



Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava Liikenneselvitys

Tiivistelmä 13.6.2013

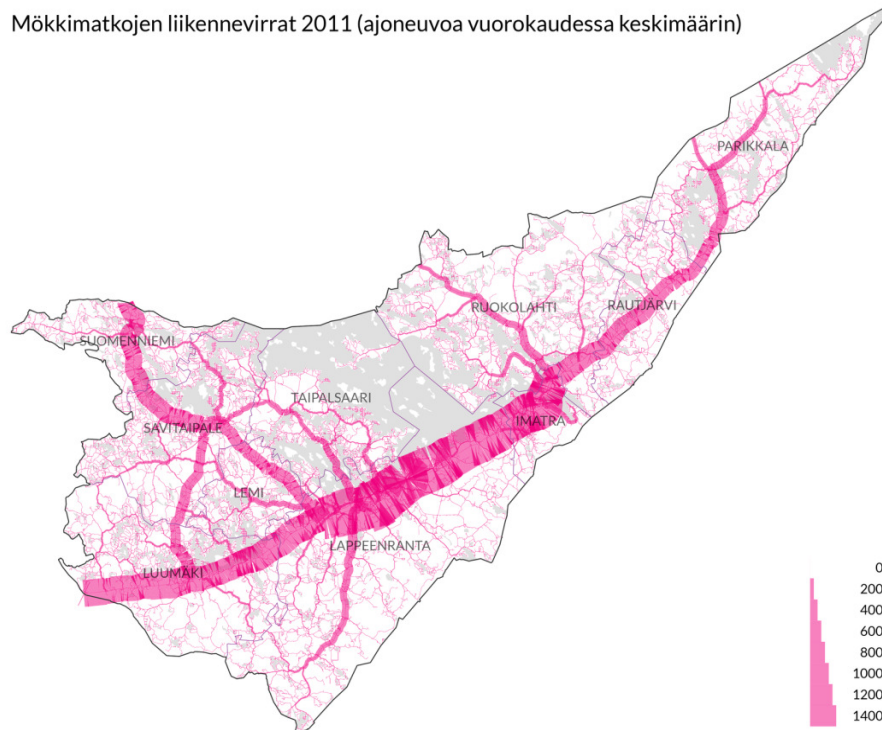
Liikenneselvityksen tausta ja tavoitteet

- Työn taustalla on Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavan uudistaminen kaupan, matkailun, elinkeinojen, teollisuuden, logistiikan ja työpaikka-alueiden osalta.
- Erityinen huomio on rajan ylittävän kaupan asioinnin ja matkailun synnyttämässä henkilöliikenteessä.
- Liikenneselvityksen tavoitteena on osoittaa näihin teemoihin liittyvän liikkumisen, kuljettamisen ja liikenteen kehitysnäkymät, liikenne-ennusteet ja vaikutukset. Etelä-Karjalan maakuntakaavan uudistamistyön yhteydessä on laadittu selvitys maakunnan kaupan palveluverkon kehittämisestä.
- Liikenneselvityksen yhtenä tavoitteena on täydentää kaupan palveluverkkoselvitystä liikkumiseen ja liikenteeseen liittyvien vaikutusten osalta.
- Laajemmin Etelä-Karjalan liikennejärjestelmän kehittämisstrategiaa on selvitetty vuonna 2009 valmistuneessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta on tehty myös tämän jälkeen.
- Liikenneselvityksen laadinta on käynnistynyt helmikuussa 2013 ja se valmistuu kesäkuussa 2013.

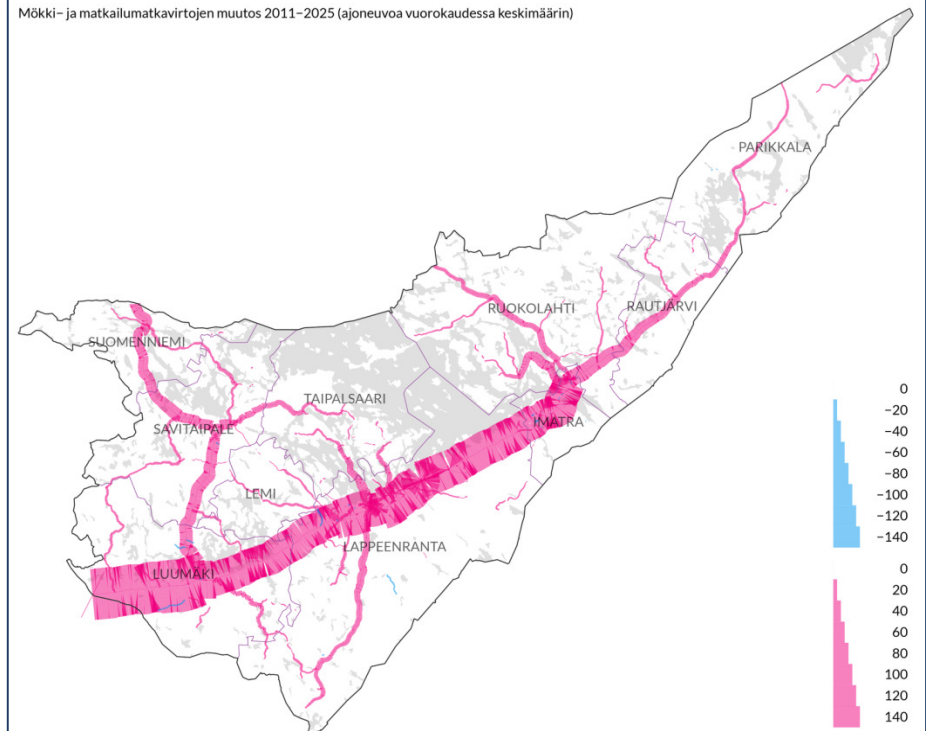
Kotimainen henkilöliikenne kasvaa hitaasti

- Yli 90 % maakunnan henkilöautoliikenteen kilometreistä on nykyisin kotimaista alkuperää.
- Työssäkäyntimatkojen osuus henkilöliikenteestä on 35-40 %, kotimaisen mökkeilyn ja matkailun 20-25 % ja kotimaisen ostosasioinnin 10-15 %.
- Kotimaisen henkilöliikenteen on arvioitu kasvavan melko hitaasti, alle 10 % vuoteen 2025 mennessä.

