

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava Kaavaselostus



Etelä-Karjalan liitto



Kauppa, matkailu, elinkeinot ja liikenne

Etelä-Karjalan liiton maakuntavaltuuston hyväksymä 24.2.2014
Ympäristöministeriön vahvistama 19.10.2015

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava Kaavaselostus
Kauppa, matkailu, elinkeinot ja liikenne

Etelä-Karjalan liiton maakuntahallitus 27.1.2014
Etelä-Karjalan liiton maakuntavaltuusto 24.2.2014
Ympäristöministeriö 19.10.2015

Etelä-Karjalan liitto
Lappeenranta 2015
Pohjakartat © Maanmittauslaitos MML/2012

Kansikuvat:	etukansi:	Imatran kaupunki	Imatrankosken kävelykatu
	takakansi:	Arto Hämäläinen	Imatran kylpylä ja satama

ISBN 978-952-9560-44-8 (nid.)
ISBN 978-952-9560-45-5 (PDF)

ETELÄ-KARJALAN 1. VAIHEMAAKUNTAKAAVA

Kaavaselostus

Kauppa, matkailu, elinkeinot ja liikenne

Etelä-Karjalan liiton maakuntahallitus 27.1.2014
Etelä-Karjalan liiton maakuntavaltuusto 24.2.2014
Ympäristöministeriö 19.10.2015

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	9
1.1 Maakuntakaava osana suunnittelujärjestelmää	10
1.1.1 Maakuntakaavan tehtävät	10
1.1.2 Maakunnan suunnittelujärjestelmä	10
1.2 Maakuntakaavaprosessi	11
1.2.1 Aikataulu	11
1.2.2. Osallistuminen ja vuorovaikutus	11
1.2.3 Vaikutusten arviointi.....	11
1.3 Suunnittelualue ja kuntaliitokset.....	12
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	13
2.1 Vaihemaakuntakaavan sisältö ja painopisteet	13
2.2 Etelä-Karjala pähkinäkuoressa	14
2.2.1 Yhdyskuntarakenteen kehittyminen	14
2.2.2 Väestömäärän kehittyminen	15
2.2.3 Teknisen huollon toimivuus	16
2.3 Toimintaympäristön kehittyminen	16
2.3.1 Kauppa ja matkailu	16
2.3.2 Liikennejärjestelmä ja rajaliikenteen kehittyminen	18
2.3.3 Tavaraliikenteen kehittyminen.....	19
2.3.4 Kokonaisliikenne ja sen kehittyminen	20
2.3.5 Elinkeinoelämän kehittyminen	20
3. SUUNNITTELUTILANNE	23
3.1 Etelä-Karjalan maakuntakaavat	23
3.2 Naapurimaakuntien maakuntakaavat	23
3.3 Rakennepoliittinen ohjelma	23
3.4 Elli aluerakennetyö	23
3.5 Itäisen Suomenlahden aluerakennetyö.....	23
3.6 Liikennekäytävätarkastelut	24
3.6.1 Northern Growth Corridor Pohjoinen kasvukäytävä välillä Oslo–Tukholma–Helsinki–Pietari.....	24
3.6.2 Salpausselkä kehityskäytävä	24
3.6.3 Valtatie kuusi ja elinkeinoelämän kehityskäytävä	24
3.6.4 NECL- kehityskäytävä.....	25
3.7 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat	26

3.8 Matkailustrategia.....	26
3.9 Elinkeinostrategia	27
3.10 Ympäristöministeriön uusimmat ohjeistukset.....	27
4. VAIHEMAAKUNTAKAAVAAN TEHDYT SELVITYKSET	27
4.1 Kauppaa koskevat selvitykset	27
4.2 Viisumivapausselvitys.....	28
4.3 Liikenneselvitys	29
4.4 Luonto- ja luonnonmaisemaselvitykset	29
4.4.1 Luontoseelvitysten kattavuus.....	29
4.4.2 Alueet, jotka liittyvät VAT- Vuokseen.....	30
4.5 Kulttuuriympäristön ja -maiseman selvitykset	30
4.6 Selvitys yhdyskuntataloudellisista ja sosiaalisista vaikutuksista	30
4.7 Kuntien kaavahankkeisiin liittyvät selvitykset	31
5. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN TAVOITTEET	31
5.1 Maankäyttö- ja rakennuslain säännökset	31
5.2 Teemakohtaiset tavoitteet.....	33
5.3 Vaihemaakuntakaavan laillisuuden varmistus	33
5.3.1 Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset.....	33
5.3.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	34
6. KAAVA-ASIAKIRJAT JA KAAVAMERKINNÄT	35
6.1 Kaava-asiakirjat	35
6.1.1 Kaavakartat.....	35
6.1.2 Kaavamerkinnät, suunnittelumääräykset ja ohjausvaikutukset	35
6.2 Kumotuneet ja kumotut merkinnät	36
7. KAUPAN MITOITUS JA KAAVARATKAISUN PERIAATTEET	38
7.1 Kaupan palveluverkko 2025	38
7.1.1 Kaupan palveluverkkoratkaisun periaate	38
7.1.2 Kaupan määritelmät ja keskeiset käsitteet	39
7.2 Aikajänne ja keskeiset mitoitustekijät.....	40
7.2.1 Mitoituksen lähtökohdat.....	40
7.2.2 Rajaliikenteen ennusteet	40
7.2.3 Mitoitukseen vaikuttavat muut tekijät	41
7.2.4 Seudullisesti merkittävien vähittäiskauppojen suuryksikköjen mitoitus.....	42
7.2.5 Vähittäiskaupan suuryksikköjen seudullisuuden alarajat.....	44
7.3 Kaupan varaukset ja kokonaismitoitus	44
7.3.1 Kaupan varaukset.....	44

7.3.2 Kaupan palveluverkon kokonaismitoitus.....	45
7.3.3 Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat	45
7.3.4 Keskustatoimintojen alueet vähittäiskaupan sijaintipaikkana	46
7.3.5 Keskustatoimintojen kaupan mitoitus	50
7.3.6 Keskustojen ulkopuolelle sijoittuvat merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan alueet	50
7.3.7 Paljon tilaa vaativa erikoiskauppa ja vähittäiskaupan suuryksikötulkinta.....	50
7.3.8 Vähittäiskaupan suuryksikköjen enimmäismitoitus, riittävä maakunnallinen tarkkuus ja tulkinta ..	51
7.3.9 Kaupallisten palveluiden vaiheistus ja toteuttamisjärjestys	53
7.3.10 Maakuntakaavoitus ja kuntakaavoitus kaupan ohjauksessa	53
7.3.11 Suhde voimassa olevaan maakuntakaavaan.....	53
8. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN MUUT VARAUKSET	54
8.1 Matkailu	54
8.1.1 Matkailun tavoitteet.....	54
8.1.2 Matkailun varaukset.....	54
8.2 Elinkeinot	55
8.3 Liikenne ja logistiikka.....	55
8.4 Muut maankäyttövaraukset.....	56
9. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET	57
9.1 Yleistä	57
9.2 Kuntakaavoitus	57
9.3 Maakuntakaavan muuta viranomaistoimintaa ohjaava vaikutus	58
9.4. Maakuntakaavaan liittyvä rakentamisrajoitus.....	59
9.5 Muu lainsäädäntö ja maakuntakaava	59
10. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS	61
11. KAAVAN TOTEUTTAMINEN JA SEURANTA	62
11.1 Kaavan tavoitteiden toteutuminen	62
11.2 Kaavan toteuttaminen	62
11.3 Kaavan toteutumisen seuranta ja ajantasaisuuden arviointi.....	62
11.4 Kaavaratkaisun edellyttämät infrastruktuurin ja teknisen huollon kehittämistarpeet.....	63
12. YHTEENVETO	63

LIITTEET

YHTEYSTIEDOT

1. JOHDANTO

Ympäristöministeriö vahvisti Etelä-Karjalan kokonaismaakuntakaavan 21.12.2011. Tärkeiden kaupallisten palveluiden vahvistamatta jättäminen sekä maankäyttö- ja rakennuslain muutokset edellyttivät uuden kaavan laatimista. Maakuntahallitus päätti kokouksessaan 28.3.2012 Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan laadinnan aloittamisesta. Vaihemaakuntakaava keskittyy kaupan palveluihin, matkailuun, elinkeinoihin ja liikennejärjestelmään. Vaihemaakuntakaavalla edistetään ja tuetaan kuntien kaavoitussuunnitelmia, elinkeinoelämän ja kaupallisten palveluiden kehittämistä sekä sovitetaan yhteen maankäytön ja liikenteen tarpeita.

Ympäristöministeriön vahvistamatta jättämien kokonaismaakuntakaavan (2011) kaupan- ja keskustointimintojen alueiden myötä kauppalpalveluiden kehittämismahdollisuudet ovat merkittävästi heikentyneet. Vaihemaakuntakaavalla pyritään turvaamaan riittävien kauppalpalveluiden toteuttamismahdollisuudet lähitulevaisuudessa sekä myös pidemmällä aikavälillä muun muassa kaupan reservialueita varaamalla ja tie liikenteen yhteystarpeilla. Tavoitteena on elinkeinoelämän virkistyminen ja sitä kautta uusien työpaikkojen syntyminen alueelle sekä sujuvat liikenne yhteydet ja houkuttelevat matkailupalvelut.

Kaupan palveluiden tulevaa kehitystä on selvitetty erillisellä kaupallisella selvityksellä ja maakunnan liikenteen kehittymistä on arvioitu liikenteellisellä selvityksellä. **Etelä-Karjalan kaupan rakenne- ja mitoitus vuoteen 2025** -selvityksessä nostettiin esiin Etelä-Karjalan erityisasemaa EU:n tulliliiton rajalla ja Venäjän naapurina sekä niitä kuvaavat tekijät, jotka vaikuttavat maakunnan kaupallisten palveluiden kehittämiseen. Selvityksessä huomioitiin toteutuneet ja ennustetut matkailija- ja ostovirratt sekä Venäjän WTO -jäsenyyden ja mahdollisen viisumivapauden mukanaan tuomat haasteet. **Venäläisten ostosmatkailun merkitys ja tulevaisuuden näkymät** -selvitys toteutettiin yhteistyössä Kymenlaakson liiton kanssa. Vaihemaakuntakaavaan sisältyy myös **Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan liikenneselvitys** maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi muun muassa asointiliikenteen ja rajaliikenteen osalta. Siinä on myös arvioitu liikenteen aiheuttamia vaikutuksia. Lisäksi Tutkimus- ja analysointikeskus TAK Oy on laatinut **Viisumivapauden vaikutukset** -selvityksen ja **Viisumivapauden alueelliset vaikutukset ja vetovoimatekijät** -raportin. Sen mukaan viisumivapauden myötä venäläisturistien määrä Etelä-Karjalassa nousisi 40

prosentilla ja lisäisi työllisyyttä noin 1000 henkilötyövuodella maakunnassa. Merkittäviä ja tämän kaavan kannalta keskeisiä selvityksiä ovat myös Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030 – Ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä -selvitys (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2012) ja Kasvavan rajaliikenteen hallinta -selvitys (Sisäasiainministeriön julkaisu 42/2012). Etelä-Karjalan liiton kokoama rajanylitysenennuste pohjautuu sisäasiainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön skenaarioihin sekä Tullin tilastoihin ja siinä on otettu huomioon viisumivapaus (Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2020, luku 3.5–3.7). Etelä-Karjalan liiton tässä kaavassa käytämä skenaario (+15 prosentin kasvu) ottaa huomioon ostovoiman voimakkaan kasvun, matkailupalvelujen merkittävän kehittymisen ja Imatran rajanylitykseen liittyvät parantamistoimenpiteet sekä Parikkalan rajanylityspaikan vaikutukset.

Vaihemaakuntakaavassa tarkastellaan lisäksi voimassa olevan maakuntakaavan (2011) korjaus- ja täydennystarpeita. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 23.4.–22.5.2012. Vaihemaakuntakaavaa käsiteltiin maakuntavaltuuston seminaarissa syyskuussa 2012.

Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on Etelä-Karjalan maakuntaohjelman 2011–2014 vision 2030 mukaisesti, että Etelä-Karjala on Saimaan, rajan, uusiutuneen metsäsektorin ja elinkeinorakenteen vetovoimainen, sijaintinsa ja kilpailuetunsa tehokkaasti hyödyntävä sekä osaamisestaan, yhteistyöverkostoistaan ja kulttuuristaan uutta luovien ihmisten kasvumaakunta. Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on kaupan sijoittamisen ohjaaminen, keskustojen kehittäminen, Etelä-Karjalan elinkeinoelämän ja kilpailukyvyyn vahvistaminen, kaupan palveluverkon suunnitteleminen sekä matkailun kehittäminen ja liikenteen sujuvuuden edistäminen.

Suomen rakennepoliittisen ohjelman (2013, kohdissa 2.4 ja 2.5) toimenpidekokonaisuudella vahvistetaan edellytyksiä hyödyntää Venäjän kasvavia markkinoita ja venäläisten kuluttajien kasvavaa ostovoimaa (muun muassa rajanylitysten sujuvoittaminen, liikenneinfrastruktuurin ja saavutettavuuden parantaminen, kaavoituksen uudistaminen, sisäisen turvallisuuden takaaminen ja viranomaisten venäjänkielisten neuvonta- ja tukipalveluiden tuottaminen). Toimenpidekokonaisuus tukee erityisesti matkailun, kaupan ja palveluiden tulo- ja työllisyyden kasvua sekä Suomeen suuntautuvien investointien ja yritysten välisen kaupankäynnin li-

säämistä. Kaavoituksen kannalta keskeisenä pidetään sitä, että maakunta- ja kuntakaavoissa on asianmukaisesti huomioitu Venäjältä tuleva lisääntyvä matkailu ja ostovoima. Sijaintiratkaisuja tarkastellaan koko maakunnan kannalta ja pyritään alueidenkäytön pitkäjänteiseen kehittämiseen ottaen huomioon myös ympäristön korkea laatu matkailun edistäjänä. Liikenneyhteysien taas tulee palvella sekä kansalaisten matkustamista, että elinkeinoelämän tarpeita. Vaihemaakunta-kaavassa on pyritty huomioimaan ja edistämään myös näitä rakennepoliittisen ohjelman linjauksia.

Vaihemaakunta-kaavan vaikutuksia on arvioitu erillisessä vaikutusten arviointiraportissa.

1.1 Maakuntakaava osana suunnittelu-järjestelmää

1.1.1 Maakuntakaavan tehtävät

Maakuntakaava on yleispiirteinen, pitkän aikavälin suunnitelma maakunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteesta ja alueidenkäytöstä. Maakuntakaavan laadintaa ohjaavat maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL), valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) sekä muut valtakunnalliset tavoitteet kuten Suomen rakennepoliittinen ohjelma ja Venäjän vaikutukset Etelä-Karjalaan. Valtioneuvoston hyväksymät tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.3.2009.

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukaisesti maakuntakaavassa esitetään alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet sekä osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia aluevarauksia. Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueidenkäytönjärjestämiseksi. Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella.

Maakuntakaava sisältää yleispiirteisen suunnitelman maakunnan kehittämisestä ja tulevaisuuden maankäytöstä. Maakuntakaava vastaa valtakunnallisten, maakunnallisten ja useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteensovittamisesta. Maakuntakaavassa esitetään maakunnan yhdyskuntarakenteen ja alueidenkäytön perusratkaisut keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

Maakuntakaavan oikeusvaikutukset tulee ottaa huomioon viranomaistoiminnassa suunniteltaessa alueidenkäyttöä koskevia toimenpiteitä ja päätettäessä niiden toteuttamisesta. Lisäksi oikeusvaikutukset kohdistuvat rakentamiseen niillä alueilla, joilla on MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.

1.1.2 Maakunnan suunnittelujärjestelmä

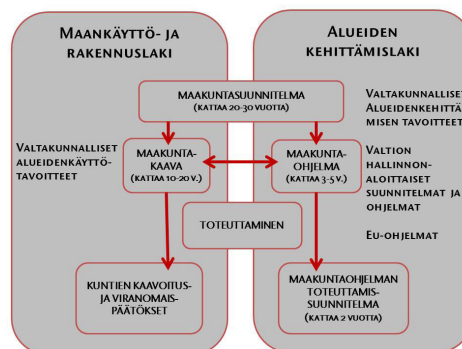
Maakunnan suunnittelun kokonaisuus muodostuu maakuntasuunnitelmasta, maakuntakaavasta ja maakuntaohjelmasta. Maakuntasuunnitelmassa esitetään yleispiirteisesti maakunnan tavoitetilä 20–30 vuoden päähän nykyhetkestä. Maakuntakaava laaditaan yleensä 10–20 vuoden aikatahtimella ja maakuntaohjelma 3–5 vuodeksi kerrallaan.

Maakuntakaava, maakuntasuunnitelma, maakuntaohjelma ja sen toteuttamissuunnitelma nivoutuvat yhteen muodostaen maakunnan kehittämisen kohteet, suunnittelun rungon ja niiden toteuttamisen. Muita kaavamuu- toja ovat kunnissa laadittavat yleis- ja asemakaavat.

Maakuntakaavassa esitetään kaikki maankäytön kannalta maakunnallisesti ja seudullisesti tärkeät asiat 10–20 vuodeksi eteenpäin. Joitakin tärkeitä, pidemmälle tulevaisuuteen tähtäviä maankäyttötarpeita voidaan kuitenkin osoittaa tulevaisuuden toteuttamisen varmistamiseksi esimerkiksi liikenteen yhteystarpeet ja kaupan reservialuevaraukset.

Maakuntasuunnitelma on maakunnan poliittista tah- toa ilmaiseva asiakirja, joka toimii perustana maakun- takaavalle ja maakuntaohjelmalle.

Maakuntaohjelma on alueiden kehittämislain mukai- nen asiakirja, jossa asetetaan maakunnan keskeisiä ke- hittämistavoitteita ja toimintalinjoja. Sen tärkein stra- teginen päämäärä on saada alueelle menestyvää yri- tystoimintaa ja uusia työpaikkoja. Maakuntaohjel- man toimintalinjat ovat elinkeinorakenteen uudista- minen, koulutus ja osaava työvoima, kuntien yhteis- työn ja palvelurakenteen uudistaminen sekä kestävä elinympäristö ja laadukas infrastruktuuri. Etelä-Karja- lan maakuntaohjelma 2011–2014 ja sitä koskeva ym- päristöselostus on hyväksytty maakuntahallituksessa 24.5.2010 ja maakuntavaltuustossa 9.6.2010. Maakun- taohjelman toteuttamiseksi laaditaan vuosittain maa- kuntaohjelman toteuttamissuunnitelma, jossa esitetään maakunnan kannalta keskeiset strategiset hankeko- naisuudet ja poliittiset asiat, jotka toteuttavat maakun- taohjelmaa. Etelä-Karjalan maakuntaohjelma vuosille



Kuva 1. Maakunnan kehittämisen malli

2014–2017 valmistui kesäkuussa 2015.

