

PARIKKALAN RAJANYLITYSPAIKAN VAIKUTUSSELVITYS



Sisällys

ESIPUHE	3
1 Tarkastelun lähtökohdat	4
2 Tavara- ja henkilöliikenteen kehitys	5
2.1 Tavaraliikenteen kehitys	5
2.1.1 Nykytilanne	5
2.1.2 Ennustevuosien tilanne	9
2.1.3 Parikkalan raja-aseman rooli	11
2.1.4 Etäisyyksien muutosten kautta saavutettavia matka-aikasäästöjä ja päästövähennyksiä	11
2.2 Henkilöliikenteen kehitys	12
2.2.1 Nykytilanne	12
2.2.2 Henkilöliikenteen kehitysennusteiden lähtökohdat	16
2.2.3 Ennustevuosien tilanne	19
2.3 Ajoneuvoliikenne-ennuste	19
2.3.1 Parikkalan raja-aseman rooli	23
3 Aluetaloudelliset vaikutukset	24
3.1 Vaikutukset metsäteollisuuden puutavaratuonteihin	24
3.1.1 Metsäteollisuus Kaakkois-Suomessa	24
3.1.2 Puun kuljetuskustannuksista	25
3.2 Matkailutulot	27
3.2.1 Matkailun aluetaloudellinen merkitys	27
3.2.2 Lomamatkat	29
3.2.3 Ostosmatkat	29
3.2.4 Matkailun taloudelliset vaikutukset	30
3.3 Muut mahdolliset aluetaloudelliset vaikutukset	32
4 Valtion näkökulma	33
4.1 Tarvittavat investoinnit	33
4.2 Käyttökustannukset	33
5 Yhteenveto	35
6 Lähteet	37

Esipuhe

Parikkalan rajanylityspaikan toimintaympäristössä on tapahtunut muutoksia, jotka puoltavat raja-aseman kehittämistä. Lisäksi joukko alueen yrityksiä on kiinnostunut osallistumaan raja-aseman kehittämiseen. Tämän vuoksi alueen toimijat käynnistivät selvityksen, jossa aiemmin tehdyt liikenne-ennusteet päivitettiin ja arvioitiin raja-aseman aluetaloudellisia vaikutuksia sekä valtiolle aiheutuvia kustannuksia.

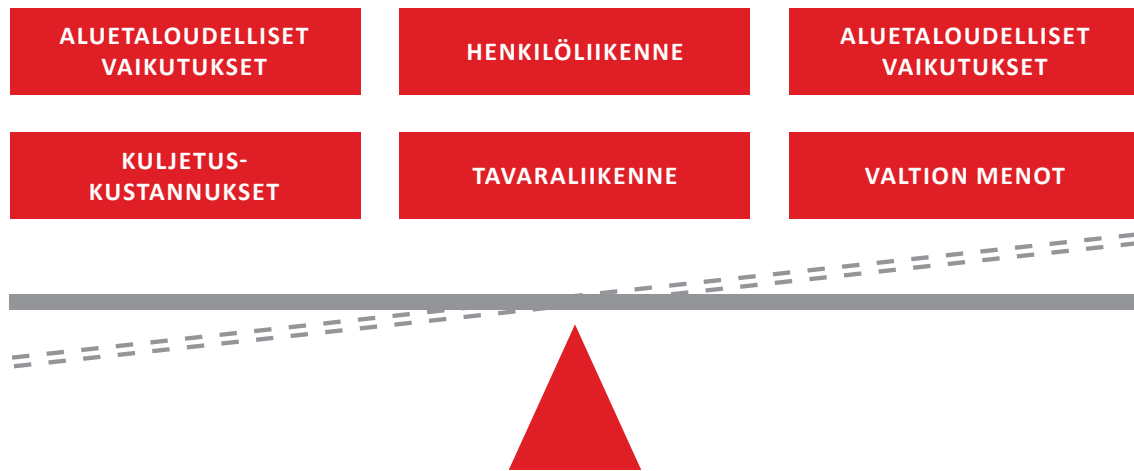
Selvitys on tehty Etelä-Karjalan liiton, Etelä-Savon liiton, Savonlinnan kaupungin, Parikkalan kunnan ja Rautjärven kunnan toimeksiannosta.

Työn ohjausryhmään olivat kutsuttuina:

Ari Berg	Parikkala, puheenjohtaja
Jarkko Wuorinen	Etelä-Savon maakuntaliitto
Pentti Mäkinen	Etelä-Savon liitto
Matti Viialainen	Etelä-Karjalan liitto
Ilpo Heltimoinen	Etelä- Karjalan liitto, hallitus
Veli-Matti Kesälahti	Etelä-Karjalan liitto
Päivi Kortelainen	Etelä-Karjalan liitto
Vesa Huuskonen	Parikkala
Taina Tolkki	Parikkala
Pekka Reiman	Parikkala
Janne Laine	Savonlinna
Harri Anttila	Rautjärvi
Taina Paananen	Ruokolahti
Antti Pätilä	Ruokolahti
Ilkka Nokelainen	Imatra
Eeva-Liisa Auvinen	Kitee
Esa Lahtela	Kitee
Mika Peltonen	Etelä-Karjalan kauppakamari
Teppo Leinonen	Etelä-Savon kauppakamari
Anna-Kristiina Mikkonen	Savonlinna
Hanna Kosonen	Savonlinna
Taina Lonka	Rautjärvi
Pekka Paakkinen	Laatokan Lankku Oy
Kalle Keskimäki	Pajarinhovi

Työn tekemisestä Sitowise Oy:ssä ovat vastanneet Erkki Jaakkola, Teuvo Leskinen, Hanna-Leena Tevä ja Anne Herneoja.

1. Tarkastelun lähtökohdat



Parikkala-Syväoron rajanylityspaikka toimii Kolmikkannan raja-aseman yhteydessä ja Tullin henkilöstö toimii Imatran tullin alaisuudessa. Rajanylityspaikka on nykyisellään tilapäinen. Näin ollen sen käyttö vaatii Venäjän rajavartiopalvelun luvan ja aukioloaika voi vaihdella liikennöintitarpeiden mukaan. Rajavartiolaitoksen ilmoituksen mukaan raja-asema on auki arkisin 09:00 - 20:00.

Tässä työssä on tarkasteltu, millaisia vaikutuksia raja-aseman aukioloajan pidentämisellä ja kansainvälisen aseman saamisella olisi liikenteeseen, aluetalouteen ja valtion menoihin.

Työssä on tarkasteltu erilaisia muutoksia ja kehityskulkuja, joita tapahtuu Suomessa, lähialueilla ja globaalisti. Kaikkia kehityskulkuja ei ole mahdollista arvioida numeerisesti, mutta niiden vaikutuksen suuntaa ja merkitystä rajaliikenteelle sekä Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon alueelle on kuvattu sanallisesti.

Raja-asemalle on laadittu päivitettyt liikenne-ennusteet, joiden perusvuosi on 2017 ja ennusteet on laadittu vuosille 2020, 2022 ja 2030. Ennusteita laadittaessa on

lähdetty siitä, että raja-aseman palvelutasoa kehitetään portaittain vastaamaan kasvavaa kysyntää:

- Vuonna 2020 aukioloaika on pidennetty kahdella tunnilla
- Vuonna 2022 Parikkalaan oletetaan saatavan kansainvälisen raja-aseman status ja aukioloaika on pidennetty siten, että ensimmäisessä vaiheessa siellä työskennellään kahdessa vuorossa ja liikenteen lisääntyä kolmessa vuorossa.
- Vuonna 2030 raja-asemalla on kansainvälisen aseman status ja aukioloaika on ympärivuorokautinen.

Lähtöoletuksena on nykyinen viisumikäytäntö.

2. Tavara- ja henkilöliikenteen kehitys

2.1 Tavaraliikenteen kehitys

2.1.1 Nykytilanne

Suomen ja venäjän välinen tavaraliikenne

Suomen Tullin tavaraliikennetilastojen mukaan Venäjältä Suomeen tuotu tavaramäärä on 2010 luvulla vaihdellut 22 ja 26 miljoonan tonnin välillä. Vuonna 2017 määrä oli 25,5 miljoonaa tonnia (pl. kaasu ja sähkö). Merkittävimmät tuonnin tavararyhmät ovat raaka-aineet (puutavara), kivihiili ja kemikaalit (taulukko 1). Suomen vientimäärä Venäjälle on vastaavana aikana pudonnut noin puoleen. Vuonna 2017 määrä oli 1,6 miljoonaa

tonnia kun se esimerkiksi vuonna 2011 oli 3,4 miljoonaa tonnia (pl. kaasu ja sähkö) (taulukko 2). Merkittävimmät viennin tavararyhmät ovat paperi- ja paperituotteet, kemikaalit sekä raaka-aineet.

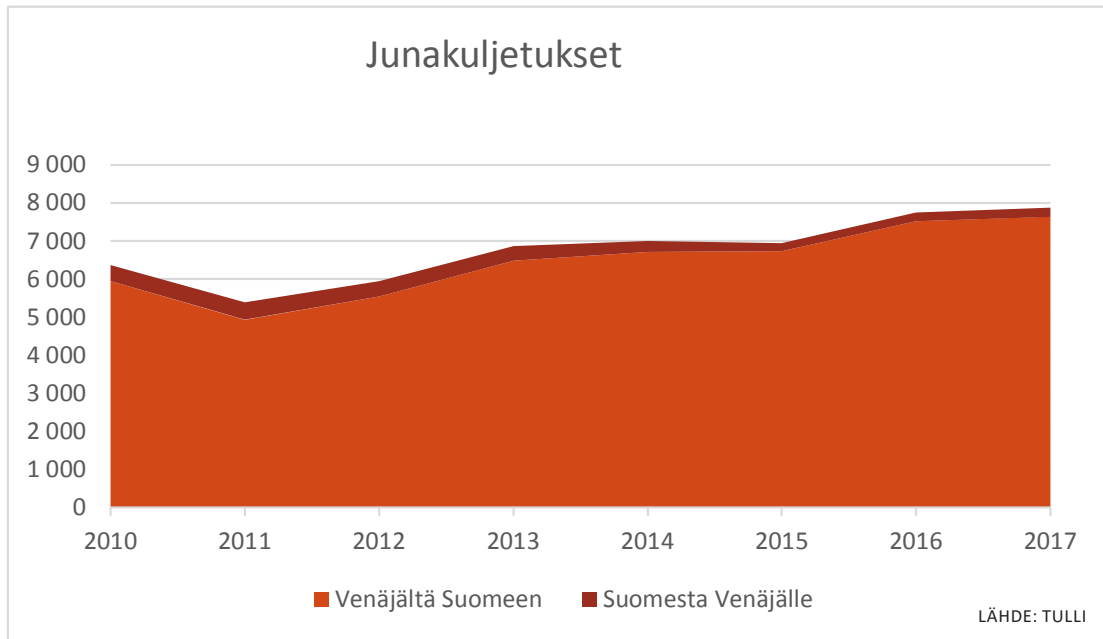
Junalla Venäjältä Suomeen tuotiin vuonna 2017 noin 7,6 miljoonaa tonnia tavaraa ja Suomesta Venäjälle vietiin noin 0,2 miljoonaa tonnia tavaraa. Kuorma-autoilla tuotiin noin 2,9 miljoonaa tonnia ja vietiin noin 1,2 miljoonaa tonnia. Kuvissa 1 ja 2 on esitetty Suomen ja Venäjän välisten juna- ja kuorma-autokuljetusmäärien kehitys 2010 luvulla pois lukien Suomen läpi kulkevat transitokuljetukset.

Tavararyhmä	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Elintarvikkeet ja eläimet	27	43	81	101	153	188	157	127
Juomat ja tupakka	1	0	0	0	0	0	0	1
Raaka-aineet	5 624	5 139	5 679	7 121	7 041	7 157	8 046	7 427
Kivihiili, koksi, briketti	3 800	5 309	2 664	3 717	3 933	2 340	2 668	2 697
Eläin- ja kasvisöljyt	0	0	0	1	4	4	3	3
Kemikaalit	1 475	1 519	1 668	1 658	1 862	1 882	1 843	2 013
Paperi- ja paperituotteet	48	64	52	42	35	30	37	41
Metallituotteet	304	288	157	147	149	164	210	1 066
Valmistuotteet	139	127	109	105	117	141	266	274
Koneet ja kuljetusvälineet	5	7	7	7	7	6	7	5
Sekalaiset valmistuotteet	1	3	2	2	2	2	2	3
Toimisto- yms. tuotteet	2	3	2	2	1	2	4	5
Öljy, öljytuotteet	12 625	12 252	11 243	11 914	10 272	10 569	12 599	11 871
Yhteensä	24 050	24 756	21 664	24 818	23 577	22 486	25 842	25 532

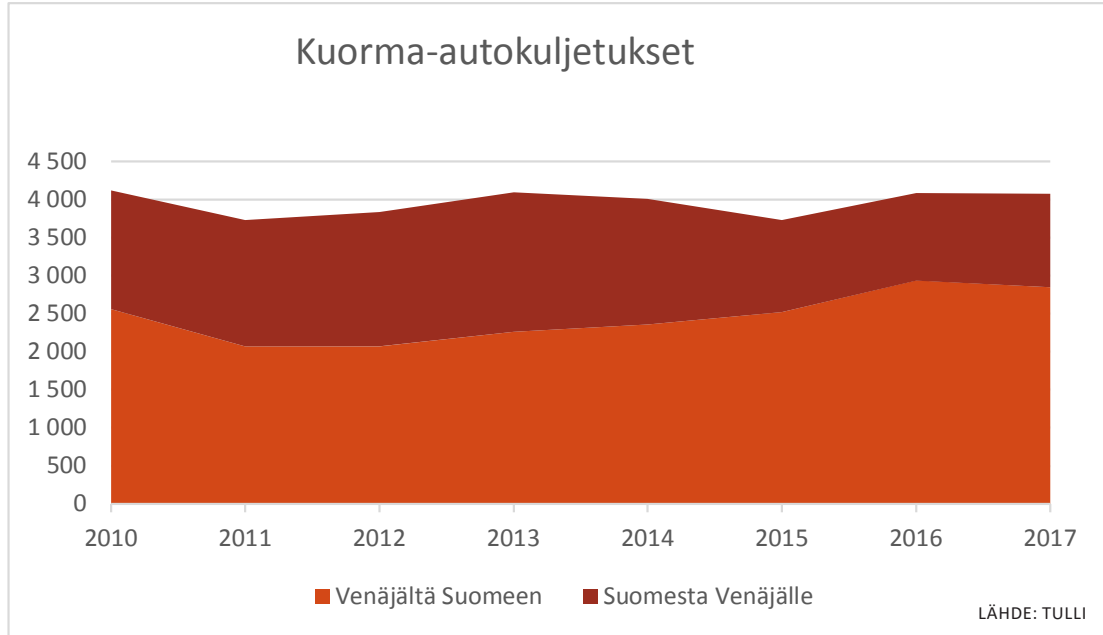
TAULUKKO 1. SUOMEN TUONTI VENÄJÄLTÄ, POIS LUKIEN KAASU JA SÄHKÖ, 1000 TONNIA.

Tavararyhmä	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Elintarvikkeet ja eläimet	231	238	232	211	174	77	80	96
Juomat ja tupakka	9	11	12	25	11	7	7	6
Raaka-aineet	696	1 361	363	198	343	214	149	165
Kivihiili, koksi, briketti	0	0	0	1	1	1	1	1
Eläin- ja kasvisöljyt	7	5	5	4	2	2	1	1
Kemikaalit	663	657	656	641	610	455	428	434
Paperi- ja paperituotteet	570	584	637	661	599	461	457	469
Metallituotteet	454	146	151	129	115	73	65	72
Valmistuotteet	156	169	171	185	158	138	97	106
Koneet ja kuljetusvälineet	83	101	102	97	91	65	60	94
Sekalaiset valmistuotteet	22	26	28	28	24	13	9	9
Toimisto- yms. tuotteet	23	26	23	18	15	10	9	11
Öljy, öljytuotteet	104	111	150	188	92	58	68	98
Yhteensä	3 017	3 435	2 530	2 385	2 234	1 573	1 432	1 562

TAULUKKO 2. SUOMEN VIENNI VENÄJÄLLE, POIS LUKIEN KAASU JA SÄHKÖ, 1000 TONNIA.

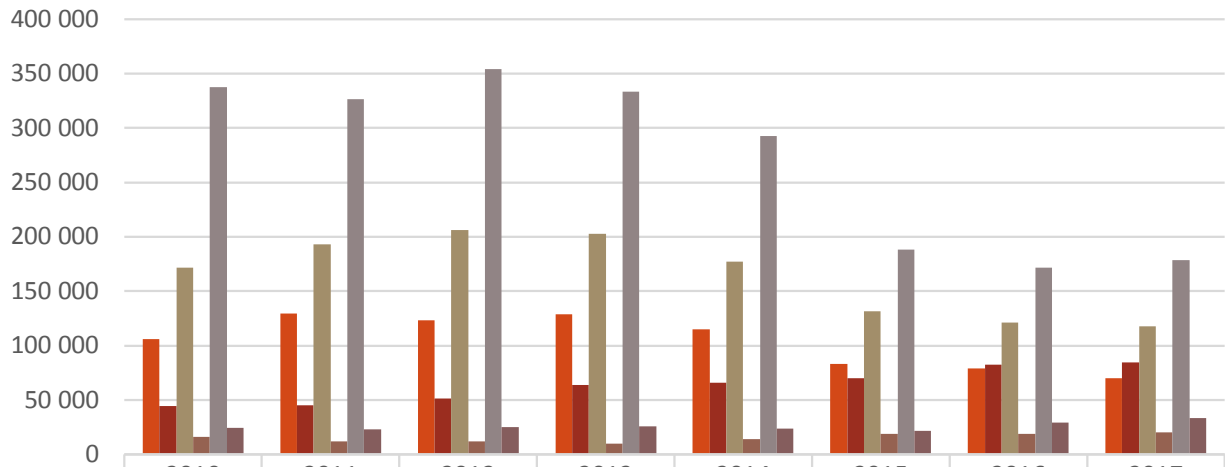


KUVA 1. JUNAKULJETUKSET SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLILLÄ 2010 LUVULLA (POIS LUKIEN TRANSITOLIIKENNE)



KUVA 2. KUORMA-AUTOKULJETUKSET SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLILLÄ 2010 LUVULLA (POIS LUKIEN TRANSITOLIIKENNE)

Rajanylityspaikkojen kuorma-automäärät



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Imatra	105 739	129 759	123 150	129 073	115 028	82 862	78 839	70 243
Niirala	44 652	45 145	51 381	63 577	65 798	70 055	82 149	84 294
Nuijamaa	171 350	192 877	206 022	203 057	177 116	131 644	121 375	117 722
Parikkala	15 900	11 934	12 095	9 759	13 893	18 998	18 708	20 342
Vaalimaa	337 605	326 448	354 046	333 672	292 390	188 298	171 937	178 931
Vartius	24 157	23 130	24 825	26 013	23 823	21 511	29 348	33 726

■ Imatra ■ Niirala ■ Nuijamaa ■ Parikkala ■ Vaalimaa ■ Vartius

KUVA 3. KAAKKOIS-SUOMEN RAJANYLITYSPAIKKOJEN KAUTTA KULKENEET KUORMA-AUTOMÄÄRÄT 2010 LUVULLA

Pakotteiden vuoksi vienti EU-maista Venäjälle on viime vuosien aikana kaiken kaikkiaan merkittävästi vähentynyt. Kaakkois-Suomen rajanylityspaikkojen (Imatra, Niirala, Nuijamaa, Parikkala, Vaalimaa ja Vartius) kautta kulkeneiden kuorma-autojen kokonaismäärä on vähentyneet vuoden 2012 jälkeen huomattavasti (kuva 3). Vuonna 2017 kokonaismäärä oli 505 258 kuorma-autoa kun se vuonna 2012 oli 771 519 kuorma-autoa. Määrä on vähentynyt viidessä vuodessa 35 %.