Mökkimatkojen liikennevirrat 2011 (ajoneuvoa vuorokaudessa keskimäärin)

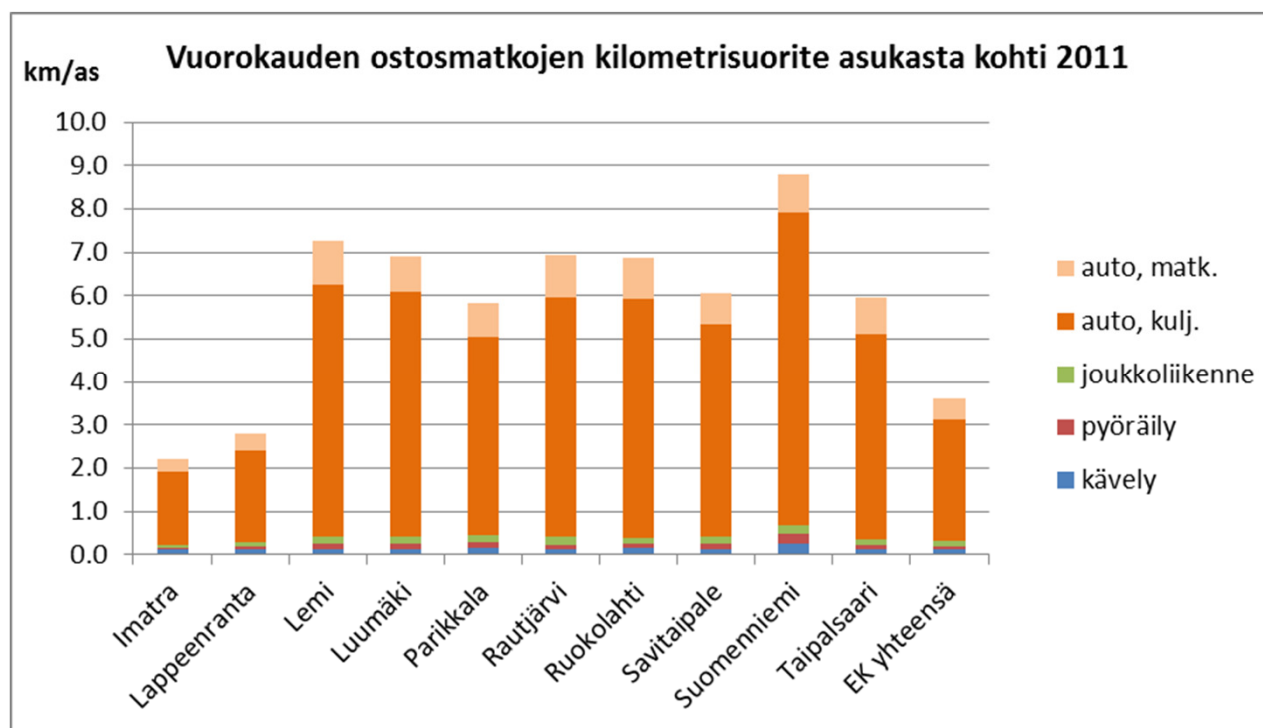


Mökki- ja matkailumatkavirtojen muutos 2011–2025 (ajoneuvoa vuorokaudessa keskimäärin)



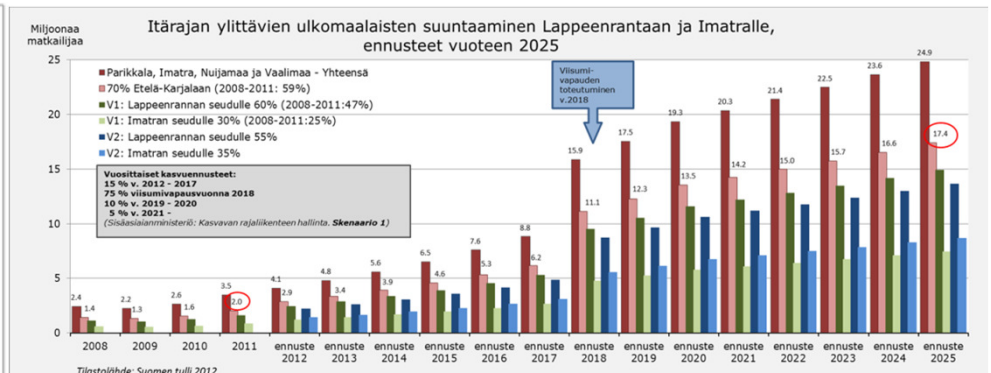
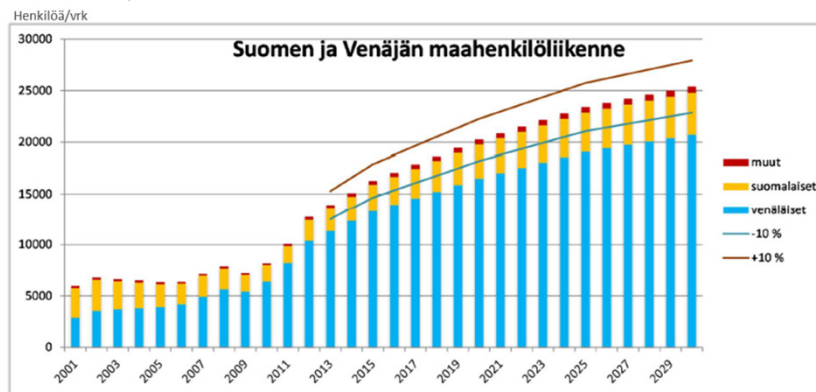
Yhdyskuntarakenteella on suuri vaikutus maakunnan asukkaiden liikkumiseen