Maakunnan liiton laatimien maakunnan kehittämistä edistävien suunnitelmien lisäksi maakunnan tulevaisuudelle ovat tärkeitä myös muiden toimijoiden laatimat ja toteuttamat suunnitelmat. Niitä ovat muun muassa ELY-keskusten strategiset tulossopimukset, kasvusopimukset, INKA -ohjelma, osaamiskeskusohjelma, erilaiset maaseudun kehittämisohjelmat ja Kaakois-Suomen ELY-keskuksen ekotehokkuuden seuranta. Lisäksi vaihemaakuntakaavan suunnittelussa huomioidaan maakunnan kuntien suunnitelmat ja strategiat sekä rajamaakuntien maakuntakaavoitus. Käynnissä oleva Geopark -hanke tähtää eteläisen Saimaan liittämistä kansainväliseen luontomatkailuverkostoon. Sillä on suuri vaikutus Etelä-Karjalan matkailun kehittämiseen.

1.2 Maakuntakaavaprosessi

Ympäristöministeriö vahvisti 21. joulukuuta 2011 Etelä-Karjalan kokonaismaakuntakaavan. Vahvistamisen jälkeen käydyissä kunta-, sidosryhmä- ja viranomaisneuvotteluissa todettiin pikainen tarve kaupallisten palveluiden kehittämiselle ja kaupan aluetarpeiden huomioimiselle maakuntakaavatasolla. Vaihemaakuntakaavalla pyritään tukemaan kuntien kaavoitusta ja alueiden kehittämistä.

Maakuntahallitus päätti 28.3.2012 kokouksessaan Etelä-Karjalan ensimmäisen vaihemaakuntakaavan laadinnan aloittamisesta. Vaihemaakuntakaavaa käsiteltiin maakuntavaltuuston seminaarissa syksyllä 2012.

1.2.1 Aikataulu

Vaihemaakuntakaavatyö on noin kolme neljä vuotta kestävä prosessi. Vaihemaakuntakaava tuli vireille ja työ aloitettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) laadinnalla vuonna 2012.

Vaihemaakuntakaavaluonnos valmistui vuoden 2013 alkupuolella ja se oli nähtävillä 10.4.–10.5.2013 välisenä aikana, jolloin siitä pyydettiin mielipiteitä ja lausuntoja. Saadun palautteen ja vaikutusten arvioinnin pohjalta valmisteltu vaihemaakuntakaavaehdotus valmistui syksyllä 2013 ja se oli nähtävillä 14.10.–13.11.2013. Vaihemaakuntakaava hyväksyttiin maakuntahallituksessa 27.1.2014 ja maakuntavaltuustossa 24.2.2014. Maakuntavaltuuston hyväksymisen jälkeen kaava lähetettiin ympäristöministeriöön vahvistettavaksi. Ympäristöministeriö vahvisti 1. vaihemaakuntakaavan 19.10.2015.

1.2.2. Osallistuminen ja vuorovaikutus

Vaihemaakuntakaavaa on valmisteltu tiiviissä yhteis-

työssä viranomaisten, kuntien virkamiesten ja luottamushenkilöiden sekä sidosryhmien kanssa. Maakuntahallituksen nimeämän ohjausryhmän tehtävänä on ollut ohjata Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavatyötä monipuolisella asiantuntemuksella.

Kaavan ja aluerakenteen periaatteita on käsitelty sekä viranhaltijoista koostuvissa yhteistyöryhmissä että luottamushenkilöille järjestetyissä tilaisuuksissa sekä ympäristöministeriön työneuvotteluissa ja viranomaisneuvotteluissa. Vuorovaikutuksen vaiheet käsitellään tarkemmin kappaleessa 10.



Kuva 2. Aikataulu vaihemaakuntakaavan laatiminen on kolmenivuotinen prosessi.

1.2.3 Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä oli tuottaa vaihemaakuntakaavan laatimiseen ja sen jatkosuunnitteluun tarvittavaa tietoa. Suunnittelijoille, osallisille sekä päättäjille tuotettiin myös tietoja kaavan toteuttamisen vaikutuksista, niiden merkittävyydestä sekä haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista. Vaikutuksia on arvioitu jatkuvasti vaihemaakuntakaavaprosessin edetessä. Arviointi on tukenut vaihtoehtojen laadintaa, kaavaratkaisun valintaa ja päätöksentekoa eri vaiheissa. Vaikutusten arviointi on tärkeää alueiden jatkosuunnittelua varten. Vaikutuksia on arvioitu muun muassa jokaisen maankäyttövarauksen ja kaavamerkinnän osalta.

Vaikutuksia on arvioitu sillä tasolla ja tarkkuudella kuin maakuntakaava yleispiirteisenä kaavana sekä maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää. Vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi on koottuna erillisessä **Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi (2014) -raportissa**.

Vaihemaakuntakaava arvioinnin kohteena

Vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi sisältää vaihemaakuntakaavan yhteisvaikutukset, kaavan kun-kin teeman vaikutukset kootusti sekä yksittäisten kaavamerkintöjen vaikutukset. Kaavamerkintöjen ja kaavamääräysten vaikutukset on esitetty taulukkomuodossa erillisellä liitteellä. Kaavaratkaisut on ryhmitel-

ty seuraavasti: Aluerakenne ja keskusverkko, Kauppa ja palvelut, Matkailu ja virkistys, Liikennejärjestelmä ja Erityisalueet.

Vaihemaakuntakaavan vaikutuksia on arvioitu seuraaviin vaihtoehtoihin tilanteisiin verraten

- ei tehdä mitään (0-vaihtoehto)
- varaudutaan vain paikalliseen ja seudulliseen kysyntään
- ei osoiteta vähittäiskaupan suuryksikköalueita
- vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus osoitetaan yksinomaan keskusta-alueille.

Valitun kaavaratkaisun vaikutuksia on suhteutettu vaihtoehtoihin läpäisevästi vaikutusten tarkastelun yhteydessä. On arvioitu myös, miten kaavan toteutumiseen ja kaavan vaikutuksiin vaikuttaa se, että matkailijamäärät ja palvelujen kysyntä eivät kasva oletetulla tavalla, kasvu voi olla hitaampaa tai nopeampaa. On myös arvioitu millaisia vaikutuksia on vaihemaakuntakaavassa esitetyllä vaiheistuksella. Vaihtoehtojen, matkailijamäärien ja palvelujen kysynnän oletetun poikkeavan kehityksen sekä vaiheistuksen tarkastelu liittyy etupäässä kauppaa ja palveluita koskeviin kaavaratkaisuihin.

Arvioitavat vaikutukset

Vaikutusten arvioinnissa on kaavan aihepiirejä käsittelevä 1. vaihemaakuntakaavaan soveltuva vaikutuslista, joka sisältää seuraavat teemat: Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon, vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin, vaikutukset talouteen, vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin sekä vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin. Kaupan osalta vaikutuksia on arvioitu vielä tarkemmin.

Edellämainittua vaikutuslistaa on käytetty johdonmukaisesti läpi koko arvioinnin. Vaikutuslistan lähtökohtana on ollut selkeyttää vaikutusten arvioinnin hyvin monimuotoista rakennetta. Vaihemaakuntakaavan maankäyttöratkaisujen teemoja on arvioitu Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 28§:n sisältövaatimusten mukaisesti sekä vaikutuksia on arvioitu MRL 9§ ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 1 §:n mukaisesti. Kaupan osalta on lisäksi otettu huomioon kauppaa koskevat MRL:n erityissäännökset MRL 71 b§ ja 71 c§. Myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettu huomioon koko kaava-alueen osalta. Kaupan osalta on keskitytty niihin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, joista on ohjeistus ympäristöministeriön julkaisussa 3/2013.

Arvioinnissa on hyödynnetty ympäristöministeriön varsin tuoreiden oppaiden ohjeistusta sekä vaihema-

kuntakaavaa varten laadittujen selvitysten vaikutusten arviointeja. Periaatteena on ollut kaikkien merkittävien vaikutusten arvioiminen. Mikäli johonkin aluevarauksen tai kohteeseen ei ole merkittäviä vaikutuksia tai vaikutukset ovat hyvin vähäisiä, ei niitä ole erikseen mainittu. Vaikutuksia turvallisuustekijöihin sekä riskeihin ja haittoihin kuten tulvavaara-alueisiin ja ympäristöuhkiin sekä luonnonoloihin on käsitelty voimassa olevassa kokonaismaakuntakaavassa (2011). Vaihemaakuntakaavan vaikutuksia turvallisuustekijöihin käsitellään tarvittavilta osin vaikutusten arviointiraportissa.

Aineisto

Vaihemaakuntakaavan vaikutusten keskeisen aineiston muodostavat erilliselvytykset, joista tärkein osa on teetetty vaihemaakuntakaavan laadinnan tueksi. Kauppaa koskeva vaikutusten arviointi on toteutettu Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksen yhdessä ja liikenteen vaikutusten arviointi vaihemaakuntakaavan liikenneselvityksen yhteydessä. Niiden keskeinen sisältö löytyy myös vaikutusten arviointi -raportista. Vaikutuksia naapurimaakuntiin on käsitelty vaikutusten arviointi -raportin yhteenvedossa. Keskeisiä selvityksiä kaupan osalta ovat vaihemaakuntakaavan kaupallinen ja liikenteellinen selvitys, Venäjän ostovoimaan liittyvät selvitykset sekä liikenne- ja viestintäministeriön ja sisäasiainministeriön Venäjän rajaliikenteeseen liittyvät ennusteet sekä Viisumivapausselvitys ja viisumivapauden aluetaloudelliset vaikutukset. Myös maakunnassa laaditut luonto- ja maisemaselvitykset ovat olleet tärkeällä sijalla vaikutusten arvioinnissa.

Lähdeaineisto on kokonaisuudessaan liitteenä 4.

Diskurssi Oy on käynyt läpi vaikutusten arviointi -raportin edistään raportin selkeyttä.

1.3 Suunnittelualue ja kuntaliitokset

Etelä-Karjalan ensimmäinen vaihemaakuntakaava käsittää koko maakunnan alueen. Kaavan maankäyttötarpeet ja kaupan ohjaus koskevat kaikkia maakunnan yhdeksää kuntaa. Maakunnassa on tapahtunut muutoksia 2000 luvulla niin, että Parikkalan kunnasta tuli suurkunta Saaren kunnan ja Uukuniemen kunnan liittyttyä Parikkalaan. Lappeenranta on laajentunut jo kahdesti, Joutsenon kaupungin liittyttyä vuonna 2009 ja Ylämaan kunnan liittyttyä vuonna 2010 Lappeenrantaan. Vaihemaakuntakaavan aloitusvaiheessa, vuoden 2012 lopussa, kuntia oli kymmenen, mutta vuoden 2013 alussa yhdeksän, kun Suomenniemen kunta liittyi Mikkeliin, Etelä-Savon maakuntaan. Kaavakartalla on osoitettu jo tehtyjen kuntaliitospäätösten mukainen kuntajako. Laajempaa käynnissä olevaa kuntarakenneuudistusta ei ole ennakoitu kaavaratkaisuissa.



Kuva 4. Etelä-Karjalan asema on keskeinen EU:n ja Venäjän raja-alueella sekä Pietarin metropolin vaikutusalueella (Nord-regio).



2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Vaihemaakuntakaavan sisältö ja painopisteet

Vaihemaakuntakaavassa käsitellään pääosin kauppaa, matkailua, elinkeinoja ja liikennettä. Näiden teemojen osalta kaupan osuus on korostunut, koska maankäyttö- ja rakennuslain muutos kaupan osalta vaatii uuden tarkastelutavan koko kaupan palvelujen osalta. Kaupan osalta on laadittu Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvitys sekä kaupan asiointiin ja muuhun liikenteeseen liittyvä Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavan liikenneselvitys. Matkailun ja elinkeinojen osalta on laadittu erilaisia selvityksiä ja ohjelmia. Etelä-Karjalan liitossa on laadittu aikaisemmin valtatie kuuden ja valtatie 13 kehityskäytävän elinkeinoelämän mahdollisuuksia koskeva selvitys sekä matkailun kehittämistä varten matkailustrategia. Uusi Etelä-Karjalan elinkeinostrategia valmistui syksyllä 2013. Myös kuntien ajankohtaiset matkailuhankkeet ja -ta-voitteet sekä Suomen matkailustrategia 2020 on otettu huomioon suunnittelussa. Syksyllä 2013 valmistui myös TAK Oy:n laatima Viisumivapauden vaikutukset -selvitys, jonka alueelliset tarkastelut valmistuivat marraskuun 2013 loppuun mennessä.

Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavan maankäytön lähtökohtana oli vuonna 2011 vahvistettu Etelä-Karjalan maakuntakaava. Venäjän talouden kehittyminen vahvasti maakunnan kehitystä ja erityisesti elinkeinorakenteen muutosta ja se toi uusia mahdollisuuksia Etelä-Karjalaan. Kehitys oli kaavan laadinnan aikana

voimakasta ja voimassa oleva maakuntakaava (2011) oli jo vanhentunut kaupallisten palveluiden, elinkeinoelämän ja rajaliikenteen uusia tarpeita silmälläpitäen.

Maakuntaan oli tarve saada lisää kaupan, matkailun ja elinkeinoelämän palveluja turvamaan voimakkaan kasvun kysyntää. Kaupan ja matkailun palvelut ovat maakunnalle tärkeitä ja niistä muodostuu merkittävä osa maakunnan ulkomaan viennistä ja työpaikoista. Myös liikennejärjestelmän kehittäminen sekä rajaliikenteen ja sen infran parantaminen olivat perustekijöitä, joilla voitiin parantaa rajaliikenteen joustavuutta ja liikenneturvallisuutta sekä varautua viisumivapauden aiheuttamaan liikenteen kasvuun. Vaikka vuonna 2015 Venäjän taloudellinen taantuma onkin vähentänyt ostovoimaa Etelä-Karjalassa, kaavalla on varauduttu tulevaan kehitykseen ja mahdolliseen viisumikäytäntöjen joustavuuteen ja mahdolliseen viisumivapauteen.

Sijaintiaseman hyödyntäminen

Etelä-Karjalan maantieteellinen sijainti Venäjän ja tulliliiton rajalla, asettaa omat haasteensa ja mahdollisuutensa niin kaupalle, matkailulle, elinkeinoelämälle kuin liikenneyhteyksillekin. Hyvät ja sujuvat liikenneyhteydet ja uusi parannettu valtatie kuusi välillä Lappeenranta–Imatra ovat yksi vireän elinkeinoelämän edellytyksistä ja alueelle tulon vetovoimatekijöistä. Etelä-Karjalan etuna ovat myös useat rajanylityspaikat sekä toimivat vesi- ja raideliikenneyhteydet, myös alueen lentoliikennetoiminta kehittyi merkittä-

västi viime vuosien aikana ja Lappeenrannasta pääsi lentäen suoraan muualle Eurooppaan useisiin kohteisiin. Lentojen määrä on viimeaikoina vähentynyt, mutta kentän kehittämistoimet ovat käynnissä.

Aloittavien yritysten määrä kasvoi tasaisesti vaihemaakuntakaavan laadinnan aikana Etelä-Karjalassa, vaikka muualla maassa uusia yrityksiä perustettiin kyseisenä aikana edellisvuosia vähemmän. Yhtenä vauhdittavana tekijänä on todennäköisimmin ollut rajan läheisyys. Myös Lappeenrannan yliopisto on kansainvälistynyt voimakkaasti ja yliopiston merkitys on suuri. Opiskelijoille tehtyjen haastattelujen perusteella Lappeenranta on paras yliopistokaupunki Suomessa.

Maakunnan sijainti Venäjän naapurina ja asema EU:n raja-alueena antaa maakunnalle oman leimansa ja luo mahdollisuuksia kehitykseen monilla elämän alueilla. Maakunta on lähin EU-alue suhteessa Venäjään ja Venäjän markkinoihin. Lisäksi alue on turvallinen ja vakaa ympäristö yrittäjille harjoittaa toimintaansa Venäjälle. Viime vuosina myös venäläiset ovat alkaneet investoida Etelä-Karjalaan. Koko maakunta, erityisesti Imatra ja Lappeenranta, toimii EU:n ja Venäjän kohtauspäikkänä. Esimerkiksi Rauhan ja Imatran kylpylän sekä Ukonniemen matkailualueiden kehittymisen myötä Imatran alueen matkailun vetovoima on kasvanut merkittävästi.

Vaihemaakuntakaavan laadinnan aikana Etelä-Karjalaan suuntautuva rajaliikenne jatkoi kasvuaan. Kaikilla liikenteen rajanylityspaikoilla oli jo kapasiteettiongelmia sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta. Suomen kautta kulkevan transitoviennin arvo oli vuonna 2011 noin 20,7 miljardia euroa ja liikenne kasvoi jatkuvasti rajaliikennettä välittävillä teillä. Myös henkilöliikenteen osalta kasvu jatkui voimakkaana ja odotettavissa oli merkittävä liikenteen lisäys mahdollisen viisumivapauden myötä. Vain viiden prosentin vuotuinen minimikasvu puolitoistakertaistaisi henkilöliikenteen määrän vuoteen 2020 mennessä, jolloin rajan ylittäisi noin 14 miljoonaa matkustajaa. Vaihemaakuntakaavan laadinnan aikana kasvu oli jo paikoitellen yli 20 prosenttia vuodessa.

Vuonna 2012 tehtiin rajanylityksiä Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla lähes 10 miljoonaa. Vuonna 2013 määrä nousi 10 miljoonaan jo marrakuun loppulla. Päiväkohtaisesti alle 22 000 matkustajaan jätetään vain harvoin ja viikonloppuisin päiväkohtainen ylittämäärä on poikkeuksetta 30 000–40 000 matkustajaa. TAK Oy:n selvityksen mukaan vuonna 2011 kaikista venäläisistä matkustajista noin 60 prosenttia saapui Etelä-Karjalaan. Rajaliikenne-ennusteiden mukaan vuonna 2025 noin 70 prosenttia kaikista venäläi-

sistä matkustajista saapuu Etelä-Karjalaan.

