



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO



ETELÄ-KARJALAN LIIKENNESTRATEGIA

ETELÄ-KARJALAN LIITTO 2020

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN TAVOITTEET OHJAAVAT TOIMINTALINJOJA

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.

Tarkennukset aluetyypeittäin

Keskusten välinen ja ulkoinen liikenne

- Varmistetaan pääteiden hyvä palvelutaso ja parannetaan rajaliikenteen toimivuutta.
- Parannetaan rautatie- ja vesikuljetusten edellytyksiä ja kustannustehokkuutta.
- Tuetaan matkailun kehittämismahdollisuuksia ja matkailua palvelevien matkaketjujen kehittämistä.

Kaupunkikeskukset

- Parannetaan terminaalien saavutettavuutta sekä luodaan edellytyksiä logistiikka-alueille ja -toiminnoille ja tarjotaan yrityksille kilpailukyisiä sijoittumispaikkoja pääteiden ja -ratojen läheisyydestä.

- Varmistetaan keskusta-alueiden jakeliikenteen toimivuus, turvallisuus ja ympäristöön sovitettavuus.
- Ohjataan raskasta liikennettä pois keskustasta turvallisille ja sujuville kuljetusreiteille.

Kuntakeskukset

- Vahvistetaan elinkeinoelämän, erityisesti matkailun toimintaedellytyksiä.
- Parannetaan terminaalien saavutettavuutta sekä ohjataan raskasta liikennettä pois keskustasta turvallisille ja sujuville kuljetusreiteille.

Kylät ja haja-asutus

- Varmistetaan yhteiskunnan toimintojen elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta merkittävän alemman tieverkon liikennöitävyys ja kuljetusten toimivuus.
- Vahvistetaan kaupan palvelujen ja matkailun toimintaedellytyksiä.

KESTÄVÄN LIKKUMISEN EDISTÄMINEN

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

Tarkennukset aluetyypeittäin

Keskusten välinen ja ulkoinen liikenne

- Mahdollistetaan eri liikennemuotojen sujuvat matkaketjut.
- Parannetaan raideliikenteen kilpailukykyä sekä maakunnan sisäisessä liikenteessä että yhteyksissä maakunnan ulkopuolisiin suurimpiin kaupunkeihin, terminaaleihin ja kansainvälisesti.
- Kehitetään lentoliikenteen tarjontaa kansainvälisessä liikenteessä.

Kaupunkikeskukset

- Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisia ja viihtyisiä olosuhteita siten, että lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen ja pyöräillen.

- Edistetään joukkoliikenteen käyttöä ja kasvatetaan sen kulkutapaosuutta.
- Varmistetaan liikenteen ja maankäytön kehittämisen vahva yhteistyö.

Kuntakeskukset

- Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn palvelutasoa siten, että lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen ja pyöräillen.
- Varmistetaan päivittäisten matkojen hyvä sujuvuus ja mahdollistetaan matkat kaupunkikeskuksiin myös joukkoliikenteellä.

Kylät ja haja-asutus

- Turvataan liikenneolosuhteet siten, että arjen matkat sujuvat eri vuodenaikoina.
- Varmistetaan mahdollisuus päästä julkisella liikenteellä kaupunki- ja kuntakeskuksiin.

YHTEISKUNNAN TAVOITTEIDEN EDISTÄMINEN

Turvallisuus:

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

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.

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.

Tarkennukset aluetyypeittäin

Keskusten välinen ja läpikulkuliikenne

- Vähennetään erityisesti pääteiden vakavia liikenneonnettomuuksia.
- Vähennetään pääväylien liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja.
- Tehostetaan nykyisen infrastruktuurin käyttöä ja hyödynnetään digitalisaation tuomat mahdollisuudet.
- Varmistetaan Etelä-Karjalan saavutettavuus kohtuullisessa ajassa ja kustannuksin.
- Vahvistetaan Etelä-Karjalan roolia porttina Venäjälle.

Kaupunkikeskukset

- Parannetaan kaupunkikeskustojen vetovoimaisuutta, viihtyisyyttä ja turvallisuutta, erityisesti jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osalta.
- Tiivistetään yhdyskuntarakennetta ja ohjataan uudisrakentamista joukkoliikenneyhteyksien varten kävely- ja pyöräilyetäisyyksille palveluista.
- Tehostetaan nykyisen infrastruktuurin käyttöä ja hyödynnetään digitalisaation tuomat mahdollisuudet.

Kuntakeskukset

- Varmistetaan turvalliset liikenneyhteydet.
- Ohjataan uudisrakentamista kävely- ja pyöräilyetäisyyksille kuntakeskustoista joukkoliikenneyhteyksien varten sekä tuetaan lähipalvelujen kehittämistä.

Kylät ja haja-asutus

- Varmistetaan turvalliset liikenneyhteydet.
- Tuetaan liikennejärjestelmän toimenpiteillä kylien elinvoimaisuutta ja palvelujen kehittämistä.



PÄÄTIET LIIKENNEJÄRJESTELMÄN RUNKONA

Päätiet muodostavat Etelä-Karjalan liikennejärjestelmän rungon myös tulevaisuudessa, joten niiden hyvä palvelutaso on arjen liikkumisen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta tärkeää.

Valtatie 6 kuuluu maanteiden pääväyliin, jotka yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset. Tien keskeisiä kehittämistoimenpiteitä ovat sen muuttaminen moottoriliikennetieksi rinnakaistiejärjestelyineen Lappeenrannassa ja Imatralla (39 km), tien parantaminen moottoriliikennetienä Kouvolaan saakka sekä Imatra-Joensuu -välin palvelutason parantaminen vaiheittain ohituskaista- ja liittymäjärjestelyin.

Valtatie 13 on tärkeä rajaliikenteen ja teollisuuden kuljetusreitti. Väli Lappeenranta-Nuijamaa tarvitsee rajaliikenteen kasvun myötä kehittämistoimenpiteitä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden takaamiseksi. Ratkaisuna on tiejakson parantaminen nykyisellä paikallaan korkealuokkaiseksi nelikaistaiseksi tieksi. Valtatien jatkeena Venäjän puolella sijaitsee kapea Saimaan kanavan huoltotie, josta on kehitettävä jatkossa turvallinen yhteys. Valtatien 13 Lappeenrannan ja Mikkelin välistä osuutta parannetaan vaiheittain linjausmuutoksilla, ohituskaistajärjestelyillä sekä liittymä- ja kevyen liikenteenjärjestelyillä. Kiireellisimmät parantamiskohteet tulee arvioida toimenpideselvityksen päivityksen pohjalta.