Parikkalan raja-aseman kuorma-automäärät

Vaikka Kaakkois-Suomen raja-asemien kuorma-automäärät yhteensä ovat vähentyneet vuoden 2012 jälkeen huomattavasti, niin Parikkalan raja-aseman kautta kulkevien kuorma-autojen määrä on kuitenkin kasvanut lähes kaksinkertaiseksi ja oli vuonna 2017 yhteensä 20 342 kuorma-autoa. Vastaavana aikana Vaalimaan, Nuijamaan ja Imatran raja-asemien kuorma-automäärät ovat vähentyneet lähes puoleen. Niiralan ja Vartiuksen määrät ovat kasvaneet noin 30 %.

Tullin tilastojen mukaan vuonna 2017 rajanylityspaikan kautta Suomeen tuli yhteensä 8 937 kuorma-autoa ja Venäjälle meni 11 405 kuorma-autoa (1) Lähes kaikki Suomeen tulevat kuorma-autot olivat kuormattuja ja Venäjälle menevät olivat tyhjiä kuorma-autoja. Parikkalan kautta Venäjälle palaa paljon tyhjänä myös sellaisia kuorma-autoja, joka ovat tulleet kuormattuina Suomeen jonkun muun raja-aseman kautta. Kuvassa 4 on esitetty kuormattujen ja tyhjien kuorma-autojen määrien kehitys Parikkalan raja-asemalla.

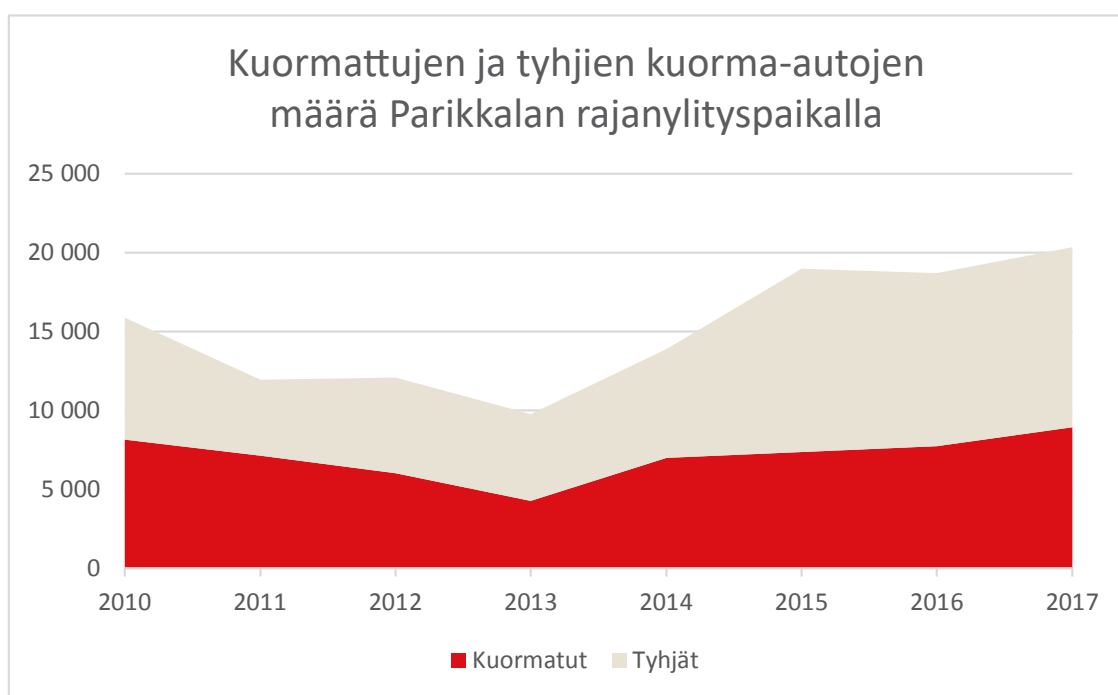
Venäjältä lähtevän tavaran tullauspiste määräytyy lähtöalueen mukaan. Paluumatkalla ei enää ole tullattavaa, joten paluumatkan raja-asema on vapaasti valittavissa. Tämä osaltaan selittää tyhjien kuorma-autojen suuren määrän Parikkalan raja-asemalla.

Parikkalan raja-asema on nykyisen valtiosopimuksen perusteella avattu ainoastaan tuontia ja lähinnä puutavarakuljetuksia varten, minkä vuoksi Venäjällä ei ole järjestetty tullausmahdollisuutta. Jos raja-aseman status muuttuisi kansainvälisen liikenteen raja-asemaksi, mahdollistaisi se myös vienti- ja transitokuljetukset Suomesta Venäjälle.

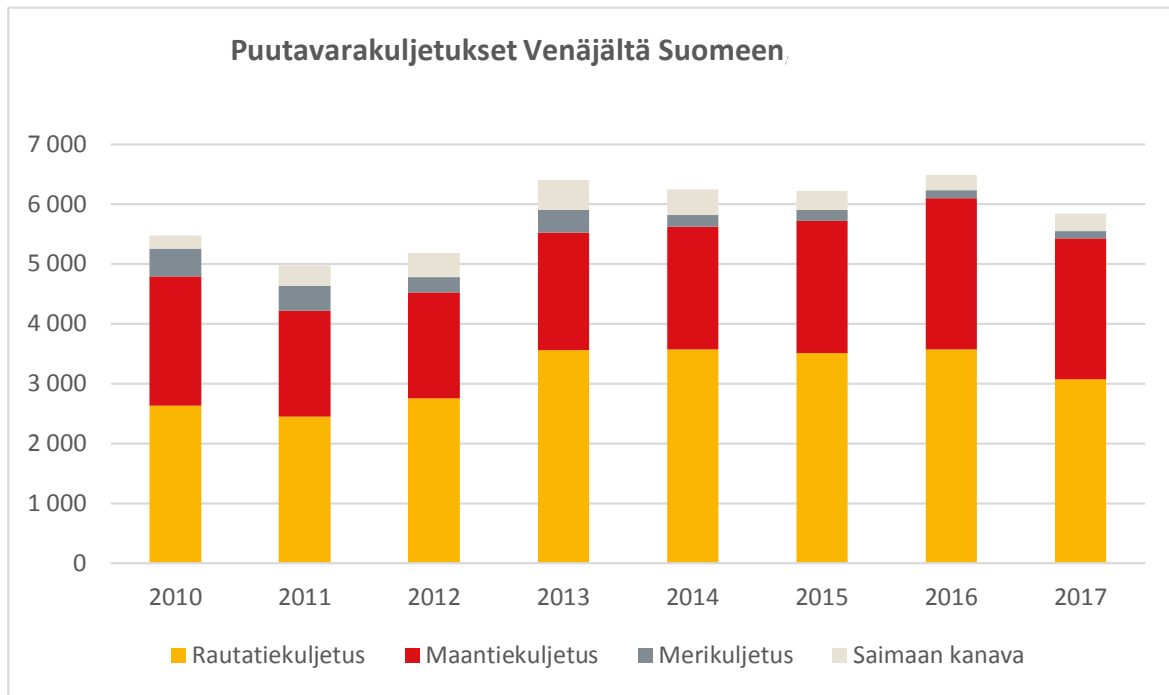
Puutavarakuljetukset Venäjältä Suomeen

Vuonna 2017 puutavaraa tuotiin Venäjältä Suomeen yhteensä 5,8 milj. tonnia (noin 7,9 milj. m³) (kuva 5). Määrä oli edellisinä neljänä vuotena hieman yli 6 miljoonaa tonnia. Vuonna 2017 suurin osa tuotiin junilla, noin 53 % (3,1 milj. tonnia). Kuorma-autoilla tuotiin noin 40 % (2,4 milj. tonnia).

Nykyisin Parikkalan rajanylityspaikan kautta kuljetetaan Tullin tilastojen mukaan lähinnä vain puutavaratuotteita Venäjältä Suomeen. Parikkalan kautta tuleva puutavara kuljetettiin Suomessa pääosin Joensuun, Imatran, Lappeenrannan, Savonlinnan ja Kiteen alueille (lähde: Tulli). Puutavaraa vietiin Suomesta Venäjälle vuonna 2011 noin 2,4 miljoonaa tonnia. Sen jälkeen kuljetuksia Venäjälle päin ei juurikaan ole ollut.



KUVA 4. KUORMATUT JA TYHJÄT KUORMA-AUTOT PARIKKALAN RAJANYLITYSPAIKALLA



KUVA 5. PUUTAVARAKULJETUKSET VENÄJÄLTÄ SUOMEEN 2010-LUVULLA

2.1.2 Ennustevuosien tilanne

Kaakkois-Suomen raja-asemien liikennemäärien perusennuste tehtiin vastaavalla tavalla kuin aikaisemmassa selvityksessä ”Parikkalan rajanylityspaikan kehittäminen, liikenne-ennuste”, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2015 (2).

Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenteen kokonaiskysyntä nykytilanteessa ja ennustevuosina 2020, 2022 ja 2030 sijoiteltiin kuljetusverkoille tavaraliikennemalli

Frisbeellä. Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenteen kokonaiskysyntä ko. ennustevuosille laskettiin ETLAn laatiman maiden talouden kasvuennusteen perusteella kuten selvityksessä ”Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030, ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä”, LVM:n julkaisu 5/2013 (3).

Taulukossa 3 on esitetty Suomen ja Venäjältä välisen kokonaiskysyntä tavararyhmittäin vuonna 2017 sekä ETLA:n laatiman talouden kasvuennusteen perusteella lasketut määrät vuosille 2020, 2022 ja 2030.

Tavararyhmä	2017		ennuste 2020		ennuste 2022		ennuste 2030	
	Tuonti	Vienti	Tuonti	Vienti	Tuonti	Vienti	Tuonti	Vienti
	1 000 t	1 000 t	1 000 t	1 000 t	1 000 t	1 000 t	1 000 t	1 000 t
Elintarvikkeet ja eläimet	127	96	139	108	148	117	188	161
Juomat ja tupakka	1	6	1	7	1	8	1	10
Raaka-aineet	7 427	165	7 733	171	7 944	174	8 845	188
Kivihiili, koksii, briketti	2 697	1	2 903	1	3 048	1	3 707	2
Eläin- ja kasvisöljyt	3	1	3	1	3	1	4	2
Kemikaalit	2 013	434	2 161	494	2 265	538	2 735	759
Paperi- ja paperituotteet	41	469	43	533	46	581	55	820
Metallituotteet	1 066	72	1 125	85	1 166	95	1 345	146
Valmistuotteet	274	106	290	119	302	128	355	176
Koneet ja kuljetusvälineet	5	94	5	110	5	121	6	183
Sekalaiset valmistuotteet	3	9	3	10	3	11	4	15
Toimisto- yms. tuotteet	5	11	6	12	6	13	8	18
Öljy, öljytuotteet	11 871	98	13 036	110	13 876	119	17 812	162
Yhteensä	25 532	1 562	27 448	1 760	28 813	1 907	35 065	2 640

TAULUKKO 3. SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLINEN KYSYNTÄ TAVARARYHMITÄIN

Ennustelaskelmissa puutavaran tuonnin Venäjältä Suomeen sekä puunjalostusteollisuuteen liittyvien kuljetusmäärien oletettiin kasvavan ETLA:n laatimaa ennustetta suuremmaksi. Tämä sen takia, että suunnitelmissa ja käynnistymässä on hankkeita, jotka lisäävät rajaliikennettä oleellisesti. Näitä voisivat olla esimerkiksi Finnpulp Kuopion hanke, missä valmistellaan maailman suurinta havusellutehdasta. Hankkeen toteutuminen edellyttää raakapuun saannin turvaamista myös tuontipuulla.

Tavaraliikenteeseen vaikutusta olisi todennäköisesti myös kiinalaisten suunnitteleamalla Pohjoisella Silkkitiellä. Kiina näkee massiivisella hankkeellaan pohjoisen ulottuvuuden. Vuoden 2018 alussa maa julkisti kautta aikain ensimmäisen arktisen strategiansa, jossa se sanoo haluavansa rakentaa yhdessä muiden toimijoiden kanssa "napaseudun silkkitien" pohjoiseen.

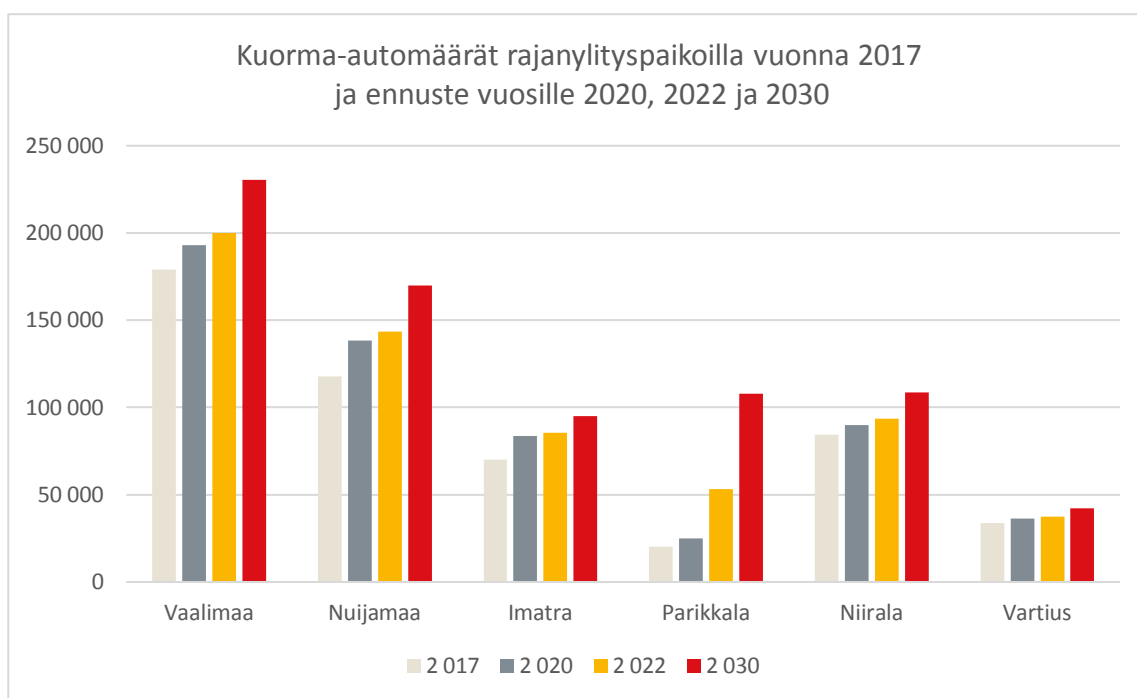
Vuonna 2017 toteutuneet sekä vuosille 2020, 2022 ja 2030 ennustetut potentiaaliset kuorma-automäärät (kuormatut ja tyhjät) Kaakkois-Suomen raja-aseilla on esitetty kuvassa 6.

Vuonna 2020 potentiaalinen kuorma-automäärä (kuormatut ja tyhjät) Parikkalan raja-aseilla olisi noin 25 000, vuonna 2022 noin 53 000 ja vuonna 2030 noin 110 000. Vuoden 2022 tilanteessa potentiaalinen kulje-

tusmäärä vastaisi keskimäärin 145 kuorma-autoa vuorokaudessa ja vuoden 2030 tilanteessa keskimäärin 300 ajoneuvoa. Kuormattujen kuorma-autojen osuus esimerkiksi Niiralan raja-aseilla on viime vuosina ollut keskimäärin 51-52 % ja Imatran raja-aseilla 50-65%. Parikkalan raja-aseilla kuormattujen kuorma-autojen osuus tulisi todennäköisesti olemaan samaa luokkaa.

Rajanylityspaikan avaaminen kansainvälisenä ylityspaikkana ilman liikennerajoituksia mahdollistaisi myös muiden tavararyhmien kuljettamisen Parikkalan kautta. Puutavaran lisäksi potentiaalisia tavararyhmiä kuljetettavaksi Parikkalan rajanylityspaikan kautta ovat mm. metallituotteet ja kemikaalit.

On huomattava, että aikaisemmin tehdyssä selvityksessä (2) potentiaalinen ennusteen mukainen kuorma-autojen määrä Parikkalan raja-aseilla vuodelle 2030 oli noin 144 000 autoa vuodessa eli noin 36 000 ajoneuvoa suurempi. Tämä johtuu siitä, että aikaisemmassa selvityksessä perusvuoden 2014 kuorma-autojen määrä Kaakkois-Suomen raja-aseilla oli huomattavasti suurempi eli yhteensä noin 640 000 autoa kun se vuonna 2017 oli noin 135 000 vähemmän eli noin 505 000 autoa. Eli lähtötaso, josta ennustemääriä lähdettiin ETLAn talousennusteeseen pohjautuen kasvattamaan, oli nyt huomattavasti alempi.



KUVA 6. RAJANYLITYSPAIKKOJEN KUORMA-AUTOMÄÄRÄT VUONNA 2017 JA POTENTIAALISET ENNUSTEMÄÄRÄT VUOSINA 2020, 2022 JA 2030.

2.1.3 Parikkalan rajanylityspaikan merkitys

Ennusteen mukaan Parikkalan raja-aseman kuorma-autojen määrä vuonna 2030 olisi noin 14 – 15 % Kaakkois-Suomen raja-asemien yhteenlasketusta kuorma-autojen kokonaismäärästä. Kuorma-autojen määrä Parikkalan raja-asemalla olisi ennusteen mukaan vuonna 2030 suunnilleen samalla tasolla kuin Niiralan raja-asemalla ja jopa hieman suurempi kuin Imatran raja-asemalla.

Jos Parikkalan raja-aseman statusta ei muutettaisi, olisi ennusteen mukainen kuorma-automäärä raja-asemalla vuonna 2030 noin 28 – 30 000 kuorma-autoa vuodessa. Rajanylityspaikan avaaminen kansainvälisenä ylityspaikkana ilman liikennejärjestyksiä lisäisi aseman kuorma-automääriä noin 80 000 kuorma-autolla vuodessa. Näiden voidaan katsoa olevan pääosin ”siirtymiä” muiden raja-asemien kautta tapahtuvista kuorma-autokuljetuksista. Suurin osa tästä olisi Imatran ja Nuijamaan raja-asemilta siirtyvää, molemmilta noin 28 – 30 000 kuorma-autoa vuodessa. Muilta raja-asemilta siirtyisi pienempiä määriä. Myös junakuljetuksesta siirtyisi pieniä määriä Parikkalan kautta kuljetettavaksi, jos raja-asema toimisi kansainvälisenä ylityspaikkana.

Parikkalan raja-aseman avaaminen mahdollistaisi rajakuljetusten ”jouhevan toiminnan”. Logistiikka tehostuisi, tavaraliikenteen kuljetuskapasiteetti kasvaisi ja rahtikustannukset alenisivat. Karjalan tasavallassa tulisi olemaan laajempi alue, jolta puutavaraa kannattaisi kuorma-autoilla Suomeen tuoda.

Parikkalan raja-asema tarjoaisi Imatran ja Niiralan lisäksi kolmannen hyvän reittivaihtoehdon Venäjältä Karjalan tasavallasta Itä- ja Keski-Suomen puunjalostusteollisuudelle kuorma-autoilla kuljetettavalle puutavalle. Rautatiekuljetukset palvelevat enemmän kauempaa muualta Venäjältä tulevia kuljetuksia. Uusien tehdasinvestointien (Kuopio, Äänekoski, Varkaus, Punkaharju ym.) takia puutavaran kysyntä alueella kasvaa merkittävästi.

Venäjän puolella tieyhteyksien parantuminen muuttaa myös Parikkalan raja-aseman logistista asemaa. Kuljetusreittien palvelutaso paranee, energiakulutus ja kuljetussuorite vähenevät ja kalusto rasittuu vähemmän. Esimerkiksi parannetun A121-tien Pietarin suunnalta Syväoroon on tarkoitus valmistua vuonna 2019. Jo aiemmin on raja-alueohjelman rahoituksella toteutettu 28 km:n pituinen tieyhteys Syväoro-Raivio-Ihala.

Jos Parikkalan rajanylityspaikkaa ei avattaisi kansainväliseksi ylityspaikaksi, olisi paine eteenkin Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikkojen kuorma-automäärien kasvulle paljon suurempi.

