekä Väylävirasto ovat selvittäneet eri vaihtoehtoja ja suorempia yhteyksiä, mutta mahdollisiin vaihtoehtoihin liittyy edelleen epävarmuutta. Idän suunnan ratojen jatkosuunnittelusta ja kehittämisestä, kuten olemassa olevien ratojen peruskorjauksista, päätetään osana Liikenne 12 -suunnitelmaa tai sen toimeenpanoa.

Päijät-Hämeen liikennestrategiassa (2019) tieliikenteen merkittävin kehittämis-kohde on valtatie 12 Lahti-Kouvola-väli, joka on merkittävä valtakunnallinen yhteys elinkeinoelämän kuljetuksille. Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolaan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, mikä näkyy vilkkaana arkiliikenteenä.

KAAKKOIS-SUOMEN YHTEYSSUUNNAT



KANSAINVÄLISEN JA VALTAKUNNALLISEN KILPAILUKYVYN KEHITTÄMINEN JA ALUEKEHITYKSEN VAHVISTAMINEN

LIKENNEPALVELUJEN KEHITTÄMINEN

Liikennepalveluilla tarkoitetaan tässä strategiassa erityisesti joukkoliikenteen tarjontaan sekä matkakettujen houkuttelevuuteen ja sujuvuuteen liittyviä toimenpiteitä. Joukkoliikenteen palvelutasoa ja laatu-tekijöitä on käsitelty myöhemmin omana kokonaisuutena. Ulkoisen saavutettavuuden kannalta henkilöjunaliikenteen tarjonta, aikataulut ja hinnoittelu ovat keskeisessä roolissa ja nykyinen palvelutaso ei vastaa tarpeita.

Yhteydet pääkaupunkiseudulle sekä Savon ja Karjalanradan suunnissa palvelevat laajasti koko itäistä Suomea. Keskeinen kehittämistarve on liittymismahdollisuus Venäjän Allegro-junaliikenteeseen. Junaliikenne on vaihtoehto myös maakuntien sisäisessä liikenteessä Kotka-Kouvola, Imatra-Lappeenranta ja Lappeenranta-Kouvola välisessä liikenteessä. Kotka-Kouvola välillä liikennöidään jo nyt käytännössä taajamaliikennettä, mutta Etelä-Karjalassa tarjonta perustuu kaukoliikenteeseen. Taajamajunaliikenteen toteutuminen Etelä-Karjalassa lähivuosina ei ole kuitenkaan todennäköistä johtuen junaliikenteen operointikustannuksista ja infraan kohdistuvien parantamistarpeiden kustannuksista. Tilannetta tulee näiltä osin seurata aktiivisesti, ja mikäli toimintaympäristö liikennepolitiikan sisällön, junaliikenteen markkinatilanteen ja kustannusten tai joltain muilta osin merkittävästi muuttuu, on tilannetta harkittava uudelleen.

Matkakettujen kehittämisen tavoitteena on sovittaa yhteen kaukoliikenne, seudullinen ja paikallinen liikenne. Matkakettujen toimivuutta edistetään kehittämällä aikatauluja ja yhteyksiä, liityntäpysäköintiä ja toteuttamalla pyöräverkon ratkaisuja, jotka helpottavat pyörä-joukkoliikenne matkakettujen syntymistä. Lisäksi kehitetään yhteistä lippujärjestelmää ja digitaalisia palveluja helpottamaan matkustamista. Karttapohjaisen reittitiedon ja aikataulujen tulee löytyä samasta tietolähteestä koko matkaketjun osalta. Pienen kysynnän alueille ja vähäisen liikenteen ajalle tulee aktiivisesti kehittää uusia liikenteen toteutusmalleja, esimerkiksi palvelu- tai kutsuliikenteenä.

TOIMENPITEITÄ

Joukkoliikenteen palvelut:

- Tiedottamisen yhtenäistäminen ja parantaminen hyödyntäen nykyteknologian mahdollisuudet.
- Yhtenäinen lippujärjestelmä.
- Helpotetaan matkakettujen syntymistä joukkoliikenteen aikatauluja ja solmupisteitä kehittämällä.
- Kehitetään ajoneuvo- ja pyöräliikenteen liityntäpysäköintijärjestelyjä.
- Aikataulusuunnittelulla varmistetaan, että bussien on mahdollista pysyä aikataulussa. Poikkeustilanteista tiedotetaan etukäteen.
- Keskitytään ympäristötavoitteet huomioiden ensisijaisesti riittävän laadukkaaseen ja kustannustehokkaaseen kalustoon.
- Matkalipun vaihto-oikeus eri joukkoliikennemuotojen ja eri toimivalta-alueiden välillä.
- ELY-keskukset voivat tehdä kuntien kanssa yhteishankintoja.

Uusien liikkumispalvelujen edistäminen

- Edistetään yhdessä kuntien kanssa liikkumisen yhteiskäyttö- ja jakamispalveluiden käyttöönottoa.
- Selvitetään ja kokeillaan aktiivisesti uusia hiljaisen kysynnän alueille sopivia julkisen liikenteen palveluita.
- Selvitetään taajamajunaliikenteen käyttöönottoa.

KANSAINVÄLISEN JA VALTAKUNNALLISEN KILPAILUKYVYN KEHITTÄMINEN JA ALUEKEHITYKSEN VAHVISTAMINEN

TUKIPALVELUJEN KEHITTÄMINEN

Tukipalvelujen avulla varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus muuttuvissa tilanteissa. Tukipalveluilla tarkoitetaan tässä strategiassa erityisesti liikenneinformaatioon, häiriötiedotukseen ja häiriötilanteiden hallintaan liittyviä toimenpiteitä sekä liikenteen päästöjen vähentämiseen liittyviä toimenpiteitä. Kaakkois-Suomessa tärkeässä roolissa ovat myös tullin ja rajanylityspaikkojen toimintaan liittyvät palvelut, joilla voidaan sujuvoittaa ja nopeuttaa henkilö- ja tavaraliikenteen rajanylitykseen kuluva aikaa.

Liikennejärjestelmän toimintavarmuuden ylläpito varmistetaan kehittämällä liikenteen tilannekuva- ja häiriötilannetiedon saatavuutta, joilla voidaan tuottaa monia liikenteen hallinnan, liikenteen ohjauksen ja tiedottamisen palveluja operaattoreille, tienkäyttäjille ja joukkoliikenteen matkustajille. Toimintavarmuuden ylläpito kytkeytyy myös liikenneturvallisuuteen sekä väylien kunnossapitoon ja hoitoon. Toimintavarmuuden parantaminen edellyttää myös varautumista ennalta poikkeustilanteisiin toimintamalleja ja varareittejä kehittämällä.

Rajatoimintojen toimivuus on keskeinen osa kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä sekä henkilö- että tavaraliikenteen kannalta. Kaakkois-Suomessa tavaraliikenne korostuu osana globaalia logistiikkajärjestelmää.

Liikenteen päästöjen vähentämiseen kannalta keskeisiä ovat vaihtoehtojen käyttövoimien saatavuuteen liittyvät toiminnot julkisessa, tavara- ja henkilöliikenteessä.

TOIMENPITEITÄ

Toimintavarmuus:

- Hoidon ja ylläpidon kohdentaminen käyttäjätarpeiden ja huoltovarmuuden kannalta kriittisille osuuksille.
- Tieliikenteen tilannekuva- ja häiriötiedon hyödyntäminen liikenteen ohjauksessa ja hoidossa.
- Joukkoliikenteen häiriötilanteiden hallinta ja tiedotuksen parantaminen.
- Toimintamallien kehittäminen tie- ja joukkoliikenteen häiriötilanteisiin ja varareittisuunnitelmat.
- Varautuminen ilmastomuutoksesta aiheutuviin poikkeuksellisiin olosuhteisiin.
- Rajanylityspaikkojen kapasiteetin kehittäminen.
- Rajanylitystoimintojen nopeuttaminen.

Liikenteen päästöjen vähentäminen:

- Vähäpäästöisten käyttövoimien jakeluverkostojen edistäminen runkoväylien ja terminaalitoimintojen yhteydessä.
- Vähäpäästöisen liikenteen edistäminen etuisuuksien avulla esim. pysäköinnissä ja muussa liikenteen hallinnassa.