Valtatien 14 rooli korostuu Parikkalan raja-aseman kansainvälistymisen ja Etelä-Savoon suuntautuvan liikenteen kasvun myötä. Tielle tarvitaan lisää turvallisia ohitusmahdollisuuksia ja merkittäviä tieteknisten ominaisuuksien parantamisia. Parikkalan raja-aseman roolin vahvistuessa olisi loogista tarkastella valtatie 14 tienumeroinnin ulottuminen Venäjän rajalle saakka.

Valtatie 26 ja maantie 387 muodostavat liikennekäytävän ja keskenään vaihtoehtoisen reitin Lappeenrannan ja Haminan sekä laajemmin itäisen Suomen ja pääkaupunkiseudun välillä E18-tien (valtatie 7) kautta. Maantie 387 liikenteellisen merkityksen kasvaessa esitetään sen toiminnallinen luokka nostettavaksi seututiestä kantatieksi. Liikenneturvallisuus on suuri ongelma ja molempia liikennekäytävän väyliä parannetaan ja kehitetään vastaamaan liikenteen kasvua ja lisäämään turvallisuutta huomioiden samalla teiden roolit. Tavoitteena on myös automaattisen nopeudenvallontajärjestelmän laajentaminen molemmille väylille.

Kantatie 62 Mikkelistä Imatran raja-asemalle on tunnettu matkailutie, mutta pääosin kapea ja geometrialtaan puutteellinen mäkisessä maastossa. Tien kehittämistoimenpiteet sisältävät tien levenämistä, jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä sekä ja rakenteen parantamista. Tien kiireellisin kohde on kapean Käyhkään sillan kohdan parantaminen.

Tieverkon kunto on 2010-luvulla heikentynyt Etelä-Karjalassa uhkaavasti ja korjausvelka kasvanut. Rahoituksen puuttuessa tieverkon rakenteellisia korjauksia on jouduttu lykkäämään, kun on keskitytty pintakunnon hoitamiseen. Lähivuosille perusväylänpidon rahoitus on lisääntymässä ja korjausvelan kasvu saata- neen ensivaiheessa pysäytettyä. Ongelman täsmentämiseksi on määritettävä tarkemmin korjausvelan tilannekuva, määritettävä kohteet ja priorisoitava toimenpiteiden toteutus.



RADAT, VESIVÄYLÄT JA LENTOKENTÄT TÄRKEÄSSÄ ROOLISSA

Radat

Etelä-Karjalan läpi kulkee rautateiden pääväyliin kuuluva Karjalan rata, jonka kehittäminen on osa laajempaa itäisen Suomen raideliikenteen kehittämistä. Parhaillaan parannetaan välin Luumäki-Joutseno palvelutasoa, korjataan ja rakennetaan siltoja sekä rakennetaan kaksoisraide Joutsenon ja Imatran välille. Hanke valmistuu vuonna 2023. Tavara- ja henkilöliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen edellyttää seuraavaksi kolmioraitteen rakentamista Imatralla, sähköistetyin kaksoisraiteen toteutusta välillä Imatra–valtakunnan raja sekä kaksoisraiteen rakentamisen koko Luumäki–Imatra-välille.

Imatra–Joensuu -ratavälin nopeusrajoituksen tärkein määrittävä tekijä on tasoristeykset, joiden poisto on ehdoton edellytys nopeuden nostolle. Tämä rataosuus on paikoitellen melko huonossa kunnossa, ja monia korvausinvestointeja radan rakenteisiin ja turvalaitteisiin tarvitaan kiireellisesti.

Venäjälle suuntautuvan raideliikenteen palvelutason parantamiseksi tärkeä hanke on Vainikkalan ratapihan kehittäminen.

Pitkän aikavälin kehittämishankkeena on koko itäisen Suomen saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parantava rataverkon oikaisu välillä Kouvola–Porvoo–Helsinki. Lisäksi rataosalle Luumäki–Vainikkala voi tulevaisuudessa syntyä kapasiteettipulaa, mikäli henkilöliikenne nopeutuu ja lisääntyy nykyisestä

merkittävästi. Venäjälle suuntautuvan raideliikenteen palvelutason varmistamiseen liittyviä suunnitteluhankkeita ovat rataosan Luumäki–Vainikkala lisäraide ja Luumäen kolmioraide.

Saimaan vesiliikenne

Saimaan järviolue on Suomen suurin ja yhtenäisin sisävesialue. Saimaan kanavan kuljetusvirroista raakapuun tuonti, metsäteollisuuden vienti ja raaka-ainekuljetukset muodostavat pääosan.

Saimaan vesiliikenteen kehittäminen edellyttää, että Saimaan kanavalla voivat operoida entistä suuremmat alukset. Operaattorit ja varustamot odottavat alusinvestointeihinsa pikaisia päätöksiä kanavan kehittämisestä, kun aluskalusto ikääntyy ja vuonna 2024 astuu voimaan painolastivesiasetus, minkä jälkeen nykyisellä kalustolla ei voida enää liikennöidä. Nämä seikat puolestaan edellyttävät kanavan sulkujen pidennystä ja kanavan vedenpinnan nostoa, mikä mahdollistaa Saimaan liikenteeseen sopivien, jo nyt Itämeren liikenteessä operoivien, jääluokan omaavien alusten liikennöinnin. Yksittäisen aluksen kuljetuskapasiteetti kasvaisi lähes 50 prosenttia ja uuden sukupolven risteilyalusten tulo Saimaalle vauhdittuisi. Saimaan vesiliikenteen kehittäminen lisää alueen maakuntien teollisuuden ja pk-yritysten kilpailukykyä ja luo edellytyksiä alueen elinkeinoelämän kasvuksi. Kuljetusten ohjautuminen nykyistä enemmän vesiliikenteeseen vähentää kuljetuksista syntyviä hiilidioksidipäästöjä ja tukee Saimaan alueen maakuntien vähähiilisyteen tähtääviä strategioita.