Valtakunnalliset tavoitteet

Maakuntakaavoituksessa on otettu huomioon myös valtakunnallisia tavoitteita ja strategioita, kuten rakennepoliittinen ohjelma sekä ilmasto- ja energiatavoitteet. **Rakennepoliittisen ohjelman** tarkoituksena on vahvistaa talouden kasvuedellytyksiä ja sillä kurotaan umpeen julkisen talouden kestävyysvajetta. **Liikennepoliittinen selonteko** (2012) ohjaa tärkeiden tiehankkeiden suunnittelua ja edistämistä. **Suomen matkailustrategia 2020 – 4 hyvää syytä edistää matkailutoimialojen kehitystä** (TEM) ja **valtioneuvoston periaatepäätös Suomen matkailupolitiikasta** (2011, TEM) asettavat kansallisia lähtökohtia matkailun kehittämiseksi ja edistämiseksi. Myös matkailun edistämiskeskuksella on oma strategiansa matkailun kehittämiseksi. Muita kansallisia lähtökohtia, joita otettiin huomioon vaihemaakuntakaavan suunnittelussa, ovat muun muassa jätasuunnitelmat ja kestävä kehitys edistävät suunnitelmat.

Kaupan ja liikenteen kannalta keskeisiä valtakunnallisia selvityksiä ovat:

- Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus (Ympäristöhallinnon ohjeita 3/2013)
- Kaupan sijainnin ohjauksen arviointiryhmän raportti (Ympäristöministeriön raportteja 21/2009)
- Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa (Ympäristöministeriön raportteja 16/2008)
- Kauppa maakuntakaavoituksessa (Ympäristöministeriön raportteja 23/2007)
- Kauppa kaavoituksessa (Ympäristöopas 115, Ympäristöministeriö 2004)
- Katja Kontio, Tuomas Santasalo: Suositus paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tulkinnasta (Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 2. Ympäristöministeriö 2000).
- Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030 – Ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2012)
- Kasvavan rajaliikenteen hallinta (Sisäasiainministeriön julkaisut 42/2012)
- Viisumivapauden vaikutukset -mahdollisen EU:n ja Venäjän välisen viisumivapauden vaikutukset venäläisten Suomen -matkailuun (TAK ja Itä-Suomen yliopisto, 2013).

2.2 Etelä-Karjala pähkinänkuoressa

2.2.1 Yhdyskuntarakenteen kehittyminen

Etelä-Karjalan ydinalueen muodostavat Imatra ja Lappeenranta, joiden ympärillä sijaitsevat Lemi, Luuma-



Kuva 5. Etelä-Karjala Venäjän rajamaakuntana

ki, Parikkala, Rautjärvi, Ruokolahti, Savitaipale ja Taipalsaari. Maakunta on Suomen kaakkoisin rajamaakunta Saimaan ja valtakunnan rajan välissä. Etelä-Karjala on lähin EU-alue suhteessa Venäjän markkinoihin. Yhteistä rajaa on Venäjän kanssa 185 km ja maakunnassa on kolme kansainvälistä rajanylityspaikkaa ja neljäs avattaneen lähivuosina. Pietarin metropolialue 7 miljoonan kokonaisasukasmääränsä kanssa on lähempänä Imatraa ja Lappeenrantaa kuin Helsinki.

Etelä-Karjalan naapurimaakuntia ovat Kymenlaakso, Etelä-Savo ja Pohjois-Karjala sekä rajanaapurialueina ovat Venäjän Leningradin Oblastin alue sekä Karjalan tasavallan alue.

Etelä-Karjalan maakunnassa on kaksi seutukuntaa, Lappeenrannan ja Imatran seutukunnat. Lappeenrannan ja Imatran kaupunkien muodostaman ydinalueen osuus väestöstä on yli 70 prosenttia ja työpaikoista yli 80 prosenttia. Myös maaseutukunnissa väestö ja työpaikat keskittyvät entisestään keskuksiin.

Laatukäytävä sekä seutukeskusten ja kuntakeskusten kehittämisvyöhykkeet

Maakunnan ydinalue on voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) Etelä-Karjalan laatukäytävä, jolle suurin osa maakunnan väestöstä sijoittuu. Laatukäytävän tavoitteena on eheyttää hajanaista maakunnan yhdyskuntarakennetta keskeisellä Imatra–Lappeenranta työssäkäyntialueella. Vaihemaakuntakaavassa tuetaan laatukäytävän tavoitteita.

Laatukäytävän keskuskaupunkeina ovat Lappeenranta ja Imatra. Muut laatukäytävän tämänhetkiset kunnat Taipalsaari ja Ruokolahti, ovat laatukäytävän alue-

keskuksia. Laatukäytävän tavoitteena ovat laadukas infrastruktuuri ja kehittynyt elinkeinoelämä sekä vetovoimaiset matkailualueet, houkuttelevat asuinymäristöt ja korkeatasoinen palvelutarjonta. Kantavana teemana laatukäytävässä ovat monimuotoinen asuminen, laadukkaat palvelut, kehittyneet työpaikka-alueet sekä hyvät ja monipuoliset liikenneyhteydet, josta Lappeenranta–Imatra laatuväylä, valtatie kuusi, on jo toteutunut.

Laatukäytävän ulkopuolella tavoitteena ovat elinvoimaiset seutukeskukset Luumäen Taavetti, Savitaipale ja Parikkala sekä kehittyvät kuntakeskukset Lemi ja Rautjärven Simpele. Lisäksi tavoitteena on elinvoimainen maaseutu, jossa toimivat maaseudun palvelukeskukset, kehittynyt vesihuolto ja kattava laajakaisista tarjoavat alueen asukkaille työpaikkoja ja palveluja. Voimassaolevan maakuntakaavan (2011) seutukeskusten kehittämisvyöhykkeet antavat seutukeskuksille samantyyppiset kehittämisen tavoitteet kuin laatukäytävällä on ja kuntakeskusten kehittämisvyöhykkeiden tavoitteena on eheyttää pienempien kuntien yhdyskuntarakennetta sekä saada asumista ja palveluja kuntakeskuksiin ja niiden lähituntumaan. Vaihemaakuntakaavalla tuetaan näitä tavoitteita.

2.2.2 Väestömäärän kehittyminen

Etelä-Karjalan epävirallinen väestötavoite on 132 000 henkeä vuoteen 2030 mennessä. Tämä tavoite voi toteutua sillä edellytyksellä, että asetettu työpaikkatavoite toteutuu työpaikkojen kokonaismäärän sekä maakunnan keskeisten toimialojen osalta. Tilastokeskuksen trendilaskelma lupaa vuodelle 2030 väkiluvuksi 130 000 henkeä. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan maakunnan väestö vähenee noin 1 400 asukkaalla eli noin prosentin vuoteen 2025. Tilastokeskuksen ennuste ei kuitenkaan huomioi rajaliikenteen, kaupan ja matkailun kehittymisenäkymiä, mitkä toteutessaan edellyttävät myös paljon uusia työpaikkoja, mikä taas vaikuttaa väestönkehitykseen. Tästä syystä vaihemaakuntakaavan liikenneselvityksen kuntakohtaisen väestöennusteen pohjaksi on otettu tilastokeskuksen ennuste korjattuna niin, että Etelä-Karjalan asukasmäärä säilyy nykyisellään eli asukkaita olisi noin 133 000 vuonna 2015.

Maakunnan sisäisessä väestön kehityksessä hallitseva piirre on ollut väestön keskittyminen kaupunkeihin ja kaupunkien läheiselle maaseudulle. Suhteellisesti eniten väestömäärä kasvaa Taipalsaarella, mutta myös Lemi ja Lappeenranta kasvattavat väkilukuaan. Maakunnan ikärakenne muuttuu näkyvästi. Lasten ja työikäisten ikäpolvet supistuvat, vanhusten osuus taas kasvaa, mikä lisää tarvetta keskusta-asumiseen ja lähi-

palveluihin. Kuntien välinen muuttoliike on kerännyt väkeä ydinalueelle ja sen naapurikuntiin. Ydinalueen väestönlisäys on myös osaltaan seurausta 90-luvulta asti vahvistuneesta maahanmuutosta.

Siirtolaisuus on tasannut muun muuttoliikkeen tappioita. Merkittävin muuttoliike tapahtuu maahanmuuton seurauksena Venäjältä. Muuttovoitto vaikuttaa kuitenkin viiveellä väestönlisäykseen sekä palvelurakenteeseen.

Maakunnan asukkaiden osuus voi kuitenkin kasvaa palvelujen volyymin kasvaessa. Kun lasketaan esimerkiksi kaupan ostovoimaa, asukkaiden osuus koko laskennallisessa liiketilan lisätarpeessa on pieni. Tässä arvioissa on kuitenkin epävarmuustekijöitä, koska väestöennusteen pohjana on käytetty Tilastokeskuksen ennustetta ja ennuste pohjautuu menneeseen trendiin eikä ota huomioon muun muassa yhteiskunta- tai aluepoliittisten päätösten vaikutusta tulevaan väestökehitykseen. Väestön kehitykselle on olemassa positiivisia näkymiä, mikäli venäläisten matkailijoiden määrä kasvaa alueella ennustetulla tavalla. Tuolloin erilaisia kaupan, matkailun ja elinkeinojen palveluja tarvitaan merkittävästi enemmän. Näitä työpaikkoja ei pystytä täyttämään paikallisväestön voimin, vaan alueelle tarvitaan uusia asukkaita ja uutta työvoimaa.

2.2.3 Teknisen huollon toimivuus

Kasvava matkailu ja siitä aiheutuva voimakas kaupan ja matkailualueiden kehittyminen edellyttävät hyvää vesi- ja energiahuollon toimivuutta tuoden kunnille jäte- ja vesihuollon kehittämispaineita.

Etelä-Karjalan vesihuollon kehittämissuunnitelma 2013–2050 valmistui toukokuussa 2013. Kehittämissuunnitelman mukaan Etelä-Karjalassa on riittävät vesivarat kattamaan alueen kasvava vedentarve myös tulevaisuudessa. Maakunnan vesihuolto on pääosin Salpausselän pohjavesien varassa. Pohjavesien laadun varmistamiseksi tulee koko alueella kiinnittää erityistä huomiota pohjaveden suojeluun, jotta vesivarat saadaan säilytettyä käyttökelpoisina myös tulevaisuudessa. Myös vedenhankintaan käytettävien pintavesien suojeluun tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Jätevesien osalta Imatralla on oma puhdistamo ja Lappeenrannan jätevesien käsittelyasia on selvityksen alla. Lappeenrannan Energia Oy käynnisti Toikansuo-Vuoksi siirtoviemärihankkeen ja jätevesien käsittelyn ympäristövaikutusten arviointi (YVA) menettelyn. YVA:ssa tarkastellaan toteuttamiskelpoiset ratkaisut Lappeenrannan jätevesien käsittelylle. Lopullista toteuttamisratkaisua ei ole vielä päätetty.

Etelä-Karjalan energiahuollon omavaraisuusaste on huomattavasti maan keskitasoa korkeampi. Metsäteollisuudella ja kattavalla maakaasuverkostolla on energiatasoon merkittävä vaikutus. Yhdyskuntarakentamiseen liittyen pienien lämpölaitosten merkitys tulee kasvamaan. Fossiilisten polttoaineiden käytön ennustetaan laskevan ja vaihtoehtoisten uusiutuvien energialähteiden osuus tulee nousemaan.

Tuulivoimaan on panostettu ja seitsemän tuulimyllyä on toteutettu Lappeenranta–Imatran valtatievarrelle. Tuulivoimayleiskaavoja on laadittu Ruokolahdelle ja Lemille. Myös alueella toimivat metsäteollisuusyritykset ovat panostaneet viime vuosina uusiutuvan energian tuotantoon ja kehittämiseen.

Tietoliikenteen kehittämisen tavoitteeksi on asetettu laajakaistan toteuttaminen kaikkien ulottuville. Valokuiturakentamisen toivotaan tulevan osaksi muuta maankäytön suunnittelua ja teknistä huoltoa. Laajakaistaa edistetään erityisesti keskeisellä laatuikätyvällä alueella, seutu- ja kuntakeskuksissa sekä kehittyvillä kyläalueilla.

Kaava-alueella on korkeapaineista maakaasun siirtoputkistoa, kaksi maakaasun julkista tankkausasemaa (Imatralla ja Lappeenrannassa) sekä maakaasun jakeluhyttiöiden ja käyttäjien maakaasuputkistoja. Lisäksi Imatralla sijaitsee Räikkölän kompressoriasema. Rakennusten ja rakenteiden suojaetäisyyksistä ja muista maakaasun käyttöön ja turvallisuuteen liittyvistä asioista säädetään maakaasun käsittelyn turvallisuudesta annetussa asetuksessa (551/2009). Tankkausasemiin sovelletaan maa- ja biokaasun tankkausasemien suunnitteluohjetta. Maakaasulinjalla ei saa harjoittaa toimintaa, josta on haittaa tai vaaraa maakaasuputkille. Rakentaminen tai muu toiminta maakaasuputkiston läheisyydessä on rajoitettua asetuksen 551/2009 tai sitä korvaavan säädöksen/lainkohdan mukaisesti. Käytettävissä olevien tietojen perusteella alueluokitus ei aseta rajoituksia vaihemaakuntakaavassa osoitetuille maakäyttöratkaisuille. Maakaasulinjaa koskevat rajoitukset tulee huomioida tarkemmin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

2.3 Toimintaympäristön kehittyminen

2.3.1 Kauppa ja matkailu

Etelä-Karjalan monipuoliset palvelut ovat houkutteleet usean vuoden ajan venäläisiä ostosmatkailijoita maakuntaan. Lappeenranta oli pitkään Helsingin tax free -myynnin tuntumassa ja joinakin kuukausina se ylitti Helsingin myynnin. Lisäksi Imatra piti listan kolmatta sijaa tax free -myynnillään ja siellä kaupan

kasvu voimistui entisestään vuoden 2014 aikana. Rajanylitysmäärät kasvoivat vuosi vuodelta. Vuonna 2013 kaikista Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoista Imatralla kasvu oli voimakkainta.

- Venäläiset käyttivät rahaa Suomessa vuonna 2012 yhteensä 1,153 miljardia euroa, tuoteostoihin 879 miljoonaa euroa ja palveluihin 274 miljoonaa euroa.
- Venäläiset käyttivät rahaa Lappeenrannan seudulla vuonna 2012 yhteensä 271 miljoonaa euroa, tuoteostoihin 246 miljoonaa euroa ja palveluihin 25 miljoonaa euroa.
- Venäläiset käyttivät rahaa Imatran seudulla vuonna 2012 yhteensä 85 miljoonaa euroa, tuoteostoihin 49 miljoonaa euroa ja palveluihin 36 miljoonaa euroa.

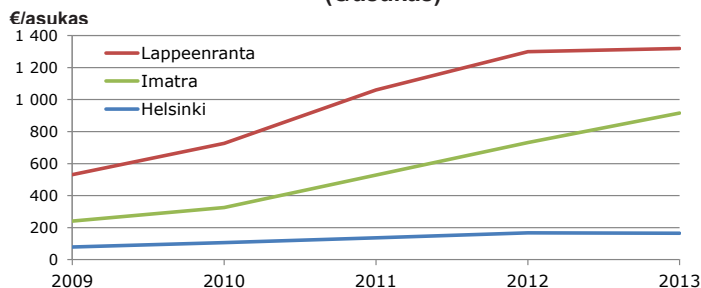
Venäläisten ostosmatkailu tulisi nähdä, ei ainoastaan Etelä-Karjalan mahdollisuutena, vaan koko Suomen kaupallisen verkon ja elinkeinoelämän kehittämisen mahdollisuutena. Esimerkiksi Pietarin alueen vaikutus näkyy pääkaupunkiseudun lisäksi esimerkiksi Joensuun kaupunkiseudun palvelutarjonnan kehittämisessä. Lisäksi huomioitavaa on Etelä-Karjalan toimintaympäristön suuret edut rajan ja rajan lähellä olevien suurten kaupunkien ostovoiman hyödyntämisessä.

Etelä-Karjalassa on viime vuosina tehty mittavia investointeja matkailupalveluiden kehittämiseen. Holiday Club Saimaan rakentaminen Rauhaan ja siihen liittyvät muut investoinnit, Imatran kylpylän ja Ukonniemen alueen merkittävä matkailun, loma-asumisen ja urheilupalveluiden kehittäminen sekä Lappeenrannan Huhtiniemen kylpylähotellihanke on valmistelussa. Lisäksi kesällä 2012 Rauhan alue sai toimia loma-asuntomessujen isäntänä.

Venäläisten suosimat kauppakeskukset Lappeenrannassa ohittivat vuonna 2012 tax free -myynissä pääkaupunkiseudun kauppakeskukset, Jumbon ja Itäkeskuksen. Galleria oli jo kolmatta vuotta peräkkäin maan kauppakeskusten ykkönen tax free -myynissä, toiseksi sijoittui Lappeenrannan Opri -kauppakeskus ja viidennellä sijalla oli Lappeenrannan Family-Center kauppakeskus. Kaikki kolme painottuivat muotiin ja vaatteisiin, eikä niiden tuotevalikoimaan kuulu päivittäistavaroita lainkaan. Oprin tax free -myynti kasvoi 13 prosenttia ja Gallerian kasvu oli 9 prosenttia vuonna 2012. Euromääräiset myyntiluvut ovat salaisia, mutta venäläisten keskiostos on ollut kauppakeskusten mukaan huomattavasti suurempi kuin suomalaisten keskiostos.

Lappeenrannan kauppakeskusten myynti liikeneliömetriä kohden on suurta pääkaupunkiseudun kilpailu-

Tax free -myynti suhteutettuna alueen asukaslukuun (€/asukas)



Tietolähde: Global Blue Finland 2013

Kuva 6. Kuvassa on esitetty tax free -myynti suhteutettuna asukaslukuun. Imatran ja Lappeenrannan myynti on tässä valossa selvästi Helsinkiä suurempi.

liijoihin verrattuna. Galleriassa vuokrattavaa liiketilaa on vain 12 000 ja Oprissa 7000 neliötä. Esimerkiksi Jumbossa neliöitä on Galleriaan verrattuna seitsenker-
taisesti eli 85 000 neliötä.

Pietariin ovat jo rantautuneet käytännössä kaikki Suomeenkin edustettuina olevat vaateketjut. Valikoimissa on eroja ja varsinkin luxustuotteet ovat Suomen kauppoissa edullisempia. Tax free tekee ostoksista entistä edullisempia. Monet venäläiset ovat perustelleet Suomeen suuntautuneet ostosmatkansa sillä, että tavarat ovat Suomessa edullisempia ja laatuun voi luottaa. Lappeenrannan tax free- kauppa oli 94 miljoonaa ja Helsingissä se oli 100 miljoonaa euroa vuonna 2012. Imatran ja Lappeenrannan yhteenlaskettu tax free -kauppa oli 114 792 miljoonaa euroa vuonna 2012.