2.1.4 Etäisyyksien muutosten kautta saavutettavia matka-aikasäästöjä ja päästövähennyksiä

Parikkalan raja-aseman kautta kuljetusetäisyydet yleisimmillä reiteillä muuttuisivat seuraavasti:

Petroskoin-Sortavalan-Lahdenpohjan suunnalta Imatran seudulle

- verrattuna Svetogorsk-Imatraan lyhenee noin 60 km
- verrattuna Niiralaan lyhenee noin 170 km

Petroskoin suunnalta Savonlinnan – Mikkelin suunnalle

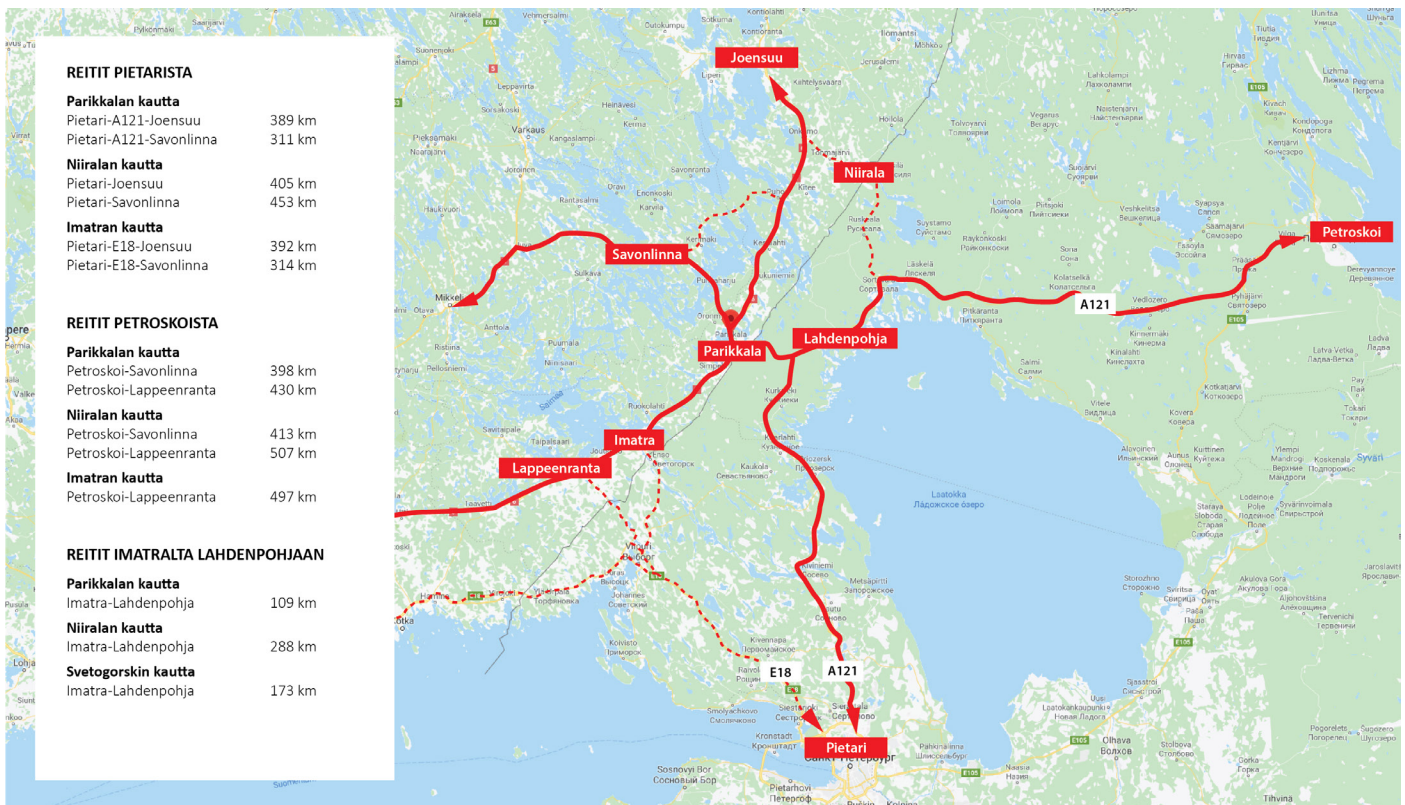
- verrattuna Niiralaan lyhenee noin 15 km

Pietarin suunnalta Joensuun suunnalle

- verrattuna Niiralaan lyhenee noin 15 km
- verrattuna Imatra-Svetogorskiin pituudeltaan sama, mutta ruuhkattomampi

Uusien ja parannettujen tieyhteyksien ja Parikkalan raja-aseman avaamisen myötä kuljetusmatka Karjalan tasavallasta Itä-Suomen teollisuuslaitoksille lyhenisi keskimäärin 20 km (22). Tämä on laskettu keskiarvona em. reittien kuljetusmatkoista. Yksittäisillä reiteillä kuljetusmatka voi lyhentyä huomattavasti enemmänkin. Keskinopeudella 60 km/h matka-aikasäästö edestakaisella matkalla (2 x 20 km) on noin 40 min. Jos edestakaisia matkoja Parikkalan kautta olisi keskimäärin 55 000, niin kokonaismatka-aikasäästökseksi saadaan 36 700 h/v.

CO₂ päästöt täysperävaunulliselle kuorma-autolle ovat kuormattuna 1197 g/km ja tyhjänä 788 g/km (21) (lähde: VTT Lipasto). Parikkalan kautta kulkisi noin 60 000 kuormattua ja noin 50 000 tyhjää kuorma-autoa. Olettamalla, että molemmilla kuljetusmatka lyhenisi keskimäärin 20 km, saadaan CO₂ päästöille vähennystä kuormatuille 1 436 ja tyhjille 788 tonnia vuodessa eli yhteensä noin 2 200 tonnia vuodessa. Venäläisille rekoilla yksikköpäästömäärät voivat olla paljon suuremmat, joten päästöt saattavat vähentyä enemmänkin. Huomattava on myös, että rajaliikenteen mahdollinen ruuhkautuminen lisää päästöjä.



KUVA 7. ETÄISYYKSIÄ ERÄILLÄ REITEILLÄ (22) (KARTTA: GOOGLE)

2.2 Henkilöliikenteen kehitys

2.2.1 Nykytilanne

Suomen ja Venäjän välinen henkilöliikenne

Vuonna 2017 Venäjän maarajan rajanylityspaikoilla tehtiin henkilömatkoina mitattuna noin 9,0 miljoonaa rajanylitystä (4). Tähän rajaliikenteen matkamäärään sisältyvät myös raskaan liikenteen kuljettajien tekemät rajanylitykset sekä junamatkat.

Autoliikennettä kulki itärajan raja-asemien kautta vuonna 2017 yhteensä noin 4,1 miljoonaa ajoneuvoa, joista oli henkilö- ja pakettiautoja noin 3,6 miljoonaa. Kuorma- ja linja-autojen osuus liikenteestä oli noin 0,5 miljoonaa ajoneuvoa.

Suurimmillaan rajanylitysten määrä oli vuonna 2013, jolloin ylityksien määrä oli kasvanut maarajalla noin 12,9 miljoonaan. Edellinen Parikkalan raja-asemalle laadittu liikenne-ennuste (2) laadittiin vuoden 2014 tilanteessa, jolloin rajanylityksien nopea kasvu oli jo kääntynyt

laskuun ja itärajalla tehtiin noin 11,3 miljoonaa rajanylitystä. Rajaliikenteen määrät laskivat tämän jälkeen vielä vuoteen 2016 asti, jolloin ylityksiä oli noin 8,7 miljoonaa eli määrät olivat laskeneet vilkkaimmasta huippuvuodesta 2013 noin 32 %. Henkilöliikenteen määrä väheni suunnilleen samassa suhteessa kuin itärajan tavaraliikenne.

Vuonna 2017 rajanylitysten määrä kääntyi uudestaan nousuun ja vuoden 2017 määrissä oli kasvua edelliseen vuoteen verrattuna 3,4 %. Suhteellisesti ja myös lukumääräisesti kasvu oli suurinta Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla. Nuijamaan raja-asemalla kasvua oli 15 % ja Imatralla 9 % eli yhteensä noin 470 000 ylitystä (4). Vuonna 2017 rajanylitykset itärajalla jakautuivat eri reiteille ja raja-asemille seuraavasti. Suluissa on ilmoitettu ylitysten määrän muutos vuodesta 2016 vuoteen 2017 kullakin raja-asemalla (4).

Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta maanteitse:

- Vaalimaa 2 450 000 (+ 0,3 %)
- Nuijamaa 2 630 000 (+ 15 %)
- Imatra 1 540 000 (+ 9 %)
- Parikkala 22 700 (+ 9 %)

Vainikkala raja-aseman kautta junalla 550 000 (+ 21 %)

Muiden itärajan raja-asemien kautta maanteitse:

- Niirala 1 210 000 (- 16 %)
- Vartius 391 000 (- 7 %)
- Kuusamo 58 000 (- 23 %)
- Salla 133 000 (- 1,4 %)
- Raja-Jooseppi 77 000 (+ 13,5 %)

Rajanylityksiä tehdään myös lentoteitse Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja vesiteitse Helsinkiin ja Saimaan kanavan satamiin, mutta näiden kulkumuotojen osuus on suhteellisen pieni suhteessa itärajan ylittävään kokonaisliikenteeseen ja niitä ei ole siksi käsitelty tarkemmin tämän Parikkalan raja-aseman liikenne-ennusteen yhteydessä.

Itärajan rajanylitysten määrän pitkäaikainen kehitys vuodesta 2006 vuoteen 2017 maantieliikenteen raja-ase-
milla on esitetty kuvassa 8.

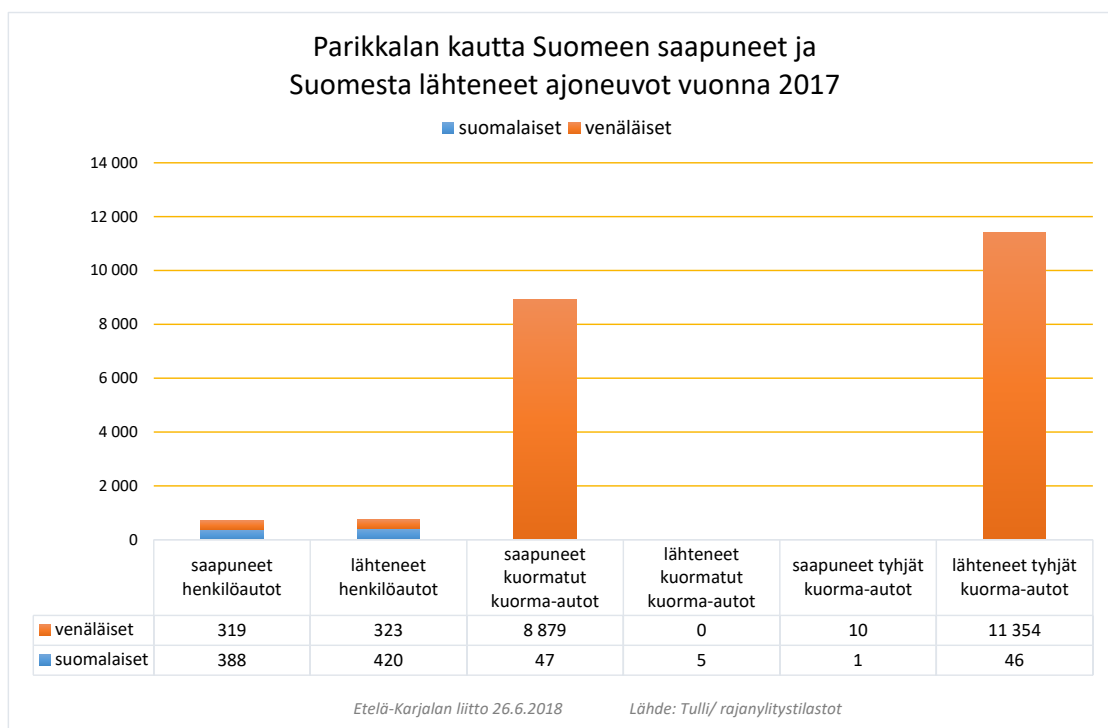
Henkilöliikenne Parikkalan rajanylityspaikalla

Parikkala-Syväoro on nykyisin tilapäinen rajanylityspaikka. Henkilöliikenne on luvanvaraista ja tarkoin säänneltyä. Rajanylitykset ovat sallittuja lähinnä vain viranomaisten yhteistyön nimissä ja rajanylityspaikkaa ei voi käyttää esimerkiksi matkailuun. Luvat myöntää Karjalan tasavallan rajavartiopalvelu.

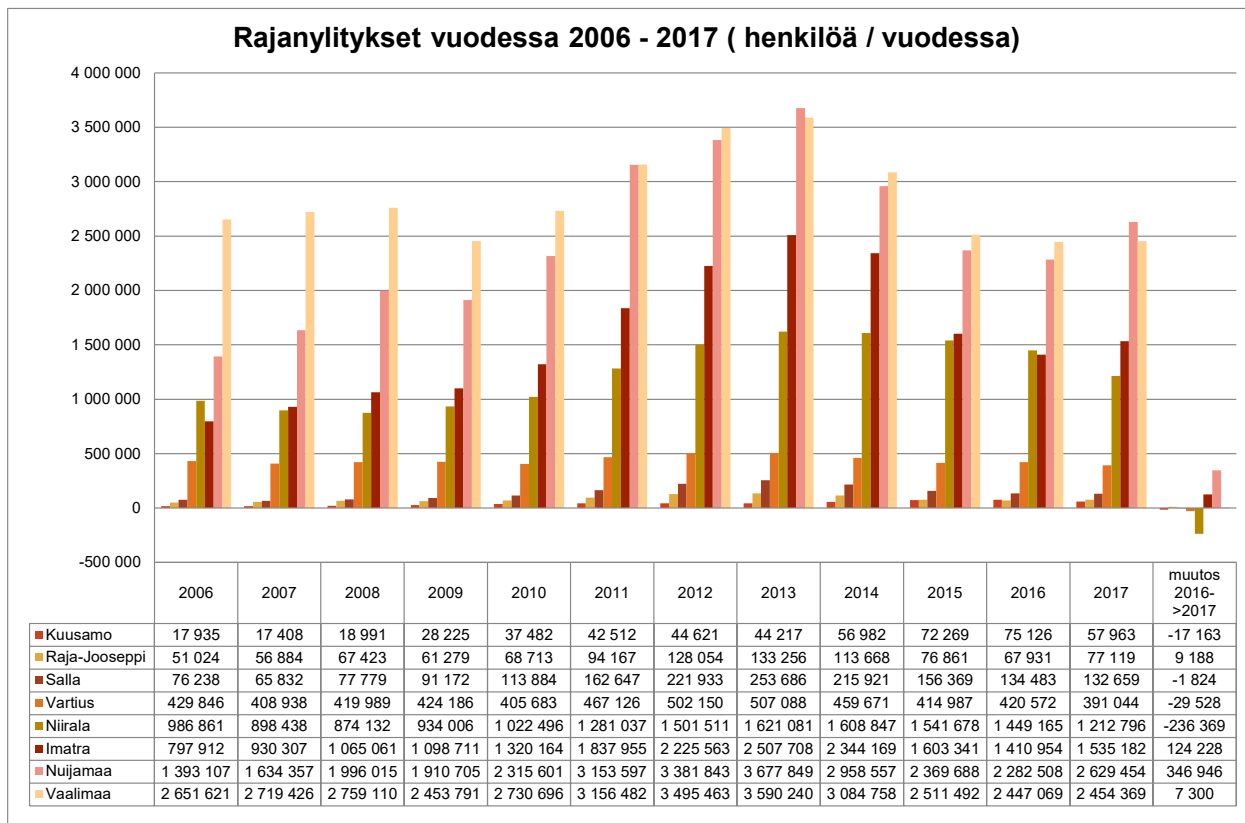
Vuonna 2017 Parikkalan raja-aseman kautta kulki noin 21 800 ajoneuvoa ja rajan ylitti 22 650 henkilöä. Ylitysten määrässä oli kasvua edelliseen vuoteen 9 %. Rajan ylittäneistä henkilöistä oli raskaiden ajoneuvojen kuljettajia noin 20 350 henkilöä ja henkilöliikenteen matkoja henkilöajoneuvon kuljettajana tai matkustajana oli vain noin 2300 rajanylitystä (5).

Henkilömatkoista oli ajoneuvojen rekisteröintimaan perusteella arvioituna Parikkalassa noin 55 % suomalaisten ja noin 45 % venäläisten tekemiä. Raskaan liikenteen kuljettajat olivat käytännössä lähes kaikki ulkomaalaisia. Suomalaisten ajoneuvojen osuus oli vain noin puoli prosenttia kuorma-autoista.

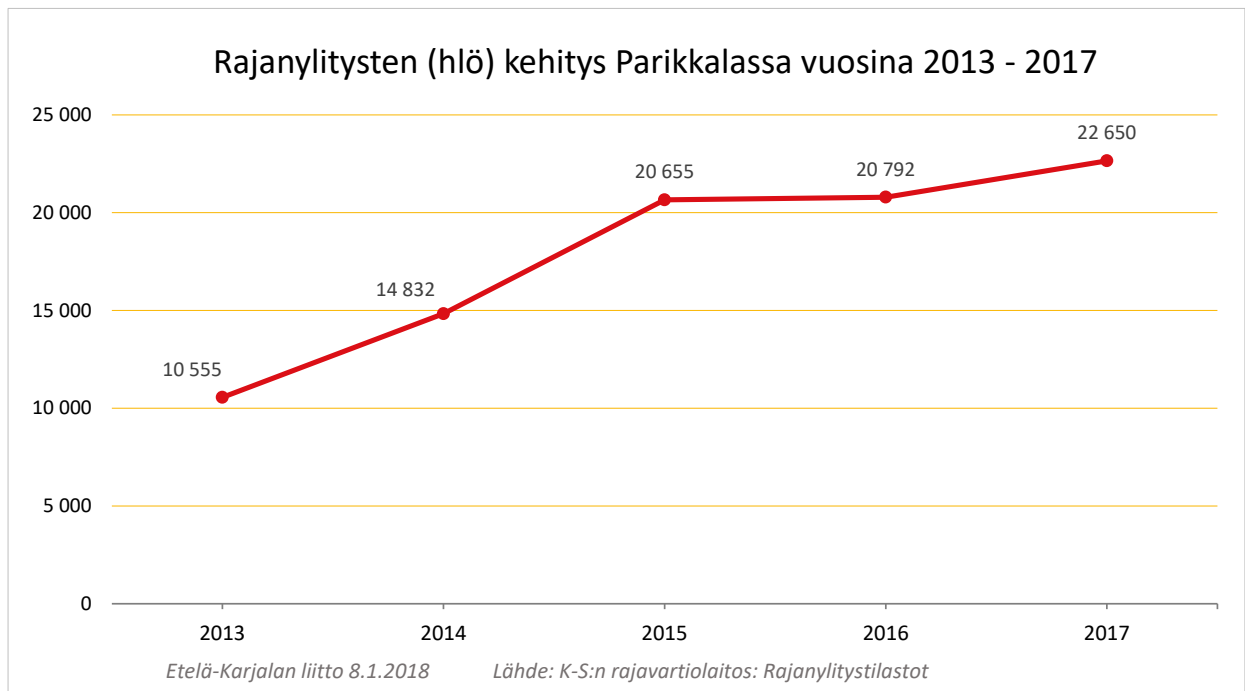
Henkilömatkojen määrä on kasvanut viime vuosina nopeasti ja kaksinkertaistunut viimeisen viiden vuoden aikana. Kasvu johtuu kuitenkin pääosin raskaan liikenteen kuljettajien määrän kasvusta (kuva 9).