Etelä-Saimaalla ja Saimaan kanavalla on viime vuosina saavutettu kymmenen kuukauden liikennekausi. Lähitulevaisuuden kehityshankkeena on saada sekä kanavan että Saimaan sisäinen liikennöinti ympärivuotiseksi. Saimaan vesiliikenteen kannalta tärkeiden satamien kehittämistoimenpiteet tulee myös arvioida.

Kutilan kanavan rakentaminen mahdollistaa sujuvan vesiliikenteen eteläisellä Saimaalla sekä edistää eri elinkeinoja, kuten Lappeenrannan risteilyliikennettä ja luontomatkailua.

Lentokentät

Lappeenrannan lentokentällä on erittäin suuri merkitys maakunnan matkailun kehittämiseksi. Tavoitteena on uusien kansainvälisten lentoreittien avaaminen ja charter-lentojen lukumäärän kasvattaminen. Kenttä pystyy vastaanottamaan nykyisen liikennemäärän moninkertaisesti, mutta edellyttää infrastruktuurin hyvää kuntoa. Kehittämistoimia ovat yleisöpalvelutilojen kehittäminen, kiitotien parantaminen ja uudelleenpäällystäminen sekä lennonjohtotornin saneeraus.

Imatralla sijaitsevasta Immolan lentokentästä kehitetään laadukas yleisilmailukenttä, jossa on monipuolinen ja vilkas lentotoiminta sekä toimijoilla käytettävissään tarvitsemansa palvelut. Tämä edellyttää kentän ja sen lähialueen infrastruktuurin tason nostamista.

ALUEELLINEN LIIKENNE JA INFRA MERKITTÄVÄÄ

Kadut

Kaupunkikeskustojen katuverkon kehittäminen tukee kaupunkien elinvoimaisuuden ja vetovoimaisuuden kasvua. Keskustojen liikennejärjestelmän ydin on kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosiva viihtyisä kaupunkikeskusta, mutta myös sisääntuloväylien liikenteen sujuminen varmistetaan.

Maakunnan keskipisteestä, Lappeenrannan ydinkeskustasta luodaan entistä viihtyisämpi; laadukas, kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosiva kaupunkikeskusta, jossa jokaisen on helppoa ja turvallista liikkua. Ydinkeskustan liikennejärjestelmän perusratkaisuna on keskustan kaduista koostuvan kehä, jonka avulla vähennetään läpiajoliikennettä. Jalankulun viihtyisyys sekä pyöräilyn sujuvuus ja riittävät pyöräpysäköintimahdollisuudet varmistetaan. Huolto- ja jakeluliikenteeseen tuodaan uusia city-logistiikan ratkaisuja rauhoittamaan keskustan liikennettä.

Imatran kaupungin, kuntakeskusten ja taajamien pääkatujen turvallisuutta parannetaan alentamalla ajoneuvojen nopeuksia rakenteellisilla toimenpiteillä sekä kehittämällä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä. Samalla kohenee ympäristö ja taajamakuva.

Alempiasteinen tieverkko

Alempiasteinen tieverkko on alueellisesti kohtuullisen kattava. Haja-asutusalueiden pysyvä ja vapaa-ajan asutus, maatalouden kuljetukset sekä metsäteollisuuden puuraaka-ainekuljetukset

toimivat pitkälti alemman tieverkon varassa. Ongelmana on teiden huonokuntoisuus sekä ylläpidon ja hoidon ajoittainen huono taso. Heikko kunto ilmenee kantavuuspuutteina, erilaisina vaurioina, painorajoitettuina siltoina ja päällysteongelmina. Parantamiskohteiden priorisointi tulee tehdä ongelmien vakavuuden ja teiden merkittävyyden perusteella.

Kävely ja pyöräily

Ilmastomuutoksen torjunta, ympäristö- ja terveystietoisuuden kasvaminen ja tasa-arvoisuuden edistäminen ovat nostaneet keskeisen liikumisen roolia liikennejärjestelmän kehittämisessä yhä merkittävämpään asemaan. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan infrastruktuurin parantamisen lisäksi monipuolinen toimenpidejoukko ja eri toimijat on saatava mukaan lisäämään yhdessä kävelyn ja pyöräilyn suosiota.

Kävelyn ja pyöräilyn reittien tulee olla houkuttelevia, turvallisia ja nopeita. Keskeisiä keinoja ovat viihtyisän jalankulkuympäristön rakentaminen ja autoliikenteen rauhoittaminen sekä pyöräilyreittien laatutason parantaminen, epäjatkuvuuskohtien poistaminen, puuttuvien linkkien rakentaminen ja pyöräpysäköinnin tasonnosto.

Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta nostetaan ohjaamalla kulkutavan valintaa suunnitelmien, ohjelmien ja rahoituksen avulla. Rutiineja ja tottumuksia muutetaan vaikuttamalla ihmisten tietämykseen ja asenteisiin. Kävelyn ja pyöräilyn arvostuksen lisäämisessä kes-

keisiä keinoja ovat markkinointi, houkuttelevan imagon luominen ja erilaiset kampanjat. Työpaikkoja tulee kannustaa liikkumissuunnitelmien laatimiseen. Valtakunnalliset kampanjat jalkauteen aktiivisiksi alueelliseksi tapahtumiksi. Informaatiota kävelyn ja pyöräilyn reiteistä, olosuhteista ja palveluista tulee lisätä.

Kävely ja pyöräily linkitetään entistä vahvemmin liikenteen palvelukokonaisuuteen. Pyörien ja erilaisten liikkumista helpottavien välineiden kuljetuksia joukkoliikennevälineissä helpotetaan. Digitalisaation tarjoamat hyödyt, kuten reittioppaat vaihtoehtoisten matkaketjujen suunnitteluun, tulee hyödyntää tehokkaasti.



LIIKENTEESSÄ VILKKAITA SOLMUPISTEITÄ

Rajanylityspaikat

Rajanylityspaikkojen (Vainikkala, Nuijamaa, Imatra ja Parikkala) kehittämistarve riippuu oleellisesti rajaliikenteen kehityksestä, mihin vaikuttaa taloudelliset ja poliittiset tekijät. Suomen ja Venäjän välisen rajaliikenteen on arvioitu kääntyvän muutaman vuoden pysähdyksen jälkeen aiempien vuosien kaltaiseen 5–10 prosentin matkustajamäärien kasvuun vuodessa.