- Pienissä kunnissa ajokilometrejä työssäkäynti- ja ostosmatkoilla syntyy asukasta kohti yli kaksinkertainen määrä Lappeenrannan tai Imatran asukkaisiin verrattuna.
- Toisaalta työssäkäyntimatkat ovat simulointien perusteella Imatran asukkailla noin 30 % pidemmät kuin Lappeenrannan asukkailla, mutta ostosmatkat puolestaan 15-20 % lyhyempiä.



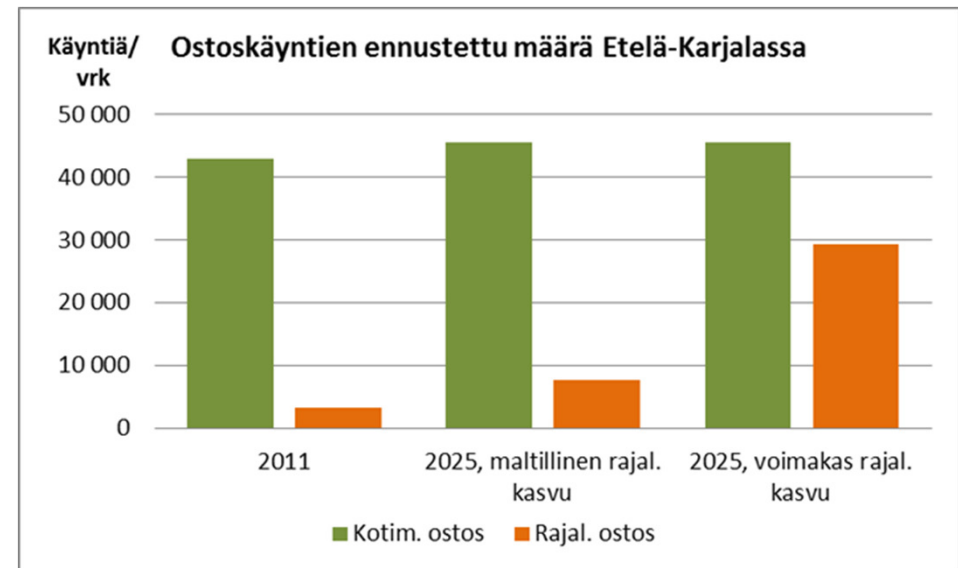
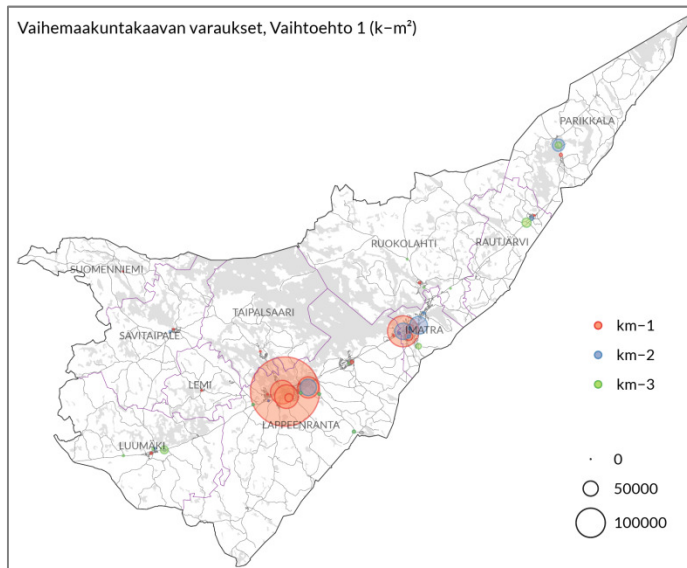
Etelä-Karjalan liikenteen suurimmat muutokset liittyvät rajaliikenteen kehitykseen

- Rajaliikenteessä tapahtuvat muutokset ovat Etelä-Karjalan matkailu- ja asiointiliikenteen kannalta hyvin merkittäviä.
- Rajaliikenteen kehitykseen liittyy kuitenkin huomattavasti epävarmuutta. Tästä syystä rajaliikenteelle on laadittu kaksi nopeudeltaan erilaista kehitysarviota.
 - Rajaliikenteen *maltillisen kasvun skenaario* on kahdesta tarkasteluskenaariosta hitaampi, vaikka siinäkin liikenteen kasvu on hyvin voimakasta. Skenaariossa Suomen ja Venäjän välinen maahenkilöliikenne kasvaa vuosina 2011-2025 noin 2,3-kertaiseksi.
 - Rajaliikenteen *voimakkaan kasvun skenaariossa* rajaliikenne kasvaa lähes räjähdysmäisesti. Tässä skenaariossa Suomen ja Venäjän välinen maahenkilöliikenne kasvaa vuosina 2011-2025 lähes 9-kertaiseksi.