ARJEN KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN

LIKKUMISEN OHJAUS JA KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

Kestävän liikkumisen johdonmukainen kehittäminen edellyttää alueellisten kokonaisvaltaisten kestävän liikkumisen suunnitelmien (SUMP=Sustainable urban mobility plans) laatimista ja hyväksymistä toiminnan lähtökohdiksi. Kestävän liikkumisen suunnitelmissa määritetään alueellinen tahtotila mm. seuraavien tekijöiden suhteen: tiedottamisen ja valistuksen painopisteet, kulkutapoihin vaikuttaminen, kävelyn ja pyöräilyn rooli, pysäköintipolitiikka, uudet liikkumis- ja yhteiskäyttöpalvelut, jne.

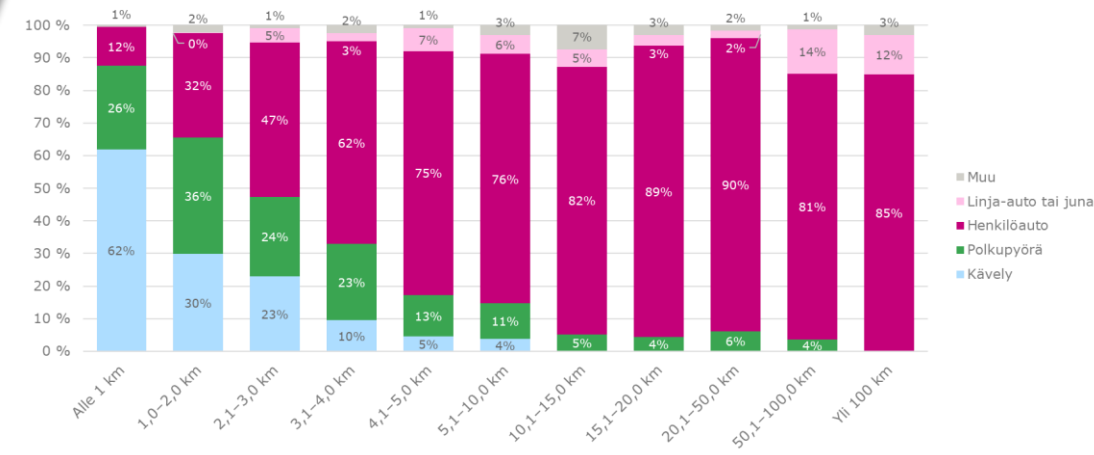
Liikkumisen ohjaus on edullinen ja tehokas tapa edistää päästötöntä ja kestävää liikkumista. Nykyinen sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä elämä korostava ilmapiiri luovat hyvän pohjan liikkumisen ohjaukselle paikallisella tasolla. Liikkumisen ohjauksella pyritään vaikuttamaan sekä liikkumistarpeisiin että kestävien kulkutapojen käyttöön. Liikkumisen ohjauksen tehokkuus riippuu olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kyvystä tarjota mahdollisuuksia käyttäytymismuutoksille. Lisäksi tarvitaan luotettavaa tietoa tarjolla olevista vaihtoehdoista, niiden taloudellisista ja ekologisista vaikutuksista sekä konkreettisia eri käyttäjäryhmille suunnattuja koulutus-, esittely- ja valistustilaisuuksia, joilla madalletaan kynnystä kokeilla ja oppia käyttämään kestäviä kulkutapoja.

Kävely ja pyöräily ovat kestävä liikkumisen lähtökohta ja aina osa matkaketjua. Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuus ja turvallisuus tulisi olla lähtökohtana kaikessa maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Kaupungeissa ja kuntakeskuksissa panostetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin väyläverkoston laatutasoa ja laajuutta parantamalla siten, että liikkuminen keskustavyöhykkeillä on sujuvaa ja turvallista, ja että palvelukeskusten saavutettavuus lähialueilta on hyvä. Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta edistetään kokonaisvaltaisesti lähtien niiden roolin korostamisesta suunnitelmien, ohjelmien ja rahoituksen avulla.

TOIMENPITEITÄ

- Maakunnallisten ja alueellisten SUMP-suunnitelmien laatiminen.
- Jalankulun ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmien tarkentaminen kaupungeissa.
- Liikkumisen ohjauksen koordinoinnin ja organisoitumisen edistäminen osana seudullista liikennejärjestelmätyötä
- Aktiivinen kampanjointi ja toimijoiden kannustaminen (mm. työpaikkojen liikkumissuunnitelmien laatiminen).

Matkojen kulkutapajakauma matkan pituuden mukaan



ARJEN KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN

PALVELUTASOKUVAUS

JOUKKOLIIKENNE

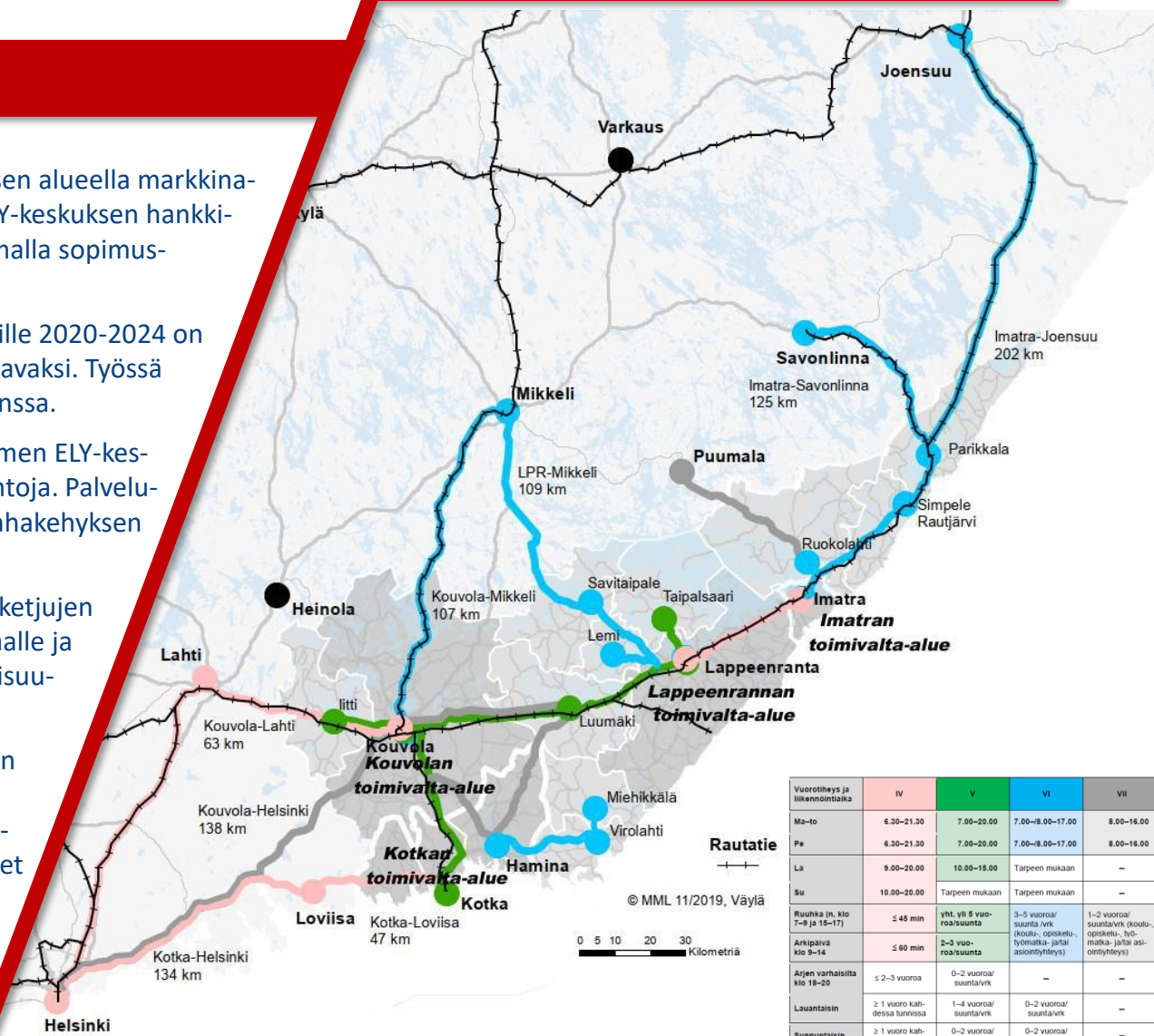
Joukkoliikennettä ja henkilökuljetuksia hoidetaan Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella markkinaehtoisella liikenteellä (bussit ja junat), LVM:n raideliikenteen ostoliikenteellä, ELY-keskuksen hankkimalla käyttöoikeus- ja bruttosopimusliikenteellä, kaupunkien ja kuntien hankkimalla sopimusliikenteellä sekä erilliskuljetuksilla.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma vuosille 2020-2024 on päivitetty alueen liikkumistarpeita, uutta lainsäädäntöä ja rahoituskehystä vastaavaksi. Työssä laadittiin lisäksi ehdotus uudesta liikenteen rahoitusmallista yhdessä kuntien kanssa.