Imatran rajanylityspaikan kehittäminen liittyy raideliikennetatuksen muuttamiseen kansainväliseksi. Sen saavuttaminen edellyttää rata- ja raja-asemainfrastruktuurin kehittämistä. Kansainvälinen status parantaa rautatieliikenteen kilpailukykyä ja lyhentää erityisesti vientiteollisuuden kuljetusmatkoja Venäjälle ja Aasian markkinoille sekä avaa mahdollisuuksia henkilöliikenteen kehittämislle.

Hallituksen esityksen mukaan Parikkalan rajanylityspaikka avataan kansainväliselle liikenteelle vuonna 2024. Tämä edellyttää tarkastusalueiden kehittämistä sekä rajalle johtavan maantien parantamista.

Liikenteelliset solmut

Liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä tarvitaan lisääntyvää huomiota solmupisteisiin. Henkilöliikenteen keskeisiä hankkeita ovat liityntä- ja solmupysäkkien sekä matkakeskusten kehittäminen. Linja-autopysäkkien saavutettavuusalue on ilman liityntäliikennettä suhteellisen pieni, kun kaukoliikenne on viime vuosina siirtynyt entistä enemmän taajamista pääteiden varsille. Liityn-

täpysäkkejä ja -pysäköintiä kannattaa keskittää joukkoliikenteen tiheän vuorotarjonnan varten turvallisille paikoille. Erityisesti matkakeskukset (Lappeenranta, Imatra, Vainikkala) edistävät matkaketjujen toteutumista. Niiden liityntäpysäköintipaikkojen riittävyys ja syöttöliikenteen toimivuus on varmistettava.

Etelä-Karjalan teollisuuden isot tuotantolaitokset ovat merkittäviä liikenteellisiä solmuja. Puukuljetusten tehokas ja sujuva toimitusketju tehtaalle saakka sekä tuotekuljetusketju kokonai-

suudessaan vaikuttavat koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen liikenne on maakunnassa paikallisesti vilkasta ja vaatii erityishuomiota.

Saimaan kanavan varrella sijaitseva Mustola on maakunnan merkittävin tavarasatama. Se on myös logistiikkakeskus, josta on toimivat tie- ja ratayhteydet. Satamat ja vesiliikenne tarjoavat vähähiilisen kuljetusketjun, jonka tietoisuuden lisäämiseksi tarvitaan yhteistyötä ja monipuolisia älyliikennneratkaisuja.



KAAVOITUKSELLA PERUSTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄLLE, TURVALLISUUS KESKEISIÄ MITTAREITA

Kaavoitus ja maankäyttö

Liikennejärjestelmäsunnittelun perustana on liikenteen ja maankäytön kehityksen yhteensovittaminen ja kestävää liikumista tukevan yhdyskuntarakenteen edistäminen sekä elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen. Toteutuksen lähtökohtana on maakuntakaavassa määritetyt alueidenkäyttöperiaatteet. Nykyisillä keskuksilla ja alue- ja yhdyskuntarakenteella on keskeinen merkitys aluekehityksessä.

Kohti hiilineutraaleja kuntia (Hinku) -verkosto vahvistui vuoden 2019 lopulla, kun Etelä-Karjala sai ensimmäisenä Hinku-maakunnan aseman. Etelä-Karjalan maakunta sitoutuu yhdessä alueen Hinku-kuntien kanssa vähentämään maakunnan kasvihuonekaasupäästöjä 80 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta. Suurin päästöhaaste tulee liikenteestä, kun henkilöautoliikenteen päästöt on ratkaistava. Myös raideliikenteen ja Saimaan kanavan kehittämisen suuri merkitys päästöjen vähentämisessä on tunnistettava.

Maankäytön kehittämisessä on huomioitava, että henkilöliikenteen kulkutapajakauma on vahvasti riippuvainen yhdyskuntarakenteesta. Joukkoliikenteen kehittäminen nivotaan kaupunkikeskustojen ja liikenteellisten solmupisteiden maankäytön kehittämiseen. Kaavojen auditointi kestävien kulkutapojen edistämisen näkökulmasta tulee ottaa pysyväksi toimintatavaksi.

Liikenneturvallisuutta parantavat infrastruktuuritoimenpiteet

Liikenneturvallisuus on aina yksi keskeisistä näkökulmista tieverkon investointeja suunniteltaessa ja toteutettaessa. Vilkasliikenteisillä pääväylillä pyritään tarjoamaan turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein. Turvallisilla liittymäratkaisilla varmistetaan sujuva liittyminen päätielle. Keliolosuhteista johtuvia onnettomuuksia voidaan vähentää oikein ajoitetulla liukkauden torjunnalla, ajantasaisella keltitiedotuksella ja muuttuvilla nopeusrajoituksilla.

Liikenneympäristön parantamisessa korostuvat tien- ja kadunpidon rahoituksen niukkuuden vuoksi pienet ja kustannustehokkaat toimet, tärkeimpinä ajonopeuksia hillitsevät toimet keskustoissa, asuinalueilla ja taajamissa sekä kävelijöiden ja pyöräilijöiden kadun ja tien ylitysten turvaaminen. Koulureitteihin kiinnitetään erityistä huomiota.

Liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotustoiminta

Aktiivisessa liikenneturvallisuustyössä ovat avainasemassa seudulliset liikenneturvallisuusryhmät. Etelä-Karjalan kuntien uudet liikenneturvallisuussuunnitelmat luovat hyvän lähtökohdan liikenneturvallisuustyötä poikkihallinnollisesti koordinoiville kunnittaisille työryhmille. Sidosryhmien yhteistyötä tarvitaan myös hyvien toimintatapojen jakamiseksi. Kunnan eri henkilöstöryhmien perehdytykset liikenneturvallisuustyöhön tulee tehdä säännöllisiksi.