Kaupassa varaudutaan voimakkaaseen asioinnin kasvuun

- Maakuntakaavavaluonnos sisältää erittäin suuret varaukset kaupan kehittämiseksi. Pääosa varauksista sijoittuu Lappeenrannan ja Imatran keskustoihin, mutta erityisesti tilaa vaativan ja matkailua palvelevan kaupan varauksia on osoitettu myös muualle maakuntaan.
- Laadittujen arvioiden mukaan maakuntaan kohdistuvien ostoskäyntien määrä kasvaa maltillisessa rajaliikenteen kehitysskenaariossa noin 15 % ja voimakkaassa yli 60 %.
- Liiketilän tarpeeseen vaikuttaa lisäksi keskimääräinen ostosmäärä käynti kohti, joka todennäköisesti kasvaa rajan takaa tulevien ostoskäyntien osuuden noustessa.



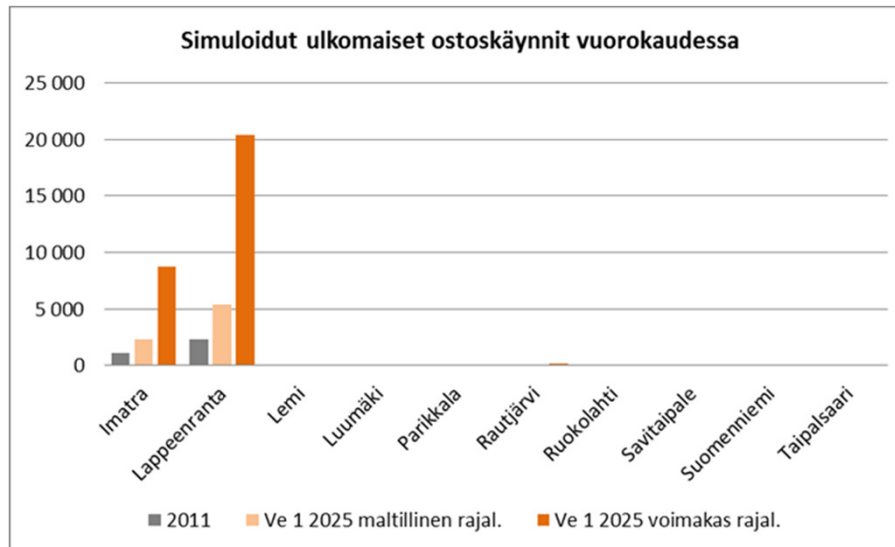
Kaupan saavutettavuus paranee myös kaupunkitaajamien ulkopuolella

- Uutta kauppaa on osoitettu Lappeenrannan ja Imatran keskustojen lisäksi myös muihin kuntakeskuksiin sekä pääteiden varsiin. Pienemmissä kunnissa varausten toteutuminen parantaa palveluja suhteellisesti huomattavasti, vaikka kerrosalojen absoluuttiset lisäykset eivät ole kovin suuria. Paikallisten asukkaiden ja mökkiläisten kannalta uusi kauppa voi lisätä kaupan suhteellista saavutettavuutta varsin laajallakin alueella.
- Maakuntakaavan varausten toteutuminen parantaa huomattavasti myös rajaliikenteen ja muun matkailun kaupan saavuttavuutta. Uuden kaupan osoittaminen raja-asemien tuntumaan ja pääteiden varsille vähentää tarvetta ajaa kauemmas kaupunkien keskustoihin, mikäli tarkoitus on pistäytyä nopeasti ostoksilla.



Rajan ylittävät ostomatkat suuntautuvat Lappeenrantaan ja Imatralle

- Rajan ylittävästä liikenteestä noin 65 % on päätarkoitukseltaan ostosmatkoja ja 35 % muita matkoja. Venäläisten osuuden on arvioitu olevan yli 80 % rajaliikenteestä.
- Laadittujen simulointien perusteella lähes 70 % rajan ylittävistä ostosmatkoista suuntautuu Lappeenrantaan ja noin 29 % Imatralle. Muualle maakuntaan suuntautuu noin prosentti rajan ylittävistä ostosmatkoista.
- Luvuissa ei kuitenkaan ole mukana ostoskäynnit, jotka tehdään matkan varrella poiketen, jos matkan päätarkoitus ei ole ostosasiointi. Rajan ylittävät matkailumatkat ja niiden yhteydessä laadittavat ostoskäynnit suuntautuvat tasaisemmin maakuntaan ja sen ulkopuolelle.



Ve 1, hitaampi ri Ostoskunta

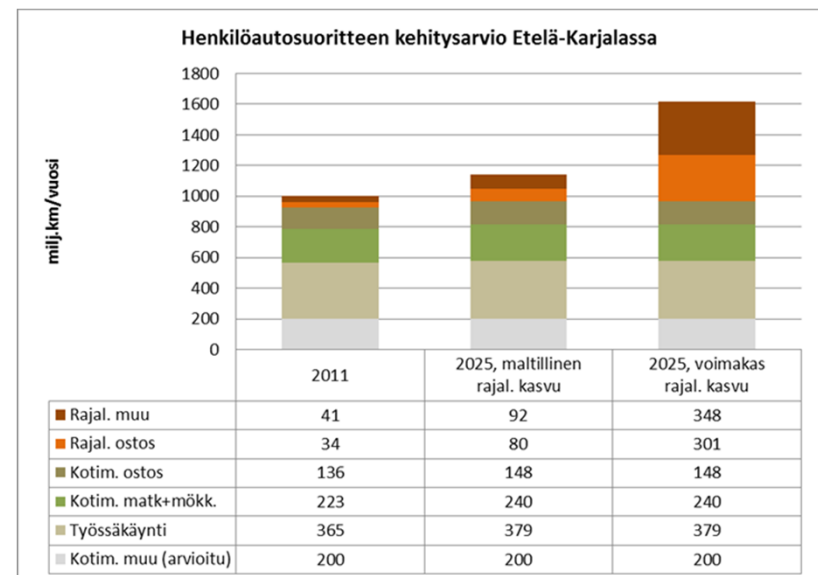
Asuinkunta	Imatra	Lappeenranta	Lemi	Luumäki	Parikkala	Rautjärvi	Ruokolahti	Savitaipale	Suomenniemi	Taipalsaari	Yhteensä
Imatra	8 267	352	1	2	4	6	39	1	0	0	8 672
Lappeenranta	1 018	24 326	9	27	9	4	3	9	0	13	25 418
Lemi	6	565	470	11	0	0	0	47	0	0	1 099
Luumäki	6	402	5	1 324	0	0	0	20	0	0	1 757
Parikkala	40	18	0	0	1 769	182	1	0	0	0	2 011
Rautjärvi	256	18	0	1	51	971	27	0	0	0	1 325
Ruokolahti	861	40	0	2	3	79	945	0	0	0	1 929
Savitaipale	2	206	30	49	0	0	0	1 061	13	2	1 364
Suomenniemi	1	32	1	1	0	0	0	29	236	0	300
Taipalsaari	5	1 165	3	0	0	0	10	72	0	532	1 789
Rajaliikenne	2 276	5 426	0	24	13	38	2	0	0	0	7 779
Yhteensä	12 737	32 549	519	1 440	1 851	1 280	1 028	1 239	250	547	53 441