TAULUKKO 4. PARIKKALAN RAJA-ASEMAN KAUTTA VUONNA 2017 KULKENEEN AJONEUVOLIIKENTEEN JAKAUTUMINEN HENKILÖ- JA KUORMA-AUTOLIIKENTEeseen SEKÄ AJONEUVON REKISTERÖINTIMAAN PERUSTEELLA (5)



KUVA 8. MAANTEITSE TEHTYJEN RAJANYLITYSTEN MÄÄRÄT VUOSINA 2006 - 2017



KUVA 9. RAJANYLITYSTEN MÄÄRÄN KEHITYS PARIKKALAN RAJA-ASEMALLA HENKILÖINÄ VUODESSA VUOSINA 2013 - 17

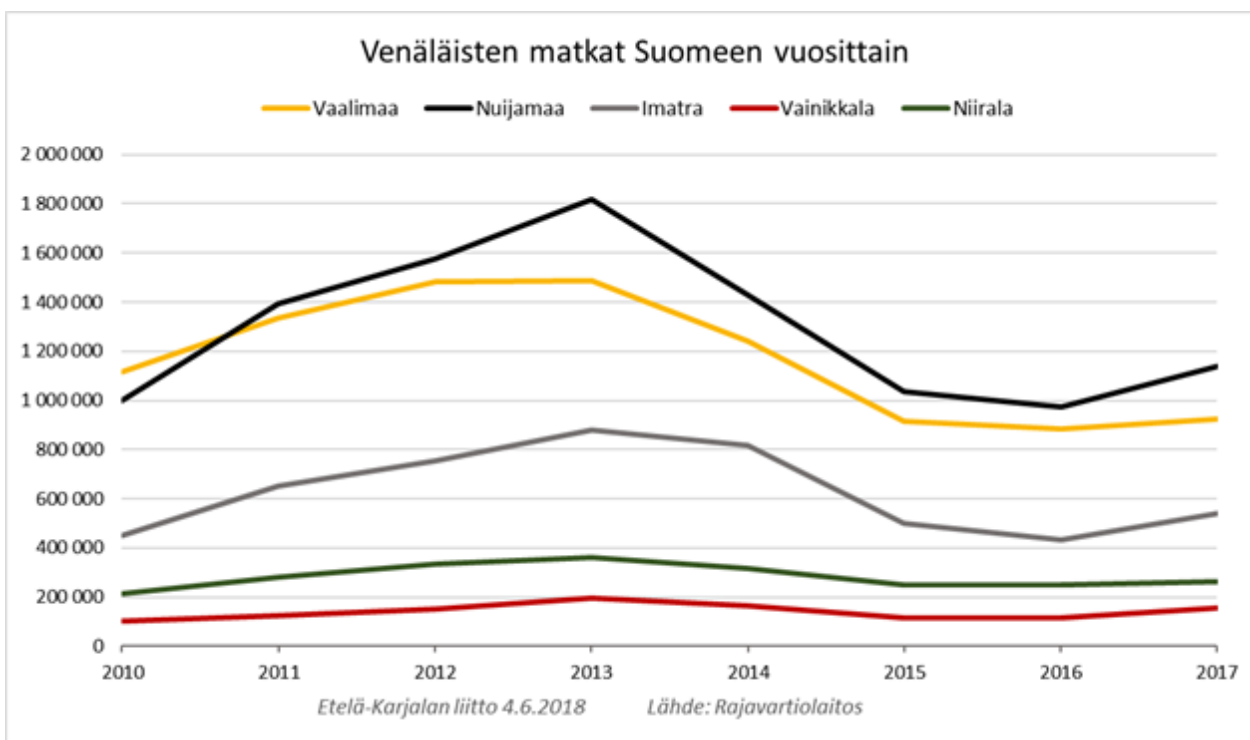
Henkilöliikenne muilla Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla

Parikkala - Syväoron rajanylityspaikka sijaitsee Niiralan ja Imatran kansainvälisten rajanylityspaikkojen välissä. Parikkalan ylityspaikan statuksen muuttuessa se synnyttäisi uutta rajaliikennettä ja lisäksi sille todennäköisesti siirtyisi osa Venäjän Karjalan tasavallan suunnan henkilöliikenteen kasvusta näiltä kahdelta rajanylityspaikalta.

Imatran rajanylityspaikka sijaitsee Parikkalasta noin 70 km etelään. Rajavartiolaitoksen rajanylitystilastojen mukaan Imatralla tehtiin vuonna 2017 noin 1 540 000 rajanylitystä. Suurimmillaan rajanylitysten määrä on ollut Imatralla vuonna 2013 jopa noin 2,5 miljoonaa ylitystä vuodessa, mutta määrä on pudonnut vuoden 2015 jälkeen nykyisellä noin 1,5 miljoonan ylityksen tasolle. Imatran rajanylityspaikan liikenteestä pääosa (noin 75 %) on venäläisiä matkustajia, joiden matkoista suuri osa suuntautuu Etelä-Karjalaan Imatran – Lappeenrannaseudulle. Raja-aseman kautta tehdään myös paljon lähialueen sisäisiä ostos- ja muita matkoja Suomesta Venäjälle ja lähinnä Enson alueelle.

Niiralan rajanylityspaikka sijaitsee Parikkalasta noin 120 km pohjoiseen. Niiralassa tehtiin vuonna 2017 noin 1 210 000 rajanylitystä. Rajanylitysten määrä oli Niiralassa suurimmillaan vuosina 2013 – 14 noin 1,6 miljoonaa ylitystä vuodessa, mutta on laskenut siitä nykyiselle noin 1,2 miljoonan ylityksen tasolle. Muihin Kaakkois-Suomen rajanylityspaikkoihin verrattuna Niiralassa suhteellisesti suurempi osa rajanylityksistä on suomalaisten tekemiä ja viime vuosina suomalaisten osuus on ollut hieman yli puolet rajanylittäjistä. Myös Niiralan kautta on tehty paljon lähialueen sisäisiä ostos- ja muita matkoja Suomesta Venäjälle ja on arvioitu, että myös tullimääräysten tiukentuminen on osittain vaikuttanut rajaliikenteen määrän laskuun Niiralassa viime vuosina. Vuonna 2017 tehdyn rajaliikennetutkimuksen (7) perusteella voi arvioida, että Venäjältä Suomeen tehtävät matkat aiheuttivat Niiralan henkilöliikenteen rajanylityksistä noin 47 %.

Kuvassa 10 on esitetty Venäjältä Suomeen tehtyjen matkojen määrän kehitys muilla Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla vuosina 2010 – 2017.



KUVA 10. VENÄJÄLTÄ SUOMEEN TEHTYJEN MATKOJEN MÄÄRÄN KEHITYS KAAKKOIS-SUOMEN RAJANYLITYSPAIKOILLA VUOSINA 2010 – 17. LUVUT KUVAAVAT EDESTAKAISIA MATKOJA ELI RAJANYLITYKSIEN MÄÄRÄT OVAT KAKSINKERTAISIA.

2.2.2 Henkilöliikenteen kehitysennusteiden lähtökohdat

Valtakunnalliset ennusteet rajaliikenteen kehitymisestä

Suomen ja Venäjän välisen henkilöliikenteen kehityksestä on esitetty valtakunnallinen liikenne-ennuste liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 2013 selvityksessä (3). Tämän valtakunnallisen ennusteen lähtökohdaksi oli vuoden 2011 tilanne, jolloin itärajalla tehtiin kaikkiaan noin 11,2 miljoonaa rajanylitystä. Tästä oli maahenkilöliikenteen osuus raskaan liikenteen kuljettajat ja junamatkustajat mukaan lukien noin 10,6 miljoonaa rajanylitystä. Rajaliikenne oli tuolloin voimakkaassa kasvussa ja Suomen ja Venäjän välisen maahenkilöliikenteen määrän arvioitiin kasvavan vuoteen 2030 mennessä noin 25 miljoonaan rajanylitykseen vuodessa.

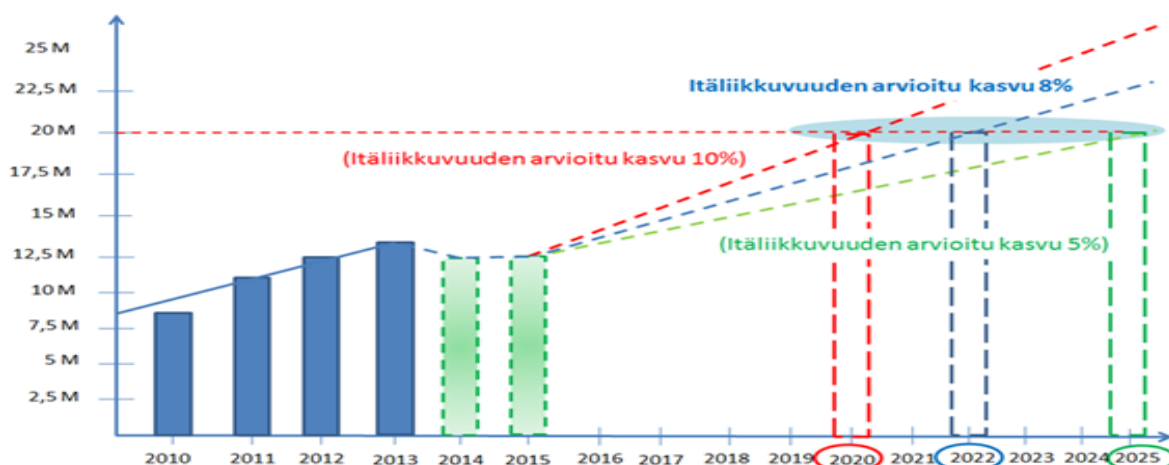
Poliittisten ja taloudellisten tekijöiden vaikutuksesta rajaliikenteen kehitys on kuitenkin poikennut merkittävästi edellä mainitun ennusteen lähtötilanteeseen nähden ja tähän valtakunnalliseen ennusteeseen on sittemmin esitetty päivityksiä muun muassa sisäministeriön vuoden 2015 julkaisussa (6). Sisäministeriön julkaisemassa vuoden 2015 tarkistetussa ennusteessa ei esitetty tarkkaa ennustelukua vuodelle 2030, mutta itäliikkuvuuden arvioitiin kääntyvän taloudellisista ym. syistä johtuneen pysähdyksen jälkeen taas aiempien vuosien kaltaiseen 5 – 10 % kasvuun vuodessa.

Parikkalan rajanylityspaikan liikenne-ennusteessa on käytetty lähtökohdaksi itäliikkuvuuden työryhmän esittämää tarkistusta liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2013 julkaisemaan ennusteeseen. Lähtökohdaksi on pidetty selvityksessä esitettyä todennäköistä noin 8 % vuosikasvuun perustuvaa skenaariota. Lähtökohdaksi on oletus, että koko itärajan rajaliikenteen määrä kasvaa vuoteen 2022 mennessä noin 13,6 miljoonan ylitykseen ja vuoteen 2030 mennessä noin 20 miljoonaan ylitykseen. Rajaliikenteen määrä kasvaisi siis noin kaksinkertaiseksi vuoden 2017 rajanylitysten määrään verrattuna. Maantieliikenteen on arvioitu kasvavan aiempaan huippuvuoteen 2013 verrattuna vuoteen 2022 mennessä noin 11 % ja vuoteen 2030 mennessä noin 60 %.

Aiemmassa Parikkalan raja-asemalle laaditussa liikenne-ennusteessa ”Parikkalan rajanylityspaikan kehittäminen, liikenne-ennuste, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2015” vuoden 2030 valtakunnalliseksi ennusteeksi käytettiin 22,5 miljoonaa rajanylitystä vuodessa. Silloisen ennusteen lähtötilanteeseen verrattuna rajanylitysten nykyinen määrä on noin 20 % pienempi eli vastaavasti myös vuoden 2030 ennuste on nyt arvioitu matalammaksi.

Ennusteessa on oletettu seuraavien muutostekijöiden toteutuvan:

- Rajatoimintojen kapasiteetin lisääntyminen (raja-asemien kapasiteettia on lisätty ja rajatarkastusmenettelyjä tehostettu tarpeen mukaan)



KUVA 11. SISÄMINISTERIÖN VUONNA 2015 JULKAISEMASSA SELVITYKSESSÄ ITÄLIKKUVUUDEN KASVUSTA ESITETTYJÄ SKENAARIOITA RAJANYLITYSTEN MÄÄRÄN KEHITYKSESTÄ. ENNUSTEEN LÄHTÖKOHTANA ON VUODEN 2010 TILANNE.

- Hintatason tasaantuminen maiden välillä
- Venäjän talouden kehittyminen tulevaisuudessa vastaa aikaisimpia ennusteita (ennen vuotta 2014 laadittuja)
- Venäjän puolen tiestön parantuminen (esimerkiksi Parikkalassa tämä on jo toteutumassa)

Rajanylityspaikkojen kapasiteetin on arvioitu kasvavan jo tehtyjen ja käynnissä olevien hankkeiden ansiosta noin 20 miljoonaan ylitykseen, joka riittäisi tarkistetun ennusteen perusteella noin vuoden 2030 ennustetilanteeseen asti.

Eteläisten rajanylityspaikkojen kapasiteetin riittävyydellä saattaa silti olla vaikutusta myös Parikkalan - Syväoron rajanylityspaikan kysyntään. Jos rajanylityspaikkojen kapasiteetti ylittyy Nuijamaalla tai Imatralla tai liikkuminen niiden kautta hidastuu merkittävästi liikenneverkon ruuhkautumisen tai muun syyn takia, osa liikenteestä voi siirtyä käyttämään Parikkalan rajanylityspaikkaa.

Parikkalan rajanylityspaikan henkilöliikenne-ennusteen lähtökohdat

Laaditussa henkilöliikenne-ennusteessa ei ole otettu huomioon Parikkalan rajanylityspaikan kapasiteetin rajoitteita, vaan on oletettu, että tulevaisuudessa kapasiteetti on riittävä kysyntään nähden.

Parikkalan rajanylityspaikan kautta mahdollisesti kulkevan henkilöliikenteen määrää on arvioitu rajaliikenteen yleisten tilastotietojen, rajaliikenteestä tehtyjen liikennetutkimusten ja edellä kuvatun valtakunnallisen rajaliikenne-ennusteen pohjalta. On arvioitu, millaista uutta matkustuspotentiaalia kansainvälinen ja nykyistä pidempään auki oleva raja-asema voisi synnyttää Suomen ja erityisesti Karjalan tasavallan välillä paranevien kulkuyhteyksien seurauksena ja kuinka paljon rajanylityksiä voisi siirtyä Parikkalaan muilta raja-asemilta uusien reitinvaihtoehtojen ansiosta. Henkilömatkojen määrää on arvioitu nykytilanteessa sekä vuosille 2022 ja 2030.

Uusien henkilöliikennematkojen potentiaalia on arvioitu eri rajanylityspaikkojen vaikutusvyöhykkeillä

asuvien asukkaiden ja toimintojen määrän perusteella. Voidaan olettaa, että uusi kansainvälinen raja-asema Parikkalassa synnyttäisi erityisesti Karjalan tasavallan Lahdenpohjan ja Sortavalan piirien ja Parikkala–Savonlinna-alueen välillä samankaltaista lähialueliikennettä, kuin esimerkiksi Imatran, Niiralan ja Vartiuksen raja-asemien lähialueella on tapahtunut raja-asemien auettua kansainväliselle liikenteelle.

Venäjältä Suomeen maanteitse tehtävät matkat nykytilanteessa

Venäjältä Suomeen maanteitse tehtävien matkojen määrää ja suuntautumista on arvioitu Rajavartiolaituksen tilastotietojen sekä Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla vuosina 2010 – 17 tehtyjen matkustajahaastattelututkimusten perusteella (7).

Haastattelututkimuksien perusteella on tehty suunta-antavat arviot siitä, kuinka paljon Venäjän eri alueilta tehdään matkoja Suomeen ja mihin maakuntiin matkat täällä suuntautuvat. Haastattelututkimustiedot kuvaavat Vaalimaan, Nuijamaan, Imatran ja Niiralan rajanylityspaikkojen kautta vuosina 2011 - 2017 tehtyjä matkoja. Näiden raja-asemien kautta kulkee yli 90 % Suomen ja Venäjän välisestä maanteitse kulkevasta henkilöliikenteestä eli luvut kuvaavat hyvin myös mahdollisia Parikkalan raja-aseman kautta tehtäviä matkoja. Lähtö- ja määräraikkatietojen perusteella voi arvioida Parikkalan raja-aseman kautta kulkeville uusille reiteille mahdollisesti siirtyviä pitkämatkaisia matkustajavirtoja.

Vuonna 2017 tehtiin Venäjältä Suomeen edellä mainittujen raja-asemien kautta noin 2,9 miljoonaa edestakaista maantieliikenteen matkaa eli noin 5,8 miljoonaa rajanylitystä. Maantieliikenteen matkoista 77 % tehtiin haastattelututkimustietojen perusteella arvioituna Pietarista ja Leningradin alueelta. Kaikista Venäjältä tehtävistä matkoista Pietarin alueen matkojen määrä on jonkin verran suurempi (80 – 85 %), koska Pietarin osuutta korostavat sieltä tehtävät juna-, lento- ja laivamatkat. Maantieliikenteessä korostuvat myös Viipurin alueen matkat, joiden osuudeksi on arvioitu 12 %. Parikkalan rajanylityspaikan kautta tulisi kulkemaan todennäköisimmin Karjalan tasavallan alueelta Suomeen tehtäviä matkoja, joiden osuus on nykyisin noin 8 % kaikista matkoista. Voidaan olettaa, että nimenomaan Karjalan

tasavallan suunnalla on myös kasvupotentiaalia rajaliikenteessä, koska aluetta palvelee nykyisin lähinnä vain Niiralan rajanylityspaikka pohjoisempana.

Venäjältä tulevista maantieliikenteen matkoista yli puolet suuntautuu nykyisin Etelä-Karjalan alueelle. Pääkaupunkiseudulle ja Kymenlaaksoon eli valtateiden 6 ja 7 suunnalle suuntautuu noin neljännes matkoista. Niiralan raja-aseman vaikutuksesta Pohjois-Karjalaan Joensuun seudulle sekä Pohjois-Savoon tehdään suhteel-

lisen paljon matkoja ja näiden maakuntien osuus on noin 8 % matkoista. Muihin maakuntiin matkoja suuntautuu selvästi vähemmän. Etelä-Savon maakuntaan suuntautuvien matkojen osuus on rajaliikennetutkimusten valossa selvästi naapurimaakuntia pienempi, vain noin 4 %. Voidaan olettaa, että Parikkalan uusi rajanylityspaikka voisi lisätä Venäjältä Etelä-Savoon suuntautuvien matkojen määrää samaan tapaan kuin Niiralan raja-asema on vaikuttanut Pohjois-Karjalassa.