Osana kuntien liikenneturvallisuustyötä pyritään parantamaan liikennekäyttäytymistä ja lisäämään turvavälineiden käyttöä. Osallistavat toimintatavat, kuten liikenneturvallisuustapahtumat, kiinnittävät hyvin huomiota asiaan. Keskiössä on riskinoton vähentäminen, jolloin huomiota kiinnitetään ajokulttuuriin ja ajokuntoon sekä liikenteen tarkkaavaisuuteen. Liikenneturvalla on runsaasti valmiita kampanjoita ja koulutuspaketteja, joita kannattaa hyödyntää tehokkaasti.

Kestävän ja viisaan liikkumisen edistäminen on useissa kunnissa osa liikenneturvallisuusryhmän toimintaa. Seuraavaksi toiminta tulisi vakiinnuttaa osaksi hallintokuntien arkityötä. Toiminnassa kannattaa hyödyntää valtakunnallisia teemapäiviä. Viisaan liikkumisen kohderyhminä ovat erityisesti työpaikat ja koulut, joita voidaan aktivoida virkistys- ja teemapäivien muodossa.

Venäjän vaikutus Etelä-Karjalan liikenteessä muuta maata voimakkaammin. Suomalaisen liikenneturvallisuusosaamisen välittäminen venäläisille matkailijoille ja liikennealan ammattilaisille parantaa liikenneturvallisuutta niin Venäjällä kuin Suomessa. Aktiivisen yhteistyön jatkuminen on tärkeää.

JOUKKOLIIKENTEeseen HELPPOUTTA JA SUJUVUUTTA

Avoim joukkoliikenne

Lappeenrannan ja Imatran kaupungit sekä Kaakkois-Suomen ELY-keskus ovat Etelä-Karjalassa joukkoliikenteen toimivaltaisista viranomaisista. Ne määrittelevät alueelleen palvelutason, suunnittelevat ja järjestävät joukkoliikenteen palvelut sekä hankkivat liikenteen kilpailuttamalla. Matkustajamäärien kasvattamiseksi parannetaan joukkoliikenteen tarjontaa, kehitetään nopeita ja suoria runkoyhteyksiä sekä matkakettuja. Matkakettujen toimivuutta edistetään huolehtimalla yhteyksistä pitkämatkaiseen liikenteeseen ja kytkemällä pyöräverkko ja liityntäpysäköinti osaksi joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa autoon parannetaan etenkin Lappeenranta-Joutseno-Imatra-akselilla sekä Lappeenrannan keskustan ja Skinnarilan välillä. Joukkoliikenteen hyvä palvelutaso varmistetaan kokonaisuutena kaupunkien paikallisliikenteessä sekä parannetaan palvelutasoa tärkeimmillä yhteysväleillä: naapurikuntakeskuksista Lappeenrantaan ja välillä Ruokolahti-Imatra. Lisäksi maakunnan sisällä tulee huomioida työ- ja opiskelumatkaliikkumisen keskeiset suunnat eli yhteydet lähikunnista Lappeenrantaan ja Imatralle. Pienen kysynnän alueille ja vähäisen liikenteen ajalle tulee aktiivisesti kehittää uusia liikenteen toteutusmalleja, esimerkiksi palvelu- tai kutsuliikenteenä.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa ovat avainasemassa yhtenäisen lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen. Lippujen ostamista helpotetaan, mikä tarkoittaa mm. uusia lipputuotteita ja niiden markkinointia.

Digitaalisia palveluja kehitetään helpottamaan matkustamista ja koordinoimaan tietoja joukkoliikenteestä. Karttapohjaisen reititiedon ja aikataulujen tulee löytyä samasta tietolähteestä koko matkakettjun osalta.

Maakunnan ulkopuolelle suuntautuvassa liikenteessä pyritään parantamaan erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa kaukojunaliikennettä, mikä liittyy koko itäisen Suomen raideliikenteen kehittämiseen. Vuorotarjonnan lisääminen ja matka-ajan lyheneminen mahdollistaisi entistä tiiviimmän yhteistyön eri työmarkkina-alueiden kesken. Nopeiden itäraton kehittämisen keskeisenä tavoitteena on matka-ajan lyhentäminen ja pitkän aikavälin toimenpiteenä oikoradan Helsinki-Porvoo-Kouvola toteuttaminen. Lyhyellä aikavälillä kehityskohteena on toimivien yhteyksien saaminen Etelä-Karjalasta Helsinki-Vantaan lentoaseman varhaisaamun ja myöhäisillan vuoroille.

Venäjän Allegro-junaliikenteen kehityskohteena on kutsuperusteisen liityntäliikenteen parantaminen Lappeenrannan keskustan ja Vainikkalan rajanylityspaikan välillä, erityisesti markkinointi venäläisille matkustajille.

Taajamajunaliikenteen edellytyksiä on selvitetty välillä Kouvola-Parikkala-Savonlinna. Markkinaehtoinen liikenne vaatisi tuekseen riittävää asiakaspohjaa, mikä edellyttää yhdyskuntarakenne tiivistämistä asemien ympäristössä ja syöttöliikenteen hyvää palvelutasoa. Taajamajunaliikenteellä olisi asemia nykyistä

tiheämmässä, mikä edellyttää investointeja asemiin ja laitureihin. Mahdollisina asemina tarkastellaan maakuntakaavassa esitettyjä henkilöliikennepaikkoja. Pietarin ja Imatran välisen henkilöjunaliikenteen toteutuminen toisi matkustajia Venäjän puolelta Etelä-Karjalaan ja kasvattaisi myös taajamajunaliikenteen potentiaalia.



LAKISÄÄTEISIÄ JA UUSIA LIIKKUMISPALVELUITA

Lakisääteiset liikkumispalvelut

Eksoten ja kuntien järjestämät lakisääteiset sosiaalitoimen (VPL- ja SHL-kuljetukset) ja koululaiskuljetukset sekä Kelan korvaamat kuljetukset on integroitava muun henkilöliikenteen suunnittelussa ja kuljetusten toteutuksessa. Erityisesti haja-asutusalueella organisoidaan kuntien järjestämät kuljetukset mahdollisimman tehokkaasti ja samalla suunnitellaan koko henkilöliikennejärjestelmää niin, että se kattaa kaiken julkisesti tuetun henkilöliikenteen.

