



**ITÄ-SUOMEN  
SEUDULLINEN  
LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ**

# **AIESOPIMUS**

**Keski-Karjalan seudun liikennejärjestelmän  
kehittämisestä vuosina 2023–2026**

20.3.2023

## 1. SOPIJAOSAPUOLET

Tämä aiesopimus on tehty seuraavien osapuolien välille:

- Kiteen kaupunki
- Tohmajärven kunta
- Rääkkylän kunta
- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Pohjois-Savon ELY-keskus
- Pohjois-Karjalan ELY-keskus
- Pohjois-Karjalan hyvinvointialue (Siun sote)

## 2. TAUSTA, TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET JA TAVOITTEET

Tämä aiesopimus on sopijaosapuolten yhteinen näkemys Keski-Karjalan liikennejärjestelmän kehittämistä sekä lähivuosina toteutettavista ja edistettävistä toimenpiteistä. Aiesopimukseen pohjautuvaa jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä on seudulla toteutettu jo vuodesta 2008 lähtien. Tämä sopimus on jatkoa vuosille 2018–2021 ajoitetulle ja seuraavan sopimuksen voimaantuloon asti jatkuvaksi sovitulle aiesopimukselle. Aiesopimuksessa sovitut toimenpiteet ovat toteutuneet pääosin erittäin hyvin.

Vuonna 2007 valmistuneen Keski-Karjalan liikennesuunnitelman ja Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelman (2020) ohella tämän aiesopimuksen keskeisenä lähtökohtana on Itä-Suomen liikennestrategia, jonka päivitetty visio, päämäärät ja tavoitteet on hyväksytty maakuntahallituksissa ja Pohjois-Savon ELY-keskuksessa alkuvuodesta 2023. Taustalla on myös ensimmäistä kertaa laadittu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikenne12.

Seudulla on valmistunut vuonna 2021 viisaan liikkumisen suunnitelma, johon sisältyvät liikenneturvallisuussuunnitelma sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmat. Parhailaan laaditaan Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmaa, jonka tulokset tullaan ottamaan seudun työssä huomioon.

Edellisen aiesopimuksen päivityksen jälkeen toimintaympäristössä on tapahtunut merkittäviä muutoksia. Covid-pandemialla on oletettu olevan joitain pysyviä vaikutuksia liikenteeseen, erityisesti työmatkaliikenteeseen. Vuoden 2021 keväällä 15 % työikäisistä teki etätöitä vähintään 5 päivää viikossa, mutta 62 % ei tehnyt niitä lainkaan (Traficomin liikennejärjestelmäanalyysi, kesäkuu 2022).

Keski-Karjalaan vaikuttaa erityisesti Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, jonka vuoksi rajaliikenteen tulevaisuus on erittäin epäselvää. Tällä on erittäin merkittäviä vaikutuksia seudulle niin tavara- kuin henkilöliikenteen näkökulmasta. Aiemmin varsin vilkas ja monitasoinen yhteistyö venäläisten yritysten, viranomaisten ja kansalaisyhteiskunnan kanssa on päättynyt. Esimerkiksi koulutusyhteistyötä, ympäristöyhteistyötä tai matkailuyhteistyötä ei tällä hetkellä toteuteta (VN/16546/2022, lausuntoyhteenveto).

Yhtenä keskeisenä toimenpiteenä toimintaympäristön muutoksiin reagoinnissa on kotimaisen puun saatavuuden varmistaminen sekä metsäteollisuuden että energiantuotannon tarpeisiin. Väyläverkolle toimenpide heijastuu mm. tarpeena varmistaa laajalti väylien ja siltojen kuntoa sekä raakapuuterminaaliverkostoa toimitusketjujen resilienssin parantamiseksi. (Traficomin liikennejärjestelmäanalyysi, kesäkuu 2022). Korkea polttoaineen hinta vaikuttaa tällä hetkellä sekä henkilö- että tavarakuljetuksiin.

Seudulla tehtävää liikennejärjestelmätyötä koordinoi ja kehittää sopijaosapuolten edustajista koostuva seudun liikennejärjestelmätyöryhmä. Työryhmälle annetaan sopijaosapuolten valtuutus tässä aiesopimuksessa mainittujen hankkeiden ja toimenpiteiden edistämiseen sekä toimenpiteisiin liittyvän vuorovaikutuksen koordinointiin. Seudullisessa työssä keskitytään toteuttamaan tavoitteita niillä keinoilla, joihin alueella voidaan itse vaikuttaa.