MATKAN LÄHTÖALUE	OSUUS	MATKOJA 2017
PIETARI JA MUU LENINGRADIN ALUE	77 %	1 945 000
VIIPURI	12 %	295 000
KARJALAN TASAVALTA / PETROSKOI	2 %	55 000
KARJALAN TASAVALTA / SORTAVALA	3 %	75 000
MUU KARJALAN TASAVALTA	3 %	65 000
MOSKOVA JA MUU VENÄJÄ	3 %	85 000
		2 520 000

TAULUKKO 5. ARVIO VENÄJÄLTÄ SUOMEEN MAANTEITSE VUONNA 2017 TEHTYJEN MATKOJEN JAKAUTUMISESTA LÄHTÖALUEITTAIN VENÄJÄLLÄ (LÄHTEET: TAK RAJALIIKENNETUTKIMUS 2017 AINEISTO JA RAJAVARTIOLAITOKSEN TILASTO)

MATKAN KOHDE SUOMESSA	OSUUS
HELSINKI JA UUSIMAA	9 %
ETELÄ-KARJALA (LAPPEENRANTA, IMATRA)	61 %
KYMENLAAKSO JA PÄIJÄT-HÄME (KOTKA, KOUVOLA, LAHTI)	14 %
ETELÄ-SAVO (SAVONLINNA, MIKKELI)	4 %
POHJOIS-KARJALA JA POHJOIS-SAVO (JOENSUU, KUOPIO)	8 %
MUUT MAAKUNNAT	5 %

TAULUKKO 6. ARVIO VENÄJÄLTÄ SUOMEEN MAANTEITSE TEHTYJEN MATKOJEN SUUNTAUTUMISESTA SUOMESSA MAAKUNNITTAIN (LÄHDE: TAK RAJALIIKENNETUTKIMUS 2017)

2.2.3 Ennustevuosien tilanne

Parikkalan kansainvälisen rajanylityspaikan kautta kulkevaa matkustajamäärää on arvioitu parantuneen vuorovaikutuksen ja siitä syntyvien liikkumistarpeiden näkökulmasta. Vertailukohtana on käytetty:

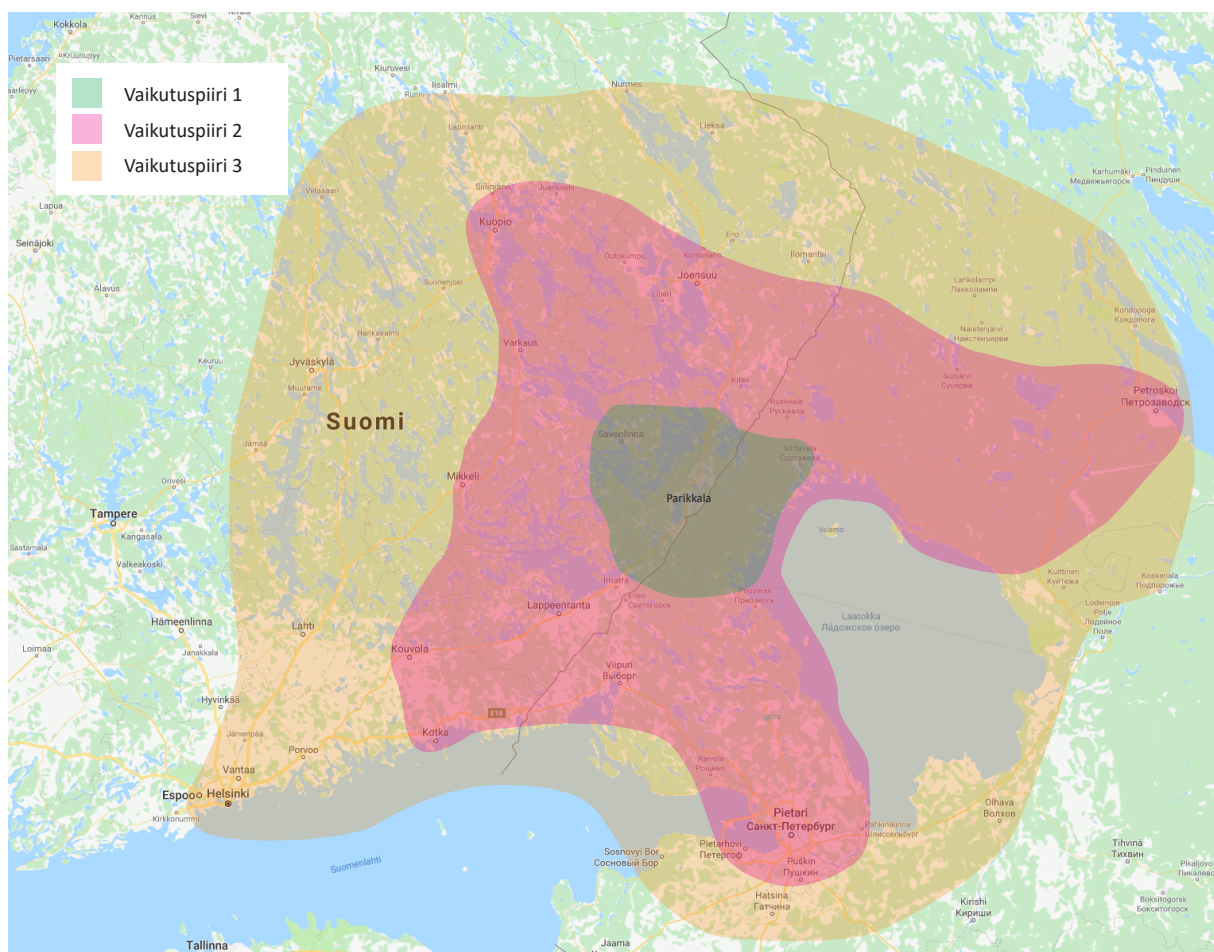
- Kahden valtakunnan talousalueita (Malmö–Kööpenhamina ja Helsinki–Tallinna) ja niiden välistä kanssakäymistä. Menettely on sama, jolla on ennustettu Suomen ja Venäjän välistä liikennettä liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 2013 julkaisussa (3).
- Muualle itärajalle aiemmin avattujen raja-asemien lähialueille syntyneestä vuorovaikutusta (Imatra, Niirala, Vartius ym).

Vuorovaikutustarkastelussa Parikkalan raja-aseman vaikutusalue on jaettu kolmeen vaikutuspiiriin, jotka on esitetty kuvassa 12.

Vaikutuspiiri 1:

Vaikutuspiiriin 1 kuuluvat Parikkalan rajanylityspaikan lähialueet Venäjän ja Suomen puolella. Lähialueet kattavat sen alueen, jolla odotetaan syntyvän erityisen paljon uutta matkustuspotentiaalia Parikkalan rajanylityspaikan avaamisen jälkeen. Lähialueisiin kuuluvat Venäjän puolella Sortavalan piiri (35 600 asukasta) sekä Lahdenpohjan piiri (16 000 asukasta). Suomen puolella lähivaikutuspiiriin on laskettu Parikkala–Savonlinna-vyöhyke ja Rautjärvi. Alueella on yhteensä noin 50 000 asukasta.

Lähialueelta Venäjältä Suomeen suuntautuvien matkojen pituus on tyypillisesti noin 50 – 150 km ja matka-aika tunnista kahteen tuntiin. Lähivyöhykkeen asutuksen Venäjällä arvioidaan aiheuttavan noin neljä rajanylitystä vuodessa asukasta kohden. Esimerkiksi Sortavalan alueelta tehtiin vuosien 2014 ja 2017 rajaliikennetutkimuksien mukaan pääosin Suomeen 1,9 – 2,1 matkaa/asukas eli 3,8 – 4,2 rajanylitystä/asukas/vuosi.



KUVA 12. PARIKKALAN RAJA-ASEMAN KAUTTA TAPAHTUVAN VUOROVAIKUTUKSEN VYÖHYKKEET (KARTTA: GOOGLE)

Aivan rajan välittömässä läheisyydessä matkatuotos on hieman suurempi ja rajan lähialueelta on arvioitu tehtävän keskimäärin 6 – 10 ylitystä asukasta kohden. Suurempi matkatuotos johtuu rajan lähialueilla yleisistä päivittäisluontoisista ostosmatkoista, jotka liittyvät mm. elintarvike- ja polttoainekauppaan. Arvio vastaa seuraavia havaintoja Imatran rajaliikenteestä:

- Rajaliikennetutkimuksen 2014 (2) tuloksista voi arvioida, että esimerkiksi Enson alueelta Imatralle tehtiin jopa 5,8 matkaa/asukas eli yli 10 ylitystä/vuosi/asukas.
- Vastaavasti Suomesta tehtiin Imatran raja-aseman kautta Venäjälle vuonna 2014 noin 160 000 matkaa. Jos arvioidaan, että näistä matkoista tehtiin valtaosa Imatralta ja lähikunnista (Rautjärvi, Ruokolahti, Parikkala), on matkatuotos noin 3,2 matkaa/asukas eli noin 6 ylitystä/asukas/vuosi.

Sortavalan alueelta tehdään nykyisin paljon ostosmatkoja Niiralan raja-aseman kautta Joensuun seudulle. Matkaa Joensuuhun on noin 140 km ja matka-aika on reilut kaksi tuntia. Parikkalan raja-aseman kautta matka Sortavalasta Parikkalaan on noin 90 km, Savonlinnaan noin 150 km ja Lappeenrantaan noin 180 km. Kun Ihala–Sortavala-tieosuuden parantaminen maantiellä A121 valmistuu kokonaisuudessaan, myös matka-aika Suomen puolella sijaitseviin kaupallisiin keskuksiin lyhenee merkittävästi. Voidaan olettaa, että merkittävä osa Sortavalan alueelta tehtävistä ostos- ja muista matkoista voisi tulevaisuudessa suuntautua Parikkalan, Savonlinnan tai Lappeenrannan seudulle. Lahdenpohjan alueelta matka Parikkalaan lyhenee noin 50 kilometriin ja matka-aika alle tuntiin, joten erityisesti tältä alueelta tehtäisiin todennäköisesti paljon päivittäisiä matkoja Parikkalan – Savonlinnan seudulle. Vastaavasti voidaan olettaa, että Parikkalan – Savonlinnan seudulta tehtäisiin Venäjän puolelle runsaasti lyhyitä päivittäisiä matkoja, varsinkin jos rajan läheisyyteen Venäjälle syntyy muiden raja-asemien tapaan myös palveluja, kuten myymälöitä ja huoltoasemia.

Edellä kuvatuilla nykytilanteen liikennetuotosker-toimilla arvioituna Parikkalan raja-aseman lähialueen asutus tuottaisi nykytilanteessa noin 300 000 rajanylitystä vuodessa. Näistä lähialueen rajanylitysmatkoista tekisivät suomalaiset matkustajat noin 55 % ja venäläiset matkustajat noin 45 %.

Liikkuvuuden ja liikennemäärien on oletettu kasvavan samassa suhteessa rajaliikenteen valtakunnallisen kokonaisennusteen kanssa. Näin ollen lähialueiden henkilöliikenne-ennuste vuodelle 2022 on noin 440 000 rajanylitystä ja 640 000 rajanylitystä vuonna 2030.

Lähialueen matkoista kolme neljännestä on uutta liikennekysyntää. Muilta raja-asemilta siirtyisi todennäköisesti noin 30 000 ylitystä Niiralasta (Sortavalan suunnan matkoja) ja 50 000 ylitystä Imatralta (matkoja Lahdenpohjan suunnalta, suomalaisten matkoja Ensoon).

Vaikutuspiiri 2:

Vaikutuspiirissä 2 on otettu huomioon laajempi kysyntäalue ja on arvioitu Parikkalan rajanylityspaikan kysyntää Venäjän Karjalan tasavallan ja Viipurin alueen ja Suomen puolella lähinnä Etelä-Karjalan, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien vuorovaikutuksen näkökulmasta. Vaikutusalueen merkittäviä kaupunkiseutuja ovat Pietari, Viipuri, Petroskoi, Lappeenranta, Imatra, Savonlinna, Mikkeli, Kuopio ja Joensuu.

Tällä vyöhykkeellä Venäjältä Suomeen suuntautuvien matkojen pituus on tyypillisesti noin 100 – 300 km ja matkatuotos lähtö- ja kohdepaikkakunnasta riippuen noin 0,3 – 2,0 rajanylitystä vuodessa asukasta kohden. Matkatuotosta kuvaavat seuraavilla reiteillä havaitut matkamäärät vuosien 2014 ja 2017 rajaliikennetutkimuksissa:

- Petroskoista tehtiin Joensuun seudulle 0,2 – 0,4 matkaa/asukas eli noin 0,4 – 0,8 rajanylitystä/asukas/vuosi. Etäisyys on noin 360 km ja matka-aika noin viisi tuntia.
- Viipurin alueelta tehtiin Suomeen ja pääosin Lappeenrannan seudulle vuonna 2014 2,1 matkaa/asukas ja vuonna 2017 1,6 matkaa/asukas eli noin 3,2 – 4,2 rajanylitystä/asukas/vuosi. Etäisyys on noin 60 km.
- Pietarista tehtiin Lappeenranta-Imatra seudulle 0,3 – 0,4 matkaa/asukas eli noin 0,6 – 0,8 rajanylitystä/asukas/vuosi. Etäisyys on noin 200 km.

Näillä liikennetuotoskertoimilla arvioituna Parikkalan raja-aseman vaikutuspiirin 2 asutus tuottaisi nykytilanteessa noin 300 000 rajanylitystä vuodessa.

Parikkalan raja-asemalle siirtyisi matkoja tai syntyisi uusia matkoja kahdelle pääreitille Pietarista Suomen puolelle pohjoiseen sekä Petroskoista Suomen puolelle länteen ja etelään, jotka on esitetty kuvassa 12 (sivu 19):

- Pietarista pohjoiseen Käkisalmen suuntaan johtava tie A121 on parannustöiden ansiosta nopeutunut merkittävästi, joten tien A121 ja Parikkalan raja-aseman kautta tarjoutuu vaihtoehtoinen reitti Pietarista Suomen puolelle valtatielle 6 pohjoiseen ja valtatielle 14 Savon suuntaan. Nykyinen reitti Pietarista Imatran raja-aseman kautta esimerkiksi Savonlinnaan on pituudeltaan noin 315 km ja ajoaika on noin 4,5 tuntia. Vaihtoehtoinen reitti maantietä A121 ja Parikkalan raja-aseman kautta olisi käytännössä saman pituinen ja myös ajoajaltaan kilpailukykyinen. Tämä reitti ja Parikkalan raja-asema olisivat todennäköisesti myös ruuhkattomampia kuin Imatran raja-aseman kautta kulkeva reitti. Pietarin suunnalta tehdään nykyisin maanteitse noin 2,0 miljoonaa matkaa Suomeen ja niistä ainakin noin 5 % eli yli 100 000 matkaa suuntautuu Etelä-Savoon ja muille alueille, joita tämä uusi reittivaihtoehto palvelisi. Jos tästä liikenteestä puoletkin siirtyisi uudelle reitille, merkitsisi se Parikkalan raja-asemalla noin 100 000 rajanylitystä vuodessa. Tällä reitillä voi nähdä oleva todennäköisesti paljon enemmänkin kysyntää tulevaisuudessa.
- Petroskoista ja muualta kauempaa Karjalan tasavallasta Suomeen tulevasta liikenteestä (nykyisin noin 130 000 matkaa vuodessa) on tässä arvioitu noin kolmanneksen siirtyvän Parikkalan raja-asemalle, koska se tarjoaa Niiralan kautta kulkevaan reittiin verrattuna noin 75 km lyhyemmän ja ajoajaltaan nopeamman reitin Etelä-Karjalan ja pääkaupunkiseudun suuntaan. Tämä liikennevirta aiheuttaa samoin lähes 100 000 rajanylitystä vuodessa.

Ennustetilanteessa vuonna 2022 vaikutuspiirin 2 henkilöliikenteeksi on arvioitu kaikkiaan 420 000 ylitystä vuodessa ja vuonna 2030 noin 600 000 ylitystä vuodessa. Ylitysten määrään arvioidaan sisältyvän nykyisen raja-

liikenteen tapaan noin 15 % Suomesta Venäjälle tehtäviä matkoja. Vaikutusalueen liikenne on pääosin Nuijamaan, Imatran ja Niiralan rajanylityspaikoilta siirtyvää liikennettä, mutta uusi lyhyempi reittivaihtoehto todennäköisesti myös lisäisi matkoja Petroskoin suunnalta Etelä-Suomeen ja Suomesta Sortavalan ja Petroskoin suunnille.

Vaikutuspiiri 3:

Vaikutuspiiri 3 sisältää pitkän matkan ajoneuvoliikennettä. Tarkastelussa on arvioitu Parikkalan rajanylityspaikan kysyntää matkoilla, joiden lähtöalue on Pietarin seudulla tai kauempana Venäjällä tai määrämpää on esimerkiksi Pohjois-Karjalan, Kainuun tai Lapin suunnalla, minne vaihtoehtoinen reitti voi kulkea myös Parikkalan kautta.

Tällä vyöhykkeellä matkojen pituus on tyypillisesti yli 300 – 400 km ja matkatuotos noin 0,05 – 0,25 rajanylitystä vuodessa asukasta kohden. Esimerkiksi Pietarista tehtiin Helsingin seudulle ja Uudellemaalle 0,1 matkaa/asukas eli noin 0,2 rajanylitystä/asukas/vuosi. Huomattakoon, että Helsinkiin suuntautuvilla matkoilla korostuu myös nopean junaliikenteen osuus ja pelkästään henkilöautoyhteyksien varassa olevilla suunnilla matkatuotos on pienempi.

Ennustetilanteessa vaikutuspiirissä 3 rajanylityksiä olisi vuonna 2022 noin 120 000. Ennustevuonna 2030 rajanylityksiä olisi 180 000 rajanylitystä vuodessa. Vaikutuspiirin 3 kysyntä on kokonaisuudessaan muilta rajanylityspaikoilta siirtyvää liikennettä. Pääosin ylitykset siirtyvät Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikoilta. Parikkalan kysyntää kasvattavat Venäjän puolen parannetut nopeat yhteydet sekä Suomen puolella valtatie 6 sujuva yhteys Helsingin suuntaan.

Parikkalan rajanylityspaikan henkilöliikenne-ennuste

Vuorovaikutustarkastelun perusteella Parikkalan rajanylityspaikan henkilöliikenne-ennuste (ei sisällä ammattiliikennettä) rajanylityspaikan kansainvälistämisen jälkeen vuonna 2022 voisi olla noin 1,0 miljoonaa rajanylitystä vuodessa. Parikkala–Syväoron liikenne-ennusteesta noin 30 % on uutta paikallista liikennettä. Rajanylityksistä arvioidaan olevan noin 65 % venäläisiä matkustajia ja noin 35 % suomalaisia. Suomalaisten matkustajien osuus on suurempi kuin Imatran raja-asemalla, mutta pienempi kuin esimerkiksi Niiralassa.

Ennusteessa on oletettu, että lähialueiden asukkaiden matkustusvalmius kasvaa samassa suhteessa muun rajaliikenteen kehityksen kanssa. Paikallisen kysynnän kannalta on hyvin merkittävää, minkälaisia palveluita rajan tuntumaan toteutetaan tulevaisuudessa sekä Suomen että Venäjän puolella. Lähialueiden uuden liikenteen ennuste sisältää oletuksen, että kaupalliset toiminnot alueella lisääntyvät rajanylityspaikan kehittämisen myötä samaan tapaan kuin on tapahtunut muilla rajanylityspaikoilla.

VUOROVAIKUTUSALUEET	HENKILÖLIIKENNE-ENNUSTE	
	2022	2030
VAIKUTUSPIIRI 1	440 000	640 000
VAIKUTUSPIIRI 2	420 000	600 000
VAIKUTUSPIIRI 3	120 000	180 000
YHTEENSÄ	980 000	1 420 000

TAULUKKO 7. HENKILÖLIIKENNE-ENNUSTE PARIKKALA - SYVÄORON RAJANYLITYSPAIKALLA, KUN YLITYSPAIKKA ON AVATTU KANSAINVÄLISENÄ YLITYSPAIKKANA ILMAN HENKILÖLIIKENTEEN RAJOITUKSIA.

2.3 Ajoneuvoliikenne-ennuste

Parikkala–Syväoron rajanylityspaikan ajoneuvomäärät on arvioitu itärajan muiden rajanylityspaikkojen liikenteen koostumuksen ja ajoneuvojen kuormitusasteen (henkilöä/ajoneuvo) perusteella. Imatran ja Niiralan rajanylityspaikoilla, missä on paljon lyhytmatkaista paikallista liikennettä, henkilöautojen keskikuormitus oli vuonna 2017 noin 1,5 – 1,6 henkilöä/auto. Vaalimaan ja Nuijamaan kautta tehdään enemmän ostos- ja lomamatkoja koko perheen tai isomman seurueen kanssa ja autojen keskikuormitus oli noin 2,6 henkilöä/auto. Ennusteessa on oletettu, että Parikkalan liikenne sijoittuu näiden välimaastoon ja keskikuormitukseksi on käytetty 2,0 matkustajaa/auto. Linja-autojen osuus rajaliikenteestä on nykyisin pudonnut aiempaa pienemmäksi ja liikennelaskentojen mukaan niiden osuus on esimerkiksi Imatran ja Nuijamaan kautta kulkevasta ajoneuvoliikenteestä alle yksi prosentti.