Palvelutasomäärittäminen koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella ja ohjaa jatkossa ELY-keskuksen joukkoliikennehankintoja. Palvelutasomäärittämisen mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha-kehysten rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa.

Palvelutasomäärittelyssä on esitetty ladullisia tavoitteita tiedottamiselle, matkaketjujen sujuvuudelle, matka-aikojen luotettavuudelle ja kilpailukyvyllä, riittävän tasokkaalle ja kustannustehokkaalle kalustolle sekä lippujärjestelmille ja matkustamisen edullisuudelle.

Yhteyksiä priorisoidaan seuraavassa järjestyksessä: 1) opiskeluyhteydet 2. asteen opiskelijoille, 2) työssäkäyntiyhteydet järjestetään arkisin ympäri vuoden, jos yhteysväli on yli 200 pendelöijää (lisäksi voidaan järjestää muita työssäkäyntiyhteyksiä kysynnän mukaan) 3) liittyminen kaukoliikenteeseen 4) asiointiyhteydet ja 5) muu joukkoliikenteen käyttöä edistävä yhteys.



YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

TURVALLISUUS

Asukaslukuun suhteutettuna Kaakkois-Suomessa tapahtuu enemmän henkilövahinkoon johtavia liikenneonnettomuuksia kuin Suomessa keskimäärin. Myös onnettomuuksien vakavuusaste on muuta maata korkeampi. Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuuden erityiskysymyksiä ovat venäläisen liikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuus tavaraliikenteessä.

Tilastokeskuksen mukaan Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella, Kymenlaaksossa ja Etelä-Karjalassa, on tapahtunut viimeisen kymmenen vuoden aikana (v. 2010-2019*) yhteensä 3 567 henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Näissä onnettomuuksissa on menehtynyt yhteensä 179 henkilöä ja loukkaantunut 4 551 henkilöä. Vuosina 2014-2017 vakavasti loukkaantuneista ja kuolemantapauksista laskettuna jalankulkijat ja pyöräilijät muodostavat uhreista 33 % ja mopoilijat ja moottoripyöräilijät 20 %. Ikäryhmittäin tarkasteltuna ja ikäryhmän kokoon suhteutettuna suurin riskiryhmä on 15-24-vuotiaat (27 % uhreista).

Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista keskimäärin 42 % tapahtuu valta- ja kantateillä ja 32 % seutu- ja yhdysteillä (maateillä yhteensä 74 %). Jalankulkija-, pyöräilijä- ja mopoonnettomuudet muodostavat yhteensä 26 % onnettomuuksista. Kuljettajan alkoholin tai muiden päihteiden käyttöä liittyy noin joka neljanteen (23 %) onnettomuuteen. Raskas liikenne on kirjattu osalliseksi noin joka kolmanteen (30 %) kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen.

*) Vuoden 2019 ennakkotiedot

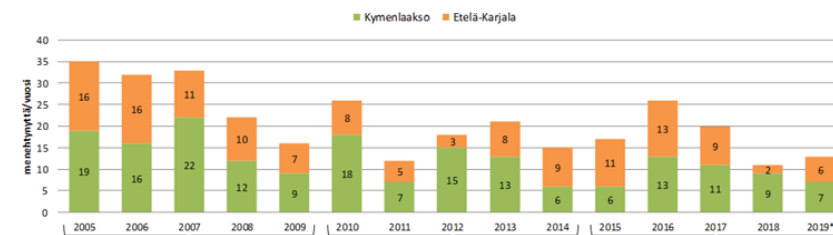
LIIKENNETURVALLISUUS- TYÖN PAINOPISTEET

Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma päivitetään valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua. Nykyisen jatkuvan turvallisuustyön painopisteet ovat:

- nuorten liikenneturvallisuus
- iäkkäiden liikenneturvallisuus
- pääteiden turvallisuus
- jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus (ml. kestävän liikkumisen edistäminen) etenkin taajamissa ja kaupungeissa
- mopoilun ja moottoripyöräilyn turvallisuus
- Uudeksi teemaksi esitetään kuljetusten turvallisuutta



KUOLLEET
(Uhria/v)



5v. keskiarvo (koko alue):

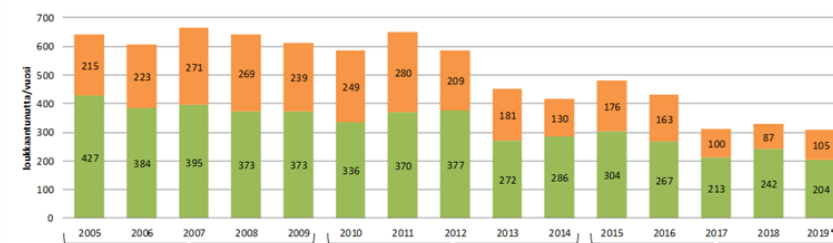
28

18

17



LOUKKAANTUNEET
(Uhria/vuosi)



5v. keskiarvo (koko alue):

634

538

372

YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

YMPÄRISTÖ

Etelä-Karjala ja Kymenlaakso ovat HINKU-maakuntia, eli ne ovat sitoutuneet vähentämään maakunnan kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää monipuolista käytettävissä olevien keinojen käyttöönottoa mahdollisimman nopealla aikataululla. Suomessa liikenteen päästöt muodostavat noin viidenneksen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Liikenteen päästöihin vaikutetaan liikennesuoritteisiin, kulkutapajakaumaan ja yksikköpäästöihin vaikuttavien toimenpiteiden avulla.

Yli 90 % kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu tieliikenteestä (henkilöautoista 54 % ja kuorma-autoista 32 %). Henkilöliikenteen päästöistä yli kaksi kolmasosaa aiheutuu kaupunkiseutujen sisäisistä alle 50 kilometrin matkoista ja reilu 10 % yli 100 kilometrin matkoista. Tehokainta on pyrkiä edistämään kestävien kulkutapojen käyttöä kaupunkiseuduilla ja pyrkiä edistämään siirtymää junaliikenteeseen pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä ja kuljetuksissa.

Kaakkois-Suomen erityispiirteenä on vaarallisten aineiden kuljetusten suuri osuus liikenteessä. Koko Suomen tasolla tarkasteltunakin vaarallisten aineiden kuljetusten painopiste on selkeästi Kaakkois-Suomen rataosilla. Kuljetukset Venäjältä Suomeen muodostavat hieman yli 40 % Suomen rautateiden VAK-liikenteestä. Venäjältä tuleva Suomen satamien kautta muihin maihin kulkeva transitoliikenne puolestaan muodostaa noin kolmanneksen Suomen rautateiden VAK-liikenteestä. Turvallisuus- ja ympäristöriskit ovat merkittäviä pääyhteyksien kulkiessa alueen kaupunkien läpi, lisäksi ratapihojen toimivuuden ja turvallisuuden kehittäminen korostuu rautatiekuljetusten kannalta.

Kierto- ja jakamistalouden käytäntöjä edistämällä tehostetaan resurssien käyttöä. Resurssiviisaat käytännöt mahdollistavat olemassa olevan infran, rakennusten ja verkostojen tehokkaamman hyödyntämisen, muuntojoustavuuden, luonnonvarakulutuksen pienentämisen ja materiaalitehokkuuden sekä materiaalien uudelleenkäytön ja kierrätyksen.

TOIMENPITEITÄ

Päästöjen vähentäminen:

- Ilmastovaikutusten priorisointi liikennejärjestelmätyn ja kunnossapidon päätöksenteossa.
- Liikennehankkeiden elinkaaren aikaisten päästöjen vähentäminen.
- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosiminen.
- Liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien käyttöönoton edistäminen.
- Ilmastomuutoksen vaikutuksiin varautuminen.

Vaarallisten aineiden kuljetukset:

- Vaarallisten aineiden kuljetusten riskikartoituksen laatiminen.

Resurssitalous ja luonnon monimuotoisuus:

- Luontoalueiden tarkoituksenmukainen säästäminen ja lajien elinolosuhteiden turvaaminen (mm. ekologiset verkostot).
- Ekosysteemipalveluiden turvaaminen ja lisääminen.
- Maaperä- ja vesistövaikutusten sekä luonnon kemikalisoitumisen vähentäminen.
- Melu-, pöly-, valo- ja värinävaikutusten sekä hengitysilman päästöjen vähentäminen.
- Edellytetään alueen julkisia toimijoita optimoimaan investointihankkeissa resurssien käyttöä.

YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

TOIMENPITEITÄ

YHDYSKUNTARAKENNE

Tiivis ja toiminnoiltaan sekoittunut yhdyskuntarakenne on kestävän liikkumisen edellytys. Toimivassa yhdyskunnassa maankäytön toiminnot (julkiset ja yksityiset palvelut) ja liikennejärjestelmä on suunniteltu kokonaisuutena siten, että toimintojen saavuttavuus on hyvä ja samalla kestävien kulkutapojen käyttäminen on helppoa, turvallista ja kilpailukykyistä suhteessa autoliikenteeseen.

Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä ovat syntyneet pitkän ajan kuluessa ja nykytilanteessa kestävän liikkumisen edellytykset eivät juurikaan toteudu, lukuun ottamatta kaupunkien ja kuntakeskusten ydinkeskustoja. Kestävän liikkumisen merkittävä edistäminen edellyttää olemassa olevien rakenteiden vahvistamista toisaalta yhdyskuntarakennetta tiivistämällä keskustavyöhykkeillä ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsilla sekä toisaalta kestävien kulkutapojen olosuhteita parantamalla niillä maankäytön vyöhykkeillä, joissa kehittämistoimenpiteiden vaikuttavuus on suurin.

Uusilla ja kehittyvillä maankäytön alueilla jalankulun ja pyöräilyn edellytykset tulee priorisoida alueiden liikennesuunnittelun lähtökohtana. Joukkoliikenteen kehittäminen vahvoilla runkoyhteyksillä, kaupunkiseutujen työssäkäyntivyöhykkeillä ja liikenteellisten solmupisteiden maankäytön vahvistaminen luovat edellytyksiä joukkoliikenteen käytölle.

Maankäytön kehittämishankkeiden ja kaavojen auditointi kestävän liikkumisen näkökulmasta tulee ottaa pysyväksi toimintatavaksi. Rohkaistaan alueen keskuskaupunkeja ottamaan ”MAL-tyyppisiä” käytäntöjä ja toimintamalleja, vaikka ne eivät virallisen MAL-menettelyn piiriin toistaiseksi kuulukaan.

Liikkumistarpeeseen vaikuttaminen:

- Maankäytön vahvistaminen ja kehittäminen keskusta-alueilla ja kestävän liikkumisen vyöhykkeillä.
- Kaavahankkeiden auditointi kestävän liikkumisen edellytysten näkökulmasta.

Kulkutapoihin vaikuttaminen:

- Jalankulun ja pyöräilyn priorisointi uusien alueiden suunnittelun lähtökohtana.
- Pysäköintipolitiikan uudistaminen.

Tukitoimet:

- Maankäytön hankkeiden ilmasto- ja liikkumisvaikutusten arvioinnin kehittäminen.
- Liikennejärjestelmätöiden ja maankäytön suunnittelun yhteistyön vahvistaminen.

YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

TALOUDELLISUUS JA RAHOITUS

Liikennepolitiikan tavoitteissa korostuvat kestävä liikkuminen ja ilmastotavoitteet. Valtion väyläperusteisia rahoitusinstrumentteja on ohjattu perinteisesti keskitetysti, mutta pienimuotoisempien ilmasto- ja kestävä liikunnan toimenpiteiden tarpeista paras tietämys on kaupunkiseuduilla ja alueilla. Näiden teemojen edistämiseksi tarvitaan uusia rahoituslähteitä, joiden käytöstä päätetään aluetasolla.

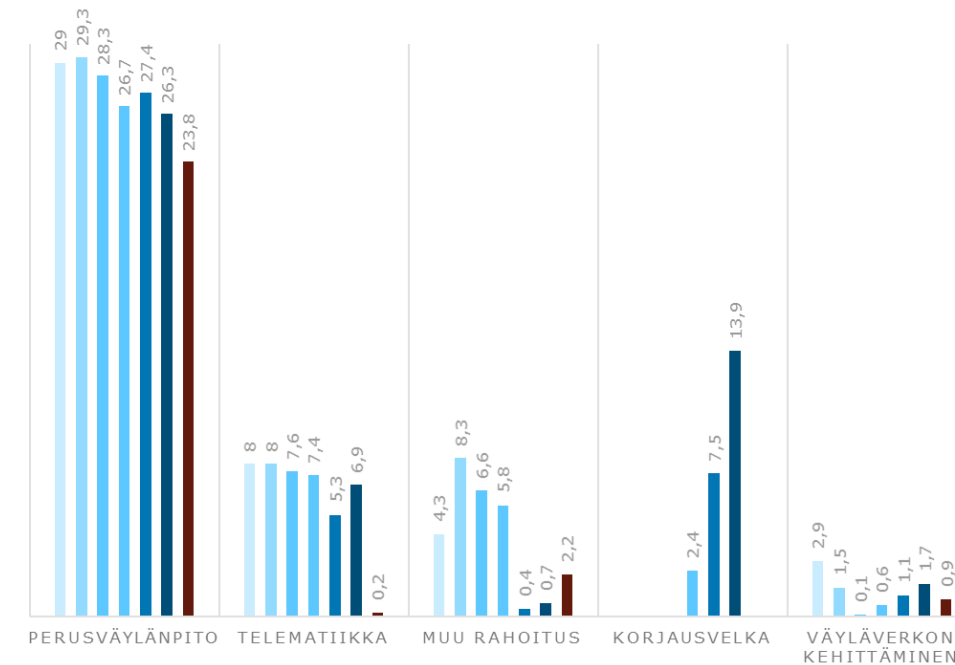
Pääväylien investoinnit on alueella tehokkainta kohdistaa elinkeinoelämän tarpeiden perusteella ja TEN-T-verkkojen pistemäisten ongelmien poistamiseen. ELY-keskuksen liikennejärjestelmän rahoitus on vähentynyt jo pitkään, lukuun ottamatta muutamana viime vuonna korjausvelan vähentämiseen suunnattua valtakunnallista erityisrahoitusta. Joukkoliikenteessä ELY:n sopimusliikenteen kokonaisbudjetiksi arvioidaan lähivuosina noin 850 000 - 900 000 euroa. Joukkoliikenteessä vaikuttavuutta haetaan siten, että jatkossa ELY-keskuksen osuus kuntien välisessä, palvelutasotavoitteiden mukaisessa liikenteessä on 80 % ja kuntien osuus 20 %.

Traficomien rooli korostuu jatkossakestävä liikunnan edistämisessä, lisäksi ilmastotoimenpiteiden edistämiseen on saatavilla rahoitusta eri hallinonaloilta ja EU-rahoituksen kautta. Julkishallinnon toimijoiden ohella aktivoidaan alueen yritykset ja muita toimijoita hyödyntämään erilaisia teknologia- ja ilmastoperusteisia rahoitusmahdollisuuksia.

Rahoituksen kiristyminen tarkoittaa, että käytettävissä olevat resurssit on suunnattava aiempaa voimakkaammin ottaen huomioon niiden tehokkuus eri toimintaympäristöissä. Käytännössä pääteiden merkitys korostuu ja alemman tieverkon osalta kohdentamisessa on otettava huomioon teiden merkitys elinkeinoelämän kuljetuksille ja asukkaille. Rahoituksen tehokas kohdentaminen edellyttää arviointia toimenpiteiden vaikutuksista. Valtakunnallisen Liikenne 12 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin periaatteita otetaan käyttöön soveltuvin osin myös alueellisella tasolla.

TOIMENPITEITÄ

- Liikenne 12 –vaikutusten arviointikehikon käyttöönotto soveltuvin osin.
- Rahoituslähteiden systemaattinen inventointi ja tiedottaminen toimijoille.
- Toimenpiteiden ja rahoituksen koordinointi sovittujen liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden perusteella.



JATKUVA SEURANTA JA YHTEISTYÖN KEHITTÄMINEN

TAVOITTEENA ALUEKEHITYKSEN VAHVISTAMINEN

Liikennejärjestelmän kehittäminen 2020 -luvulla edellyttää ajantasaista seurantatietoa ja reagointia nopeasti muuttuviin tilanteisiin. Liikennepolitiikan ja lainsäädännön muuttuneet painopisteet eivät ole vielä täysimääräisesti realisoituneet toimenpiteiksi. Nämä yhdessä teknologioiden kehitysnopeuteen liittyvien epävarmuuksien kanssa aiheuttavat tarpeen muuttaa suunnittelujärjestelmää dynaamisemmaksi.