Tax free ei kerro koko totuutta venäläisten Suomeen jättämistä euroista. Esimerkiksi hotelli- ja ravintola-

Tax free -myynti paikkakunnittain 2013

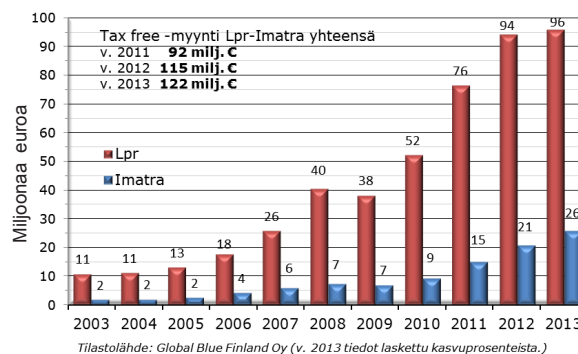
	Muutos % 2013 / 2012	Osuus % v. 2013
Helsinki	-1 %	30,5 %
Lappeenranta	2 %	29,0 %
Imatra	25 %	7,8 %
Joensuu	10 %	4,3 %
Kotka	2 %	3,8 %
Vantaa	-4 %	3,0 %
Rovaniemi	21 %	2,9 %
Kouvola	27 %	2,0 %
Kajaani	8 %	1,7 %
Lahti	-7 %	1,3 %
Savonlinna	-1 %	1,0 %
Kuopio	14 %	1,0 %
Mikkeli	0 %	0,9 %
Hamina	16 %	0,9 %
Espoo	-12 %	0,8 %
Muut	12 %	9,0 %
Total	4 %	100,0 %

Lähde: Global Blue

Kuva 7. Tax Free -myynti paikkakunnittain vuonna 2013

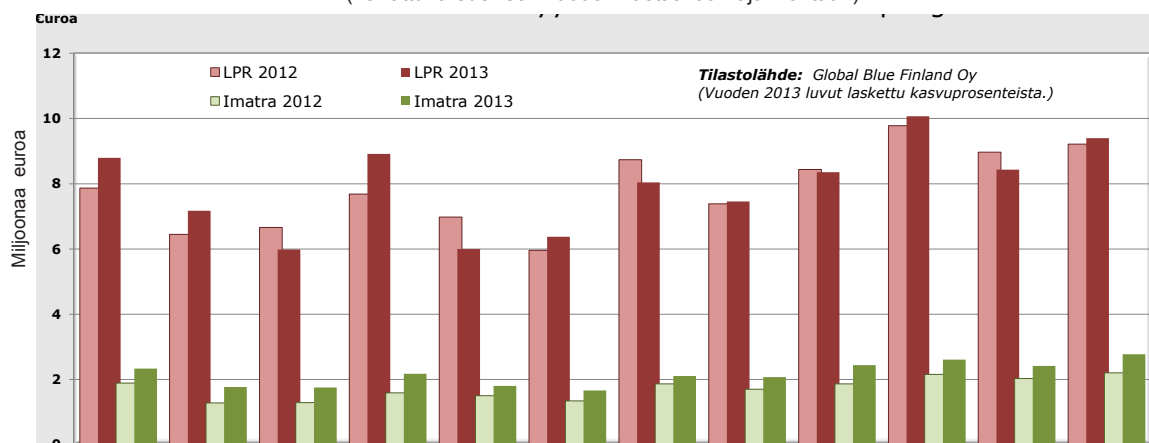
palvelut jäävät tax free-ulkopuolelle. Eivätkä kaikki edes hae tax free-palautusta lainkaan, koska eivät halua jonottaa rajalla. Tax free-ulkopuolelle jää myös merkittävästi lisääntynyt invoice-kauppa, joka on lähes puolet tax free-kaupan rahamäärästä. Invoice-kaupassa palautuksen saa vasta seuraavan Suomen matkan yhteydessä. Invoice-menetelmä on ostajalle edullisempi kuin tax free. Sitä käyttävät säännöllisesti Suomessa käyvät venäläiset. Menetelmää suositetaan paljon esimerkiksi rauta-, elektroniikka- ja urheiluvälinekaupoissa. Myös venäläisten suosimissa Rajamarket, Scandinavian Market, Disas fish ja Lidl sekä muissa vastaavatyypisissä liikkeissä invoice on paljon käytetty menetelmä. Etelä-Karjalassa joissakin tavarataloissa ja liikkeissä on jo mahdollista maksaa ostokset ruplilla. Myös rahanvaihtopaikkoja on perustettu suurempiin ostoskeskuksiin.

Tax free -myynnin kehitys vuosina 2003–2013 Lappeenranta – Imatra



Kuva 8a. Tax free-myyntien kehitys Lappeenrannassa ja Imatralla vuosina 2003–2013.

Kuukausittaiset tax free -myynnit v. 2012 – 2013 kaupungeittain (verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan)



Kuva 8b. Kuukausittaiset tax free -myynnit kaupungeittain v. 2012 – 2013.

2.3.2 Liikennejärjestelmä ja rajaliikenteen kehittyminen

Etelä-Karjalan kilpailukyvyyn kannalta keskeisiä teemoja ovat sujuvat, toimivat ja tehokkaat liikenneyhteydet sekä matka- ja kuljetusketjut, sujuvat rajaliikenneyhteydet ja toimiva kaupunkiliikennejärjestelmä. Tärkeinä pidetään myös liikenneympäristön palveluita ja kehittyneitä tavarakuljetuksia ja monipuolista kuljetusverkostoa. Kestävän kehityksen mukaista olisi keskittää tavarakuljetuksia raide- ja vesiliikenteelle sekä kehittää pääliikennemuotojen yhteistä verkostoa. Kaksoisraide Luumäeltä Imatralla, Saimaan kanavan ja syväväylästä sekä satamaverkoston kehittäminen, antavat hyvät mahdollisuudet multimodaaliselle kuljetusjärjestelmälle.

Toimivilla kansainvälisillä liikenneyhteyksillä on suuri merkitys Etelä-Karjalassa ja koko Suomessa. Suomen maarajojen yli tapahtuvasta liikenteestä elinkei-

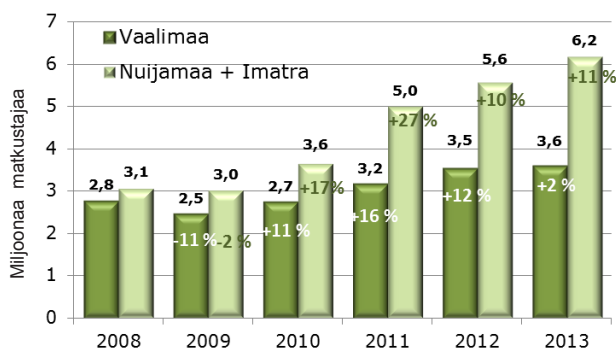
noelämän kannalta merkittävintä on Kaakkois-Suomen kautta kulkeva Venäjän liikenne. Tärkeimpinä yhteyksinä voidaan pitää valtatie kuutta ja Karjalan rataa sekä rajanylityspaikoille, satamiin ja pohjoiseen päin johtavia pääväyliä ja ratoja.

Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liitto sekä Kaakkois-Suomen ELY-keskus laativat yhdessä vuonna 2012 Kaakkois-Suomen rajaliikenteen sujuvuuden edistämisen toimenpiteitä koskevan esitteen. Mukana työssä olivat Tulli ja Rajavartiolaitos sekä muita alueen keskeisiä toimijoita. ENPI-ohjelma mahdollisti rajanylityspaikkojen kapasiteetin merkittävän parantamisen.

Rajaliikenteen kasvu

Rajavartiolaitoksen alustavien tilastojen mukaan Kaakkois-Suomessa kirjattiin vuonna 2013 lähes 10,4 miljoonaa rajanylitystä. Aiempi ennätys, 9,6 miljoonaa, oli vuodelta 2012. Liikennettä oli eniten Nuija-

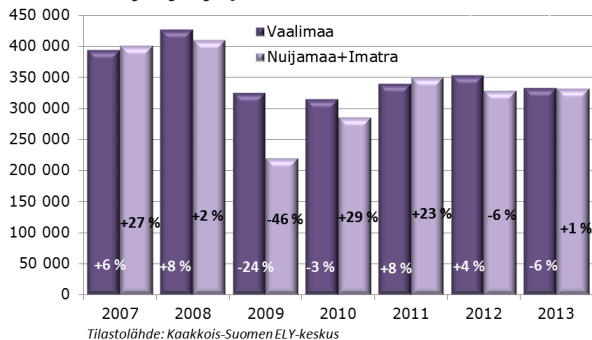
**Matkustajamäärät raja-asemilla v. 2008 – 2013
(saapuvat + lähtevät)**



Tilastolähde: Rajavartiolaitos ja Tulli, 2013

Kuva 9. Imatra–Nuijamaan liikenne kasvaa kovaa vauhtia, trendi on huomattavasti jyrkempi kuin Vaalimaalla.

Raskaan liikenteen ajoneuvot Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla v. 2007 – 2013



Tilastolähde: Kaakkois-Suomen ELY-keskus

Kuva 11. Rajanylitykset raskaan liikenteen ajoneuvot

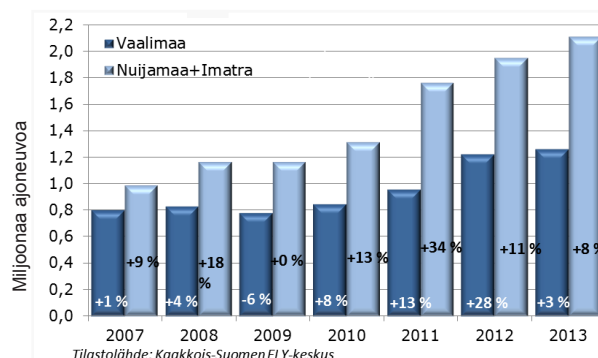
maan rajatarkastusasemalla, jossa laskettiin lähes 3,7 miljoonaa ylitystä. Kasvuluvut vaihtelevat muutamasta prosentista lähes 15 prosenttiin.

2.3.3 Tavaraliikenteen kehittyminen

Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030, Ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisun mukaan raja-asemien Vaalimaa, Nuijamaa ja Imatra kautta tavaraa kuljetetaan huomattavasti enemmän Suomesta Venäjälle päin. Tilanne on päinvastainen raja-asemilla Parikkala, Niirala ja Vartiuss. Vaalimaan ja Nuijamaan rajanylityspaikoilla näyttäisi olevan eniten kasvupaineita. Imatran raja-aseman kehittäminen helpottanee jatkossa näiden asemien mahdollista ruuhkautumista. Ennusteen mukaan tiekuljetukset raja-asemilla kasvavat vuoteen 2020 mennessä noin 30 prosenttia ja vuoteen 2030 mennessä noin 50 prosenttia.

Rautatiekuljetukset kasvaisivat edellä mainitun julkaisun mukaan huomattavasti vähemmän. Eniten kasvua on HaminaKotkan satamassa, jossa kuljetuksille oli-

Kevyet ajoneuvot Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla v. 2007 – 2013



Tilastolähde: Kaakkois-Suomen ELY-keskus

Kuva 10. Rajanylitykset kevyet ajoneuvot

si potentiaalia kasvaa yli 2,5 kertaa nykyistä kuljetusmäärää suuremmaksi vuoteen 2030 mennessä (muualla kasvu 20–35 prosenttia). Uuden rikkidirektiivin myötä Saimaan kilpailukyky tulee kasvamaan merisatamiin verrattuna ja näin lastit kestävät hinnallisesti useamman käsittelyn satamissa.

Uusiutuvan energian kasvavan käytön ja kysynnän myötä myös materiaalikuljetukset tulevat varmasti lisääntymään maakunnan teillä. Logistiikka-alueiden laajennukset sekä metsäenergiaterminalien rakentaminen voivat tällöin tulla ajankohtaiseksi.

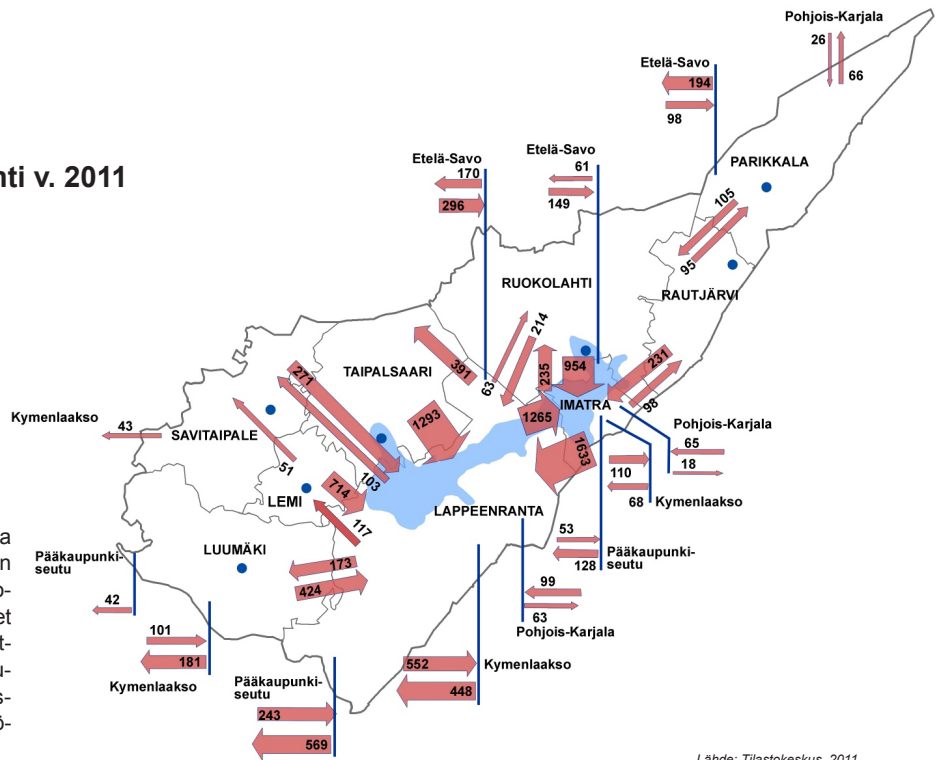
Liikenne- ja viestintäministeriön ennusteen mukaan Venäjän kuljetusten kuljetussuorite Itämerellä ja Pohjanmerellä kasvaisi vuoteen 2020 mennessä noin 20 prosenttia ja vuoteen 2030 mennessä noin 70 prosenttia. Venäjän kuljetusten suorite Suomen tie- ja rataverkolla kasvaisi vuoteen 2020 mennessä noin 20 prosenttia ja vuoteen 2030 mennessä noin 70 prosenttia. Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksiin liittyvä kuljetussuorite Suomen tieverkolla on noin 5–8 prosenttia Suomen tieverkon tavaraliikenteen kokonaissuoritteesta. Suomen rataverkolla Venäjän kuljetukset muodostavat noin 30–35 prosenttia rautateiden tavaraliikenteen kokonaissuoritteesta.

Maanteiden henkilöliikenteestä noin 80 prosenttia kulkee Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta ja vaikka virallisten raja-asemien määrä todennäköisesti lisääntyikin ajan mittaan niin päämatkustajavirrat kulkevat edelleen Vaalimaan, Nuijamaan, Imatran sekä Niiralan ja Vartiuksen kautta. Raskaan liikenteen ajoneuvoista, ja siten niin kutsutusta ammattiliikenteestä noin 90 prosenttia kulkee Kaakkois-Suomen kautta.

Rautateiden henkilöliikenne kulkee nykyisin Vainikkalan kautta, mutta tulevaisuudessa on mahdollista, että joitain tilausjunia tai erityisaikatauluvooroja ajetaan myös esimerkiksi Imatran tai Niiralan raja-asemien kautta.

Kuntien välinen työssäkäynti v. 2011

Kuva 12. Pendelöinti. Kuntien taajamista suuntautuva työssäkäynti ydinalueelle on lisääntynyt eniten Taipalsaarelta, Ruokolahdelta, Lemiltä ja Parikkalasta. Ihmiset ovat valmiita kulkemaan pidempiä työmatkoja, jotta voivat asua mieleisessään, rauhallisessa ja tasokkaassa asuinympäristössä, joka usein sijaitsee kauempana työpaikkakeskittymistä.



2.3.4 Kokonaisliikenne ja sen kehittyminen

Maakunnassa on monenlaista ja -tasoista liikennettä. Keskeinen työssäkäyntialue tuottaa merkittävän määrän pendelöijiiä muutenkin vilkaalle laatuikäytäväalueelle. Alueen teollisuus tuo raaka-ainekuljetuksia ja tavarakuljetuksia liikenneväylille. Rajaliikenne lisää merkittävästi sekä raskasta tavaraliikennettä että henkilöliikennettä päiväytille jo nykytilanteessa. Tulevaisuuden ennusteissa rajaliikenteen määrän kasvu jatkuu voimakkaana joten liikenne lisääntyy entisestään.

Etelä-Karjalan liikenteen kannalta suuret muutokset liittyvät rajaliikennemäärän kasvuun. Kotimaisen henkilöliikenteen näköpiirissä olevat muutokset jäävät suhteellisesti varsin pieniksi, eikä niillä ole merkittävää vaikutusta tie- ja katuverkon kuormittumiseen tai toimivuuteen. Rajaliikenteen kehityksen arviointiin liittyy huomattavasti epävarmuutta. **Vaihemaakuntakaavan liikenneselvityksen** maltillisen kasvun skenaarion mukaisten liikennemäärien saavuttamista voi pitää melko todennäköisenä ja voimakkaan kasvun skenaarion toteutumista pitkällä aikavälillä mahdollisena, johon on syytä kuitenkin varautua.