Ve 1, nopeampi ri Ostoskunta

Asuinkunta	Imatra	Lappeenranta	Lemi	Luumäki	Parikkala	Rautjärvi	Ruokolahti	Savitaipale	Suomenniemi	Taipalsaari	Yhteensä
Imatra	8 267	352	1	2	4	6	39	1	0	0	8 672
Lappeenranta	1 018	24 326	9	27	9	4	3	9	0	13	25 418
Lemi	6	565	470	11	0	0	0	47	0	0	1 099
Luumäki	6	402	5	1 324	0	0	0	20	0	0	1 757
Parikkala	40	18	0	0	1 769	182	1	0	0	0	2 011
Rautjärvi	256	18	0	1	51	971	27	0	0	0	1 325
Ruokolahti	861	40	0	2	3	79	945	0	0	0	1 929
Savitaipale	2	206	30	49	0	0	0	1 061	13	2	1 364
Suomenniemi	1	32	1	1	0	0	0	29	236	0	300
Taipalsaari	5	1 165	3	0	0	0	10	72	0	532	1 789
Rajaliikenne	8 752	20 344	0	91	27	165	19	2	0	0	29 400
Yhteensä	19 213	47 467	519	1 508	1 865	1 408	1 045	1 241	250	547	75 062

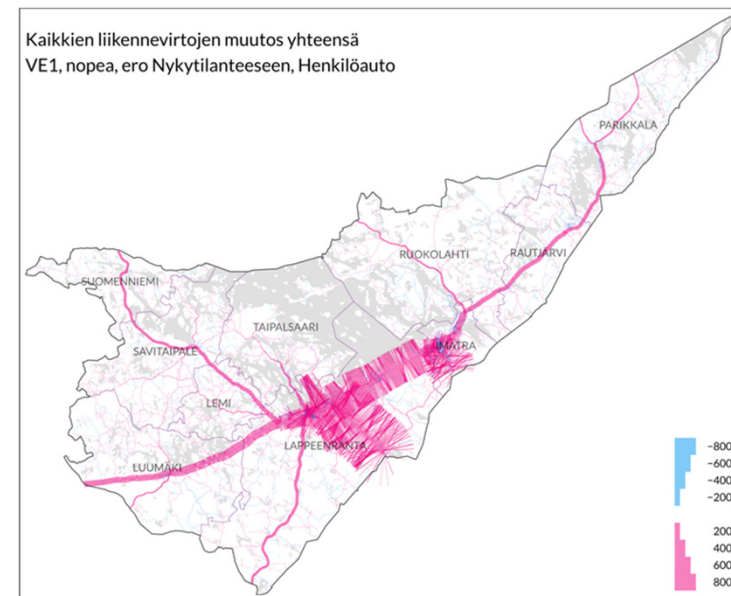
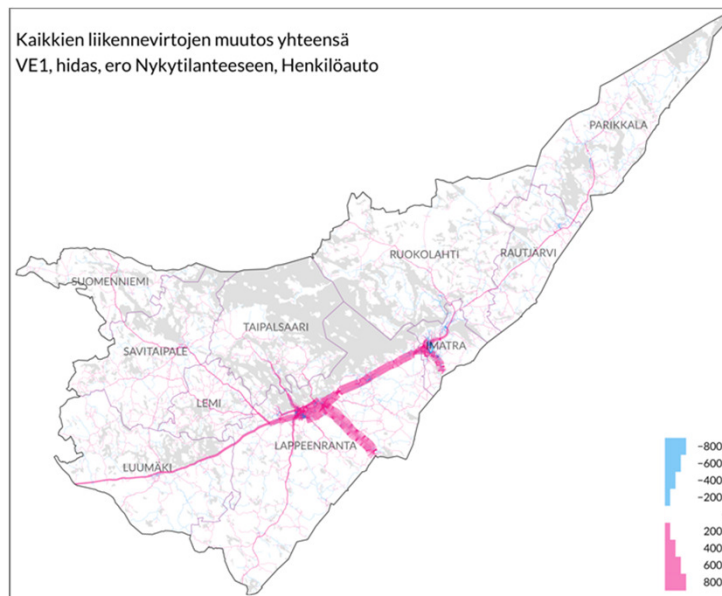
Rajaliikenne kasvattaa merkittävästi maakunnan kokonaisliikennettä