Tiedolla johtaminen korostuu tulevassa toimintamallissa. Toimintaympäristön muutoksista, liikennejärjestelmän tilasta ja käyttäjien tarpeista saadaan yhä enemmän ja nopeammin tietoa. Dynaaminen suunnittelujärjestelmä mahdollistaa reagoinnin muuttuviin tilanteisiin. Tietopohjan vahvistumisen myötä myös suunniteltujen toimenpiteiden vaikutuksia pystytään arvioimaan aiempaa laaja-alaisemmin ja luotettavammin.

Ylimaakunnallinen yhteistyö lisääntyy. Etelä-Suomen ja Itä-Suomen liikennestrategiatyöt luovat toimintamalleja valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan vaikuttamiselle. Mutta ne luovat myös aiempaa paremman perustan ylimaakunnallisten yhteyksien edistämiseksi hankekohtaisesti.

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 vaikutavuuden toiminnalle.

YDINVIESTIT

1

Tiedolla johtaminen

- Seurantatieto
- Vaikutustieto

2

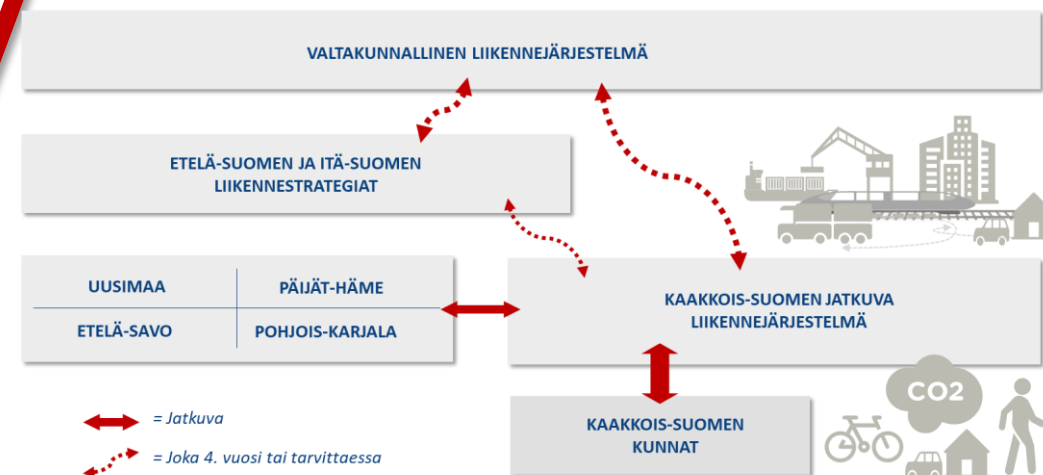
Ylimaakunnallinen yhteistyö

- Etelä-Suomi
- Itä-Suomi
- Muut tahot

3

Rahoituskoordinaatio

- Liikennehallinto
- Muut hallinnonalat
- EU-rahoituslähteet



LIITE: TEN-T YDINVERKON KEHITTÄMISTARPEET

VAIKUTUKSET

HANKE: Luumäki – Imatra (LUIMA) (Väylä: nettisivuilta)

TARVE: Luumäki-Imatra ratahanke tähtää tavaraliikenteen toimintaedellytysten ja henkilöliikenteen palvelutason parantamiseen. Hankkeen toteuttaminen tukee myös elinkeinoelämän kilpailuvuon ylläpitoa ja kehittämistä, sekä parantaa alueen asukkaiden ja muiden toimijoiden viihtyvyyttä vähentämällä liikenteen melua ja päästöjä.

HANKE JA TAVOITTEET: Hankkeen tavoitteena on kehittää rataosuuden palvelutasoa parantamalla välityskykyä, toimintavarmuutta ja häiriötilanteiden hallintaa. Välille Joutseno-Imatra rakennetaan uusi kaksoisraide nykyisen yksiraiteisen osuuden rinnalle. Välillä Luumäki-Joutseno tehdään nykyisen raiteen perusparannusta. Osana hanketta kunnostetaan korjausvelkohteet Saimaan kanavan ratasilta, Mansikkakosken ratasilta ja vanhan vt6:n alikulkusilta. Hankkeen kokonaispituus on 56 kilometriä.

TOTEUTUSVALMIUS JA AIKATAULU: Hankkeelle on myönnetty rahoitusta 189 miljoonaa euroa. Tavoiteaikataulun mukaisesti rakentaminen käynnistyi vuonna 2018 ja hanke on kokonaisuudessaan valmis 2023.

- Ensimmäiset siltaurakat käynnistyneet 2018 ja jatkuvat
- Kaksoisraideosuuden ensimmäinen rataurakka käynnistettiin 2019
- Hanke käynnissä ja kokonaisuudessaan valmis 2023

VAIKUTUKSET:

- Kapasiteetin lisääminen ja akselipainon nosto parantavat osuuden kustannustehokkuutta ja luotettavuutta
- Tavaraliikenteen liikennöintikustannukset laskevat
- Matkustajamäärä ja lipputulot kasvavat, kun henkilöliikenteen palvelutaso parane
- Kun tienkäyttäjät siirtyvät juniin, teiden kuluminen vähenee, liikenneturvallisuus parane ja ilmastovaikutukset ovat merkittävät

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Paranee merkittävästi
Saavutettavuus	Paranee merkittävästi
Tehokkuus	Paranee merkittävästi

LIITE: TEN-T YDINVERKON KEHITTÄMISTARPEET

VAIKUTUKSET

HANKE: Imatra – Imatrankoski (Väylä: hankekortti 3/2020 ja nettisivut)

TARVE: Imatra-Svetogorskin raja-aseman liikenne on nykyisin hyvin rajattua ja koostuu lähinnä puutuonnista. Raja-aseman avaaminen kansainväliselle liikenteelle avaisi rajan kaikille tavara-lajeille sekä mahdollistaisi tuonnin lisäksi myös viennin rajan yli. Imatra-Imatrankoski raja -yleis-suunnitelmassa laaditaan ratainfra osalta tämän mahdollistava periaateratkaisu.

HANKE JA TAVOITTEET:

Ratahankkeen tavoitteena on luoda periaateratkaisu Karjalan radalta valtakunnan rajalle ulottu-van kymmenen kilometrin pituisen rataosuuden kehittämiseksi. Yleissuunnittelu sisältää Imatran kolmioraiteen, kaksoisraiteen Imatralta valtakunnanrajalle, sähköistyksen, turvalait- teet sekä raja-aseman mahdollisen siirtämisen Pelkolaan. Hanke voidaan toteuttaa vaiheit- tain.

TOTEUTUSVALMIUS JA AIKATAULU:

- Yleissuunnitelmaluonnos on valmistunut vuonna 2014.
- Väylä laatii parhaillaan yleissuunnitelmaa rataosuudelle Imatra-Imatrankoski-Raja.
- Seuraava suunnitteluvaihe on rata-suunnitelma, jonka kesto on noin kolme vuotta.
- Ratasuunnitelman käynnistämisestä ei ole päätöksiä.
- EU-rahoitteisessa ENI-hankkeessa 2019-2022 toteutetaan tavarajunien läpi- valaisulaite Pelkolaan

VAIKUTUKSET:

- Mahdollistaa kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenteen.
- Lisää rataosan välityskykyä
- Kolmioraide mahdollista 1100 m:n junapituuden
- Vähentää vaihtotyönä liikennöivien yksiköiden määrää
- Parantaa rautatieliikenteen turvallisuutta

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Paranee merkittävästi
Saavutettavuus	Paranee merkittävästi
Tehokkuus	Paranee merkittävästi

LIITE: TEN-T YDINVERKON KEHITTÄMISTARPEET

VAIKUTUKSET

HANKE: VT 15 Kotka – Kouvola (Väylä: hankekortti 3/2020 ja nettisivut)

TARVE: Valtatie 15 välillä Kotka–Kouvola on satamien ja suurteollisuuden kuljetusten sekä Kymenlaakson työ- ja opiskelumatkaliikenteen sekä sote-kuljetusten (keskussairaala Kotkassa) pääväylä. Yhteysväli on ruuhkainen ja turvaton. Vt 15 kehittämiskokonaisuus muodostuu kolmesta osuudesta: Vt 15 Kotka (Rantahaka)-Kouvola, Vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie) sekä HaminaKotkan-sataman Mussaloon johtavasta satamayhteydestä (Mt 355).