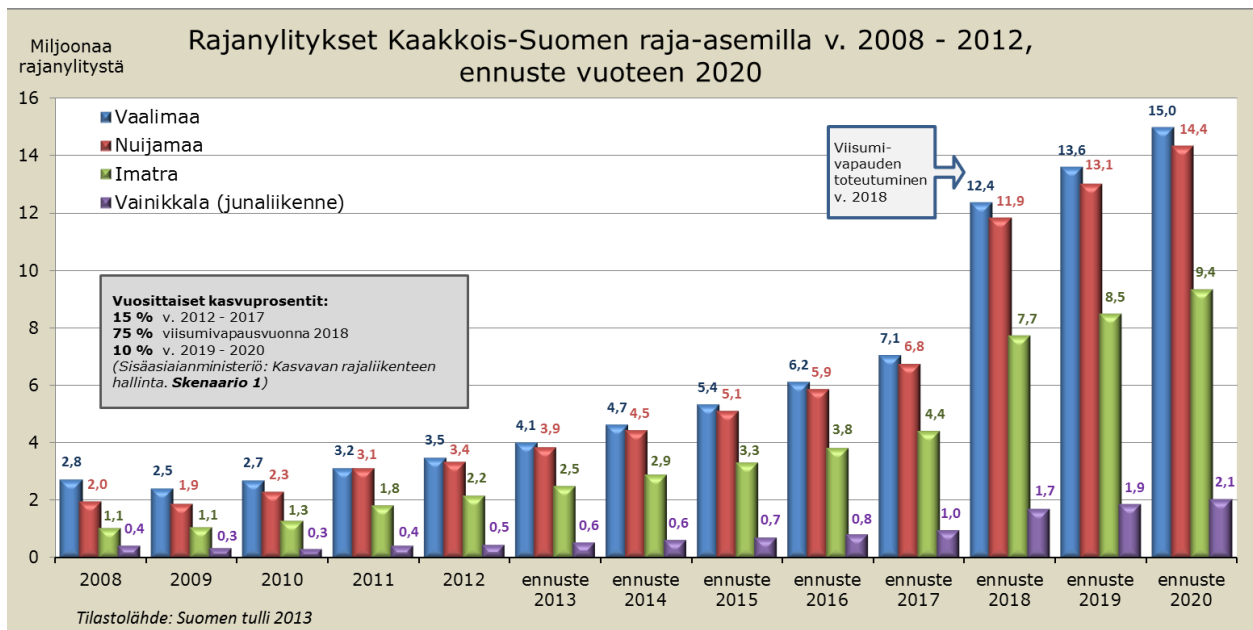
Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavan liikenneselvityksen mukaan rajaliikenteen voimakkaan kasvun skenaariossa liikennemäärien kasvu Lappeenrannan ja Imatran keskustoissa aiheuttaa suurella toden-

näköisyydellä vakavia sujuvuusongelmia. Lappeenrannan keskustaan saapuvan liikenteen määrä kasvaa voimakkaan kasvun skenaariossa kokonaisuudessaan noin 20 000 autoa/vrk, mikä vastaa suuruusluokaltaan Kauppakadun nykyistä liikennettä. Imatran keskustan tai sen kautta kulkevan liikenteen kokonaismäärä kasvaa voimakkaan kasvun skenaariossa noin 15 000 autoa/vrk. Liikennemääräennusteita, vaikutusten arviointia ja päästöjä käsitellään tarkemmin vaihemaakuntakaavan liikenneselvityksessä sekä vaikutusten arviointiraportissa.

2.3.5 Elinkeinoelämän kehittyminen

Elinkeinoelämä ja yritystoiminta pitävät alueet hengissä

Suurteollisuuden työpaikat ovat vähentyneet Etelä-Karjalasta 60 prosenttia viimeisen 30 vuoden aikana. Etelä-Karjala on tulevaisuudessa entistä enemmän pk-yritysten varassa, josta kauppa ja matkailu ovat merkittävässä roolissa. Suuryritysten osuus työllistäjänä on alle kaksi prosenttia ja tulevaisuudessa määrä vähenee toimintojen siirtyessä ulkomaille. Pk-yritykset työllistävät Etelä-Karjalassa noin 30 000 henkilöä. Yksityisen sektorin työpaikoista 98 prosenttia on pk-yrityksissä ja työpaikkojen kasvu on lähes kokonaan niiden varassa. Etelä-Karjalan pk-yritykset tuovat alueelle mittavan määrän kuntien verotuloja sekä ostovoii-

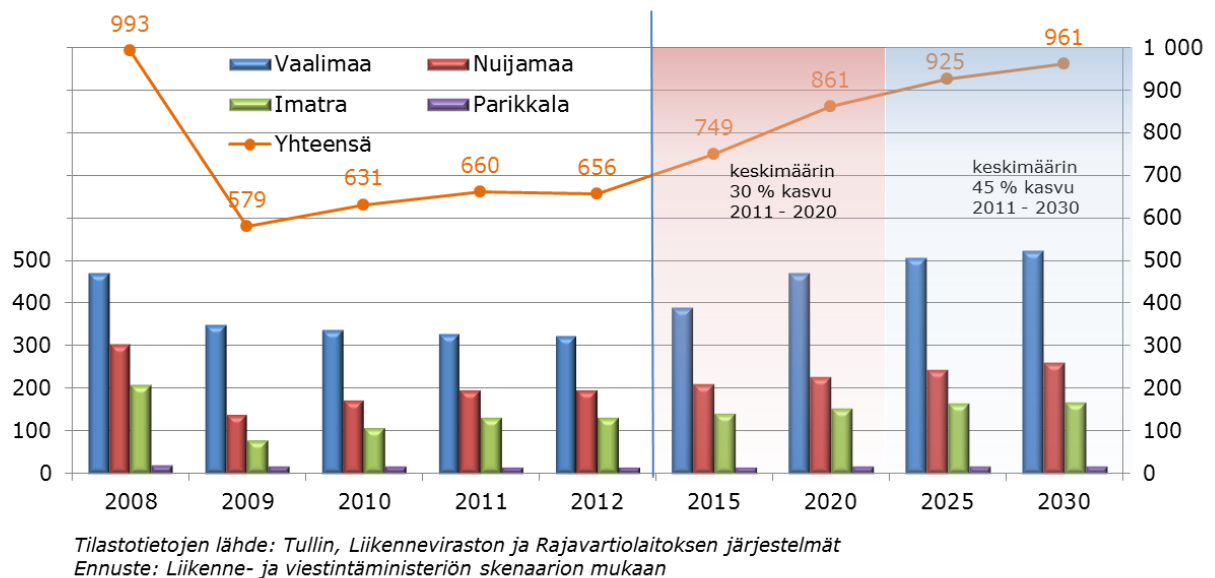


Kuva 13. Kasvava rajaliikenne aiheuttaa merkittävää lisäliikennettä pääväylille sekä alempiasteiseen katuverkkoon ja keskustoihin osomatkaajien ajaessa pääsääntöisesti omilla autoillaan. (Sisäasiainministeriön ennuste vuoteen 2020, skenaario 1 viisumivapaus v. 2018.). Ennustetta on käytetty vaihemaakuntakaavan kaupallisessa selvityksessä. Ennustetta ei ole päivitetty vastaamaan nykytilaa.

Pylväät:
 Rekkojen lkm
 (tuhatta)/
 asemittain

Raskaan liikenteen määrät raja-asemilla v. 2008-2012, ennuste vuosille 2020 ja 2030

Viiva:
 Rekkojen lkm
 (tuhatta)/
 kaikki asemat



Kuva 14. Raskas liikenne täyttää tulevaisuudessakin Etelä-Karjalan pääväyliä. Todettakoon, että myös raskaan liikenteen kuljettajista osa on potentiaalisia kaupan asiakkaita. Yksityinen vienti rekka-autojen ajokopissa Venäjälle on melko tavallista. Ennustetta on käytetty vaihemaakuntakaavan kaupallisessa- sekä liikenteellisessä selvityksessä. Ennustetta ei ole päivitetty vastaamaan nykytilaa.

maa. Vuonna 2011 lähes 7 000 eteläkarjalaista pk-yri-
tystä tuottivat kunnallisveroina noin 200 miljoonaa eu-
roa sekä ostovoimana noin 840 miljoonaa euroa. Näil-
lä tuotoilla mahdollistetaan kunnan julkiset palvelut.
Valtio sai pk-yritysten tuloveroina 150 miljoonaa euroa.

Etelä-Karjalan on perinteisesti ollut metsäteollisuus-
paineista aluetta, mutta viime vuosina metsäteol-
lisuus on ollut murroksessa ja etsinyt uusia toiminta-
muotoja. Alalla onkin tehty mittavia investointeja uu-
siutuvan energian tuotantoon ja tutkimukseen.

Venäjän yhteiskunnan ja elinkeinoelämän kehitys oli
kaavan laatimisen, vuosien 2011–2014 välisenä aikana
erittäin nopeaa. Rajaliikenne oli vilkasta ja erityises-
ti ostosmatkailu Venäjältä Suomeen lisääntyi voimak-
kaasti. Myös muussa elinkeinoelämässä näkyi merkit-
tävästi venäläisten vaikutus. Oli vaikea arvioida, kuin-
ka paljon tulevaisuudessa kansainväliset, erityisesti
venäläiset, yritykset Etelä-Karjalassa kehittyivät mut-
ta kasvun voitiin kuitenkin odottaa jatkuvan nykyises-
tä tilanteesta. Paine kehittämislle ja uusien yritysten
sekä palveluiden tarjoamiselle oli kova.

Venäjän WTO-jäsenyys ja rajan houkuttelevuus on
vetänyt ja tulee jatkossakin vetämään yritystoimintaa
Etelä-Karjalaan. Esimerkiksi venäläisten lääketehtai-
den tulo ja kansainvälisen Tetra Pak:n uuden pakkaus-
materiaalitehtaan toteuttaminen alueelle olivat merke-
kejä tulevasta kehityssuunnasta. Tetra Pak:n karton-
kimateriaali saadaan läheltä, joten lyhyt kuljetusmat-
ka on suuri etu kuljetuskustannusten sekä hiilidioksi-

dipäästöjen kannalta. **Työ- ja elinkeinoministeriön
vuonna 2013 laatiman viisumivapauteen liittyvän
selvityksen** mukaan suurimmat ja näkyvimvät vai-
kutukset viisumivapaudesta koskivat matkailun, kau-
pan ja palvelujen aloja. Yritysten välisessä kaupan-
käynnissä viisumivapaus tulee helpottamaan käytän-
nön asiointia ja lisää toimintamahdollisuuksia ja kiin-
nostusta Venäjää kohtaan.

Yritysten määrän kasvun kehitys

Muusta maasta poiketen aloittaneiden yritysten mää-
rä lisääntyi Etelä-Karjalassa alkuvuodesta 2013. Tilas-
tokeskuksen tietojen mukaan uusien yritysten määrä
Suomessa lisääntyi lukumääräisesti eniten Etelä-Kar-
jalassa verrattuna vuoden takaiseen. Kuntakohtaisesti
tarkasteltuna yritysten lukumäärä lisääntyi Lappeen-
rannassa toiseksi eniten koko maassa. Seudun suhdan-
nenäkymiä pidetään muuta maata parempina. Yhdeksi
selittäväksi tekijäksi nähdään rajan läheisyys ja talous-
alueen ulkopuolelta tuleva ostovoima. Se vaikuttaa
kaupanalaan ja palvelualalle niin, että näille aloille pe-
rustetaan uusia yrityksiä. Toisena selittävänä tekijänä
voidaan pitää myös teollisuuden työpaikkojen vähen-
tymistä, jolloin korvaavaa työtä on etsitty yrittäjyydes-
tä. Kolmantena yrittäjyyttä lisäävänä tekijänä ovat ol-
leet yritysaktivointihankkeet, joita on tehty muun mu-
assa yliopistolla ja ammattikorkeakoulussa. Syyskuus-
sa 2013 valmistuneen viisumivapausselvityksen mu-
kaan viisumivapaus toisi Suomeen yli 12 000 uutta
työpaikkaa kaupan ja matkailupalveluiden toimialoil-
le, joista osa sijoittunee Etelä-Karjalaan.



Mustolan rajakaupalla pysähtyvät myös useat rekkakuljettajat.

3. SUUNNITTELUTILANNE

3.1 Etelä-Karjalan maakuntakaavat

Etelä-Karjalan voimassa oleva maakuntakaava (vahvistettu 21.12.2011) on kokonaismaakuntakaava, siinä ei kuitenkaan käsitelty kaikkia maankäyttömuotoja. Osa maakuntakaavasta jätettiin vahvistamatta, jolloin joiltakin osin voimaan jäi 14.3.2001 vahvistettu **seutukaava**.

1. vaihemaakuntakaavalla on täydennetty aiempaa maakuntakaavaa kaupan, matkailun, elinkeinojen, liikenteen sekä muutamien taajama-alueiden osalta.

3.2 Naapurimaakuntien maakuntakaavat

Etelä-Karjalan naapurimaakuntia ovat Kymenlaakso, Etelä-Savo ja Pohjois-Karjala sekä rajanaapurialueina ovat Venäjän Leningradin Oblastin alue sekä Karjalan tasavallan alue.

Kymenlaaksossa vahvistettuja maakuntakaavoja ovat taajamat ja niiden ympäristöt (18.1.2010) sekä edellistä maakuntakaavaa täydentänyt ja tarkistanut maa-seutu ja luonto (14.12.2010). Energiamaakuntakaava, jossa käsitellään tuulivoimaa, turvetuotantoa, energiahuoltoa ja energiasiirtoyhteyksiä on parhaillaan ympäristöministeriön vahvistettavana. Kymenlaakson liiton maakuntavaltuusto on hyväksynyt Kauppa ja merialueiden vaihemaakuntakaavan.

Etelä-Savossa on voimassa ympäristöministeriön 4.10.2010 vahvistama Etelä-Savon maakuntakaava. Tuulivoimatuotannon Etelä-Savon 1. vaihemaakuntakaavan laadinta on parhaillaan käynnissä.

Pohjois-Karjalassa on voimassa 20.12.2007 Suomen valtioneuvoston vahvistama Pohjois-Karjalan maakuntakaava. Vaihemaakuntakaava 2. vahvistettiin ympäristöministeriössä 10.6.2010. Sen aihepiiriin kuuluvat maa-ainesten ottoalueita ja energiahuoltoa, muinaismuistikohteita sekä ampumaratojen melualueita. Nyt parhaillaan laadittavana ovat vaihemaakuntakaava 3. joka täydentää voimassaolevia kaavoja sekä vaihemaakuntakaava 4, joka painottuu Joensuun kaupungin yleiskaavan uusiin varauksiin ja vähittäiskaupan suuryksiköihin koko maakunnan alueella.

Päivitetyt tiedot lokakuu 2015

Kymenlaakson energiamaakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 10.4.2014 sekä Kauppa ja merialuekaava 26.11.2014.

Etelä-Savon 1.vaihemaakuntakaava, tuulivoima on ympäristöministeriön vahvistettavana. 2.vaihemaakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on käsiteltävänä syksyn 2014 aikana.

Pohjois-Karjalan maakuntakaavan 2.vaihe vahvistettiin ympäristöministeriössä 5.3.2014 ja maakuntakaavan 4.vaihe on parhaillaan ympäristöministeriön vahvistettavana.

3.3 Rakennepoliittinen ohjelma

Vaihemaakuntakaavoituksessa on pyritty huomioimaan ja edistämään rakennepoliittista ohjelmaa. Suomen hallitus sopi 29. elokuuta 2013 rakenneuudistusohjelmasta kasvuedellytysten vahvistamiseksi ja kestävyysvajeen umpeen kuromiseksi. Lähtökohtana on julkisen talouden kestävyysvaje. Ohjelmalla puretaan kaavoitukseen liittyviä kaupan kilpailun esteitä eheää yhdyskuntarakennetta vaarantamatta (YM). Tavoitteena on valmistella toimenpidekokonaisuus, jolla vahvistetaan edellytyksiä hyödyntää Venäjän kasvavia markkinoita ja venäläisten kuluttajien kasvavaa ostovoimaa (muun muassa rajanylitysten sujuvoittaminen, liikenneinfrastruktuurin ja saavutettavuuden parantaminen, kaavoituksen uudistaminen, sisäisen turvallisuuden takaaminen ja viranomaisten venäjänkielisten neuvonta- ja tukipalveluiden tuottaminen). Toimenpidekokonaisuus tukee erityisesti matkailun, kaupan ja palveluiden tulon ja työllisyyden kasvua sekä Suomeen suuntautuvien investointien ja yritysten välisen kaupankäynnin lisäämistä (TEM, SM).

3.4 Elli aluerakennetyö

Etelä-Suomen maakunnat laativat yhteistä aluerakennepoliittista. Aluerakenneselvitykseen liittyen laadittiin yhteinen tausta-asiakirja, jonka pohjalta aluerakennetyötä lähdettiin valmistelemaan. Aluerakennetyön yhtenä tavoitteena oli vaikuttaa käynnissä olevaan valtakunnalliseen Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvatyöhön (ALLI). Alli työ valmistui vuoden 2014 aikana.

3.5 Itäisen Suomenlahden aluerakennetyö

Itäisen Suomenlahden aluerakenne 2025 RDSP on neljän liiton (Uusimaa, Päijät-Häme, Kymenlaakso ja Etelä-Karjala) yhteinen aluerakennetyö, jota laadittiin Venäjän kanssa erillisellä ENPI-ohjelmalla. Työssä on

mukana neljä Etelä-Suomen maakuntaliittoa ja Leningradin Oblast Venäjän puolelta.

Hankkeen tavoitteena oli koota aluerakenteen kehittämistavoitteita, jotka ovat ison alueen kehittämisen kannalta keskeisiä: koota itäisen Suomenlahden aluerakenteen kehittämistavoitteet Suomen ja Venäjän puolella, laatia maankäyttöanalyysit (liikenne, asuminen, kauppa, turismi, virkistys ja suojele), tuottaa yhteiset aluerakenteen tavoitteet/kehittämisaikheet vuoteen 2025 ja tunnistaa vaihtoehtoisia kehityskuvia. Selvitys valmistui keväällä 2014 Suomen puolelta, mutta Venäjän osalta selvitys on kesken.



Kuva 15. Aluerakennetyö käsittää Suomen puolelta Uudenmaan-, Pääjt-Hämeen-, Kymenlaakson- ja Etelä-Karjalan maakunnat sekä Leningrad Oblastin alueen Venäjän puolelta.

3.6 Liikennekäytävätarkastelut

Kaavaratkaisun valmistelussa hyödynnetään eri liikennekäytävillä tehtyjä ja käynnissä olevia Etelä-Karjalan omia sekä ministeriöiden, maakuntaliittojen ja kuntien yhteisiä selvityksiä ja kansainvälisiä kehityskäytävä -selvityksiä.

3.6.1 Northern Growth Corridor Pohjoinen kasvukäytävä välillä Oslo – Tukholma – Helsinki – Pietari

Valtio investoi väyliin useita miljardeja euroja ja kasvukäytävätyön tavoitteena on selvittää kuinka investoinnista saadaan enemmän lisäarvoa yhteiskunnalle. Venäjän ja Suomen välinen henkilöliikenne on vilkasta, pullonkauloja poistetaan, liikennemäärien odotetaan kasvavan (arviolta 30–120 miljoonan rajanylitystä vuonna 2020) ja palvelujen kehittyvän.

Sijainti lähellä 80 miljoonan asiakkaan markkinoita tekee käytävästä houkuttelevan palvelujen ja elinkeinojen sijoittumis- ja kuljetusvaihtoehdon. Venäjän ja Aasian markkinoiden kasvu luo pohjan kasvukäytävän kysynnän kasvu. Etelä-Karjalan liitto on mu-

kana tässä työ- ja elinkeinoministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön vetämässä hankkeessa.