- Rajaliikenteen hitaamman kasvun skenaariossa v. 2025 maakunnan henkilöautojen kilometrisuorite on noin 14 % nykyistä suurempi. Rajaliikenteen osuus maakunnan henkilöautoliikenteestä on tässä skenaariossa noin 15 % ja henkilöautoliikenteen kokonaiskasvusta noin 69 %.
- Rajaliikenteen nopeamman kasvun skenaariossa v. 2025 maakunnan henkilöautojen kilometrisuorite on noin 62 % nykyistä suurempi. Rajaliikenteen osuus maakunnan henkilöautoliikenteestä on skenaariossa noin 40 % ja henkilöautoliikenteen kokonaiskasvusta noin 93 %.
- Ostosmatkailun osuus rajan ylittävistä henkilöautoliikenteestä on Etelä-Karjaan alueella syntyvän kilometrisuoritteiden osalta 45-50 %.



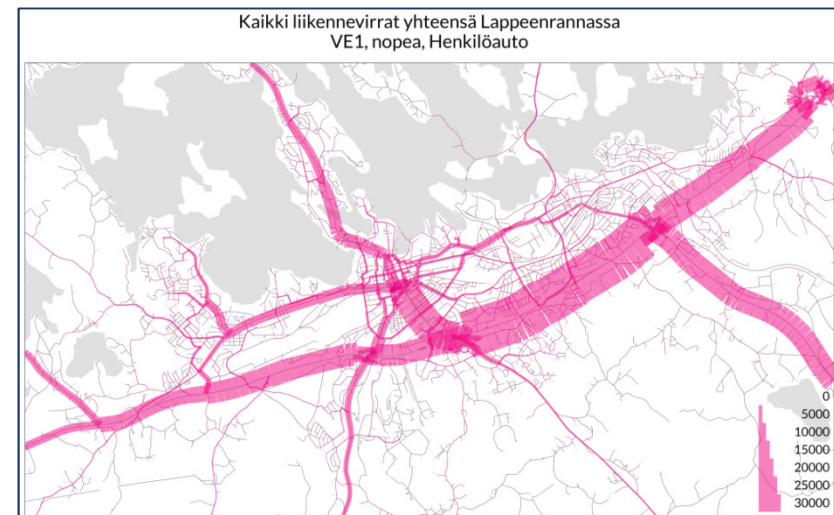
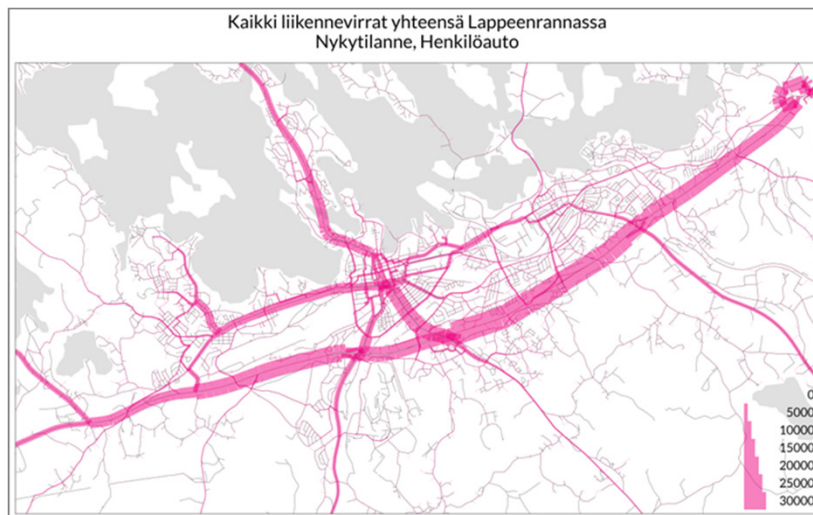
Liikenteen kasvuun tulee varautua lyhyellä ja pitkällä aikavälillä

- Liikenneselvityksen maltillisen kasvun skenaarion mukaisten liikennemäärien saavuttamista voi pitää melko todennäköisenä ja nopeamman kasvun skenaarion toteutumista pitkällä aikavälillä mahdollisena.
- Maltillisen kasvun mukaisiin liikennemääriin on syytä varautua jo lähivuosien investointien suunnittelussa. Tavoitteena on, ettei liikenneverkon välityskyky muodostu esteeksi näköpiirissä olevalle kehitykselle
- Rajaliikenteen voimakkaan skenaarion toteutumiseen liittyy huomattavan suurta epävarmuutta. Skenaarion toteutumiseen pitkällä aikavälillä on kuitenkin syytä varautua tilavarausten osalta.



Liikenne ruuhkautuu ensimmäisenä Lappeenrannan ja Imatran keskustoissa

- Rajaliikenteen maltillisen kasvun skenaariossa liikenteen kasvu voi aiheuttaa sujuvuusongelmia erityisesti rajaliikenteen ajoreiteillä ja uusien kauppojen tuntumassa.
- Rajaliikenteen voimakkaan kasvun skenaariossa liikennemäärien kasvu Lappeenrannan ja Imatran keskustoissa aiheuttaa suurella todennäköisyydellä vakavia sujuvuusongelmia.
- Lappeenrannan keskustaan saapuva liikenne kasvaa voimakkaan kasvun skenaariossa kokonaisuudessaan noin 20 000 autoa/vrk, mikä vastaa suuruusluokaltaan Kauppakadun nykyistä liikennettä. Imatran keskustaan tai sen kautta kulkevan liikenteen kokonaismäärä kasvaa voimakkaan kasvun skenaariossa noin 15 000 autoa/vrk.