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeen tavoitteena on liikenneturvallisuuden sekä kuljetusten ja henkilö- ja työmatkaliikenteen sujuvuuden huomattava parantaminen. Yhteysväliä parannetaan keskeisellä osuudella yhtenäiseksi ohituskaistajärjestelmällä, pääliittymien parantamisella sekä laajoilla tie- ja liittymäjärjestelyillä. Hankkeeseen sisältyy myös Inkeröistentien yhdistetty jalkakäytävä-pyörätie. Tavoitetilanteessa koko Kotka-Kouvola yhteysväli on jatkuva, keskikaiteellinen ohituskaistatie, jossa liittymät ovat eritasoliittymiä ja nopeusrajoitus 100 km/h.

TOTEUTUSVALMIUS JA AIKATAULU:

- Vt 15 Kotkan sisääntulo, Paimenportin eritasoliittymän parantamishanke sisältyy vuoden 2020 budjettiin (15,0 milj. euron valtuus).
- Tiesuunnitelma on valmistunut lokakuussa 2019. Hyväksymispäätös annettaneen vuonna 2020.
- Jalankulku- ja pyörätie rakennetaan ennen päätiehanketta vuoden 2020 aikana.
- Tiesuunnitelmahankkeen toteuttamisvalmius on 2020 - 2022.
- Hanke ei ole tällä hetkellä valtion väyläinvestointien toteuttamisohjelmassa.
- Hanke on mahdollista toteuttaa vaiheittain, jolloin ensimmäisessä vaiheessa parantamatta jäävät osuudet voidaan toteuttaa myöhemmin.

VAIKUTUKSET:

- Liikenteen ja kuljetusten palvelutaso paranee, kun ohitus mahdollisuudet lisääntyvät ja matka-aika on ennakoitavampi.
- Liikenneturvallisuus paranee.
- Pohjavesisuojaus tehdään ja pilaantumisen riski pienenee.
- Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee.
- Asukkaiden ja maatalouden yhteydet pitenevät monin paikoin, mutta ovat nykyistä turvallisemmat.
- Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,0.

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Paranee
Saavutettavuus	Paranee merkittävästi
Tehokkuus	Paranee

LIITE: TEN-T YDINVERKON KEHITTÄMISTARPEET

VAIKUTUKSET

HANKE: VT 12 Lahti – Kouvola (Väylä: hankekortti 3/2020)

TARVE: Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittaisyhteys valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatutasoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenne-turvallisuudeltaan huono.

HANKE JA TAVOITTEET: Hankkeen tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden, sujuvuuden, toimintavarmuuden ja matka-aikojen ennustettavuuden oleellinen parantaminen. Tavoitetilanteessa tie parannetaan nelikaistaiseksi moottoriväyläksi Joutjärveltä Nastolaan ja muilla osuuksilla keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa) eritasoliittymän.

Ensivaiheessa valtatie parannetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikoimmalta osuudeltaan Uusikylästä Tillolaan. Tielle muodostuu jatkuva rinnakkaistie, jolle järjestetään yksityisteiden liittymät. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan ja tehdään meluntorjuntaa. Pohjavesialueet suojataan.

TOTEUTUSVALMIUS JA AIKATAULU:

- Koko yhteysvälin palvelutason määrittäminen ja hankkeen uudelleenarviointi valmistui 2014.
- Vt 12 yhteysvälille Lahti-Kouvola on laadittu useita suunnitelmia jaksoittain.
- Tiehankkeen jatkosuunnittelu ja toteuttaminen riippuvat tienpidon rahoituksen kehityksestä. Kiireellisimpänä kohteena on Uusikylä-Tillola välin parantamisen ensimmäinen vaihe.

VAIKUTUKSET:

- Kuljetusten sujuvuus ja kustannustehokkuus paranevat.
- Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat.
- Järjestelyt mahdollistavat maankäytön kehittymisen yleiskaavojen mukaisesti Kausalassa. Rinnakkaisteista muodostuu paikalliselle liikenteelle turvalliset väylät.
- Autoliikenteen haitat (turvattomuus, melu, estevaikutus) vähenevät erityisesti Kausalassa ja Arolassa.
- Melulle altistuvien määrä vähenee.
- Pohjaveden pilaantumiskahva pienenee oleellisesti
- Uuteen maastokäytävään sijoittuvat osuudet synnyttävät haittoja lähiympäristön asukkaille, maisemalle ja luonnonympäristölle.
- Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,3

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Paranee
Saavutettavuus	Paranee merkittävästi
Tehokkuus	Paranee

LIITE: TEN-T YDINVERKON KEHITTÄMISTARPEET

HANKE: VT 6 Kouvolan kohta (Väylä: hankekortti 9/2019 ja nettisivut)

TARVE: Kaakkois-Suomen ja Venäjälle suuntautuvan liikenteen toinen pääyhteys valtatie 6 on Kouvolan kohdalla turvaton ja laatutasoltaan poikkeava.

HANKE JA TAVOITTEET: Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja RR-terminaalialueen yhteyksien turvaaminen, henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen, jalankulku ja pyöräily-yhteyksien täydentäminen ja sujuvat yhteydet Kouvolan keskustaan. Tavoitetilanteessa valtatie 6 on moottoritie ja Korialta etelään keskikaiteellinen ohituskaistatie.

Valtatie parannetaan ensi vaiheessa moottoritieksi vilkkaimmalla osuudella ja poikkeavan huonolaatuinen jakson länsipää leveäkaistatieksi. Kaupungin keskustan ja TEN-T ydinverkon RR-terminaalin yhteyksiä pääteiltä kehitetään. Lisäksi poistetaan keskeisimmät jalankulun ja pyöräilyn yhteyspuutteet ja asutuksen meluongelmat.

TOTEUTUSVALMIUS JA AIKATAULU:

- Valtatien 6 yleissuunnitelma valmistui vuonna 2015 ja hyväksyttiin Liikennevirastossa 2018. Tiesuunnitelman laatimista ei ole aloitettu.
- Kouvolan kaupungin käynnistämät asemakaavatyöt ovat pysähdyksissä edellyttäen samanaikaista valtatie 6 tiesuunnittelua.
- Korian kohdalle 2016 laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty vuonna 2019.
- Korian kohdan rakentaminen voi alkaa vuonna 2020 ja muu osuus vuonna 2022.
- Valtatien 6 välille Tykkimäki-Häkämäki yleiskaavan rinnalla laadittava aluevaraussuunnitelma valmistui 2019 aikana.

VAIKUTUKSET

VAIKUTUKSET:

- Liikenteen sujuvuuden paranee ja ruuhkautuminen poistuu.
- Liikenneturvallisuuden huomattava parantaminen
- Päätieverkon jatkuvuuden ja selkeyden sekä Kouvolan keskustan ja valtatieverkon välisten yhteyksien parantaminen
- Kouvolan kaupungin osakeskusten välisten yhteyksien parantaminen
- Kehittyvän maankäytön edellyttämien liikenneyhteyksien parantaminen.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien turvallisuuden ja yhteystarpeiden parantaminen
- Liikenteen aiheuttamien melu-, terveys- ja ympäristöhaittojen vähentäminen ja lieventäminen
- Hanke heikentää liito-oravien elinolosuhteita
- Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,7.

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Paranee merkittävästi
Saavutettavuus	Paranee merkittävästi
Tehokkuus	Paranee merkittävästi

LIITE: TEN-T YDINVERKON KEHITTÄMISTARPEET

VAIKUTUKSET

HANKE: Saimaan kanavan kehittäminen (Väylä: Hankekortti 3/2020)

TARVE: Saimaan laivaliikenteen toimijat ovat tuoneet esille kanavan sulkujen pidentämistarpeen Saimaan kanavaliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytysten turvaamiseksi tulevaisuudessa. Nykyinen aluskoko voi toimijoiden näkemyksen mukaan johtaa liikenteen näivettymiseen tulevaisuudessa, koska kanavaliikenteeseen sopivien alusten saatavuus vähenee.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeeseen kuuluu kanavasulkujen pidentäminen 11 metrillä sulkujen yläportteja siirtämällä sekä kanavan vesipinnan noston 10 cm:llä.

Hankkeen tavoitteena on turvata Saimaan kanavan ja Saimaan järviolueen tavaraliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytykset mahdollistamalla 93,2 x 12,6 x 4,35 m (4,45 m) kulun kanavan läpi. Näiden alusten maksimilasti olisi noin 3 100 tn (nykyisin 2 500 tn), ja tämän kokoluokan aluksia olisi saatavissa markkinoilta riittävästi myös tulevaisuudessa.