3.6.2 Salpausselkä kehityskäytävä

Salpausselkä kehityskäytävä -hankkeen tavoitteena on tukea Salpausselän liikennekäytävän rautatie- ja tieliikenteen verkoston kehittämistä ja vauhdittaa osahankkeiden toteuttamista. Tavoitteena on tehostaa kilpailukykyä, yritysten sijoittumista, investointien vauhdittamista ja luoda edellytyksiä logistiikkatoimintojen kasvu.

Tavoitteena on nostaa Salpausselän liikennekäytävä yleisesti tunnetuksi ja tunnistaa vaikutusalueen liikennesidonnaisen teollisuuden, kaupan ja matkailupalvelujen kasvu- ja kehittämismahdollisuudet sekä tukea näin uusien työpaikkojen syntymistä. Hanketta toteutetaan parhaillaan.

3.6.3 Valtatie kuusi ja elinkeinoelämän kehityskäytävä

Joulukuussa 2011 vahvistetun Etelä-Karjalan maakuntakaavan selostuksessa mainittu elinkeinoelämän käytävä ja sen tavoitteet:

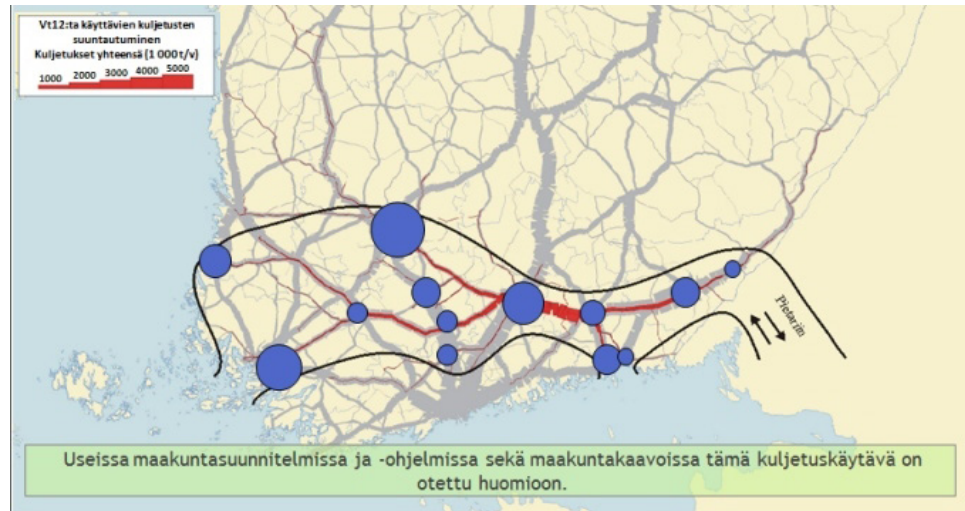
- valtatie kuusi on tärkeä osa Etelä-Suomen kuljetuskäytävää rajanylityspaikkoineen
- valtatie kuuden elinkeinoelämävyöhyke ja yhteydet rajalle
- tavoitteena kaksoisraide Imatran rajanylityspaikalle asti, kansainvälinen tavara- sekä henkilöraide liikenne
- Parikkalan rajanylityspaikan avautuminen kansainväliselle liikenteelle.

Kuva 16. Työ- ja elinkeinoministeriön ja Liikenne- ja viestintäministeriön yhteisesti vetämä kasvukäytävätyö käsittää kaikki liikennemuodot. Yhteistyön myötä keskeiseksi on noussut liikelatoudellisten hyötyjen maksimoiminen liikenteellisten haasteiden ratkaisemisen ohella.

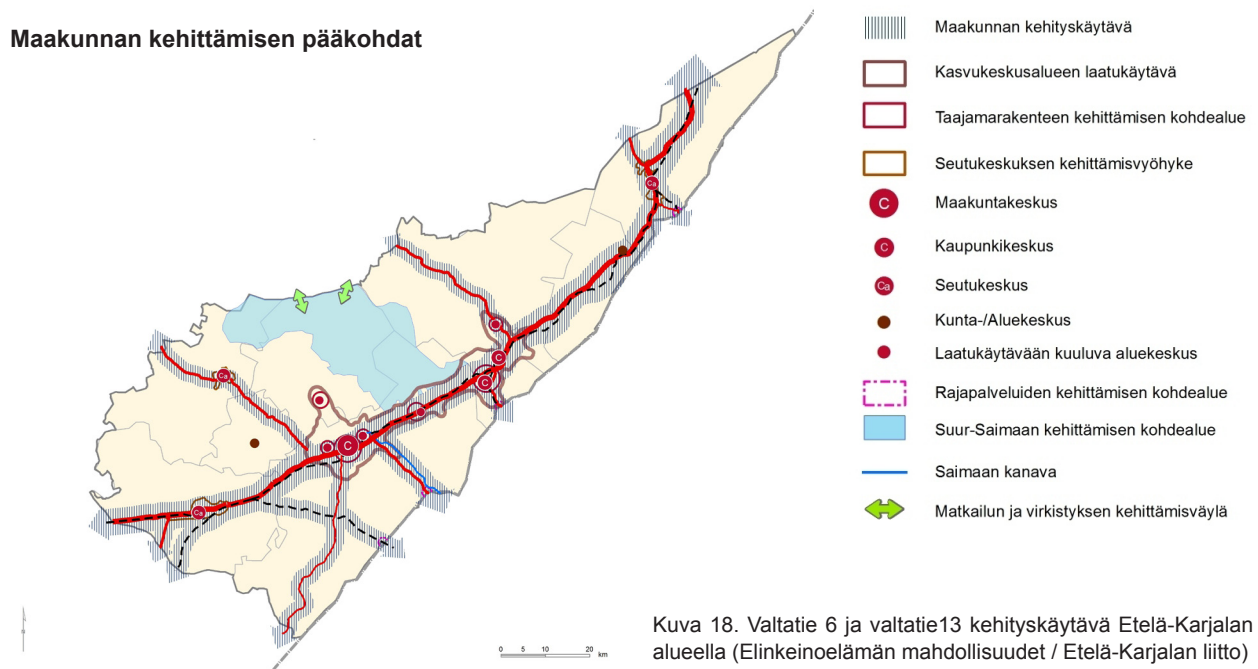


Tavarakuljetusten suuntautuminen Suomessa (**punaisella**). Vaikutusalue on rajattu 50 raskaan liikenteen ajon./vrk -kriteerin perusteella.

Kuva 17. Salpausselkä-hanke Turku–Helsinki–Kaakkois-Suomi–Pietari / Kouvolan kaupunki ja Etelä-Karjalan liitto



Maakunnan kehittämisen pääkohdat



Kuva 18. Valtatie 6 ja valtatie13 kehityskäytävä Etelä-Karjalan alueella (Elinkeinoelämän mahdollisuudet / Etelä-Karjalan liitto)

3.6.4 NECL- kehityskäytävä

Kansainväliseen Itämeriohjelmaan (Baltic Sea Region Programme) sisältyvä kuljetuskäytävähanke North East Cargo Link II (Midnordic Green Transport Corridor) tähtää sujuviin kuljetusväyliin Pohjois-Itä kehityskäytävällä. Tavoitteena ovat sujuvat kuljetuskäytävät ja logistiikan toimivuus pohjoisesta (Norjasta ja Ruotsista) etelään ja kaakkoisen Suomen rajanylityspaikkojen kautta Baltiaan ja edelleen muihin maihin. Lisäksi tavoitteena on poikittaisyhteyksien kehittäminen pohjoismaiden välillä. Työ valmistui vuoden 2013 lopulla.

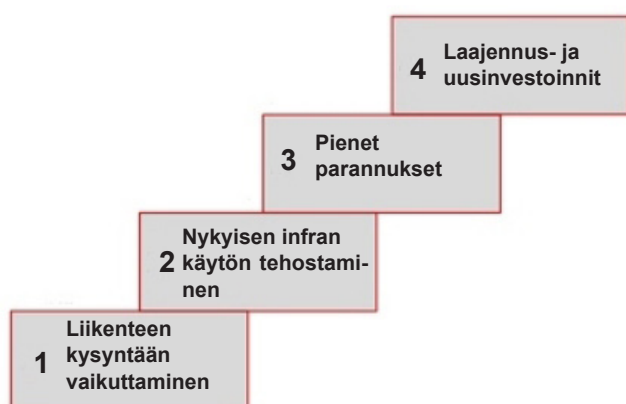
Kuva 19. Midnordig–Green transport Corridor -hanke (Hanke-esite kuva)



3.7 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2009) on määritetty liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet ja toimintalinjat sekä toimintakeinot ja kärkihankkeet. Suunnitelman aikatahtaus on vuodessa 2030. Etelä-Karjalan liitto vetää liikennejärjestelmätyöryhmää, jonka toiminta tähtää eri liikenneväylien ja -muotojen kehittämiseen ja liikenteen edunvalvontaan. Etelä-Karjalan liikennejärjestelmätöön päivitys sekä Kaakkois-Suomen yhteisen liikennestrategian laadinta aloitettiin vuonna 2013. Kaakkois-Suomen liikennestrategia laadittiin yhteistyössä Kymenlaakson liiton ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa. Suunnitelmat valmistuivat syksyllä 2014.

Liikennejärjestelmätö, neliporrasperiaate



Kuva 20. Toimenpiteiden suunnittelussa ja priorisoinnissa on sovellettu niin sanottua neliporrasperiaatetta (Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2009).

3.8 Matkailustrategia

Suomen matkailustrategian 2020 mukaan Suomi tarvitsee uusia menestyviä ja kasvavia toimialoja. Elinkeinoelämän perinteiset alat kuten metsä- ja metalliteollisuus siirtävät tuotantoa pois Suomesta, kun taas samanaikaisesti matkailun kasvumahdollisuudet ovat hyvät. Suomen matkailustrategia 2020:n keskeinen ajatus on vahvistaa Suomen matkailun tunnus-tettuja vahvuuksia sekä auttaa matkailukeskittymissä olevia kasvuhakuisia ja verkostoituneita yrityksiä menestymään. Suomen matkailun vahvuuksina nähdään ainutlaatuinen asema Venäjän naapurina, vetovoimaiset matkailualueet ja matkailukeskittymien palveluiden monipuolisuus. Heikkouksina pidetään saavutettavuutta yleensä, heikkoa tunnettavuutta ja korkeaa hintatasoa. Matkailusektorin sisäisen kehityksen keskeisiä tavoitteita ovat matkailukeskittymien ja -verkostojen vahvistaminen, yritysten kasvun ja kehittymisen tukeminen sekä matkailualueiden infrastruktuurin parantaminen. Matkailustrategian lähtökohtana on, että suomalainen matkailuelinkeino kasvaa, kan-

nattaa ja menestyy kilpailussa kansainvälisissä matkustajavirroissa.

Valtioneuvoston periaatepäätös Suomen matkailupolitiikasta -selvityksessä (2011) on esitetty ne matkailupolitiikan linjaukset, jotka tarvitaan Suomen matkailun tunnustettujen vahvuuksien vahvistamiseksi ja matkailukeskittymissä olevien kasvuhakuisten ja verkostoituneiden yritysten menestyksen edistämiseksi. Matkailun työllisyysvaikutukset ovat merkittävät ja elinkeino tasapainottaa maamme alueellista kehitystä. Suomen valtioneuvosto on päättänyt seuraavista toimenpiteistä matkailupolitiikan tavoitteiden toteuttamiseksi:

1. Selvitetään mahdollisuudet käynnistää laaja-alainen Suomen matkailun strateginen ohjelma.

2. Kehitetään matkailusektoria

2.1 vahvistetaan matkailukeskittymiä ja -verkostoja

2.2 tuetaan yritysten kasvua ja kehittymistä kotimarkkinoilla ja kansainvälisesti

2.3 huomioidaan kestävä kehitys matkailun liiketoiminnan prosesseissa ja palvelutarjonnassa

2.4 kehitetään matkailualan koulutusta ja parannetaan osaamista

2.5 parannetaan matkailukeskittymien infrastruktuuria

2.6 hyödynnetään entistä paremmin tutkimus- ja markkinatietoa

2.7 huolehditaan Suomen matkailuyritysten turvallisuusjärjestelmän kehittämisestä.

3. Vahvistetaan Suomen matkailumaakuvaa

3.1 vahvistetaan matkailumarkkinointia

3.2 lisätään Suomen kansainvälistä näkyvyyttä.

4. Matkailutoimialaa koskevia yleisiä elinkeinopoliittisia näkökohtia

4.1 kannustetaan yrityksiä ympäristövastuulliseen energiankäyttöön

4.2 parannetaan saavutettavuutta: junaliikenne, matkustajasatamat, laivaliikenne ja sovitetaan yhteen eri matkustusmuotojen aikatauluja, pyritään välttämään ylikansallisten Suomea syrjivien verojen käyttöönottoa

4.3 lisätään matkailun ympärivuotisuutta.

Etelä-Karjalan matkailustrategia 2006–2015:n mukaan kehittämistoiminnassa kiinnitetään erityistä huomiota matkailun alueellisiin vahvuustekijöihin, matkailun organisoimisen tehokkuuteen, Etelä-Karjalan erityisasemaan Venäjän matkailussa sekä Saimaan ja luonnon hyödyntämiseen. Etelä-Karjalan matkailun visio vuodelle 2015 on: ”Etelä-Karjala on Saimaan

alueen merkittävin matkailualue, jonka vetovoima perustuu vesistöjen monipuoliseen matkailukäyttöön, rajan, Venäjän ja Pietarin läheisyyteen sekä iloiseen ja vieraanvaraiseen karjalaiseen kulttuuriin. Profiloituneet ja kiinnostavat matkailualueet ja -tuotteet, tapahtumat sekä tasokas ja monipuolinen vapaa-ajan-asuntojen tarjonta houkuttelevat alueelle runsaasti koti- ja ulkomaisia matkailijoita ympäri vuoden.” Lisäksi visiossa Venäjä ja Pietari ovat merkittävä markkina-alue, josta maakuntaan suuntautuva taloudellisesti merkittävä matkailu on kasvanut entisestään. Vision mukaan Etelä-Karjala toimii myös gatewaynä etenkin Pietariin, kuitenkin niin, että maakunnan läpi matkustavat matkailijat käyttävät eteläkarjalaisia palveluja.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavassa on pyritty huomioimaan kansallisen ja maakunnallisen matkailustrategian asettamat tavoitteet sekä edistämään matkailun kehittämismahdollisuuksia myös pienemmissä kunnissa.

3.9 Elinkeinostrategia

Uusi **Etelä-Karjalan elinkeinostrategia** valmistui lokakuussa 2013. Sitä on laadittu yhdessä Etelä-Karjalan

Kauppakamarin, Etelä-Karjalan Yrittäjien, Lappeenrannan teknillisen yliopiston ja elinkeinoelämän toimijoiden kanssa.

Sen painopisteen perustana on kansainvälisyys/Venäjä, yrittäjyys sekä teknologia/LUT ja Saimia, logistiikka ja uudet innovaatiot. Niiden kautta kehitetään osaamista ja toteutetaan riittävät resurssit, saavutetaan henkistä hyvinvointia ja pidetään yllä eteläkarjalaista kulttuuria sekä ympäristön laatua. Tärkeänä painopisteenä on Saimaa.

3.10 Ympäristöministeriön uusimmat ohjeistukset

Vaihemaakuntakaavatyössä on erityisesti otettu huomioon ympäristöministeriön rakennetun ympäristön uusimmat ohjeet ja oppaat:

Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus (Ympäristöhallinnon ohjeita 3/2013)

Kaavan vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, Opas arviointiin (Suomen ympäristö 13/2013)

Kulttuuriympäristövaikutusten arviointi (Suomen ympäristö 14/2013).

4. VAIHEMAAKUNTAKAAVAAN TEHDYT SELVITYKSET

Vaihemaakuntakaavan ratkaisut perustuvat valtakunnallisesti käytettyjen asiantuntijoiden laatimiin tutkimuksiin ja selvityksiin sekä eri ministeriöiden ja yliopiston sekä tutkimusyritysten laatimiin selvityksiin. Kaupan sijaintia ja mitoitus koskevien kaavaratkaisujen pohjaksi on kerätty tietoa olemassa olevasta kaupan palveluverkosta, sen kehittämistarpeista ja -mahdollisuuksista sekä myös muiden maankäyttömuotojen kehittämistarpeista yhteistyössä viranomaisten, asiantuntijoiden, kuntien ja yrittäjien kanssa. Kaupan palveluverkkoselvitys sekä siihen liittyvä liikenteellinen selvitys on tuottanut kauppaa ja sen mitoitus sekä sijaintia koskevaa arvokasta tietoa vaihemaakuntakaavan valmistelutyöhön, kaavaratkaisun vaikutusten arviointiin sekä päätöksentekoon.

Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavaa varten on maakuntaliiton toimesta laadittu **taustaselvitys**, johon on koottu suunnittelun tueksi maakuntaa koskevat ajankohtaiset taustatiedot.

4.1 Kauppaa koskevat selvitykset

Vähittäiskaupan nykytilaa ja sijaintia aluerakenteessa sekä maakunnallisen ohjauksen tapaa selvitettiin kaavatyön luonnosvaiheessa. **Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 (Santasalo 2013)** -selvityksen tarkoituksena oli mitoittaa maakuntakaavaan osoitettavat vähittäiskaupan suuryksiköt ja tarvittavilta osin myös keskustatoimintojen alueita. Suunnittelussa ja mitoituksessa hyödynnettiin myös vaikutusten arviointeja. Kaupan palveluverkko suunniteltiin osaksi Etelä-Karjalan keskusverkkoa siten, että kaupan ratkaisut tukevat elinvoimaisen yhdyskuntarakenteen kehitystä. Palveluverkko mahdollistaa matkailijoiden sujuvan sekä tarkoituksenmukaisen asioinnin kaupallisissa palveluissa, ja palvelujen saatavuuden myös harvaan asutuilla alueilla.

Tutkimus- ja analysointikeskus TAK Oy on laatinut **Venäläisten ostosmatkailun merkitys ja tulevaisuus**

den näkymät -tutkimuksen, jonka tarkoituksena on ollut arvioida venäläisten Suomen matkailun kehitystä vuoteen 2025 mennessä. Lisäksi tutkimuksessa arvioidaan matkustajapotentialiaa Venäjällä sekä venäläisten kiinnostusta matkustaa Suomeen ja matkustushalukkuuteen vaikuttavia tekijöitä. Tutkimus on laadittu yhteistyössä Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liittojen kanssa.

Vaihemaakuntakaavan suunnittelussa hyödynnettiin myös **TAK OY:n laatimia muita rajatutkimusaineistoja ja TAK:n ja Itä-Suomen yliopiston laatimaa Viisumivapauden vaikutukset** -tutkimusta.