Tähän sopimukseen kirjattuja toimenpiteitä toteuttaessaan osapuolet edistävät taustalla olevia kansallisia ja alueellisia liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita. Seudullisen liikennejärjestelmätyön kautta jalkautetaan myös maakuntakaavan ja -suunnitelman strategisia linjauksia. Öljyvapaa ja vähähiilinen Pohjois-Karjala on nostettu maakunnan strategisen kehittämisen kärjiksi. Liikennejärjestelmän kehittämisen osalta tämä tarkoittaa mm. kestävästä liikkumisesta edistämistä, energiatehokkuuden huomioon ottamista sekä maankäytön suunnitteluun vaikuttamista.

Taustalla olevien kansallisten ja alueellisten suunnitelmien tavoitteet muodostavat pohjan tämän sopimuksen toimenpiteiden määrittämiselle. Viimeisimpänä on päivitetty Itä-Suomen liikennestrategian tavoitteet, joita toteutetaan myös tällä aiesopimuksella.

#### **Itä-Suomen liikennestrategian tavoitteet:**

- Toteutamme Suomen kansallisia ympäristö- ja ilmastotavoitteita alueen erityispiirteet huomioiden
- Kehitämme liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta kohti nollavisioita
- Kehitämme liikennejärjestelmää turvaamaan yhteiskunnan huoltovarmuutta
- Edistämme liikennejärjestelmän tasa-arvoisuutta
- Tarjolla on monipuolisia liikkumista helpottavia ja elämänlaatua lisääviä palveluita
- Valittavissa on kestäviä kulkutapoja ja matkaketjuja
- Henkilöautomatkat ovat ennakoitavia ja sujuvia
- Raaka-ainekuljetukset ovat toimintavarmoja ja kustannustehokkaita
- Kuljetusketjut ovat tehokkaita ja kestäviä
- Toimiva liikennejärjestelmä mahdollistaa yritystoiminnan kehittymisen

### **3. TOIMENPITEET**

Sopijaosapuolet sitoutuvat toimivaltansa ja käytettävissään olevien resurssien puitteissa toteuttamaan ja edistämään hankkeiden ja toimenpiteiden toteutumista. Kunkin toimenpiteen rahoitusjaosta sovitaan erikseen sen toteutuksen yhteydessä. Toimenpiteiden toteuttamiseen voi osallistua myös sopimuksessa mainitsemattomia osapuolia. Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon esteettömyys, liikenneturvallisuus ja liikenteen päästövähennysvaatimukset. Kävelyä ja pyöräilyä edistetään viisaan liikkumisen suunnitelman linjausten mukaisesti.

Toimenpidekokonaisuudet vuosille 2023–2026:

1. Viisaan liikkumisen edistäminen
2. Yhteistyön toimintamallien kehittäminen henkilökuljetusten suunnittelussa ja kotiin vietävien palveluiden mahdollistamisessa
3. Matkailuliikenteen kehittäminen
4. Tavaraliikenne ja elinvoimahankkeita tukevat liikenneratkaisut
5. Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen

### 3.1 Viisaan liikkumisen edistäminen

Seudulla toteutetaan vuonna 2021 valmistuneessa [Keski-Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelmassa](#) määritettyjä kävelyn, pyöräilyn ja liikenneturvallisuuden edistämistimenpiteitä. Keskeisenä tavoitteena on myös esteettömyyden parantaminen erityisesti keskustoissa. Suunnitelman toteutumista edistetään ja seurataan kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä, joissa ovat edustettuina kuntien eri hallintokuntien lisäksi mm. ELY-keskus, poliisi ja jatkossa myös hyvinvointialue. Seudullisena yhteistyönä edistetään mm. pyöräilyn tavoiteverkko 2040:n toteuttamista.

Viisaan liikkumisen suunnitelman toimenpidekokonaisuutena on myös liikkumisen ohjaus, jolla tarkoitetaan kestävien kulkumuotojen ja liikenneturvallisuuden edistämistyötä viestinnän ja valistuksen keinoin. Suunnitelman jälkeen on jo toteutettu vuonna 2022 Kiteen kaupungin Työmatkaliikkumisella hyvinvointia -hanke, jonka toteutukseen saatiin myös Traficomien myöntämää valtionavustusta. Jatkossa liikkumisen ohjausta aktiivoidaan edelleen koko seudulla.