Parikkalan rajanylityspaikan henkilöliikenne-ennusteesta on arvioitu aiheutuvan 400 000 henkilöauton liikennemäärä vuodessa ennustetilanteessa vuonna 2022 ja ennustetilanteessa vuonna 2030 noin 585 000 henkilöauton vuotuinen liikennemäärä (molemmat suunnat yhteensä). Linja-autolla kulkee arviolta 9 % kokonaishenkilöliikenteestä. Kuorma-autoja tavaraliikenne-ennusteen mukaan ylittää rajan Parikkalan kohdasta noin 53 000 ennustetilanteessa vuonna 2022 ja 110 000 ajoneuvoa ennustetilanteessa vuonna 2030. Kaikkiaan ajoneuvoliikenteen ennuste tarkoittaa raja-asemalle ja raja-asemalle johtavalle maantielle molemmat suunnat mukaan lukien noin 1 250 ajoneuvon vuorokausiliikennemäärää vuonna 2022 ja noin 1 900 ajoneuvoa vuorokaudessa vuonna 2030.

2.3.1 Parikkalan rajanylityspaikan merkitys

Pääosa Parikkalan henkilöliikenne-ennusteesta syntyy muilta rajanylityspaikoilta siirtävästä liikenteestä. Heti avaamisen jälkeen (vertailuvuosi 2022) siirtyvää liikennettä on noin 55 % eli noin 530 000 rajanylitystä vuodessa.

Suuntautumisen ja kysyntätarkastelun perusteella on arvioitu, että noin 15 % Niiralan rajanylityspaikan liikenteestä (2022 ennusteessa 230 000 ylitystä vuodessa) siirtyisi käyttämään Parikkalan rajanylityspaikkaa. Siirtymä muodostuu pääosin Karjalan tasavallan ja Sortavalan alueen synnyttämistä matkoista. Parannettujen tieyhteyksien ja uuden ylityspaikan takia Parikkala on nykyistä selvästi nopeampi yhteys Petroskoin ja Etelä-

Karjalan välillä. Pietarin suunnan ja Pohjois-Karjalan sekä Etelä-Savon keskinäinen saavutettavuus paranee Venäjän puolen parempien tieyhteyksien ja sijainniltaan keskeisemmän rajanylityspaikan takia. Arvion mukaan Imatran, Nuijamaan ja Vaalimaan rajanylityspaikoilta voisi siirtyä alkuvaiheessa noin 400 000 ylitystä vuodessa, joka vastaa noin 5 % osuutta niiden liikenteestä. Siirtyvän liikenteen ja uuden kysynnän oletetaan kasvavan kokonaisrajaliiikenne-ennusteen mukaan.

Arvio Parikkalan rajanylityspaikan henkilöliikennekysynnästä sekä Niiralasta ja Imatralta siirtävästä liikenteestä on esitetty taulukossa 9.

AJONEUVOTYYPPI	LIIKENNEMÄÄRÄ	
	2022	2030
HENKILÖAUTO	402 500	585 000
LINJA-AUTOT	3 500	5 000
KUORMA-AUTOT	53 000	110 000
YHTEENSÄ	459 000	700 000
AJON./VRK	1258	1918
RAS %	12,3%	16,4%

TAULUKKO 8. AJONEUVOLIIKENNE-ENNUSTEET VUOSILLE 2022 JA 2030.

RAJANYLITYKSIÄ/VUOSI

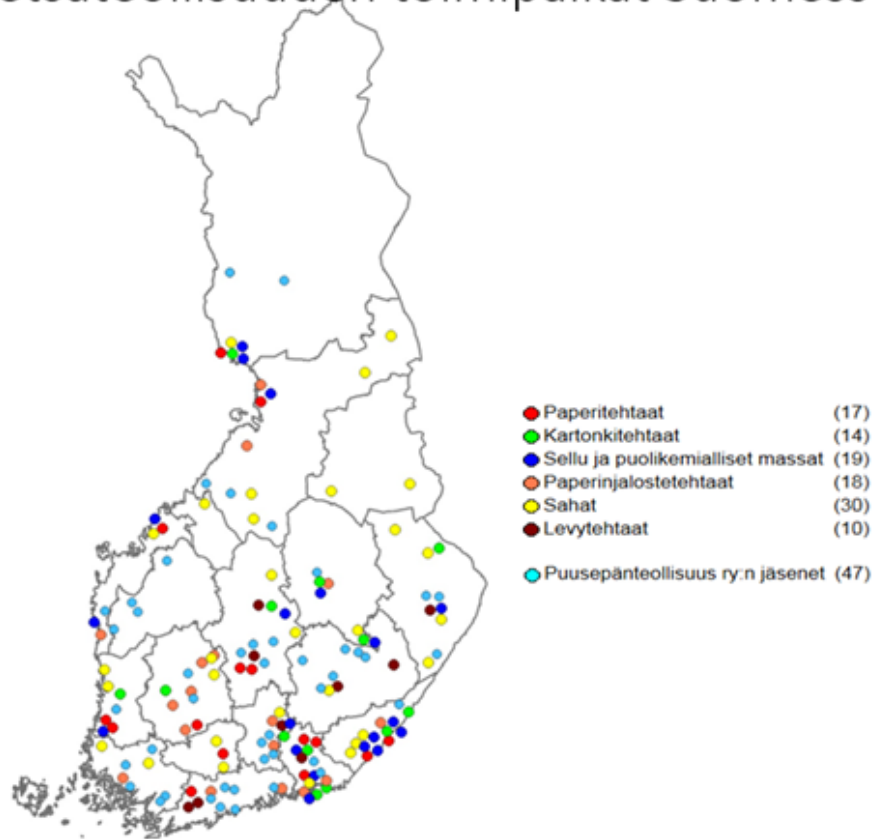
PARIKKALAN RAJA-ASEMAN NYKYINEN STATUS:			
	2018	2022	2030
PARIKKALA	23 000	30 000	50 000
IMATRA	1 440 000	2 020 000	2 940 000
NIIRALA	1 140 000	1 590 000	2 320 000
YHTEENSÄ	2 603 000	3 640 000	5 310 000

PARIKKALA AVATTU KANSAINVÄLISELLE LIIKENTEELLE:		
	2022	2030
PARIKKALA	980 000	1 420 000
IMATRA	1 720 000	2 500 000
NIIRALA	1 360 000	1 980 000
YHTEENSÄ	4 060 000	5 900 000

TAULUKKO 9. ARVIO RAJANYLITYSTEN MÄÄRÄN KEHITYKSESTÄ JA SIIRTYMÄSTÄ PARIKKALAAAN

3. Aluetaloudelliset vaikutukset

Metsäteollisuuden toimipaikat Suomessa



KUVA 13. METSÄTEOLLISUUDEN TOIMIPAIKAT SUOMESSA
LÄHDE: METSÄTEOLLISUUS

3.1 Vaikutukset metsäteollisuuden puutavaratuonteihin

3.1.1 Metsäteollisuus Kaakkois-Suomessa

Metsäteollisuudella on Etelä-Karjalalle suurempi merkitys kuin millekään muulle maakunnalle. Metsäteollisuuden tuotanto on laajinta Etelä-Karjalassa ja se synnyttää myös eniten välillisiä tuotantovaikutuksia maakuntaan. Yhtenä alueen metsäteollisuuden menestyksen syyinä pidetään Etelä-Karjalan edullista sijaintia: Satamat ovat lähellä ja puunsaanti on turvattu sekä Suomen että Venäjän metsistä. Puun kysyntä on kasvanut voimakkaasti viime vuosina teollisuuden investointien takia. Merkittäviä investointeja on uutisoitu mm. Stora Enso Kaukopään ja Varkauden tehtailla sekä UPM Kaukaan tehtailla.

Etelä-Savo tunnetaan runsaista, hyvin kasvavista metsistään. Tällä hetkellä yli puolet puuntarjonnasta menee kuitenkin maakunnan ulkopuolelle jalostettavaksi. Puuntuotannon jalostusasteen nostaminen omassa maakunnassa olisi tärkeää ja se toisi työtä maakuntaan. Metsä onkin yksi Etelä-Savon maakuntastrategian kärki- valintoja.

Puun kysyntä on vilkkainta lähellä metsäteollisuuden laitoksia ja suursahoja. Kuvassa näkyvät metsäteollisuuden toimipaikat Suomessa.

Parikkalan raja-aseman aukioloajan pidentäminen mahdollistaisi Venäjän puunkuljetusmäärän lisäämisen: Kuorma-auton olisi mahdollista ajaa kaksi kuormaa vuorokaudessa yhden sijasta.

Tällä olisi vaikutusta pääasiassa Parikkalan raja-aseman läheisyydessä sijaitseville metsäteollisuuden yrityksille, jotka käyttävät Venäjältä tulevaa raakapuuta. Hyötyjä voisi koitua myös ristiiliikenteen kautta laajemmalle alueelle Pohjois-Karjalaan tai jopa Kainuuseen saakka.

Merkityksellistä on se, että käyttävätkö yritykset puuta raaka-aineena. Tiedossa olevat yritykset, joille Parikkalan raja-aseman kansainvälistämisellä voisi olla merkitystä ovat.

- Laatokan Lankku, Tarnala: Sahan tarkoituksena on sahatavaran jalostuspalveluiden tuottaminen yrityksille. Pienimuotoisempana toimintana on saha- ja höylätavaran vähittäismyynti. Vuosittain tuotetaan keskimäärin 25 000 m³ höylätavaraa.
- Stora Enso Varkaus: Uudistuneet Stora Enson Varkauden tehtaot tekevät nyt aaltopahvin raaka-ainetta kraftlineria ja uutena tuotteena tehtaalla valmistuu viilupuusta tehtyjä LVL-rakennuselementtejä (liimapalkkeja).
- Stora Enso Puhos: Sahalaitos on investoinut mm. pellettituotantoon. Kiteen saha vastaanottaa vuodessa 550 000 kuutiota tukkipuuta (2013).
- Oy CrossLam Kuhmo: Oy CrossLam Kuhmo Ltd on Suomen ensimmäinen CLT-levyn valmistaja ja toimittaja. Tuotantolaitokset sijaitsevat Kuhmossa.
- Finnpulp Kuopio: Finnpulp valmistelee maailman suurinta havusellutehdasta Kuopioon, perussuunnittelu on käynnistynyt.

Yritysten puun kulutusmääriä tai Venäjältä tuotavan puun osuutta raakapuuhankeinnosta ei ole tässä työssä selvitetty.

Tämän selvityksen tavaraliikenne-ennusteessa on huomioitu hankkeita, jotka lisäisivät Parikkalan rajaliikennettä. Näitä ovat Stora Enson ja UPM:n investointien lisäksi mm. liimapalkkitehdas sekä CLT-levytehdas Parikkalan raja-aseman vaikutusalueella. Näiden toteutuminen lisäisi Venäjältä tuotavan puun määrää sekä mahdollisesti jalostetun tavaran vientiä Parikkalan raja-aseman kautta.

Yrityksissä tapahtuvia raakapuun tuontiin tai toisaalta jalostetun tavaran vientiin vaikuttavia tulevia yritysinvestointeja ei ole tässä selvityksessä systemaattisesti analysoitu.

3.1.2 Puun kuljetuskustannuksista

Luonnonvarakeskuksen tilastojen mukaan vuonna 2016 teollisuuspuun kuljetuksesta suurin osa, 76 prosenttia tehtiin autokuljetuksella. Rautatiekuljetusketjun osuus oli 22 prosenttia ja vesitiekuljetusketjun osuus 2 prosenttia (15).

Vuonna 2016 teollisuuspuun kaukokuljetuksen yksikkökustannukset olivat keskimäärin 8,06 euroa per kuutiometri (ml. rautatie- ja vesi- ja autokuljetus). Autokuljetus tehtaalle maksoi keskimäärin 7,23 euroa per kuutiometri. Keskikuljetusmatka vuonna 2016 oli 105 km (autokuljetus tehtaalle). Autokuljetus tehtaalle maksoi siis keskimäärin 7,3 snt/m³/km. Kuljetuskustannus on vain osa teollisuuden logistiikkakustannuksista. Suurin kustannuserä on puunkorjuu.

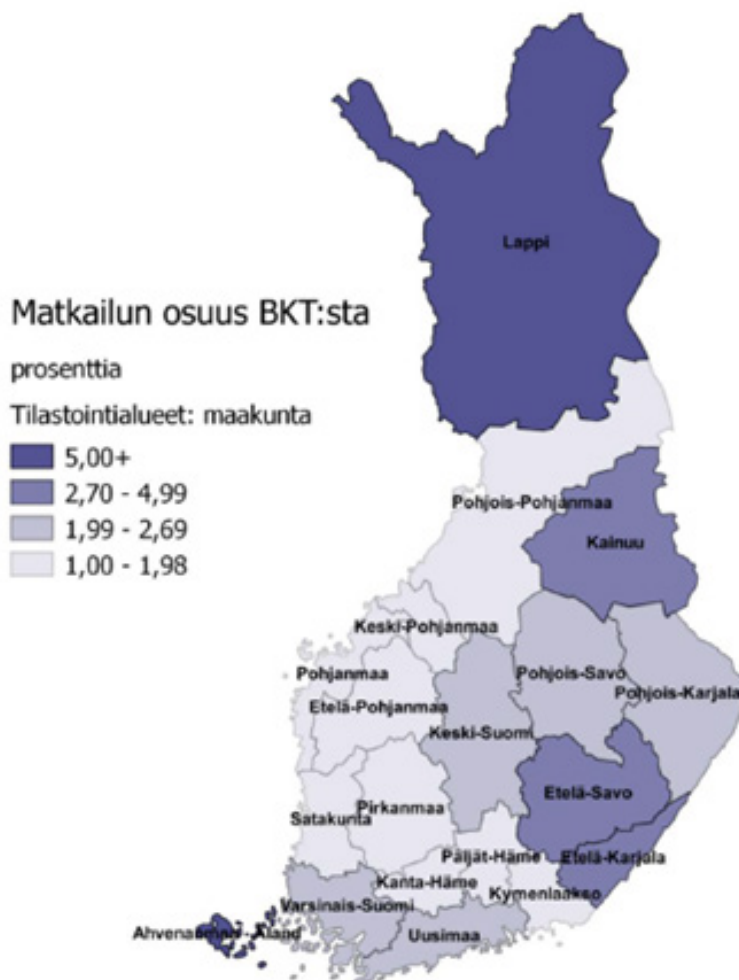
Arviolta Parikkalan raja-aseman avaamisella voitaisiin saavuttaa 5–15% säästö kuljetuskustannuksissa lyhentyneiden kuljetusmatkojen myötä. Säästö kohdistuisi metsäteollisuuden yrityksiin, joiden olisi edullisempaa käyttää Parikkalan raja-asemaa muiden raja-asemien sijaan (taulukossa Parikkalaan siirtyvä liikenne). Mikäli siirtyvän liikenteen kuljetuskustannuksissa saavutettaisiin mainittu 5–15% kustannussäästö, tämä tarkoittaisi keskimääräisellä kuljetusmatkalla noin 30 000-90 000 eur säästöjä vuonna 2022 ja 160 000-470 000 eur säästöjä vuonna 2030.

Laskennallinen säästö kuljetuskustannuksissa on vähäinen mm. siitä syystä, että sekä Parikkalan etelä- että pohjoispuolella kuljetusautoille on olemassa vaihtoehtoinen reitti verrattain lähellä, eikä Parikkalan raja-aseman kautta kulkeminen tuota suurta lyhennystä kuljetusmatkassa. Säästöt ovat todennäköisesti merkittävämmät matka-ajassa, johtuen mm. tien kunnosta. Matka-aikasäästöjä onkin arvioitu tulevan 36 700 h/v. Matka-aikasäästöjen hyöty kohdistuisi metsäteollisuuden suorien hyötyjen sijaan kuljetusyrityksiin. Mikäli Parikkalan raja-aseman tuntumaan tulisi venäläistä raakapuuta käyttävä tehdas, olisi raja-aseman aukio-oloaikojen pidentämisellä huomattavasti suurempi taloudellinen merkitys.

	Hanke ei toteudu	Hanke toteutuu								
	Tavaraliikenne (puu)		Kuljetuskustannus							
	Parikkalan liikenne (puu)	Parikkalan liikenne (puu)	Parikkalaan siirtyvä liikenne (puu)	siirtyvän liikenteen kustannus (7.3 snt/m ³ km)	case 5% säästö	erotus	säästö keskim. kuljetusmatkalla (105km)	case 15% säästö	erotus	säästö keskim. kuljetusmatkalla (105km)
Vuosi	m3/v	m3/v	m3/v	eur/km	eur/km	eur/km	eur	eur/km	eur/km	eur
2017	210 000	210 000	-	-	-	-	-	-	-	-
2020	240 000	240 000	-	-	-	-	-	-	-	-
2022	270 000	350 000	80 000	5 840	5 548	292	30 660	4 964	876	91 980
2030	300 000	710 000	410 000	29 930	28 434	1 497	157 133	25 441	4 490	471 398

TAULUKKO 10. PUUN KULJETUSKUSTANNUSTEN PIENENEMINEN

Puun kuljetuskustannuksien vähenemiseen on muitakin vaikuttavia tekijöitä kuten kehitteillä olevat meno-paluukuljetukset ja suurempien autojen käyttäminen. Laskelmissa esiin tuleva säästö olisi puhtaasti Parikkalan raja-aseman avaamisesta johtuva säästö. Todellisuudessa puun kuljetuskustannukset vaihtelevat vuosittain voimakkaasti muista tekijöistä (kuten polttoaineen hinnasta) johtuen. Parikkalan raja-aseman avaamisen vaikutus kuljetuskustannuksiin suhteessa muihin vaikuttaviin tekijöihin on vähäinen.



KUVA 14. MATKAILUN OSUUS BKT:STA ERI MAAKUNNISSA (2014)
LÄHDE: ALUEELLINEN MATKAILUTILINPITO 2013-2014, TEM

3.2 Matkailutulot

3.2.1 Matkailun aluetaloudellinen merkitys

Matkailijavirrat Venäjältä Suomeen ovat kääntyneet jälleen kasvuun parin heikomman vuoden jälkeen. Venäläisten viisumihakemusten määrän vähenemisen suurin syy vuodesta 2014 alkaen on ruplan arvon heikkeneminen.

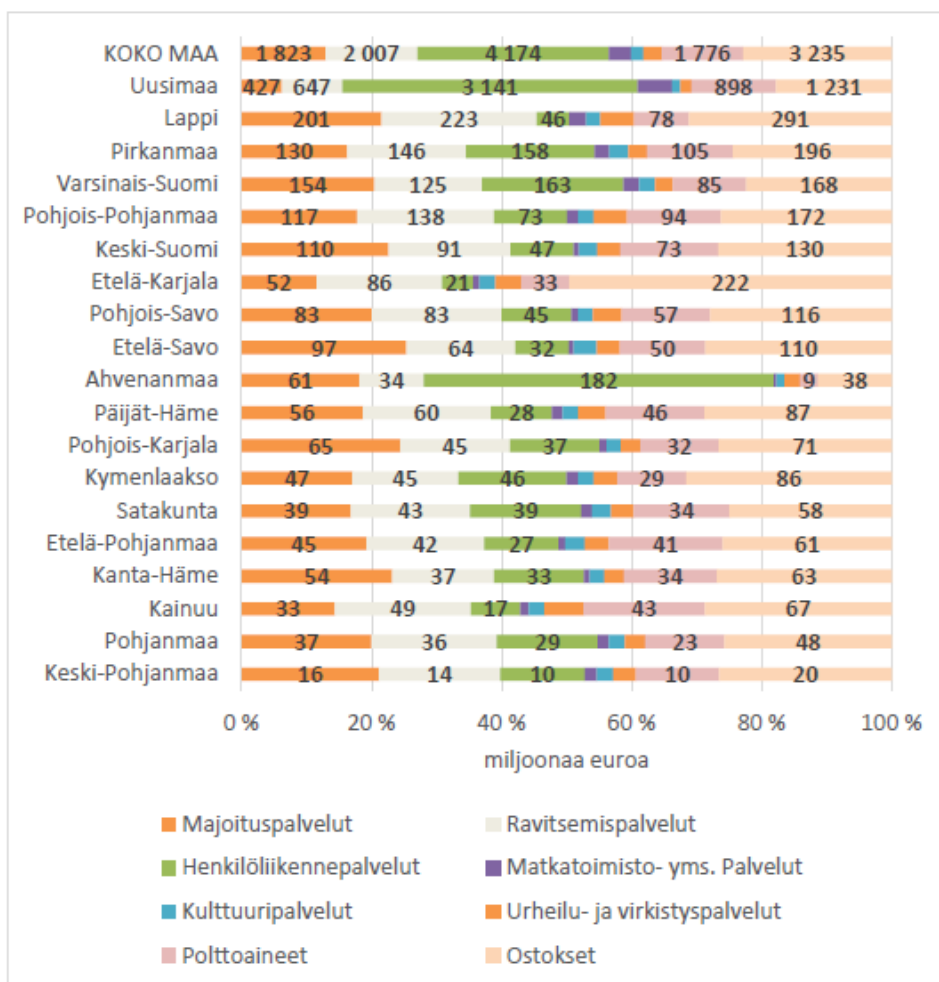
Aluetaloudellisesti matkailu on merkittävässä roolissa Etelä-Karjalassa ja Etelä-Savossa. Koko Suomessa matkailun osuus bkt:sta oli 2,5 prosenttia (2014). Maakunnista mm. Etelä-Savossa (3,6 %) ja Etelä-Karjalassa (3,2 %) matkailun osuus bkt:sta oli koko maan keskiarvoa suurempi (10).