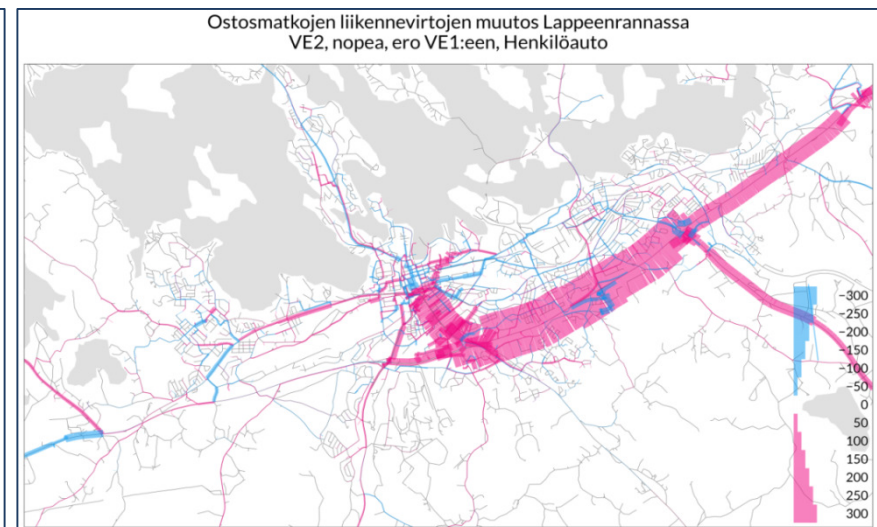
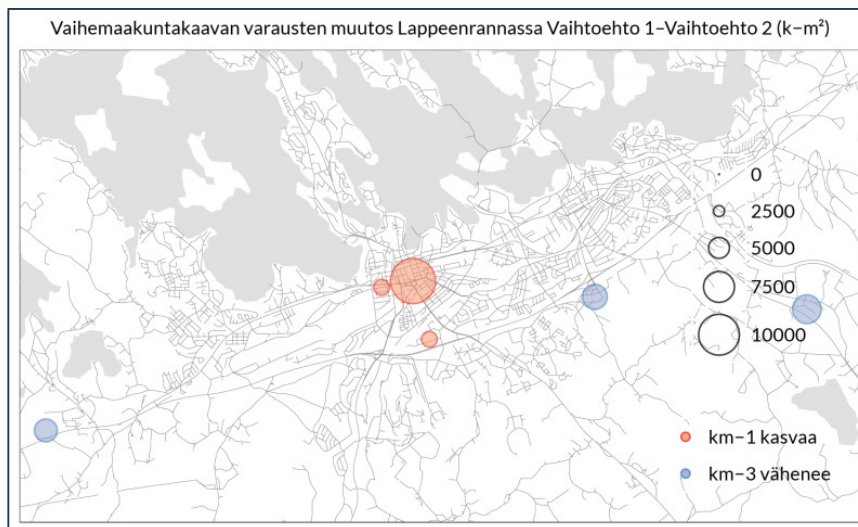


Rajanylityspaikkojen tieyhteyksien järeään parantamiseen tulee pitkällä aikavälillä varautua

- Rajaliikenteen maltillisen kasvun skenaariossa sekä Nuijamaantien (vt 13) että Imatran Pietarintien (kt 62) tielinjan välityskyky ei vielä uhkaa ylittyä normaaleissa liikennetilanteissa. Mahdolliset liikennöitävyysongelmat kohdistuvat teiden vilkkaimpiin liittymiin. Raja-asemien tai Venäjän puolen tieverkon välityskykyä ei ole tässä yhteydessä arvioitu eikä huomioitu.
- Rajaliikenteen voimakkaan kasvun skenaariossa Nuijamaantien henkilöautoliikenne kasvaa noin 25 000 autoon/vrk, mikä ylittää Nuijamaantien nykyinen välityskyky selvästi. Liikennemäärien toteutuminen edellyttäisi tielle 2+2-kaistaista poikkileikkausta ja pääliittymien järeää parantamista.
- Imatralla Pietarintien eteläosan liikennemäärä kasvaisi voimakkaan kasvun skenaariossa noin 19 000 autoon/vrk, jolloin Pietarintien nykyinen välityskyky uhkaa ylittyä. Liikennöitävyysongelmat kärjistyisivät Pietarintien liittymissä.
- Sekä Nuijamaantiellä että Pietarintien tulee tehdä tilavaraukset teiden ja liittymien järeän parantamisen mahdollistamiseksi, mikäli rajaliikenteen voimakas kasvu toteutuu. Näin järeiden parantamistoimien toteuttamistarve ei kuitenkaan ole vielä näköpiirissä.

Maakuntakaavaluonnoksen kaupan varaukset painottuvat riittävästi keskustoihin

- Maakuntakaavaluonnoksen rinnalla simuloitiin myös vaihtoehto, jossa Lappeenrannan ja Imatran keskustojen ulkopuolella sijaitsevat matkailua palvelevan kaupan varaukset on poistettu ja korvattu vastaavalla määrällä vähittäiskaupan varauksia Lappeenrannan ja Imatran keskustoissa.
- Tässä vaihtoehdossa sekä Etelä-Karjalan asukkaiden että rajaliikenteen ostomatkojen keskipituudet hieman kasvavat, mikä lisää hieman ostosliikenteen kilometrisuoritteita ja CO₂-päästöjä
- Rajaliikenteen matkoja pidentää se, että myös pistäytymislouhteisilla matkoilla ostokset joudutaan tekemään hieman kauempana keskustoissa.