Käynnistysvastuu: Liikennejärjestelmätyöryhmä

Aikataulu: Jatkuva

Kustannusarvio/rahoitus: Tarkentuu toimenpiteiden ohjelmoinnin yhteydessä

### 3.2 Yhteistyön toimintamallien kehittäminen henkilökuljetusten suunnittelussa ja kotiin vietävien palveluiden mahdollistamisessa

Työryhmässä edistetään yhteistyötä, jolla turvataan asukkaiden liikkuminen palveluiden/harrasteiden luo (esim. esteetön, ovelta ovelle liikennöinti) ja toisaalta kotiin vietävien palveluiden toteuttaminen (liikenneinfra, teiden kunnossapito ja tietoliikenne). Aiesopimuskaudella tarkennetaan Pohjois-Karjalan hyvinvointialueen osallistumista seudun liikennejärjestelmätyöhön.

Työ käynnistetään kutsumalla koolle seudun kuntien, Pohjois-Savon ELYn ja Hyvinvointialueen henkilöliikenneasiantuntijat ja käymällä läpi joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämisen, hankinnan ja operoinnin nykytilanne. Tilannekatsauksen pohjalta laaditaan hyvinvointialueen maakunnalliseen toimintaan sovitettu esitys toimintamallien kehittämiseksi. Yhtenä näkökulmana on hyvinvointialueen kytkeminen alueelliseen henkilöliikenneyhteistyöhön ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittäisiin.

Tarkasteluissa otetaan huomioon myös mahdollisuudet palveluiden tuottamiseksi kotiin vietävinä ratkaisuin tai liikkuvina palveluina. Liikennejärjestelmätyöryhmä edistää osaltaan sitä, että liikkumisympäristö tietoliikenneyhteyksineen mahdollistaa kotiin vietävien niin sähköisten kuin paikan päällä toteutettavien palveluiden tuottamisen.

Käynnistysvastuu: Liikennejärjestelmätyöryhmä

Aikataulu: Aloitus vuonna 2023

Kustannusarvio/rahoitus: Ei lisäkustannuksia

### 3.3 Matkailuliikenteen kehittäminen

Seudun matkailun kehittämispotentiaali on perustunut vahvasti venäläisten matkailun lisääntymiseen. Jatkossa painopistettä muutetaan kotimaan matkailuun. Kiteen AIMO-alueen kehittäminen luo mahdollisuuksia myös kansainvälisen kestävä matkailun lisääntymisen, erityisesti sitten, kun sähköisen lentoliikenteen potentiaali voidaan hyödyntää. Seudulla on käynnissä hankkeita myös venematkailun kehittämiseksi (Puhos, Paksuniemi ja Karjalan Pyhäjärvi). Kehittämistä tehdään jatkossa tiiviissä yhteistyössä

mm. Heinäveden ja Liperin sekä muiden Saimaan ja Pielisen altaan venematkailuhankkeiden kanssa.

Yhteistyötä lisätään myös Pohjois-Karjalan muiden seutujen sekä naapurimaakuntien kanssa esimerkiksi Saimaan maailmanperintöhankkeen sekä Heinävesi-Outokumpu-Koli-yhteyden kehittämisen puitteissa. Teeman yhteydessä käsitellään myös matkailuteitä.

Työn käynnistämiseksi liikennejärjestelmätyöryhmä organisoi matkailuliikenteeseen painottuvan seudullisen seminaarin, jossa käydään läpi matkailun nykytilaa, potentiaalia sekä seudulla käynnissä olevia hankkeita. Seminaariin kutsutaan laajasti matkailun ja liikenteen asiantuntijoita sekä seudulta että seudun ulkopuolelta. Tarkastelujen pohjalta seminaarissa ideoidaan konkreettisia jatkotoimenpiteitä ja sovitaan niiden jatkotyöstämisestä (vastuut, aikataulut, resurssit).

Käynnistysvastuu: Liikennejärjestelmätyöryhmä

Aikataulu: Aloitus vuonna 2024

Kustannusarvio/rahoitus: Ei merkittäviä lisäkustannuksia

### 3.4 Tavaraliikenne ja elinvoimahankkeita tukevat liikenne- ja ratkaisut

Rajan yli tapahtuvat kuljetukset luovat edelleen merkittävän potentiaalin seudun elinvoiman kehittämiseen. Tämä koskee sekä Niiralan teollisuusalueen että Puhoksen sataman vesikuljetusten kehittämistä. Raidekuljetukset tulevat jatkumaan yksityisen operaattorin toimesta Niiralan raja-asemalla, vaikka VR on vetäytynyt vuoden 2023 alusta rajaliikenteen operoinnista.