TOTEUTUSVALMIUS JA AIKATAULU:

- Veden pinnan noston parantamishanke sisältyy vuoden 2020 budjettiin (5,0 milj. euron valtuus).
- Hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut alkuvuonna 2018.
- Rakennussuunnittelu on valmistunut 2019.
- Hankearviointi on käynnissä ja valmistuu keväällä 2020.
- Kanavan sulkujen pidentämisen ja vesipinnan noston edellyttämä vesilupa on valmisteilla.
- Hankkeen toteutus voi käynnistyä aikaisintaan 2021 ja hanke voidaan toteuttaa 1-3 vuoden aikana. Toteutusmalli ratkaistaan yhdessä alueen toimijoiden kanssa.

Hanke turvaisi Saimaan kanavaliikenteen toiminta ja kehittämisedellytykset tulevaisuudessa

Hankearviointi on käynnissä

haken

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset Vaikutukset
Kestävyys	Hankearviointi on käynnissä
Saavutettavuus	Hankearviointi on käynnissä
Tehokkuus	Hankearviointi on käynnissä

LIITE: UUDET INFRATARPEET

VAIKUTUKSET

HANKE: VT 13 Mikkeli-Lappeenranta-Nuijamaa

(Väylä: hankekortti 9/2019)

TARVE: Valtatie 13 on maan rajojen yli yksi tärkeimpiä kansainvälisiä yhteyksiä kuljetuksille ja henkilöliikenteelle. Tiellä on suuri merkitys myös lähialueiden kuntien elinvoimaisuuteen sekä alueen yritysten toimintaan ja kilpailukykyyn.

HANKE JA TAVOITTEET: Päättävöitteena on ollut määritellä liikennemäärän kasvuun sidottu vaiheittain parantaminen, millä varmistetaan riittävän palvelutason sekä sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden tason säilyttäminen koko tieosalla. Liikennemäärän kehitys riippuu voimakkaasti rajaliikenteen, kaupallisen maankäytön sekä Venäjän puolen tiestön kehittymisestä. Tietä parannetaan vaiheittain maankäytön kehittymistä tukien lisäkaista- ja liittymäjärjestelyillä. Pahimmat ongelmakohdat poistetaan kiireellisyysjärjestyksessä ja rahoituksen mahdollistamassa tahdissa.

TOTEUTUSVALMIUS JA AIKATAULU:

- Mikkeli-Lappeenranta tiejakson toimenpidesuunnitelma on valmistunut 2010.
- Lappeenranta-Nuijamaa tiejakson parantamista koskeva YVA-selostus valmistui 2014 ja yleissuunnitelma 2016. Suunnitelmaan sisältyvää hankearviointia laaditaan ja se valmistuu kevään 2020 aikana.
- Lappeenranta-Nuijamaa hanke ei sisälly tällä hetkellä Liikenneviraston toteuttamishjelmiin. Tämän hetken käsityksen mukaan hankkeeseen liittyvien toteuttamiskokonaisuuksien rakentaminen alkaa mahdollisesta EU-rahoituksesta riippuen aikaisintaan vuoden 2020 jälkeen.
- Mytönmäen parantamishanke sisältyy vuoden 2020 budjettiin ja hankkeen kustannusarvio on 11,6 M€.

VAIKUTUKSET:

- Elinkeinoiminnan, kaupan ja matkailun kehittämis- edellytykset paranevat.
- Liikenneturvallisuus paranee.
- Tien rakenteellinen kunto paranee.
- Tien parantaminen mahdollistaa nopeustason nostamisen pääosin 100 km/h.
- Henkilö- ja tavaraliikenteelle saadaan sujuva ja turvallinen tieyhteys itärajalle.
- Rajanylityspaikan parannukset ja pysäköintialue vähentävät rekkaliikenteestä muulle liikenteelle sekä tien varren ympäristölle ja asutukselle aiheutuvia haittoja.

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Paranee
Saavutettavuus	Paranee merkittävästi
Tehokkuus	Paranee

LIITE: UUDET INFRATARPEET

VAIKUTUKSET

HANKE: VT 6 Koskenkylä -Kouvola (Väylä: strategiakortti 4/2019)

TARVE: Yhteysvälin ongelmina ovat heikko liikenneturvallisuus, joka johtuu pitkälti tietyypistä. Kouvola on meluhaittoja ja puutteita kevyen liikenteen yhteyksissä. Myös pohjavesi alueita on suojaamatta ja valtatie useat suuret sillat ovat huonokuntoisia. Verrattuna muihin raskaan liikenteen runkoyhteyksiin yhteysvälin nykytilan puutteista korostuu kuolemaan johtavien onnettomuuksien suuri määrä niin tiepituutta kuin liikennemäärää kohden. Jaksoilla on kaksi huonokuntoista siltaa ja meluntorjunnan tarpeita. Yhteysvälin kiireellisimmin parannettava väli on Koria–Kouvola (Tykkimäki). Sen länsiosa on laatutasoltaan muusta yhteysvälistä poikkeava ja keskeinen osuus turvatonta moottoriliikennetietä.

HANKE JA TAVOITTEET: Ensimmäisen toteutusvaiheen kustannusennuste on yhteensä 125 M€ (MAKU 130, 2010=100). Siihen sisältyy Kouvola kohdan muuttaminen moottoritieksi, Tanntarin uusi eritasoliittymä keskustan kohdan katujärjestelyineen ja akuuttien meluhaittojen poistaminen. Ensi vaiheen välttämättömät korvausinvestoinnit ovat Korian ratasillan ja Kymijoen sillan uusiminen ja valtatie parantaminen siltakohteiden molemmin puolin. Koskenkylä–Koria-välillä leveäkaistaisen tien turvallisuutta parannetaan muuttuvalla nopeusrajoitusjärjestelmällä.

TOTEUTUSVALMIUS JA AIKATAULU

- Kouvola kohdan ja Korian ratasillan hankkeet sekä nopeusrajoitusjärjestelmä ovat suunnitelmien puolesta valmiit toteutettaviksi vuonna 2020.
- Laajemman hankkeen toteuttaminen on mahdollista aloittaa 2022 tiesuunnitelman laatimisen jälkeen.

VAIKUTUKSET:

- Elinkeino toiminnan, kaupan ja matkailun kehittämis- edellytykset paranevat.
- Liikenneturvallisuus paranee.
- Tien rakenteellinen kunto paranee.
- Tien parantaminen mahdollistaa nopeustason nostamisen pääosin 100 km/h.

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Paranee
Saavutettavuus	Paranee merkittävästi
Tehokkuus	Paranee

LIITE: UUDET INFRATARPEET

VAIKUTUKSET

HANKE: Vt 26 ja mt 387 toimenpiteet (Väylä: hankekortti 2/2019)

TARVE: Liikenneturvallisuus on suurin ongelma valtatie 26 ja maantien 387 liikennekäytävissä. Autoilijat ovat kokeneet tien kunnon huonoksi ja monin paikoin yllätykselliseksi. Jalankulun ja pyöräilyn huonot olosuhteet, erityisesti kylien kohdalla, tekevät liikkumisesta turvatonta.

HANKE JA TAVOITTEET: Tavoitteena on, että valtatie 26 ja maantien 387 muodostamaa liikennekäytävää kehittämällä edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä ja turvataan toimivat arjen matkat molemmilla teillä. Matkat ja kuljetukset ovat sujuvia, turvallisia, ympäristöystävällisiä, taloudellisia ja älykkäitä. Molempia väyliä parannetaan ja kehitetään vastaamaan liikenteen kasvua ja lisäämään turvallisuutta huomioiden samalla teiden roolit. Liikennekäytävän kehittäminen sisältää useita eri toimenpiteitä mm. liittymien parantamista, ohituskaistoja, kaiteita ja tien leventämistä.

TOTEUTUSVALMIUS JA AIKATAULU:

- Tieverkkoselvitys Vt 26 ja Mt 387 palvelutasosta, rooleista ja kehittämisestä (2017).
- Ohituskaistapari Vt 26 Jokimäen ja Pahalamminmäen kohdalla on toteutettu Väyläviraston perusväylänpidon lisärahoituskohteena kesällä 2018.
- Liikennekäytävän toimenpidesuunnitelman valmistuu vuonna 2020.
- Hyväksytty toimenpidesuunnitelma mahdollistaa tieparin osakohteiden yksityiskohtaisemman jatkosuunnittelun käynnistymisen aikaisintaan syksyllä 2021.
- Hankkeen tulevat osakohteet eivät tällä hetkellä sisällä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ohjelmoituihin alueellisiin perustienpidon investointikohteisiin.