Matkailua palvelevaa kauppaa tulee sijoittaa sekä keskustoihin että niiden ulkopuolelle

- Pistäytymislouheiseen rajaliikenteeseen erikoistunut kauppa on luontevaa sijoittaa rajanylityspaikoille johtavien teiden tuntumaan, jotta ostoksilla pistäytyvien ei tarvitse ajaa Suomen puolella tarpeettoman kauas ja ettei pistäytyvä ostosliikenne tarpeettomasti kuormita keskustoja.
- Viipymältään pidempikestoista tai monipuolisempaa matkailua palvelevaa kauppaa on perusteltua sijoittaa myös keskustoihin tai pääväylien varrelle keskustojen tuntumaan, jolloin ne palvelevat hyvin myös kotimaista kysyntää. Tällöin matkailua palvelevat kaupat ja muut palvelut sijaitsevat toistensa tuntumassa, eikä niiden välinen liikkuminen aiheuta tarpeettoman paljon liikennettä. Samasta syystä matkailua palveleva kauppa on hyvä koota riittävän suuriksi ja monipuolisiksi keskittymiksi, jotta myymälöiden välinen liikenne ei tarpeettomasti kuormita liikenneverkkoa.
- Matkailua palvelevaa kauppaa on perusteltua sijoittaa rajallisesti myös pääteiden varsille liikenneasemien ja muiden matkailupalveluiden yhteyteen. Tavoitteena on, että tällainen kauppa palvelee ohi ajavaa liikennettä, mutta ei houkuttele lähtemään ostoksille pidemmän matkan takaa.

Päivittäistavaramyymälät ovat tärkeitä lähipalveluja

- Useimmat päivittäistavaramyymälät ovat lähipalveluja, jolloin ne tulee sijoittaa lähelle asuinalueita mieluiten muiden palvelujen yhteyteen.
- Suuret päivittäistavaramyymälät palvelevat laajempaa aluetta ja osin myös matkailua. Nämä myymälät tulisi sijoittaa keskustojen tuntumaan pääväylien varteen tai risteyskohtiin, jolloin ajomatkat eivät muodostu tarpeettoman pitkiksi, liikenne ei kuormita tarpeettomasti keskustojen katuverkkoa ja myymälät palvelevat samalla myös joidenkin alueiden lähipalveluina.
- Myös keskustoissa on syytä olla vetovoimaista päivittäistavarakauppaa, joka palvelee keskustan asukkaita ja työpaikkoja, keskustoissa ilman henkilöautoa asioivia ja tukee samalla keskustojen erikoiskaupan palveluja.

Erikoiskaupan käynnit kytkeytyvät myös muihin palveluihin

- Asiointi erikoiskaupan myymälöissä liittyy usein käynteihin muissa erikoiskaupoissa ja päivittäistavarakaupoissa ja se palvelee myös matkailua.
- Erikoiskauppa on hyvä koota riittävän suuriksi ja monipuolisiksi keskittymiksi, jotta myymälöiden välinen liikenne ei tarpeettomasti kuormita liikenneverkkoa. Keskittyminen ei saa olla kuitenkaan liian voimakasta, jottei verkosto yksipuolistuisi ja asiointimatkat kasvaisi tarpeettoman pitkiksi.
- Erikoiskaupan tulee säilyä vetovoimaisena keskustoissa, jolloin myös autottomilla säilyy kohtuulliset yhteydet kauppoihin. Erikoiskaupan muut keskittymät on syytä sijoittaa keskustojen tuntumaan pääväylien varteen tai risteyskohtiin. Erikoiskaupan sijoittuminen suurten päivittäistavaramyymälöiden yhteyteen vähentää osaltaan myymälöiden välistä liikennettä.
- Tilaa vaativa erikoiskauppa aiheuttaa vähemmän käyntejä pinta-alaan suhteutettuna. Tästä syystä tilaa vaativa kauppa voidaan liikenteen ja liikkumisen näkökulmasta sijoittaa muuta erikoiskauppaa väljemmin kriteerein. Mahdollisten kysyntäpiikkien takia sijoittaminen väljien liikenneväylien tuntumaan on perusteltua.

Kaupan hallittu vaiheittainen kehittäminen vähentää riskejä

- Etelä-Karjalan kaupan kehittymispotentiaali on moninkertainen nykyiseen nähden, mutta nojaa suuresti rajaliikenteen kehitykseen, johon liittyy puolestaan hyvin paljon epävarmuutta.
- Riskinä on se, että liian monia uusia kaupan alueita lähdetään kehittämään rinnakkain, jolloin rajaliikenteen kasvun hiipuminen johtaisi keskeneräiseen ja hajautuneeseen rakenteeseen. Tämä puolestaan lisäsi liikennettä ja johtaisi yhdyskuntatekniikan tehottomaan käyttöön.
- Kaupan rakenteen kehittäminen on luontevinta aloittaa nykyistä verkkoa vahvistamalla ja jatkaa valitsemalla muutamia kehittämiskohteita, jotka täydentävät parhaiten puuttuvaa tarjontaa. Näin saadaan myös aikaa ostosliikenteen kehitystrendien seuraamiselle ennen seuraavia kehittämisvaiheita koskevia toteuttamispäätöksiä.

Yleiskaava- ja hanketasolla tarvitaan tarkentavaa jatkosuunnittelua

- Maakunnallinen tarkastelu ei ole tarkkuudeltaan riittävä yleiskaavatason tai hanketason arviointien tai selvitysten laadintaan.
- Sekä liikenneverkon jatkosuunnittelu että kaupan hankkeiden vaikutusten arviointi edellyttää tarkentavia selvityksiä esimerkiksi yleiskaava- ja hanketasolla.
- Tällöin kaupan hankkeista, niiden keskinäisestä toteutusjärjestyksestä ja muista lähtökohdista on usein tarkempaa tietoa. Myös arviointimenettelyt voidaan laatia kohdistetummin.