Henkilökuljetuksissa kehitetään aktiivisesti uusia järjestelymalleja yli hallintokuntien sekä kunta-, maakunta- ja valtorajojen. Uusien palvelukonseptien kehittymistä seurataan aktiivisesti ja niitä sovelletaan taksien ja linja-autojen rinnalle sekä julkisten kuljetusten hankintaan. Järjestämällä lakisääteinen ja peruspalvelutason liikenne joustavasti ja asiakasystävällisesti, esimerkiksi palvelu- tai kutsuliikenteenä, tuotetut liikennepalvelut voivat kustannustehokkaasti palvella niitä erityiskuljetusten asiakkaita, jotka terveyden tai muiden tekijöiden puolesta eivät pysty käyttämään avointa liikennettä. Pitkällä tähtäimellä varsinkin iäkkäiden henkilöiden siirtymistä käyttämään kalliimpia erityiskuljetuksia voidaan pitkittää kehittämällä koko liikennejärjestelmää ja kaluston esteettömyyttä heidän tarpeisiinsa soveltuvaksi.

Haja-asutusalueilla olisi syytä tutkia ennakkoluulottomasti myös mahdollisuutta yhdistää internetissä tehtyjen päivittäistavaraostosten kotiinkuljetus osaksi joukkoliikennejärjestelmää.

MaaS ja liikkumisen uudet palvelut

Pitkällä aikavälillä liikenne on muuttumassa kokonaisvaltaiseksi palveluksi (Mobility as a Service). Tavoitteena on, että aluksi kaupunkiseuduilla ja myöhemmin koko maakunnassa käyttäjät voivat saada tarpeitaan vastaavia liikkumis- ja kuljetuspalveluita myös ilman oman auton käyttöä tai omistamista. Liikkuminen hankitaan palveluina ja palvelupaketteina, esimerkiksi kausimaksuun sisältyvä rajaton julkinen liikenne ja tietty määrä vuokra-auton ja taksin käyttöä. Operaattorit ja liikkumispalvelujen tarjoajat yhdistelevät matkoja ja myyvät kokonaisia, yhteen toimivia matkaketteja. Tavoitteena on yhdistää itse maksetun ja julkisesti tuetun joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten hallinta ja välitys sekä samalla optimoida niitä. Liikkumispalvelujen tulee toimia matkustajalle yhtenäisenä palvelukokonaisuutena.

Yhteiskäyttöauto on auto, jonka omistaa yritys tai muu yhteisö, ja joka on yrityksen asiakkaiden tai yhteisön jäsenten käytettävissä. Yhteiskäyttöautoja on nyt tarjolla Lappeenrannassa ja Imatralla, ja jatkossa palvelu tulisi mahdollistaa entistä suuremmalle osalle maakunnan asukkaista. Yhteiskäyttöautot tehostavat liikennejärjestelmän käyttöä, erityisesti pysäköinnin osalta, ja ovat asiakkailleen helppokäyttöisiä. Järjestelmän yleistymistä voidaan edesauttaa tarjoamalla yhteiskäyttöauton vapaata pysäköintiä. Yhteiskäyttöauto voi olla myös kimppa-auto, jonka omistavat yksityishenkilöt, jotka jakavat ajoneuvon keskenään.

Kaupunkipyöriä on nyt tarjolla Lappeenrannassa ja Imatralla. Ne ovat yhteiskäyttöpyöriä, jotka saa käyttöönsä määrääjäksi määrä-

tylle alueelle. Kaupunkipyöräjärjestelmän tärkein menestystekijä on sen integroituminen joukkoliikenteen palveluihin. Kaupunkipyöräjärjestelmä on ensisijaisesti palvelu eikä sen vaikutusta voida mitata pelkästään liikenteellisenä, vaan mieluummin koko kaupungin vetovoimaisuutta indikoivana tekijänä sekä samalla viestii ja markkinoi pyöräilyn kätevyyttä ja lisää pyöräilyn arvostusta. Lähivuosina kaupunkipyöräjärjestelmiä tulee laajentaa uusille alueille.

Liikkumisen uusien palvelujen kehittymiseksi on viranomaisten tehtävänä luoda edellytyksiä liikenteen digitalisaatiolle ja tiedon paremmalle hyödyntämiselle. Yksityisen ja julkisen datan avoimuus ja yhteen toimivuus tulee varmistaa rajapintojen avoimuudella.



ELINKEINOELÄMÄN LIIKKUMISPALVELUILLA UUDISTUSTARPEITA

Tavaraliikenteen palvelut

Kustannustehokas ja toimintavarma tavaralogistiikka edellyttää, että merkittäviltä logistiikka- ja teollisuusalueilta on mahdollisuus rautatiekuljetuksiin, sujuvat ja turvalliset yhteydet päätieverkolle sekä Etelä-Karjalan alueen sisäisiin jakelukohteisiin, asutus- ja yrityskeskittyymiin. Raskaan liikenteen ohjaamiseksi pois taajamista tulee tunnistaa tarpeet, mahdollisuudet ja keinot.

Jakeluliikenteessä ongelmia on erityisesti pienten vähittäiskauppan ja palveluyritysten olosuhteissa. Erityisesti keskusta-alueilla jakeluliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta tulee kehittää eri osapuolien yhteistyössä toimintamalleja pilotoiden ja hyväksi havaittuja toimintatapoja hyödyntäen.

Verkkokaupan osuus on viime vuosina ollut voimakkaassa kasvussa, kun kuluttaja voi asioida suoraan tuottajan kanssa. Toimitusketju lyhenee, mutta uusia haasteita tulee verkkokaupan kuljetuksissa ja vaatii onnistuakseen toimivia logistisia ratkaisuja. Koko liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta avainasemassa ovat verkkokaupan noutopisteet, jotka tulisi sijoittaa joukkoliikenteen solmukohdissa.

Matkailun liikkumispalvelut

Matkailukohteet ovat sijoittuneet maakunnan eri osiin, pääosin etäälle toisistaan. Sesonki vaikuttaa tarjolla oleviin liikkumisen mahdollisuuksiin, ja kohteisiin pääseminen on usein haastavaa ilman omaa autoa. Matkailukohteiden saavutettavuuden eli su-

juvien yhteyksien turvaaminen on selkeä päämäärä. Matkailijalle on oltava helppoa saada Etelä-Karjalaan riippumatta matkasuunnasta tai kulkuvälineestä. Kansainväliset lento- ja rautatieyhteydet, riittävät kotimaan rautatie- ja linja-autoliikenneyhteydet sekä toimivat rajanylitykset ovat keskeisiä menestymisen edellytyksiä.