Matkailukysyntä suuntautuu Etelä-Karjalassa ja Etelä-Savossa pääasiassa ostoksiin, kuten muuallakin Suomessa. Venäläisten ostosten tekemisestä hyötyy

kaupan ala. Myös majoitus- ja ravitsemispalvelut hyötyvät merkittävästi venäläisten matkailusta, mutta venäläisturismi hyödyttää myös lukuisia muita palvelualoja kuten henkilöliikennepalveluita, kulttuuripalveluita ja polttoaineneiden myynnin ympärille rakentuneita palveluja kuten huoltoasemia.

Tässä selvityksessä keskitytään lomamatkoihin sekä ostosmatkoihin.

Matkailutoimiala työllistää Etelä-Savossa ja Etelä-Karjalassa yhteensä 6450 henkilöä (2014), joka on noin 6 % kaikkien toimialojen (116 150 henkilöä) työllisyydestä alueella (12). Luku on samaa suuruusluokkaa kuin koko Suomessa keskimäärin. Yrittäjien osuus matkailualan työllisistä alueella on 20 %. Matkailutoimialoista suurin on ravitsemistoimiala.



TAULUKKO 11. MATKAILUKYSYNNÄN JAKAUTUMINEN TUOTTEISIIN JA PALVELUIHIN
LÄHDE: ALUEELLINEN MATKAILUTILINPITO 2013-2014, TEM

Toimiala	Palkansaajat	Yrittäjät	Työlliset, yhteensä
Toimialat yhteensä	99 250	16 900	116 150
Matkailutoimialat yhteensä	5 050	1 300	6 450
Ravitsemistoiminta	2 500	600	3 100
Tieliikenteen henkilökuljetus	650	400	1 150
Majoitustoiminta	900	150	1 050
Urheilu- ja virkistystoiminta	350	50	400
Kulttuuripalvelut	300	-	300
Rautateiden henkilöliikenne	250	-	250
Matkatoimistot ja vastaavat	50	-	50
Liikennevälineiden vuokraus	50	-	50
Vesiliikenteen henkilökuljetus	-	-	-
Lentoliikenteen henkilökuljetus	-	-	-

TAULUKKO 12. TYÖLLISTEN MÄÄRÄ ETELÄ-KARJALASSA JA ETELÄ-SAVOSSA 2014
LÄHDE: TILASTOKANTA RUDOLF, VISIT FINLAND

3.2.2 Lomamatkat

Parikkalan raja-aseman avaaminen tarjoaisi uuden reitin Pietarista Savonlinnaan sekä muualle Itä- tai Pohjois-Suomeen matkustaville lomamatkalaisille. Suurin merkitys raja-asemalla olisi lomasesonkien ruuhkien tasoittamisessa. Matkailun vetonaulakohteista Parikkalan rajanylityspaikan vaikutusalueella voidaan mainita mm. tieteellisesti ja maisemallisesti merkittävä Saimaa Geopark alue sekä anteliaana kalastus ja virkistysalueena tunnettu Hiitolanjoki.

Nykyisin paljon verkko-ostoksia tekevät venäläiset ovat houkuttelevaa asiakaskuntaa Suomen palvelusektorille, sillä he tekevät lomamatkoja ja yöpyvät täällä muita venäläisiä useammin, todetaan selvityksessä (8). Digivenäläisten lisäksi myös sellaiset venäläismatkailijat, jotka matkustavat sekä Virossa että Suomessa, ovat haluttuja asiakkaita matkailusektorille.

Saimaan alueelle kohdistuneen selvityksen (9) mukaan Saimaan alueelle ja Etelä-Savoon löytäneet venäläiset ovat pääosin tyytyväisiä alueeseen ja sen palveluihin. Jotta nykyiset venäläiset matkailijat saadaan palaamaan Suomeen ja venäläismatkailu jälleen nousuun talouskriisin hellittäessä, on syytä panostaa nykyisten matkailijoiden mahdollisimman hyvää palveluun ja jatkaa alueen markkinointia. Erityisesti venäjänkieliseen materiaaliin ja ripeään palveluallttiuteen on syytä panostaa.

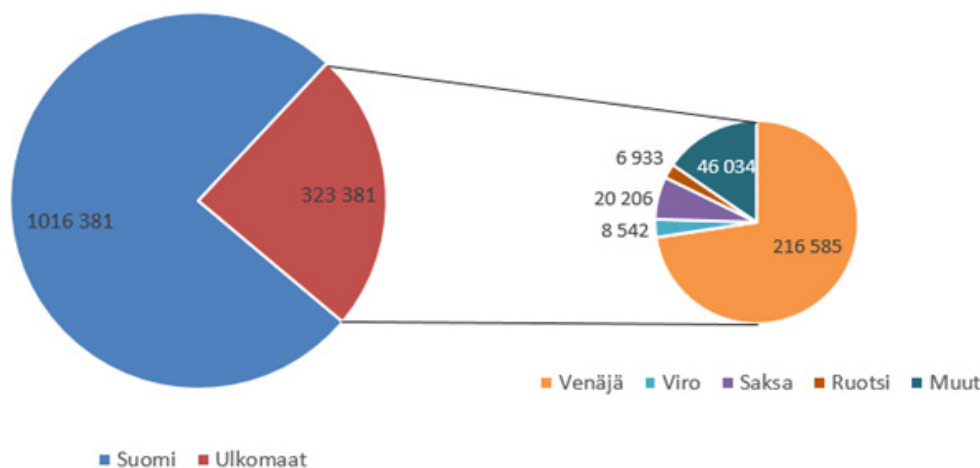
Yöpymismäärillä mitattuna venäläiset matkailijat ovat Saimaan alueella ylivoimaisesti tärkein kansainvälisten asiakkaiden ryhmä. Venäläisten osuus kaikista ulkomaalaisista matkustajista majoitusliikkeissä Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon alueella on jopa 67 % (216 585 yöpymistä, 2016) (10).

Parikkalan raja-aseman vaikutusalueella on myös huomattava määrä venäläisten omistamia vapaa-ajan kiinteistöjä. Vaikka loma-asuntojen ostotahti onkin viime vuosina ollut selvässä laskussa, ovat venäläiset viimeisen 10 vuoden aikana ostaneet Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon alueelta yhteensä 2 300 kiinteistöä (16). Venäläiset mökkeilijät elvyttävät paikallisia palveluja, vaikkakin heidän kulutuksensa on huomattu suuntautuvan lähinnä ”välttämättömiin” päivittäistavaraostoksiin.

3.2.3 Ostosmatkat

Koko Suomessa matkailun osuudessa kaupan alasta selkeimmin erottuvat Lappi ja Etelä-Karjala, joissa matkailun osuus on yli 10 prosenttia. Etelä-Karjalassa matkailijat muodostavat kaupan alan kysynnästä 13 prosenttia johtuen erityisesti venäläisten matkailusta. Koko maassa matkailun osuus kaupan alasta on noin kolme prosenttia (11).

Vuonna 2017 venäläinen matkailija käytti rahaa keskimäärin 235 euroa (koko maan keskiarvo) (23). Venäläiset ostavat Suomesta erityisesti elintarvikkeita ja makeisia sekä tarve-esineitä ja astioita.

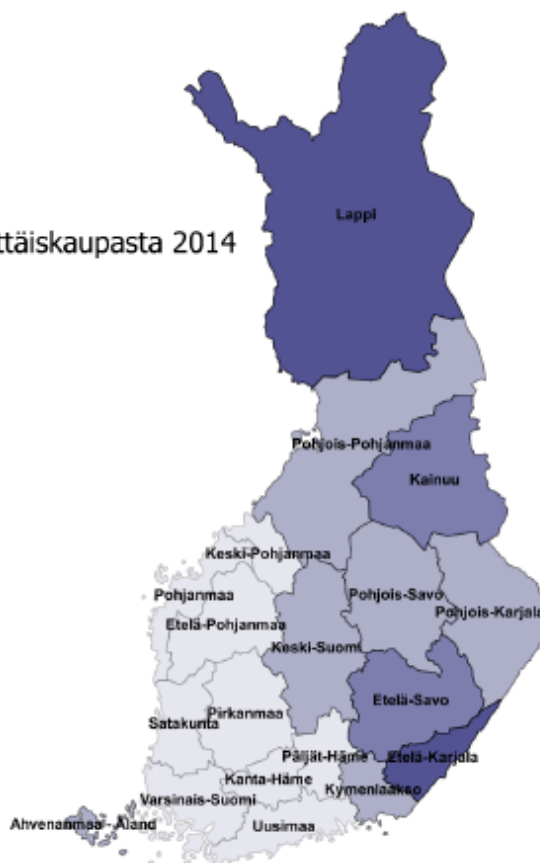
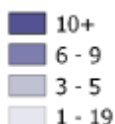


KUVA 15. YÖPYMISET MAJOITUSLIIKKEISSÄ ETELÄ-KARJALAN JA ETELÄ-SAVON ALUEELLA 2016
LÄHDE: TILASTOKESKUS

Matkailun osuus tukku- ja vähittäiskaupasta 2014

prosenttia

Tilastointialueet: maakunta



KUVA 16. MATKAILUN OSUUS KAUPAN ALASTA MAAKUNNITTAIN 2014
LÄHDE: ALUEELLINEN MATKAILUTILINPITO 2013-2014, TEM

Kauppan liiton selvityksen (8) mukaan Suomessa vieraileville venäläisille verkko-ostosten tekeminen on aiempaa yleisempää. Varsinaisia ostos- ja päivämatoja he eivät tee samaa tahtia kuin muut. Näille digivenäläisille hinnat ja valikoimat ovat kuitenkin muita ryhmiä useammin syy ostosten tekoon. Tässä suomalainen kauppa on vaativassa kilpailutilanteessa kansainvälisen verkkokaupan kanssa.

Selvityksestä (8) käy myös ilmi, että Viro kilpailee entistä vahvemmin Suomenkävijöiden kulutuksesta. Hinnat ohjaavat sekä Suomessa että Virossa matkailijia muita useammin ostosten tekoon. Tämä on tietysti vähän huolestuttavaa, kun tietää, että Viron hintataso on monissa palveluissa ja tuotteissa edullisempi kuin Suomessa.

3.2.4 Matkailun taloudelliset vaikutukset

Seuraavaan taulukkoon on laskettu Etelä-Savoon ja Etelä-Karjalaan kertyvä matkailutulo Parikkalan raja-aseman kautta Suomeen saapuvista matkailijoista olettaen, että kukin matkustaja käyttää 235 euroa matkaa kohden. Lisäksi oletetaan, että Parikkalan kautta Suomeen saapuvat ostosmatkailijat jäävät Etelä-Karjalaan ja lomamatkailijoiden matkakohteissa ei tapahdu siirtymiä Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon välillä.

Matkailutulo kohdistuu pääasiassa erityisesti Etelä-Karjalan alueella kaupan alaan. Majoitus ja ravitsemispalvelut ovat myös selkeitä hyötyjiä tästä matkailutulosta. Matkailutuloon vaikuttaa merkittävästi se kuinka paljon yhden venäläismatkailijan oletetaan käyttävän rahaa Suomen vierailun aikana. Rahankäyttö voi vaihdella maakunnittain suurestikin.

Laskelmat kuvaavat Parikkalan raja-aseman kautta mahdollisesti kulkevien venäläismatkailijoiden määriä ja rahankäyttöä maakunnissa. Ne eivät tarkoita, että matkailijoiden rahankäyttö maakunnissa tulisi lisääntymään tuon verran, sillä laskelmissa on mukana jo muutoinkin näihin maakuntiin muiden raja-asemien kautta tulevien matkustajien rahankäyttö. Etelä-Savossa arviolta noin 60 % matkailutuloista voisi olla ns. ”uutta rahaa” eli sellaisten matkailijoiden aiheuttamaa, jotka eivät ilman raja-aseman henkilöliikenteen rajoitteiden poistamista tulisi Suomeen. Etelä-Karjalaan uusien matkustajien aiheuttamaa matkailutuloa on noin 20% kokonaiskulutuksesta. Uusien matkustajien osuus Etelä-Karjalassa on pienempi mm. siitä syystä, että Etelä-Karjalan muut raja-asemat tarjoavat jo nyt valtaosalle (mm. Pietarista tuleville) mahdollisimman lyhyen reitin matkailukeskitymiin. Suurin merkitys Parikkalan raja-asemalla olisi lomasesonkien ruuhkien tasoittamisessa. Uusien matkustajien aiheuttama matkailutulo olisi Parikkalan raja-aseman henkilöliikenteen rajoitteiden poistamisen jälkeen Etelä-Savossa noin 10 miljoonaa euroa vuonna 2022 ja 14 miljoonaa euroa vuonna 2030 ja vastaavasti Etelä-Karjalassa noin 8 miljoonaa euroa vuonna 2022 ja 11 miljoonaa euroa vuonna 2030.

Matkailijoiden rahankäytöstä on laskettavissa työllisyysvaikutukset matkailualan yrityksissä sekä kerrannaisvaikutukset. Kerrannaisvaikutukset kuvaavat sitä, kuinka paljon liikevaihdon lisäys yhdellä toimialalla lisää liikevaihtoa muissa alueen yrityksissä lisääntyneen kulutuksen sekä yritysten tekemien hankintojen myötä.

Etelä-Savossa tehdyssä selvityksessä (13) laskettiin, että 129 000 euron matkailutulo venäläismatkailijoilta tuo Etelä-Savoon yhden uuden työpaikan. Matkailutulosta syntyvä kerrannaisvaikutus on Etelä-Savossa 1,67 kertaa matkailutulo. Näin ollen voidaan arvioida, että Parikkalan raja-aseman kautta matkustavat venäläiset

tuottavat kerrannaisvaikutuksineen maakuntaan vuonna 2022 noin 44 miljoonaa euroa ja vuonna 2030 noin 63 miljoonaa euroa. Työllisyysvaikutus näistä matkailijoista olisi noin 340 henkilötyövuotta vuonna 2022 ja 490 henkilötyövuotta vuonna 2030.

Etelä-Karjalassa tehdyssä viisumivapauden vaikutuksia tarkastelleessa selvityksessä (14) laskettiin, että noin 250 000 euron matkailutulo venäläismatkailijoilta tuo Etelä-Karjalaan yhden uuden työpaikan. Matkailutulosta syntyvä kerrannaisvaikutus oli saman selvityksen mukaan 1,11 kertaa matkailutulo. Näin ollen voidaan arvioida, että Parikkalan raja-aseman kautta matkustavat venäläiset tuottavat kerrannaisvaikutuksineen maakuntaan vuonna 2022 noin 87 miljoonaa euroa ja vuonna 2030 noin 119 miljoonaa euroa. Työllisyysvaikutus näistä matkailijoista olisi 350 henkilötyövuotta vuonna 2022 ja 480 henkilötyövuotta vuonna 2030.

Etelä-Savossa työllisyys- ja kerrannaisvaikutukset ovat suuremmat kuin Etelä-Karjalassa, sillä siellä venäläismatkailijat käyttävät enemmän palveluita, kun taas Etelä-Karjalassa suuri osa matkailutulosta tulee kaupan alalta.

Työllisyysvaikutusten laskelmissa on tehty paljon yleistyksiä, minkä vuoksi niitä voidaan pitää suuntaa antavina.

Laskelma ei tarkoita sitä, että työllisyys alueilla lisääntyisi tuon verran ainoastaan Parikkalan raja-aseman avaamisen myötä: osa matkustajista tulisi alueelle muutenkin muiden raja-asemien kautta. Jos matkailutulosta arviolta 60% Etelä-Savossa ja 20% Etelä-Karjalassa olisi uusien matkustajien aiheuttamaa, uusien matkustajien vastaava työllisyysvaikutus olisi noin 200 ja 290 htv vuosina 2022 ja 2030 Etelä-Savossa ja 70 ja 95 htv vastavina vuosina Etelä-Karjalassa.

	MATKAT		KULUTUS (MATKAILUTULO)	
	2022	2030	2022	2030
ETELÄ-SAVO	70 000	100 000	16 MILJ. EUROA	24 MILJ. EUROA
ETELÄ-KARJALA	175 000	240 000	41 MILJ. EUROA	56 MILJ. EUROA

TAULUKKO 13. VENÄLÄISTEN TEKEMÄT MATKAT PARIKKALAN RAJA-ASEMAN KAUTTA SEKÄ MATKOKIIN LIITTYVÄ KULUTUS

Matkailutulo, eur	2022	2030
Etelä-Savo	16 450 000	23 500 000
Etelä-Karjala	41 125 000	56 400 000
Kerrannaisvaikutus, eur	2022	2030
Etelä-Savo	27 471 500	39 245 000
Etelä-Karjala	45 648 750	62 604 000
Yhteensä, eur	2022	2030
Etelä-Savo	43 921 500	62 745 000
Etelä-Karjala	86 773 750	119 004 000
Työllisyys, htv	2022	2030
Etelä-Savo	340	486
Etelä-Karjala	347	476

TAULUKKO 14. PARIKKALAN RAJA-ASEMAN KAUTTA KULKEVIEN VENÄLÄISTEN TYÖLLISYYSVAIKUTUKSET.

3.3 Muut mahdolliset aluetaloudelliset vaikutukset

Matkailutulon ja tavaraliikenteen laskennallisten vaikutusten lisäksi yritystoiminnalla on mahdollista saavuttaa huomattaviakin aluetaloudellisia hyötyjä. Selvitystyön aikana esiin nousi seuraavanlaisia ajatuksia:

Verkkokaupan noutopiste: Suomessa vieraileville venäläisille verkko-ostosten tekeminen on aiempaa yleisempää. Kun vielä viisi vuotta sitten verkko-ostoksia tehneitä oli alle 40 prosenttia Suomessa matkailuista, vuonna 2016 heitä oli jo kaksi kolmasosaa (8). On tavalista, että venäläiset käyvät noutamassa Lappeenrannasta verkkokaupasta tilaamansa tavarat. Vastaajien arvioiden mukaan Venäjän puolella logistiikka ei toimi vielä pitkään aikaan riittävällä tasolla eikä paikallinen väki siihen luota. Vastaavanlainen verkkokaupan noutopiste olisi mahdollista perustaa myös Parikkalan raja-aseman tuntumaan mikäli raja-asema kansainvälistettäisiin.

Päivittäistavarakauppa tai teollisuuden ja logistiikan toimintaa rajan tuntumaan: Sortavalan alueelle on nousut kiinnostavia matkailukohteita ja majoituspaikkoja. Uuden tien myötä Pietarin ostovoimaiset matkailijat voivat entistä helpommin suunnata Laatokan rannoille. Samalla monia voidaan houkutella poikkeamaan myös Suomen puolelle. Suunnittelussa tulisi kuitenkin huomioida Niiralaan suunnitteilla oleva Shopping Village. Kaupan Liiton selvityksen (1) mukaan venäläiset hakevat Suomesta

huomattavasti eniten elintarvikkeita, mutta myös astioita ja vaatteita.