VAIKUTUKSET:

- Henkilöautojen matka-ajat lyhenevät ja nopeusrajoitustavoite 80 km/h saavutetaan
- Matka-ajan ennakoitavuus ja liikenneturvallisuus paranee.
- Tien talvihoitoluokka nousee koko matkalla vastaamaan liikennemäärien mukaisia tavoitteita.
- Tien hyvä kunto edellyttää riittävän tiheää päällästyskiertoa.
- Pyöräliikenteen keskeiset yhteyspuutteet poistetaan.
- Kuljetusten kustannustehokkuus paranee liikennevirran muuttuessa tasaisemmaksi.
- Infrastruktuuritoimenpiteiden lisäksi tarvitaan koulutusta, valistusta ja tiedotusta sekä ajoneuvoteknologian ja lainsäädännön kehittämistä.

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Paranee
Saavutettavuus	Paranee merkittävästi
Tehokkuus	Paranee

LIITE: PIENET ALUEELLISET INVES- TOINNIT, KYMENLAAKSO JAETELÄ- KARJALA

TIEVERKON PARANTAMINEN JA KEVYEN LIIKENTEEN TARPEET (Väylä: hankekortti 3/2020)

Tieverkon parantaminen:

- Vt 15 Paimenportin eritasoliittymä, Kotka (Vt 15 Kotkan sisääntulotie-hanke 1. vaihe), 22,8 M€ (Päätös toteutuksesta lisätalousarvio 2020, valtuus 15 milj.€.)
- Vt 6 Hevossuo - Nappa (Korian kohta) (Vt 6 Kouvola kohdan osahanke), 10,8 M€
- Valtatie 6 parantaminen välillä Tykkimäki - Kuivala, Kouvola 3,75 M€
- Mt 3864 (Ylämaantien) parantaminen välillä Sipari-Pulsa, Lappeenranta, 3,4 M€,
- Mt 14780 (Mätöntien) parantaminen välillä Ylijärvi-Kunnanraja, Lappeenranta, 0,5 M€

Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen

- Mt 408 ja Mt 409 kevyen liikenteen järjestelyt, Savitaipale, 0,65 M€, ja Mt 370/vt 15 Kouvola-Valkeala (koostuu kahdesta erillisestä kohteesta)
- Mt 370 (Valkealan väylän) jk-ppväylä Ravikylän kohdalle, Kouvola 0,55 M€ ja Vt15 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Jokela-Valkealan kk, Kouvola, 0,30 M€
- Vt26 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Husula-Myllykylä, Hamina, 3,0 M€
- Mt 14821 Kevyen liikenteen järjestelyt välillä Talpionmäentie-Latutie, Lappeenranta, 0,84 M€
- Mt 3501 ja 14535 kevyen liikenteen väylä Purolan kohdalla, Pyhtää, 0,60 M€
- Mt 362 ja 3622 kevyen liikenteen väylä Iitin kirkonkylän kohdalla, 1,0 M€

VAIKUTUKSET

VAIKUTUKSET:

Toimenpiteet poistavat väyläverkon yksittäisiä pullonkaula- tai turvallisuuspuutteita. Pääväyläverkon pullonkaulakohteet ovat ongelmallisia erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille ja konfliktokovat myös paikallisen liikenteen tarpeiden kanssa.

Maantieverkon kevyen liikenteen parantamiskohteet parantavat turvallisuutta, edistävät kestävästä liikkumisesta ja parantavat maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensopivuutta.

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Edistää
Saavutettavuus	Edistää
Tehokkuus	Edistää

LIITE: VALTAKUNNALLISET SUUNNITTELUTARPEET

SUUNNITTELUTARPEET

Itäratojen suunnittelutarpeet

Itäisen Suomen maakunnat ja kaupungit ota tuoneet esille tarpeen kehittää Itä-Suomen rata-yhteyksiä uudella nykyistä Lahden kautta kulkevaa yhteyttä nopeammalla ratayhteydellä.

Mahdollisia yhteyksiä ja niiden vaikutuksia on arvoitu selvityksessä ”Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtojen arviointi” (Väyläviraston julkaisu 15/2020). Idän suunnan ratojen jatkosuunnittelusta ja kehittämisestä, kuten olemassa olevien ratojen peruskorjauksista, päätetään osana Liikenne 12 -suunnitelmaa tai sen toimeenpanoa.

Saimaan vesiliikenteen kehittäminen pitkällä aikavälillä

Sisävesiliikenteen rooli Suomen tavaraliikennejärjestelmässä on selkeytymätön. EU:n liikennepolitiikassa, Euroopassa ja Venäjällä sisävesiliikenne on merkittävä osa logistista järjestelmää. Tarvitaan arvio ja suunnitelma Suomen sisävesiliikenteen kehittämisestä pitkällä aikavälillä ottaen huomioon Euroopan ja Venäjän ratkaisut sisävesiliikenteen kehittämisessä.

Raja-asemien ja liikenneyhteyksien kehittämisen pitkän aikavälin tarpeet

Suomen ja Venäjän välien liikenne on ollut viime vuosina kasvussa. Raja-asemien ja Suomen puolen liikenneyhteyksien kehittämiseen liittyy monia mahdollisuuksia, jotka kuitenkin edellyttävät Suomen ja Venäjän yhteisen rajaliikenteen kehittämisstrategian laatimista.

VAIKUTUKSET

VAIKUTUKSET:

Suunnitelmat parantavat toteutusvalmiutta, mahdollistavat päätöksenteon mahdollisista jatkosuunnittelutarpeista ja luovat edellytyksiä toimenpiteiden toteutukselle.

Suunnittelun myötä tarkentuvat ratkaisut ja ajoitukset mahdollistavat alueellisen kehittämissuunnittelun etenemisen.

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Edistää merkittävästi
Saavutettavuus	Edistää merkittävästi
Tehokkuus	Edistää merkittävästi

LIITE: LIIKENNEPALVELUT / TOIMINNALLISET KEHITTÄMISTOIMET

LIIKENNEPALVELUJEN KEHITTÄMINEN

Joukkoliikenteen runkoyhteyksien matkaketjujen kehittäminen

Kaakkois-Suomessa on tarve laatia alueen kattava suunnitelma joukkoliikenteen runkoyhteyksiin liittyvistä matkaketjuista ja niiden kehittämisestä. Suunnitelmassa tulee käsitellä paikallisen, seudullisen ja pitkämatkaisen liikenteen kokonaisuutta ja saavutettavuutta eri kulkutavoilla. Tarkastelun tulee ottaa huomioon myös Suomen ja Venäjän välinen nopea Allegro-junaliikenne.

Alueellisen junaliikenteen kehittäminen

Kotkan ja Kouvolan välillä on käynnissä alueellisen junaliikenteen kehittämisen pilottihanke. Hankkeen kokemusten perusteella tulee arvioida alueellisen junaliikenteen kysyntään vaikuttamisen potentiaalia koko Kaakkois-Suomen mittakaavassa ja selvittää alueen toimijoiden mahdollisuudet osallistua alueellisen junaliikenteen kehittämiseen ja rahoittamiseen.

Imatran raja-aseman kansainvälinen raideliikennestatus ja Parikkalan raja-aseman kansainvälistäminen

Etelä-Karjalan raja-asemien kansainvälisen statuksen edellyttämien toimenpiteiden toteuttaminen mahdollistaa liikennepalvelujen kehittämisen alueella.

HaminaKotka-satama - RRT - logistiikkaketjun kehittäminen

HaminaKotka-sataman ja Kouvolan RR-terminaali muodostavat logistiikkakokonaisuuden, jonka tehokas hyödyntäminen edellyttää niitä käyttävien kuljetusten koko logistiikkaketjun infraan ja tietojärjestelmiin liittyvien vaatimusten tunnistamista.

Merikuljetusten tehokkuutta parantavat toimet

Merikuljetusten taloudellisuutta voidaan parantaa muuttamalla liikennöintiin vaikuttavia säännöksiä mm. varavesisyyvyyden ja talvimerenkulun osalta yhdenmukaiseksi kansainvälisten käytäntöjen kanssa.

VAIKUTUKSET

VAIKUTUKSET:

Liikennepalvelujen laatu, toimintojen sujuvuus/luotettavuus ja nopeutuminen lisäävät niiden houkuttelevuutta.

Tomenpiteet edistävät henkilöliikenteen ja kuljetusten siirtymää kestävien liikkumis- ja kuljetustapoihin sekä parantavat toimintojen kustannustehokkuutta.

Liikenne 12 tavoitealue	Keskeiset vaikutukset
Kestävyys	Edistää merkittävästi
Saavutettavuus	Edistää merkittävästi
Tehokkuus	Edistää merkittävästi