Saavutettavuuteen liittyy vahvasti maakunnan sisäinen liikenne. Liikkuminen majoitusliikkeisiin sekä matkailu- ja luontokohteisiin on hankalaa, jos käytettävissä ei ole omaa tai vuokra-autoa tai venettä. Sujuvien liikenneketjujen aikaansaaminen lento- ja junayhteyksiltä matkailukohteisiin on tarpeellista, jotta matkailu voi kasvaa. Laivaliikenteen, vene- ja retkisatamaverkoston, laivaylien ja veneilypalvelujen kehittäminen tukee saavutettavuutta ja mahdollistaa matkailijan pääsyn Saimaalle.

Kuntarajat ylittävälle liikkumispalveluille tarvitaan yhteistyömalli, jonka kautta liikkumispalveluiden tarjoajat edistävät yhdessä kestävästä liikkumisesta harvaanasutulla alueella. Tavoitteena on tukea jaettujen liikkumispalveluiden entistä helpompaa käyttöä omistusasun sijasta. Strategisen yhteistyön edistäminen ja palveluiden digitalisointi luovat vahvan pohjan avoimelle reittiop-
paalle, joka kokoaa liikkumispalvelut kätevästi yhteen. Lisäksi tulisi tuoda kartalle reaaliaikaiset tiedot esimerkiksi aikatauluista, häiriö- ja poikkeustiedoista ja ajoneuvojen sijainneista. Imatran ja Lappeenrannan yhteishankkeessa ollaan nyt vastaamassa näihin haasteisiin.

Vapaa-ajan liikkumispalvelut

Vapaa-ajan liikkumispalvelut liittyvät läheisesti kestävien liikkumismahdollisuuksien edistämiseen.

Kiinnostus pyörämatkailua kohtaan on viime vuosina kasvanut ja eri tahot ovat yhdessä aktiivisesti edistäneet pyörämatkailun edellytyksiä myös Etelä-Karjalassa. Maastopyöräilyreittejä on tehty lisää ja Etelä-Karjalaan on suunniteltu polkupyöräilyn teemareitit. Ne on teemoitettu kiinnostavasti reittikohteisiin liittyvien sisältöjen mukaan. Reittien käyttäjille tarjotaan helpossa muodossa tietoa reitin nähtävyyksistä ja sen varrella olevista palveluista. Jatkossa reittien viitoitusta tulee kehittää. Pyörämatkailun edistämistä tukee myös Imatran ja Svetogorskin välinen yhtenäinen kevyen liikenteen väylä, joka on tarkoitus toteuttaa lähivuosien aikana.



TUKITOIMILLA TEHOA LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN

Liikenteen hallinta

Liikenteen hallinnalla tarkoitetaan olemassa olevan liikennejärjestelmän toimivuuden parantamista ja käytön tehostamista liikenteen tiedottamisen, ohjauksen ja maksujen avulla. Liikenteen hallinnalla vaikutetaan matkojen tarpeeseen, matkojen suuntautumiseen ja matkoilla käytettyihin kulkutapoihin.

Liikenteen hallinnan keskeisiä kehittämiskohteita Etelä-Karjalassa lähivuosina ovat joukkoliikenteen reaaliaikainen matkustajainformaatiojärjestelmä sekä automaattisen nopeudenvälvontajärjestelmän laajentaminen valtatielle 26 ja maantielle 387.

Toisessa vaiheessa painopiste siirtyy ajantasaisen informaation keräämiseen, hallintaan, jalostukseen ja jakeluun kaikkien kulkumuotojen osalta. Esimerkkinä voidaan mainita ajantasaisen liikenneolosuhteet huomioivien reittisuositusten antaminen pääkaupunkiseudun suuntaan matkustaville. Liikennevalo-ohjausta kehitetään suosimaan joukkoliikennettä sekä rajoittamaan tai suuntaamaan muuta liikennettä halutuille reiteille. Haluttua pysäköintipolitiikkaa voidaan tehostaa pysäköinnin ohjausjärjestelmällä.

Käyttövoimien jakeluverkot

Tulevaisuuden liikennepolttoaineen tulee olla uusiutuvia ja kestävästi valmistettuja, vähähiilisiä tai hiilineutraaleja sekä yhteensopivia kalustoon. Vaihtoehtoisilla polttoaineilla on nyt Etelä-Karjalassa yksittäisiä jakelupisteitä. Jatkossa jakeluverkostojen tulee olla maakunnallisesti niin kattavia, että ne eivät rajoita käyttöä.

Biopolttoaineilla tarkoitetaan nestemäisiä ja kaasumaisia liikenteessä käytettäviä polttoaineita, jotka tuotetaan biomassasta. Koska autokanta on vanhaa, polttoaineena voidaan käyttää pääasiassa sellaisia polttoaineita, joita voidaan sekoittaa olemassa oleviin polttoaineisiin sellaisenaan. Biopolttoaineiden asemaverkoston rakentuminen eri puolille maakuntaa tulee varmistaa valtion tukien avulla, koska kehitys markkinaehtoisesti on hidasta. Biopolttoaineisiin siirtymistä tulee vauhdittaa myös julkisten hankintojen kautta ja biopolttoainevaatimukset tulee ottaa osaksi julkisen sektorin puhtaiden ajoneuvojen hankintojen minimitavoitteita.

Liikennevälineiden teknologinen kehitys mahdollistaa siirtymistä sähköautoihin. Autokannan uusiutumista tulee vauhdittaa tukemalla voimakkaasti uusien päästöttömien autojen hankintaa verotuksen keinoin sekä kehittämällä latausinfraa. Kaupunkikeskustoja ja taajamia uudistettaessa on huomioitava siirtyminen päästöttömiin teknologioihin, mikä tarkoittaa mm. latauspisteiden rakentamista sähköautoille. Näitä voidaan toteuttaa erityisesti pysäköintialueille ja -laitoksiin.

Liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien lisääntyessä yksi ratkaisu on vetyautot. Niiden etuna on tankkaamisen nopeus ja laaja toimintasäde, ongelmana autojen kalleus ja tankkauspiSTEIDEN infrastruktuuri. Uutta teknologiaa valmistuu jatkuvasti vetyautoilun ympärille ja sekä edullinen että ekologinen ratkaisu vedyn saamiseksi saataneen lähitulevaisuudessa aikaan.

Liikkumis- ja kuljetusvälineet

Ajoneuvoteknologia on monilta osin vahvassa murroksessa. Kehityspolku johtaa kohden automatisoitua liikennettä eli autoja, jotka ovat kokonaan tietokoneen ohjaamia ja pystyvät ympäristöään havainnoimalla ajamaan ja navigoimaan itsenäisesti. Etelä-Karjalassa seurataan ja hyödynnetään alan kehitystyötä ja mennään aktiivisesti mukaan pilotteihin, joilla muutetaan tulevaisuuden liikkumis- ja kuljetustapoja.



KESKEISET TOIMENPITEET 2021–2032

Infrastruktuuri

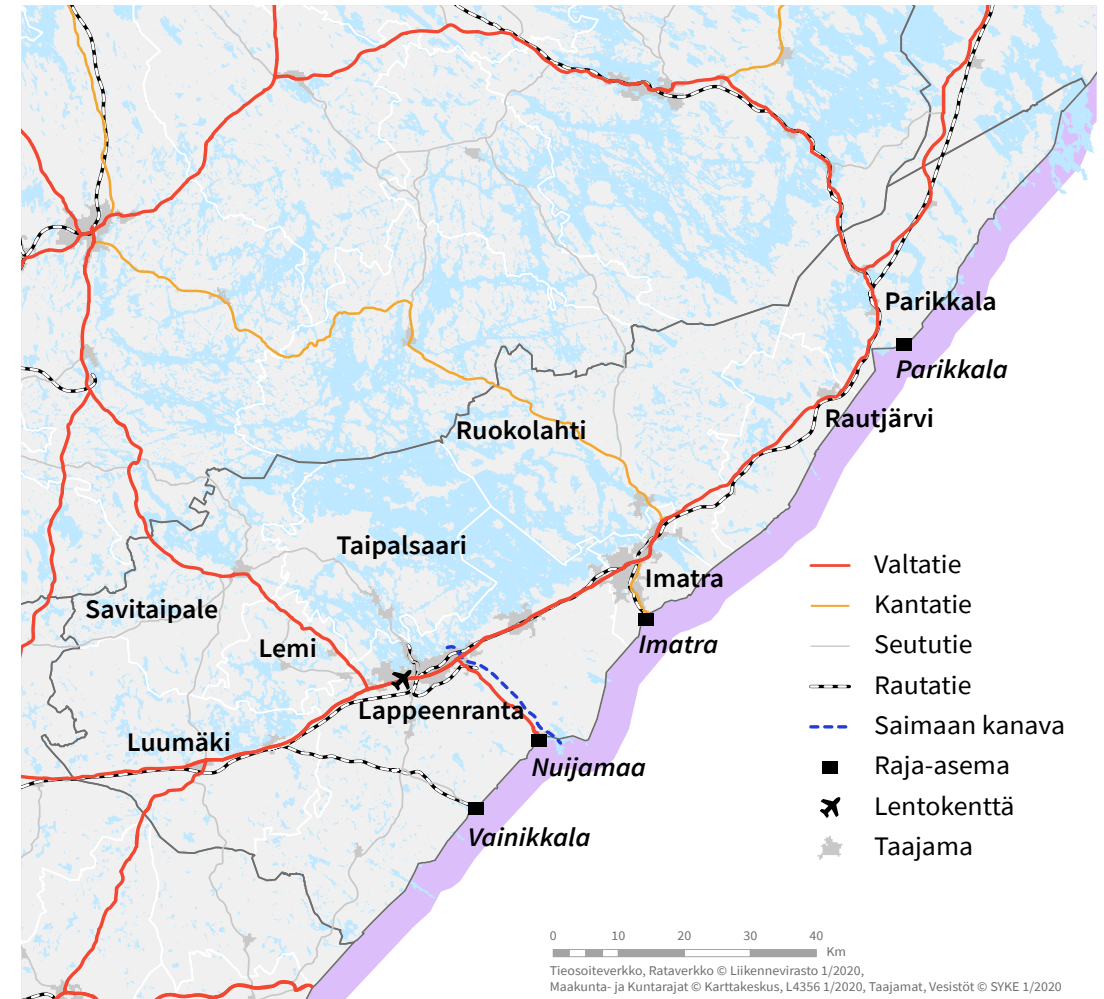
- Imatran kolmioraide, sähköistetty kaksoisraide Imatra–valtakunnan raja ja kaksoisraide Luumäki–Imatra
- Saimaan kanavan sulkujen pidennys ja vedenpinnan nosto
- Imatran raja-aseman kansainvälinen raideliikennestatus ja Parikkalan raja-aseman kansainvälistäminen
- Väyläverkon korjausvelan hallinta
- Saimaan vesiliikenteen kehittäminen
- Valtatien 13 kehittäminen
- Valtatien 26 ja maantien 387 muodostama liikennekäytävä
- Lappeenrannan lentokentän kehittäminen
- Kutilan kanavan rakentaminen
- Lappeenrannan ydinkeskustan liikennejärjestelmä
- Vainikkalan ratapihan kehittäminen
- Liityntä- ja solmupysäkkien kehittäminen
- Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkot

Palvelut

- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien palvelutason parantaminen
- Kävelyn ja pyöräilyn imagon nostaminen
- Kuntien aktiivinen liikenneturvallisuustyö
- Lakisääteisten liikkumispalvelujen palvelukonseptit
- Liikkumisen uudet palvelut
- Taajamajunaliikenteen edistäminen

TOIMENPITEITÄ VUODEN 2032 JÄLKEEN

- Kaksoisraide Luumäki–Vainikkala ja Luumäen kolmioraide
- Oikorata Kouvola–Porvoo–Helsinki





ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO

KAUPPAKATU 40 D
53100 LAPPEENRANTA

etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
kirjaamo@ekarjala.fi

www.ekarjala.fi/liitto/
Raportin kuvat: Reijo Helaakoski