Teollisuuden yhteistyömahdollisuudet Venäjän tuotantolaitosten kanssa: Suomen puolella lähellä Parikkalan raja-asemaa olisi mahdollista tehdä eri teollisuuden alojen high-tech suunnittelutyötä ja hyödyntää Venäjän Lahdenpohjan kokoonpano- ja hitsausosastamista, joka on syntynyt sukellusveneteollisuuden parissa. Tällainen osittain Suomessa ja osittain Venäjällä tapahtuva suunnittelutuotantoketju lisäisi tavaraliikennettä Parikkalan kautta.

Aasialaiset lomamatkailijat: Lapin kokemuksen innoittamana Parikkalan alueelle olisi mahdollisuus houkutella luonto- ja virkistysperustein esim. aasialaisia matkailijoita. Parikkalan lähiseudun tarjontaa olisi mahdollisuus laajentaa Venäjä-kokemuksella. Parikkalan lähialueen matkailuyrittäjät voisivat järjestää ryhmäviihsumin sisältäviä bussimatkoja esim. Laatokan pohjoisrantojen luontoalueille kuten uuteen kansallispuistoon Laatokan Luodoille. Konsepti voisi toimia samaan tapaan, kun nyt järjestetään vastaavia matkoja Niiralan raja-aseman kautta. Lyhyen etäisyyden vuoksi kyseessä voisi olla päivämatka.

Kaikki ajatukset vaativat toteutuakseen systemaattista aluekehitystä sekä yhteistyötä yritysten kanssa kokonaiskonseptin luomiseksi.

4. Valtion näkökulma

4.1 Tarvittavat investoinnit

Parikkalan raja-aseman kansainvälistämisen vaatimia investointeja on arvioitu muun muassa sisäministeriön julkaisussa ”Selvitys itäliikkuvuuden kasvun vaikutuksista ja resurssitarpeista, 11/2015” (6). Selvityksessä todetaan, että Parikkalan tilapäinen rajanylityspaikka ei nykyisellään kaikilta osin täytä Schengen luettelon mukaisia kansainväliselle rajanylityspaikalle asetettuja rakenteellisia ja toiminnallisia vaatimuksia koskevia suosituksia. Selvityksessä arvioitiin raja-aseman vaativan vähintään noin 16 miljoonan euron kehittämisinvestoinnit jo alkuvaiheessa ja lisäinvestointeja myöhemmin liikennemäärien kasvaessa.

Raja-aseman kehittämisestä vastaamaan 1,5 miljoonan vuosittaisen rajanylityksen kapasiteettia on tehty rahoitushanke-ehdotus, jonka perusteella raja-aseman kehittäminen edellyttäisi noin 22,7 miljoona euron investointeja. Investointitarpeet jakautuvat eri kohteisiin ja eri osapuolille seuraavasti:

- Raja-aseman liikennejärjestelyt (uusi rajanylityspaikka nykyiseen nähden sisämaahan päin) noin 5 milj. euroa
- Tullin kiinteistö 7,5 milj. euroa
- Tullin järjestelmät ja välineistö 1,6 milj. euroa
- Rajavartioston kiinteistö 6,9 milj. euroa
- Rajavartiolaitoksen järjestelmät ja välineistö noin 1,7 milj. euroa.

Uusia kiinteistöjä ei todennäköisesti toteuteta Tullin tai Rajavartiolaitoksen omana investointina vaan esimerkiksi Senaatti kiinteistöjen toimitiloina. Esimerkiksi Tullin kiinteistön osalta voidaan arvioida, että alkuvaiheen rahoitustarve olisi noin 0,8 miljoonaa euroa vuodessa. Rajavartiostolla on lähellä rajanylityspaikkaa jo toimiva Kolmikannan rajavartioasema, joten alkuun voitaneen toimia sen puitteissa ja toteuttaa vain rajanylityspaikalle välttämättömät kenttätyöpisteet.

4.2 Käyttökustannukset

Raja-aseman kansainvälistämisen vaikutukset käyttökustannuksiin muodostuvat pääosin Rajavartiolaitoksen ja Tullin kasvavista henkilöresurssitarpeista.

Sisäministeriön selvityksessä (6) arvioitiin Parikkalan rajanylityspaikan osalta, kuinka paljon henkilöstöresursseja vaatii tällainen keskisuuri rajanylityspaikka, jonka kapasiteetti on 0,5 - 1,0 miljoonaa rajanylittäjää vuodessa.

Rajavartioston osalta käytännön työvuorovahvuus on kuudesta seitsemään rajavartiomiestä. Jos rajanylityspaikka on avoinna joka päivä 24 tuntia vuorokaudessa, niin Rajavartioston henkilöresurssitarve on noin 48 - 56 henkilötyövuotta. Tällöin kustannukset ovat vuodessa noin 3,1 - 3,6 miljoonaa euroa. Henkilötyövuoden yksikkökustannuksena on käytetty edellä mainitun selvityksen mukaista 65 000 euroa vuodessa työnantajakului-neen.

Jos rajanylityspaikka on auki rajoitetusti vain kello 7 - 21, ovat Rajavartiolaitoksen henkilöstökustannukset noin 30 % pienemmät eli 2,2 - 2,6 miljoonaa euroa vuodessa. Huomattakoon, että tässä arvioidut Rajavartiolaitoksen henkilöstökustannukset eivät ole kokonaan uusia lisäkustannuksia, koska rajavartiosto toimii jo nyt Parikkalan rajanylityspaikalla, mutta pienemmällä miehi-tyksellä.

Tullin henkilöstötarpeeksi arvioitiin selvityksessä vastaavasti 3 - 5 henkilöä/työvuoro liikenteen määrästä riippuen. Jos Parikkalan rajanylityspaikka olisi avoinna joka päivä 24 tuntia, Tullin henkilöresurssien tarpeeksi arvioitiin 32 henkilötyövuotta ja lisäkustannuksiksi 1,6 miljoonaa euroa vuodessa. Voidaan arvioida, että rajoitetulla aukioloajalla myös Tullin henkilöstökustannukset olisivat noin 0,9 miljoonaa euroa vuodessa. Myöskään nämä eivät ole täysimääräisesti uusia lisäkustannuksia, koska jo nykytilanteessa Parikkalan liikenne hoidetaan Imatran tullin henkilöstöllä.

Ottamatta kantaa sisäministeriön julkaisussa arvioituihin tulevaisuuden resurssitarpeisiin, voidaan olettaa rajaliikenteen kasvavan sekä tavara- että henkilöliikenteen osalta tasaisesti. Sekä rajavartiolaitos että tullit voivat täten lisätä henkilöstöään tarpeen mukaan joustavasti. Toisaalta, mikäli Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistämisen johdosta liikennevolyymit Imatran tai Niiralan

rajanylityspaikalla laskevat, voidaan myös näiltä rajanylityspaikoilta ohjata resursseja tarvittaessa Parikkalaan.

Parikkalan rajanylityspaikan liikenteen painotuksessa ensimmäisinä vuosina tavaraliikenteeseen, on mahdollista viranomaisten yhteistyöllä tehostaa rajanylityspaikan henkilöstön käyttöä, josta on jo kokemuksia muilta kansainvälisiltä rajanylityspaikoilta. Esimerkiksi tullitarkastaja voi tarkastaa tavaraliikenteen kuljettajien matkustusasiakirjat. Mikäli tilanne valtakuntien rajalla vakiintuu ja rajatilanteen ennustettavuus lisääntyy, voitaneen rajavartiolaityksessä resursseja siirtää myös rajanylityspaikkojen välisen alueen valvonnasta henkilöliikenteen tarkastuksiin. Vaikka oheisessa taulukossa 15 esitettävä käyttökustannusarvio antaa lähtökohdan suunnittelulle, voidaan edellä kuvatuilla toimenpiteillä vuosittaisia pysyviä kustannuksia jossakin määrin vähentää.

Henkilöstökustannusten lisäksi kansainvälisen rajanylityspaikan ylläpito aiheuttaa pysyviä käyttökustannuksia ja kiinteistökustannuksia, joiksi on arvioitu edellä mainitussa selvityksessä:

Raja-aseman ylläpito aiheuttaa lisäksi pysyviä käyttökustannuksia ja kiinteistökustannuksia, joiksi on arvioitu edellä mainitussa selvityksessä:

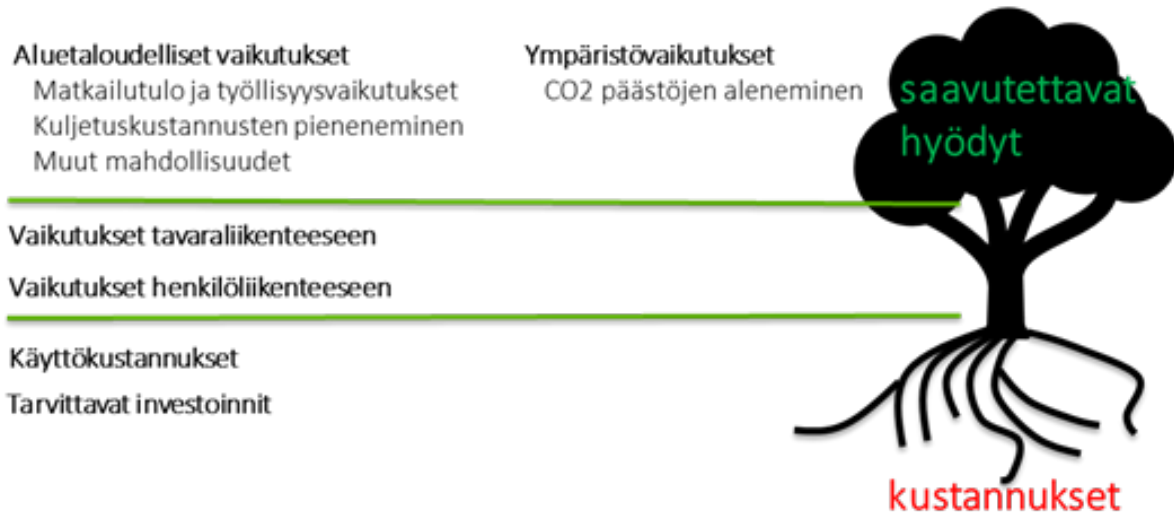
- Rajavartiolaityksessä noin 0,9 – 1,0 miljoonaa euroa vuodessa
- Tulli noin 1,0 – 1,1 miljoonaa euroa vuodessa

Yhteensä käyttökustannukset arvioutuna 24 h aukioloajalle ovat noin 6,7 miljoonaa euroa vuodessa ja rajoitetulle kello 7 – 21 aukioloajalle arvioutuna noin 5,1 miljoonaa euroa/vuosi. Kustannukset on eritelty yksityiskohtaisemmin oheisessa taulukossa.

KUSTANNUKSET MILJ. €/VUOSI	24 H AUKIOLO	RAJOITETTU AUKI-OLO 7 - 21
RAJAVARTIOLAITYKSEN HENKILÖSTÖKUSTANNUKSET	3,1	2,5
RAJAVARTIOLAITYKSEN KIINTEISTÖKUSTANNUKSET	0,7	0,7
RAJAVARTIOLAITYKSEN PYSYVÄT KUSTANNUKSET	0,3	0,3
TULLIN HENKILÖSTÖKUSTANNUKSET (LISÄYS)	1,6	0,9
TULLIN KIINTEISTÖKUSTANNUKSET	0,8	0,8
TULLIN PYSYVÄT KUSTANNUKSET	0,2	0,2
KÄYTTÖKUSTANNUKSET YHTEENSÄ	6,7	5,1

TAULUKKO 15. ARVIO PARIKKALAN KANSAINVÄLISEN RAJA-ASEMAN VUOSITTAISISTA KÄYTTÖKUSTANNUKSISTA

5. Yhteenveto



KUVA 17. VAIKUTUSPUU

Parikkalan raja-aseman kansainvälistämisen vaikutusmekanismia voidaan kuvata vaikutuspuun avulla. Raja-aseman investointi- ja käyttökustannukset muodostavat juuriston, josta seuraa lisääntyntä tavarajä henkilöliikennettä, joka puolestaan mahdollistaa tiettyjen aluetaloudellisten hyötyjen saavuttamisen.

Vaikutukset tavaraliikenteeseen

Rajanylityspaikan avaaminen kansainvälisenä ylityspaikkana ilman liikennerajoituksia mahdollistaisi uusien tavararyhmien kuljettamisen Parikkalan kautta. Puutavaran lisäksi potentiaalisia tavararyhmiä kuljetettavaksi olisivat mm. metallituotteet ja kemikaalit.

Parikkalan rajanylitysaseman avaaminen tehostaisi tavarakuljetustoimintaa: Logistiikka tehostuisi, tavaraliikenteen kuljetuskapasiteetti kasvaisi ja rahtikustannukset alenisivat. Karjalan tasavallassa tulisi olemaan entistä laajempi alue, jolta puutavaraa kannattaisi kuorma-autoilla Suomeen tuoda.

Jos Parikkalan rajanylityspaikkaa ei avattaisi kansainväliseksi ylityspaikaksi, tulisivat etenkin Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikkojen kuorma-automaäärät kasvamaan suuresti lähitulevaisuudessa.

Parikkalan raja-aseman avaamisella arvioidaan saavutettavan 5-15% säästö kuljetuskustannuksissa lyhentyneiden kuljetusmatkojen myötä. Säästö kohdistuisi niihin metsäteollisuuden yrityksiin, joiden olisi edullisempaa käyttää Parikkalan raja-asemaa muiden raja-asemien sijaan. Lisäksi raja-aseman avaaminen aiheuttaisi merkittäviä matka-aikasäästöjä, arviolta 36 700 h/v, jotka kohdistuisivat kuljetusyrittäisiin. Matka-aikasäästön myötä myös liikenteen CO₂ päästöt vähentyisivät, arviolta 2 200 t/v.

Myös teollisuuden arvioidaan hyötyvän raja-aseman kansainvälistämisestä paitsi logistisesti myös niin, että tuotantoa ja kokoonpanoa voitaisiin tehdä kummasakin maassa tarjolla olevia osaamisresursseja hyödyntäen. Venäjän kautta aukeaa myös rautatiekuljetusreitti Jäämerelle.

Vaikutukset henkilöliikenteeseen

Parikkalan raja-aseman avaaminen henkilöliikenteelle edistäisi venäläisten Suomen matkailua. Parikkalan kautta tehtäisiin Etelä-Savon ja Etelä-Karjalan alueelle arviolta 245 000 matkaa vuonna 2022 ja 400 000 matkaa vuonna 2030. Parikkalan rajanylityspaikan henkilöliikennekysyntä koostuisi noin 30 – 35 % osuudelta täysin

uudesta kysynnästä, noin 20 – 25 % osuudelta Niirasta siirtyvästä liikenteestä ja noin 40 – 50 % osuudelta Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikoilta siirtyvästä liikenteestä.

Venäläisten tekemät matkat hyödyttävät Etelä-Savon ja Etelä-Karjalan aluetaloutta. Hyötyjinä ovat erityisesti matkailu- ja ravintola-alan yritykset sekä vähittäiskauppa. Arviolta Parikkalan raja-aseman kautta tulevat matkailijat toisivat alueelle matkailutuloa 57 miljoonaa euroa vuonna 2022 ja 80 miljoonaa euroa vuonna 2030. Matkailijoiden rahankäytöstä on laskettavissa työllisyysvaikutukset vastaavien alojen yrityksissä. Työllisyysvaikutukset ovat arviolta 270 htv vuonna 2022 ja 390 htv vuonna 2030. Venäläisten matkailun työllisyysvaikutukset ovat Etelä-Savossa suuremmat kuin Etelä-Karjalassa, sillä siellä venäläismatkailijat käyttävät enemmän palveluita, kun taas Etelä-Karjalassa suuri osa matkailutulosta tulee kaupan alalta. Matkailutulossa ja työllisyysvaikutuksissa on mukana myös nykyisin muita raja-asemia käyttävien matkailijoiden aiheuttama hyöty.

Tavaraliikenteen laskennallisten vaikutusten, matkailutulon ja työllisyysvaikutusten lisäksi uudella yritystoiminnalla olisi mahdollista saavuttaa huomattaviakin aluetaloudellisia hyötyjä. Esimerkiksi verkkokaupan noutopiste voitaisiin perustaa Parikkalan raja-aseman tuntumaan palvelemaan verkkokaupan venäläisiä asiakkaita. Samoin voitaisiin kehittää päivittäistavarakauppaa palvelemaan niitä Pietarin ostovoimaissa matkailijoita, jotka parantuneiden tieyhteyksien ansiosta voivat entistä helpommin suunnata Laatokan rannoille ja poiketa matkalla Suomen puolella ostoksille.

Uuden potentiaalisen matkailijaryhmän muodostavat aasialaiset, jotka näyttävät Lapin kokemusten myötä löytäneen Suomen ja joille mahdollisuus tutustua Venäjän Karjalaan toisi matkaan lisää kiinnostavuutta. Potentiaalinen realisoituminen edellyttää aktiivista yritystoimintaa ja markkinointia.

Vaikutukset kustannuksiin

Raja-aseman kehittämisestä vastaamaan 1,5 miljoonan vuosittaisen rajanylityksen kapasiteettia on tehty rahoitushanke-ehdotus, jonka perusteella raja-aseman kehittäminen edellyttää noin 22,7 miljoonaa euron investointeja. Rajavartiolaitokselle ja tullille aiheutuvien vuosittaisien käyttökustannusten on arvioitu olevan noin 5,1 miljoonaa euroa aukiolon ollessa rajoitettu (klo 7–21) ja 6,7 miljoonaa, kun raja-asema on auki koko vuorokauden.

6. Lähteet

- (1) Tavaraliikennetilastot, Suomen Tulli
 - (2) Parikkalan rajanylityspaikan kehittäminen, liikenne-ennuste, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2015
 - (3) Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030, ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä, LVM:n julkaisu 5/2013
 - (4) Rajavartiolaitos, tilastot
 - (5) Suomen Tulli, Uljas tilastotietokanta
 - (6) Selvitys itäliikkuvuuden kasvun vaikutuksista ja resurssitarpeista. Sisäministeriön julkaisu 11/2015, julkaistu 27.2.2015
 - (7) Ulkomaiset matkailijat Etelä-Karjalassa 2017, TAK Oy 2018
 - (8) Venäläiset kuluttajat Suomessa, TAK kyselytutkimus ja Kaupan liitto 2016
 - (9) Venäläiset matkailijat Suomessa, Potentiaaliset asiakkaat Saimaan alueelle, Paananen ja Pesonen, Itä Suomen Yliopisto 2016
 - (10) Tilastokeskus
 - (11) Alueellinen matkailutilinpito 2013-2014, TEM
 - (12) Tilastokanta Rudolf, Visit Finland
 - (13) Viisumivapauden aluetaloudelliset vaikutukset Etelä-Savossa, Itä-Suomen yliopisto, Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitos 2013
 - (14) Viisumivapauden taloudelliset vaikutukset Etelä-Karjalassa, TAK Oy 2013
 - (15) Teollisuuspuun korjuu- ja kaukokuljetus 2016, LUKE Luonnonvarakeskus
 - (16) Kiinteistökauppojen tilastopalvelu, Maanmittauslaitos
 - (17) Parikkala–Syväoron rajanylityspaikan toteutettavuusselvitys ”Toinen valtatie Pietarista Suomeen”, Parikkalan kunta / FINMAP Infra 2013
 - (18) TAK Rajatutkimus 2011, raportti, Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK OY 2011
 - (19) TAK Rajatutkimus 2014, tuloksia, Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy 2014
 - (20) Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistämisen vaikutukset venäläisten matkailuun Etelä-Karjalassa ja Etelä-Savossa, Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK OY, maaliskuu 2015
 - (21) LIPASTO - Suomen liikenteen pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmä, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
 - (22) Parikkala–Syväoron rajanylityspaikan toteutettavuusselvitys 2013. Toinen valtatie Pietarista Suomeen, Finnmap Infra Oy
 - (23) Visit Finland Matkailijatutkimus 2017, TAK Oy, Visit Finland 2018
- Metsäteollisuus Ry