Vesikuljetuksissa on merkittävä potentiaali, joka tulee seudulla hyödyntää. Puhoksen satamaa kehitetään tiiviissä yhteistyössä Saimaan alueen muiden satamien kanssa. Myös kansainvälisten vesikuljetusten potentiaali tulee jatkossa hyödyntää, vaikka Saimaan kanavan hyödyntäminen on tällä hetkellä haastavaa.

Eryteisesti raakapuun kuljetuksissa on tapahtumassa isoja kuljetusvirtojen muutoksia. Seudulla seurataan tiiviisti muutoksia ja reagoidaan tarvittaessa esimerkiksi varautumalla terminaaliverkoston kehittämistoimenpiteisiin. Rautatiekuormausalueiden kehittämistarkasteluja on jo tehty mm. Puhoksen alueella ja Tolosenmäessä. Myös uitto tulee jatkossa lisääntymään, mikä edellyttää pudotuspaikkojen kehittämistä.

Liikennejärjestelmätyöryhmässä seurataan säännöllisesti Niiralan, Puhoksen ja Tikkan (Sukkela Business Center) yritysalueiden kehittämistä ja pidetään yllä toimintavalmiutta käynnistää tarvittaessa seudullisia liikenteeseen ja logistiikkaan liittyviä toimenpiteitä.

Käynnistysvastuu: Liikennejärjestelmätyöryhmä

Aikataulu: Jatkuva

Kustannusarvio/rahoitus: Tarkentuu toimenpiteiden ohjelmoinnin yhteydessä

### 3.5 Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen

EU:n asetus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (AFIR) tulee edellyttämään tulevana vuosina merkittäviä panostuksia liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston kehittämiseen. Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymistä edistetään seudulla tukemalla kysyntää julkisten hankintojen kautta, edistämällä paikallisia energiaratkaisuja ja mahdollistamalla lataus- ja tankkauspisteiden syntymistä mm. maakäytön suunnittelun keinoin. Tämän lisäksi selvitetään AIMO-

alueen sähköisen lentoliikenteen edellytyksiä sekä sähköisen veneilyn mahdollistamista satamien kehittämishankkeissa.

Vaikka vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymistä edistetäänkin voimakkaasti, tulee aiesopimuskaudella vielä varmistaa fossiilisten polttoaineiden ja niitä korvaavien puh-  
taiden polttoaineiden saatavuus mahdollisimman kattavasti koko seudulla.

Käynnistysvastuu: Liikennejärjestelmätyöryhmä

Aikataulu: 2023-

Kustannusarvio/rahoitus: Ei merkittäviä lisäkustannuksia

#### **4. SEURANTA JA SOPIMUKSEN PÄIVITTÄMINEN**

Aiesopimuksen toteutumista seurataan Keski-Karjalan seudullisen liikennejärjestelmätyöryhmän kokouksissa osana seudullista liikennejärjestelmätöitä. Tämän lisäksi aiesopimuksen toteutumista seurataan yleisellä tasolla myös Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmässä.

Keski-Karjalan liikennejärjestelmätyöryhmä laatii kerran vuodessa tilannekatsauksen tämän sopimuksen toteutumisesta sekä tarkistaa, vastaako aiesopimus edelleen seudun yhteistä tahtoa sekä tekee esitykset tarvittavista tarkistuksista. Sovitut muutokset ja niiden perustelut kirjataan ja liitetään osaksi tätä sopimusta. Vähäiset muutokset aiesopimuksen sisältöön hyväksytään Keski-Karjalan liikennejärjestelmätyöryhmässä. Merkittävät muutokset hyväksytetään sopijaorganisaatioissa. Hyvissä ajoin ennen aiesopimuskauden päättymistä sovitaan uuden aiesopimuksen valmistelusta ja varmistetaan kytkentä muuhun liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvään suunnitteluun.

#### **5. SOPIMUKSEN KÄSITTELY JA HYVÄKSYMINE**

Sopimusosapuolet ovat käsitelleet ja hyväksyneet sopimuspäivityksen. Päivitystä ei ole tarpeen hyväksyttää sopimusosapuolten allekirjoituksin.