4.2 Viisumivapausselvitys

Viisumivapauden vaikutukset -selvityksen tarkoituksena oli laatia ennuste venäläisten Suomen-matkojen kehityksestä sekä viisumivapauteen liittyvistä hyödyistä ja haitoista Suomessa. Selvitys tehtiin kevään ja kesän aikana 2013. Selvityksen teki Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy yhdessä Itä-Suomen yliopiston Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitoksen kanssa. Selvitystä koordinoi sen rahoittajien ja muiden asiantuntijaorganisaatioiden edustajista koottu ohjausryhmä. **Viisumivapauden alueelliset vaikutukset ja vetovoimatekijät** -raportti valmistui marraskuussa 2013.

Selvityksen keskeisimmät tulokset ovat:

Viisumivapauden alueelliset vaikutukset ja vetovoimatekijät -raportin mukaan viisumivapaus lisäisi venäläisturistien määrää 40 prosentilla Etelä-Karjalassa ja lisäisi työllisyyttä maakunnassa noin 1000 henkilötyövuodella. Viisumivapauden aiheuttama suora matkailutulon kasvu olisi lähes 100 miljoonaa euroa ja kerrannaisvaikutuksineen yli 200 miljoonaa euroa. Etelä-Karjala kiinnostaa Pietarin ja sen lähialueen asukkaita. Venäläisiltä tiedusteltiin tutkimuksessa myös, minkälaisista harrastuksista tai lomanviettotavoista he ovat kiinnostuneita. Eniten venäläisiä kiinnostivat luonto ja mökkeily.

Vuonna 2012 venäläiset tekivät Kaakkois- ja Etelä-Suomen raja-asemien kautta maahamme yhteensä noin neljä miljoonaa matkaa. Mikäli viisumivapaus tulisi voimaan ensi vuoden alusta, tekisivät Moskova, Pietarissa ja Leningradin alueella asuvat venäläiset vuonna 2014 yhteensä vähintään 7,1 miljoonaa matkaa Suomeen. Erityisesti matkat Moskovasta Suomeen lisääntyvät. Rajan lähialueiden asukkaiden matkailu ei todennäköisesti juurikaan lisääntyisi nykytasosta. Keski- ja hyvätuloisten osuus matkailijoista tulisi kasvamaan.

Viisumivapaus tulisi lisäämään erityisesti junalla ja lentokoneella matkustavien venäläismatkailijoiden osuutta. Kolme neljäsosaa matkoista tehtäisiin kuitenkin autoilla (vuonna 2012, 87 prosenttia). Venäläisten rahankäyttö Suomessa vähintään kolminkertaistuisi viisumivapauden myötä. Kun venäläismatkailijat jättäisivät Suomeen vähimmillään yli kolme miljardia euroa. Viisumivapaus toisi Suomeen vähintään 2 miljardia lisää matkailutuloja.

Venäläisten yöpymisten määrä vähimmillään nelinkertaistuisi nykyisestä. Suomen nykyinen hotellikapasiteetti voi osoittautua riittämättömäksi erityisesti sesonkikausien aikana. Venäläismatkailijoiden selkeä ykköskohde Suomessa on Lappeenranta, jossa vuonna 2012 ilmoitti käyneensä 41 prosenttia Suomessa vierailleista venäläismatkailijoista. Suosittuja kohteita ovat viime vuosina olleet myös Helsinki ja Imatra. Vertailtaessa tuloksia aiempiin vuosiin, on syytä huomioda, että vuoden 2012 tutkimuksessa ovat mukana myös laiva- ja lentomatkustajat.

Viisumivapaus toisi Suomeen yli 12 000 uutta työpaikkaa kaupan sekä matkailupalveluiden toimialoille.

Viisumivapauden myötä liikennerikkomukset ja muut pienet rikokset todennäköisesti lisääntyisivät merkittävästi siksi, että uhka viisumin menetyksestä poistuisi. Sen sijaan esimerkiksi omaisuusrikoksiin Suomessa syyllistyneiltä voi tulevaisuudessakin estää maahanpääsyn käännytyspäätöksillä. Raja-asemilla tulisikin varautua käännytysten moninkertaistumiseen. Viisumivapaus aiheuttaisi haasteita rajojen läpäisykapasiteetille. Rajojen ruuhkautumista ei kuitenkaan ole tarkasteltu haittana, vaan on oletettu, että raja-asemien kapasiteettia kasvatetaan kasvavien matkustajamäärien tarpeeseen.

Turvapaikanhakijoiden määrä Venäjältä arvioidaan kasvavan merkittävästi nykyisestä. Suomesta Venäjälle suuntautuvat polttoaineen ostosmatkat voivat viisumivapauden myötä lisääntyä, kuten on tapahtunut viisumivapaan matkustamisen mahdollistaman LBT-sopimuksen myötä Puolan ja Venäjän sekä Norjan ja Venäjän rajoilla.

Alkoholin ja erityisesti savukkeiden hinnanerot ovat edelleen suuret ja viisumivapaus saattaisi lisätä näiden tuotteiden salakuljetusta. Kielitaidottomien matkustajien määrän lisääntyminen lisäisi vaatimuksia hätäkeskusten palvelukyvylle.

4.3 Liikenneselvitys

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan liikenneselvitys ja liikenteen vaikutusten arviointityö valmistui kesäkuussa 2013 Strafica Oy:n toimesta. Selvitystä laadittiin kaavan edistymiseen kytkettynä, jolloin vaikutuksia voitiin arvioida hyvin jo kaavan luonnosvaiheessa.

Liikenneselvityksen tavoitteena oli osoittaa vaihemaakuntakaavan teemoihin liittyvän liikkumisen, kuljettamisen ja liikenteen kehitysnäkymät, liikenne-ennusteet ja vaikutukset. Liikenneselvityksen laatimisen perusaineistossa oli vaihemaakuntakaavaluonnos, jota voitiin käyttää liikenteellisen selvityksen pohjana. Luonnos käsitti kaksi vaihtoehtoa, joita arvioitiin. Eri-tyinen huomio työssä on ollut rajan ylittävän kaupan asiointin ja matkailun synnyttämässä henkilöautoliikenteessä. Liikenneselvityksen yhtenä tavoitteena oli täydentää vuoden 2013 alussa valmistunutta kaupan palveluverkkoselvitystä liikkumiseen ja liikenteeseen liittyvien vaikutusarviointien osalta.

Vaihtoehtoiset kaavaluonnokset

Vaihemaakuntakaavaluonnoksen 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 ostosmatkojen keskipituudet hieman kasvavat. Tämä lisää hieman ostosliikenteen kilometrisuoritteita sekä liikenteen CO₂-päästöjä luonnokseen verrattuna. Muutokset ovat hyvin pieniä mutta suunnaltaan kuitenkin haitallisia.

Rajaliikenteen kasvun vaikutukset

Liikenneselvityksen mukaan rajaliikenteessä tapahtuvat muutokset ovat olleet ja näyttävät olevan myös tulevaisuudessa 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 kaksin- tai kolminkertaiseksi, mikä noudattaa myös syyskuussa 2013 valmistuneen viisumivapausselektiviteetin ennustetta.

Liikenneselvityksen mukaan maakuntakaavaluonnos 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 hitaammassa rajaliikenteen kehitysskenaariossa noin 15 prosenttia ja nopeammassa yli 60 prosenttia. Hitaammassa rajaliikenteen kehitysskenaariossa suuri osa varauksista jää toteutumatta, mutta voimakkaammassa skenaariossa kysyntää on merkittävälle osalle varauksista. Vaiheistuksen kautta saadaan ensin toteutettavat alueet, ne sijoituvat olemassa olevan rakenteen yhteyteen ja ne vastaavat lähitulevaisuuden kaupan haasteisiin. Reservi-alueet ovat pidemmän aikavälin toteuttamisen kohteita.

Liiketilän tarpeeseen vaikuttaa lisäksi keskimääräinen ostosmäärä käyntiä kohti, joka todennäköisesti kasvaa rajan takaa tulevien ostoskäyntien osuuden noustessa. Vaihemaakuntakaavaluonnoksen yhteydessä arvioitiin liikenteen määriä ja sujuvuutta. Vaihemaakuntakaavaluonnosta tarkistettiin saatujen liikennetietojen pohjalta. Osa varauksista vaiheistettiin ja määriteltiin ensin toteutettavat kaupan alueet ja kerrosalat sekä reservi-alueiksi tarkoitetut alueet.

Kaupan saavutettavuus paranee myös kaupunkitajamien ulkopuolella

Liikenneselvityksen mukaan palvelut paranevat vaihemaakuntakaavan toteutuessa. Uutta kauppaa on osoitettu Lappeenrannan ja Imatran keskustojen lisäksi myös muihin kuntakeskuksiin sekä pääteiden varsiin. Pienemmissä kunnissa varausten toteutuminen parantaa alueen palveluja huomattavasti. Paikallisten asukkaiden ja mökkiläisten kannalta uusi kauppa voi lisätä kaupan suhteellista saavutettavuutta varsin laajalakin alueella.

Liikenneselvityksen mukaan vaihemaakuntakaavan varausten toteutuminen parantaa huomattavasti myös rajaliikenteen ja muun matkailun kaupan saavutettavuutta. Uuden kaupan osoittaminen raja-asemien tuntumaan ja pääteiden varsille vähentää tarvetta ajaa kauemmas kaupunkien keskustoihin, mikäli tarkoitus on pistäytyä nopeasti ostoksilla.

4.4 Luonto- ja luonnonmaisemaselvitykset

4.4.1 Luontoselvitysten kattavuus

Kunnat kaavoittavat alueitaan kiihtyvällä vauhdilla päämääränä saada ajankohtaiset kaupan- ja elinkeinosten investoinnit toteutumaan. Yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä on laadittu yksityiskohtaisia luonto- ja maisemaselvityksiä, joita voitiin hyödyntää vai-

hemaakuntakaavassa. Maakuntaliiton taholta on tehty jatkuvaa luontoselvitystä ja kaikki vaihemaakuntakaavan suunniteltavat alueet on käyty läpi luontoselvittäjän toimesta.

Vaihemaakuntakaavan tärkeimpiin aluevarauksiin liittyen on laadittu yhteenveto lähivuosina tehdyistä luontoselvityksistä sekä parhaillaan yleis- ja asemakaavoitettavien alueiden laadituista luontoselvityksistä. Tarkemmat tiedot luontoselvityksistä löytyvät vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointiraportista.

Imatran alue

Imatran alueella oli kaavoitettu tai vaihemaakuntakaavan laatimisen aikana kaavoitettiin vaihemaakuntakaavaan varattuja alueita. Vaihemaakuntakaavan maankäyttövarausten osalta Teppanalan, Mansikkalan keskustan, Sotkulan ja Korvenkannan alueen yleis- ja asemakaavojen luontoselvitykset ovat kattavat ja ajantasaiset.

Lappeenrannan alue

Vaihemaakuntakaavoituksen aikana laadittavana olevien Ydinkeskustan osayleiskaavan, Läntisen alueen osayleiskaavan, Eteläisen alueen osayleiskaavan ja Itäisen alueen osayleiskaavan luonto- ja maisemalliset selvitykset kattavat kaikki Lappeenrannan alueella olevat vaihemaakuntakaavan maankäyttövaraukset. Aiemmin laadittu Ojala-Tuomelan alueen ja Joutseon keskustaajaman yleiskaavojen luontoselvitykset kattavat vaihemaakuntakaavan maankäyttövaraukset. Muukonsaareen on tehty erillinen liito-oravaselvitys (Kuitunen 2008). Liito-oravasta ei kuitenkaan tehty havaintoja. Myllymäen–Hyrymäen–Airikanpuiston alueille on laadittu luontoselvitykset eteläisen alueen yleiskaavan yhteydessä. Myös Mustolan ja Mustolan tienvarsiasemakaavaan sekä Pajarilaan on laadittu luontoselvitykset.

Luumäen Aurinkorannalle ja Ammatourin alueelle on laadittu alueen yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä luontoselvitys. Taavetin keskustaajamaan, Rantsilanmäen ja Puukylän asemakaavoihin on laadittu luontoselvitykset.

Parikkalan alueella laaditaan parhaillaan Koirniemen asemakaavaa sekä Parikkalan rajanylityspaikan Kolmikannan yleis- ja asemakaavaa, joiden luontoselvitykset kattavat vaihemaakuntakaavan varaukset. Arkusjärven ympäristössä on tehty luontoselvitys ja maisemallinen tarkastelu.

Rautjärven Mäkiänkylän asemakaava sisältää aluetta kattavan luontoselvityksen.

Ruokolahden Kirkonkylän ja Salosaaren yleiskaava

vaan sekä Oritlammen asemakaavaan liittyy luontoselvitys. Myllyntaustan teollisuusalueen osalta on laadittu luontoselvitys.

Savitaipaleen Peltolahdentien asemakaavamuutokseen (ABC) liittyy kyseiseen aluekokonaisuuteen liittyvä luontoselvitys.

Luontoselvityksiä hyödynnetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja niitä täydennetään tarvittaessa jatkosuunnittelun yhteydessä. Vaikutusten arviointi-raportissa on arvioitu maankäyttövarausten vaikutuksia luontoarvoihin yksityiskohtaisemmin.

4.4.2 Alueet, jotka liittyvät VAT- Vuokseen

Vaihemaakuntakaavassa on Mikonsaaren Ar-aluevaraus, joka vaati VAT-Vuoksi tarkastelua. VAT-Vuokseen liittyviä vaikutuksia on arvioitu erillisessä vaikutusten arviointiraportissa.

4.5 Kulttuuriympäristön ja -maiseman selvitykset

Etelä-Karjalan liiton toimeksiantona laadittiin vuosina 2006–2008 koko maakuntaa kattava **Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys**. Sitä hyödynnettiin tässä vaihemaakuntakaavatyössä. Lisäksi suunnittelussa hyödynnettiin museoviraston kartoittamia lisäaineistoja koskien muinaismuistoja, arvotettuja kulttuuriympäristöjä ja maisemakohteita sekä arvioitiin tarvittaessa uusien aluevarausten vaikutuksia näille alueille. Myös kuntien kaavoituksessa on tehty kulttuuriympäristöön liittyviä selvityksiä. Tarkempi kulttuuriympäristöön ja -maisemaan kohdistuvien vaikutusten arviointi on luettavissa vaikutusten arviointiraportista.

4.6 Selvitys yhdyskuntataloudellisista ja sosiaalisista vaikutuksista

Vaihemaakuntakaavan yhdyskuntataloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten arviointi -selvitys laadittiin asiantuntijavoimin. Tehdyt arvioinnit ovat vaikuttaneet lähinnä kaupan kasvusuuntien ja -alueiden valintaan, kaupallisten palvelujen vaiheistukseen ja toteuttamisjärjestykseen.

Yhdyskuntataloudellisten kustannusten pohjalla ovat maankäyttöratkaisujen vaikutusten kohdentuminen eri osapuolille: kunnat ja valtio, asukkaat ja loma-asukkaat, matkailijat, rajaliikenne ja yritykset. Vaihemaakuntakaavan luonnosvaiheen vaihtoehtojen pohjalta tarkasteltiin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyistä aiheutuvia panostuksia sekä maanhankinnasta aiheutuvia kustannuksia. Asukkaiden, matkailijoiden se-

kä rajaliikenteen osalta tarkasteltiin liikenteestä aiheutuvia henkilöliikennekustannuksia. Yritysten ja myös rajaliikenteen osalta tarkasteltiin tavaraliikenteestä aiheutuvia liikennekustannuksia. Myös tekniseen huoltoon ja liikenneväyliin, uusiin liittyisiin ja pysäköintiin kohdistuvia yhdyskuntakustannusten panostuksia ja kynnyskustannuksia tarkasteltiin. Lisäksi muita alueiden toteuttamiseen ja rakentamiseen liittyviä erilaisia kustannuspaineita on tarkasteltu yleispiirteisesti.

Sosiaalisten vaikutusten tarkastelun avulla pyrittiin tunnistamaan ja monipuolisesti arvioimaan ennalta kaavan mahdollistamien toimintojen vaikutuksia ihmisiin ja ihmisten arkipäivän elämään, hyvinvointiin ja viihtyvyyteen. Arvioinnissa hyödynnettiin sekä asukkaiden hyvinvoinnista kertovia tutkimus- ja tilastotietoja että alueesta ja sen osista kerrytettyä kokemustietoa. Vaihemaakuntakaavaan asetetut tavoitteet tukivat omalta osaltaan kaavan sosiaalista kestävyyttä. Tavoitteina olivat: keskustojen kehittäminen, maakunnan elinkeinoelämän ja kilpailukyyn vahvistaminen, maakunnan asukkaita, loma-asukkaita, työssäkävijöitä ja matkailijoita tarkoituksenmukaisesti palvelevan kaupan palveluverkon suunnitteleminen, matkailun kehittäminen ja liikenteen sujuvuus samalla luonnon- ja maisema-arvojen vaaliminen.

Tarkempi yhdyskuntataloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten arviointi on luettavissa vaikutusten arviointiraportista, johon sisältyy kuntakohtaiset tarkastelut.

4.7 Kuntien kaavahankkeisiin liittyvät selvitykset

Myös muita kuntien kaavahankkeisiin liittyviä selvityksiä voitiin hyödyntää vaihemaakuntakaavatyössä. Kuten kappaleen 4.4 Luonto- ja maisemaselvitysten osalta todettiin, Lappeenrannan sekä Imatran kaupungit yleis- ja asemakaavoittivat alueitaan melko kattavasti vaihemaakuntakaavan laatimisen aikataulussa. Myös muut kunnat kaavoittivat kaavan laatimisen aikana alueitaan. Yleis- ja asemakaavoihin liittyi paljon erilaisia selvityksiä, jotka täydensivät vaihemaakuntakaavaa varten laadittuja selvityksiä. Niitä voitiin hyödyntää vaihemaakuntakaavatyössä:

- liikenneselvitykset
- kaupalliset selvitykset
- luonto- sekä kulttuuriympäristö ja -maisemaselvitykset
- meluselvitykset
- muut yksittäiset selvitykset.

5. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN TAVOITTEET

5.1 Maankäyttö- ja rakennuslain säännökset

Maakuntakaavan laadinnassa tavoitteena on maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 1 §:n mukaisesti järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitys. Lisäksi tavoitteena on, että suunnittelussa turvataan jokaiselle halukkaalle osallistumismahdollisuus samoin kuin suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus sekä asiantuntemuksen monipuolisuus ja avoin tiedottaminen käsiteltävistä asioista. Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön sekä yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita.

Maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:n mukaiset maakuntakaavan sisältövaatimukset tulee ottaa huomioon (kappale 5.3.1). Maankäyttö- ja rakennuslain 28

§:n ensimmäisen luvun mukaan maakuntakaavaa laadittaessa on otettava huomioon valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet siten, kuin siitä edellä 25 §:ssä säädetään. Kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä huomiota maakunnan oloista johtuviin erityisiin tarpeisiin.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitukseen liittyvät säännökset

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) vähittäiskaupan ohjausta koskeva lainmuutos (319/2011) tuli voimaan 15.4.2011. Lainmuutoksessa vähittäiskauppaa koskevat säännökset on koottu omaan lukuunsa (MRL 9 a). Lainmuutokseen sisältyy uutena säännöksenä vähittäiskauppaa koskevat erityiset sisältövaatimukset, joita sovelletaan maakunta- ja yleiskaavoihin. Tähän säännökseen sisältyy myös maakuntakaavoitusta koskeva velvoite esittää vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus. Maakuntakaavassa tulee esittää myös merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja.

Maankäyttö- ja rakennuslain 15.4.2011 voimaan tulleen muutokseen sisältyvän siirtymäsäännöksen mukaisesti vähittäiskaupan suuryksikön määritelmää sovelletaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaan 16.4.2015 alkaen. Paljon tilaa vaativaan erikoistavaran kauppaan ei sovelleta vähittäiskaupan suuryksiköjä koskevia säännöksiä 15.4.2017 saakka.

Kaikki yli 2000 kerrosneliömetrin myymälät ovat 16.4.2017 lähtien vähittäiskaupan suuryksiköjä kaupan toimialasta riippumatta (MRL 71 a §). Kaavajärjestelmän mukaisesti merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt osoitetaan maakunta- ja yleiskaavoissa. Kuntakaavoissa eli yleiskaavoissa ja asemakaavoissa osoitetaan vähittäiskauppojen suuryksiköiden lisäksi vaikutuksiltaan paikalliset suuryksiköt.

Vähittäiskaupan suuryksikköjen ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu (MRL 71 c §). Kaupan laadulla tarkoitetaan tässä kaupan eri toimialoja (päivittäistavarakauppa, paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa ja muu erikoiskauppa). Vähittäiskaupan suuryksikköjen sijoittumisessa keskusta-alueiden ulkopuolelle on huomioitava MRL 71 b §:n mukaiset erityiset sisältövaatimukset.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 b § Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavalle

Maakunta- ja yleiskaavoja koskevat erityiset sisältövaatimukset (MRL 71 b §), joiden mukaisesti vähittäiskaupan suuryksiköitä osoitettaessa on sen lisäksi, mitä maakunta- ja yleiskaavasta muutoin säädetään, katsottava, että:

1. suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen;
2. alueelle sijoittuvat palvelut ovat saavutettavissa mahdollisuuksien mukaan joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä; sekä
3. suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.

Maakuntakaavassa tulee esittää merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja. Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettava maakuntakaavassa riittävällä tarkkuudella.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 c § Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen

Vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu.

tu huomioon ottaen ole perusteltu.

Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen maakuntakaavan keskustatoimintoille tarkoitettun alueen ulkopuolelle edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoituspaikaksi tarkoitettu alue on maakuntakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen. Vähittäiskaupan suuryksiköä ei saa sijoittaa maakunta- tai yleiskaavan keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle, ellei alue ole asemakaavassa erityisesti osoitettu vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamisen mahdollistavalla KM-merkinnällä (MRL 71 d §).

Osa kaupan toimialoista on laadultaan sellaisia, että ne voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskustata-alueiden ulkopuolelle. Nämä toimialat eivät tyypillisesti kilpaile (esim. huonekalu- ja rautakauppa) keskustata-alueelle sijoittuvan kaupan kanssa ja niiden sijoittaminen keskustata-alueelle voi toiminnan luonteen ja ison tonttitilan tarpeen vuoksi olla vaikeaa. Myös toimialan tyypillinen asiointitiheys ja sitä kautta liikenteen määrä vaikuttaa arvioon.

Myös Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus -oppaan mukaan erikoistavaran kaupan suuryksiköt voidaan sijoittaa keskustata-alueiden ulkopuolelle, mikäli niihin sijoittuvat kaupan toimialat eivät kilpaile keskustata-alueiden kaupan kanssa tai ne eivät suuren tonttitilaropeen vuoksi voi sijoittua keskustata-alueille.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoituseriaate

Keskustatoimintojen alueilla enimmäismitoituksen ohjeena on, että vain yli 2000 kerrosneliömetrin kokoiset myymälät sisältyvät enimmäismitoitukseen. Mikäli jollekin merkitykseltään seudulliselle keskustata-alueelle ei maakuntakaavassa osoiteta enimmäismitoitusta, tulee ratkaisun lainmukaisuus osoittaa riittäviin selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin perustuen. Vaikutusten arvioinnilla tulee varmistaa, ettei keskustata-alueen mitoittamatta jättämisellä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia kaupan seudulliseen palveluverkon tasapainoon. Mikäli keskustatoimintojen ulkopuolelle osoitetulle vähittäiskaupan suuryksikön alueelle sijoitetaan myös alle 2000 kerrosneliömetrin myymälöitä, on ohjeena, että enimmäismitoitukseen sisällytetään myös alle 2000 kerrosneliömetrin myymälät. Näille alueille enimmäismitoitus osoitetaan kerrosneliömetreinä.

Maankäyttö- ja rakennuslain maakuntakaavaa koskevat sisältövaatimukset sekä erityisesti vähittäiskaupan suuryksikköjä koskevat erityiset sisältövaatimukset tulee täyttyä.

Lisäksi maankäyttö- ja rakennuslain 25 §:n mukaan

maakunnan suunnittelussa otetaan huomioon valtakunnalliset tavoitteet sovittaen ne yhteen alueiden käyttöön liittyvien maakunnallisten ja paikallisten tavoitteiden kanssa. Lisäksi maakuntakaavan laadinnassa on huomioitava valtakunnalliset alueiden kehittämistavoitteet, jonka yleistavoitteet ovat alueiden kilpailukyvyn vahvistaminen, palvelurakenteen turvaaminen koko maassa ja tasapainoisen aluerakenteen kehittäminen.

Etelä-Karjalan ensimmäisellä vaihemaakuntakaavalla on tarkistettu ja täydennetty joulukuussa 2011 vahvistettua Etelä-Karjalan maakuntakaavaa, jonka tavoitteet pysyvät ennallaan niiltä osin kuin sen maankäyttömuotoja ei käsitellä. Kaavaselostuksessa on keskitytty kuvaamaan niitä asioita, tavoitteita ja periaatteita, jotka muuttuvat 1. vaihemaakuntakaavassa.

5.2 Teemakohtaiset tavoitteet

Kaupan sijoittuminen

- Tavoitteena on keskusta-alueiden elinvoimaisuuden lisääminen ja niiden aseman vahvistaminen kaupan sijaintipaikkoina sekä lähipalvelujen turvaaminen asuntoalueilla ja maaseudulla.
- Toimivan kilpailun edistämiseksi keskeistä on alalle tulon mahdollisuuksien turvaaminen osoittamalla riittävästi kilpailukykyisiä liikepaikkoja yhdyskuntarakenteen kannalta hyvillä paikoilla.
- Rajaliikenne, matkailu, kesäasukkaat ja muut ohikulkijat otetaan huomioon kauppapaikkoja suunniteltaessa.
- Kuntien, kaupan toimijoiden ja asukkaiden tavoitteet kaupan palveluverkon kehittämisessä otetaan huomioon.
- Tavoitteena on edulliset, laadukkaat ja monipuoliset kaupalliset palvelut sekä niiden hyvä saavutettavuus.

Keskustojen kehittäminen

- keskustojen palveluiden turvaaminen
- kaupallisten palveluiden ja uusien kaupan konseptien mahdollistaminen varaamalla riittävästi kaupan kerrosalaa keskustoihin
- keskustojen viihtyisyyden turvaaminen turhaa liikennettä rajoittamalla
- muilla keskustojen ulkopuolisilla kaupallisilla ja palveluvaroilla ei vähennetä keskustojen vetovoimaa.

Etelä-Karjalan elinkeinoelämän ja kilpailukyvyn vahvistaminen

- elinkeinoelämän sijoittuminen toiminnan kannalta keskeisille alueille
- liikenteen pullokaulojen ja ruuhkautumisen vähentäminen

- logististen keskittymien ja yhteyksien kehittäminen
- erityisesti rajanylityspaikkojen läheisyyteen tarvitaan erilaisia elinkeinoelämän ja palveluiden varauksia.

Kaupan palveluverkon suunnitteleminen siten, että se palvelee tarkoituksenmukaisesti koko maakunnan asukkaita, loma-asukkaita, työssäkäyviä ja vahvasti kasvavaa matkailua

- Tuetaan kaupallisten palveluiden sijoittumista kaupan laadun ja ostovoiman kannalta tarkoituksenmukaisille alueille.
- Mahdollistetaan kaupan kehittyminen sekä yritysten välinen kilpailu toimialalla ja luodaan edellytyksiä uusien toimijoiden tulolle markkinoille.
- Turvataan maaseutukuntien palveluverkosto.

Matkailun kehittäminen

- matkailuverkostojen kehittäminen erityisesti maaseutukuntiin
- muuttuneiden matkailupalvelujen tarkentaminen.

Liikenteen sujuvuus

- maankäytön sekä liikenteen yhteensovittaminen ja haitallisten vaikutusten vähentäminen
- liikenteen pullokaulojen ja ruuhkautumisen vähentäminen
- rajanylityksien sujuvuus
- multimodaalisen kuljetusverkon kehittäminen
- liikennetarkoituksella pyritään tukemaan myös Helsingin ja Pietarin välisen vuorovaikutuksen tiivistymistä ja Pohjoisen kehityskäytävän vahvistumista.

Kaikissa teemoissa huolehditaan siitä, että luonnon ja maiseman sekä kulttuuriympäristön arvoja vaalitaan ja niiden vaikutuksia arvioidaan.

5.3 Vaihemaakuntakaavan laillisuuden varmistus

Vaihemaakuntakaavan laillisuuden tarkempi arviointi sisältyy vaihemaakuntakaavan erilliseen vaikutusten arviointiraporttiin.

5.3.1 Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset

MRL 28 §:ssä määritellään maakuntakaavan sisältövaatimukset seuraavanlaisesti:

”Maakuntakaavaa laadittaessa on valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään. Kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä huomiota maakunnan oloista johtuviin erityisiin tarpeisiin. Kaava on mahdollisuuksien mukaan yhteen sovitettava maakuntakaava alueeseen rajoittuvien alueiden maakuntakaavoituksen kanssa.

Luonnonsuojelulain (1096/1996) 7 ja 77§:ssä tarkoitettujen luonnonsuojeluohjelmien ja -päästösten sekä 32§:ssä tarkoitettua maisema-aluetta koskevien perustamispäätösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa.

Kaavaa laadittaessa on kinnitettävä erityisesti huomiota:

- 1. maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen;*
- 2. alueiden käytön ekologiseen kestävyys;*
- 3. ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin;*
- 4. vesi- ja maa-ainesvarojen kestävään käyttöön;*
- 5. maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin;*
- 6. maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimiseen; sekä*
- 7. virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyyteen.*

Kaavaa laadittaessa on myös pidettävä silmällä alueiden käytön taloudellisuudesta ja siitä, ettei maanomistajille tai muulle oikeuden haltijalle aiheudu kohtuutonta haittaa. Kaavaa laadittaessa on selvitettävä, kenen toteutettavaksi kaava ja sen edellyttämät toimenpiteet kuuluvat. Edellä tässä pykälässä mainitut seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä kaavana edellyttää.”

5.3.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueiden käytön suunnittelujärjestelmää. Tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Valtioneuvoston hyväksymät tarkistettavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.3.2009. VAT:en tarkistuksessa on korostettu ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen haasteita alueidenkäytölle. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat kokonaisuudessaan luettavissa ympäristöhallinnon verkkosivuilta (www.ymparisto.fi).

Kaupan sijainnin ohjauksen kannalta keskeiset valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat seuraavat:

Yleistavoitteita

Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.

Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöautoliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot ohjataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muuten hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.

Erityistavoitteita

Maakuntakaavan ja yleiskaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio. Maakunnan suunnittelussa ja yleiskaavoituksessa on tarkasteltava pitkällä aikavälillä sekä taajama- että maaseutualueiden väestömäärän kehityksen erilaisia vaihtoehtoja.

Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheytymistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Kaupunkiseuduilla on varmistettava joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä ja palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvitettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.

Alueidenkäytön suunnittelussa uusia, huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.

Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista.

Koko vaihemaakuntakaavan osalta keskeisimmät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat raportin lopussa liitteessä 3.

6. KAAVA-ASIAKIRJAT JA KAAVAMERKINNÄT

6.1 Kaava-asiakirjat

Ympäristöministeriön vahvistama Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava koostuu kaavakartasta, merkinnöistä ja määräyksistä sekä kaavaselistuksesta, jossa kuvataan kaavaratkaisun keskeiset periaatteet. Lisäksi kaavaan kuuluu kartta kumoutuneista ja kumotuista merkinnöistä. Kaavakartta, kartta kumoutuneista ja kumotuista merkinnöistä sekä merkinnät ja määräykset ovat vahvistettuja asiakirjoja. Kaavaselistusta, joka sisältää muun muassa kuvaukset kaavan tavoitteista, suunnitteluperiaatteista, kaavaratkaisun perusteluista ja arviointituloksista sekä kaavaratkaisua selventävät liitekartat, eivät kuulu vahvistuksen piiriin mutta sillä on ohjaava vaikutus.

6.1.1 Kaavakartat

Kaavakartan mittakaava on 1:100 000. Kuntakeskusten kaavaratkaisut ovat luettavuuden parantamiseksi osoitettu myös kaavakarttaan liitettyllä 1:50 000 mittakaavaisilla suurennoskartoilla, jossa näkyvät vuoden 2012 YKR taajama-alueet.

Voimassa olevasta maakuntakaavasta (2011) kumotavaksi esitetyt merkinnät osoitetaan erillisellä vahvistettavalla kartalla, jonka mittakaava on 1:100 000. Kaava-aineistoon kuuluu lisäksi 1:100 000 mittakaavainen epävirallinen yhdistelmäkartta voimassa olevasta maakuntakaavasta (2011) sekä ensimmäisestä vaihemaakuntakaavasta. Sen tehtävänä on havainnollistaa kokonaiskaavatilannetta, joka koostuu eri aikaan vahvistuneista maakuntakaavoista.

6.1.2 Kaavamerkinnät, suunnittelumääräykset ja ohjausvaikutukset

Maakuntakaavan sisältö ja esitystapa vaikuttavat sen ohjausvaikutukseen. Ympäristöministeriö on 31.3.2000 antanut asetuksen maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä. Asetus muodostaa kaavojen merkintäjärjestelmän perustan, mutta antaa mahdollisuuden käyttää tarvittaessa muitakin merkintöjä.

Maakuntakaavamerkinnät ja suunnittelumääräykset ovat vahvistetussa kaavakartassa. Lisäksi kaavamerkintöihin ja määräyksiin on liitetty kehittämissuosituksia ja suunnitteluratkaisun perusteluja, joiden tavoitteena on tarkentaa sekä kaavan maankäyttöratkaisuja että perustella merkintöjen ja määräysten ohjausvaikutuksia. Maakuntakaavamerkinnöillä ilmaistaan maakuntakaavan sisältö.

Kaavamääräyksillä voidaan tarkentaa kaavamerkinnöillä ilmoitettua alueen käyttötarkoitusta ja -periaatetta sekä täsmentää kaavaa. Kaavamääräyksiä on tulkittava maakuntakaavan luonne huomioon ottaen yleispiirteisesti, mutta MRL:n 30.2 §:n mukaisten suojelumääräysten ja suojelualueiden kohdalla tulkinta voi olla täsmällisempää.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 10§:ssä säädetään kaavaselistuksen sisällöstä. Kaavaselistuksessa esitetään suunnittelun taustat ja lähtökohdat sekä selvennetään ja täydennetään kaavakarttaa, siihen kuuluvia merkintöjä ja määräyksiä. Selostuksella ei ole oikeudellisia vaikutuksia, mutta sillä on huomattava merkitys kaavan sisällön ja usein myös oikeusvaikutusten tulkinnassa.

Etelä-Karjalan ensimmäisessä vaihemaakuntakaavassa käytetään aluevaraus-, kohde- ja viivamerkintöjä sekä ominaisuusmerkintöjä ja kehittämisperiaatemarkintöjä.

Kaavamerkinnät

- Aluevarausmerkinnöillä ja merkintöjen selityksillä osoitetaan alueen pääasiallinen käyttötarkoitus. Aluevarausmerkinnöillä osoitetaan alueiden käyttöä koskevat, tarkkuudeltaan valtakunnalliset tai maakunnalliset tavoitteet taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteensovittamistarpeet. Esimerkiksi taajama-alue on aluevarausmerkintä.

Taajama-alue

A

- Aluevarauksiin rinnastettavia kohdemarkintöjä käytetään kaavan mittakaavaan nähden pieniä alueita osoittaessa tai kun tarkemman aluerajauksen määrittely on tarkoituksenmukaista vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kohdemarkintöjä käytetään esimerkiksi pienialaisten matkailupalvelujen, kaupallisten palveluiden ja pienehköjen työpaikka/palvelualueiden varaamisessa.

Vähittäiskaupan suuryksikkö

km⁻³

- Kehittämisperiaatemarkinnöillä ja niihin liittyvillä määräyksillä osoitetaan ensisijaisesti kehittämisalueita ja -yhteyksiä, jotka ovat merkittäviä maakunnan tavoitellun kehityksen kannalta, mutta joita ei maakuntakaavan esitystarkkuuden, suunnittelutilanteen keskenäisyyden tai muun vastaavan syyn takia ole tarkoituksenmukaista osoittaa selkeästi kohdennettuna

aluevarauksena tai viivamerkintänä kartalla. Niiden sisältö ja tulkinta voi olla aluevarausmerkintöjä yleispiirteisempää antaen suuremman suunnitteluvapauden kuntakaavoitukselle. Kehittämissuosituksien oikeusvaikutukset liittyvätkin yksityiskohtaisemman suunnittelun ohjaukseen.

Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue

mv

- Viivamerkinnöillä esitetään liikenneyhteyksiä ja yhteystarpeita, joita voi olla muun muassa liikenteen yhteystarvemerkinä. Edellisten lisäksi kaavassa käytettyjä muita merkintöjä ovat piirtämistekniset kaava-alueen ja muut rajaviivamerkinnot.

Tieliikenteen yhteystarve



Suunnittelumääräykset

Maakuntakaavassa käytetään suunnittelumääräyksiä. Varsinaisten määräysten lisäksi annetaan myös kehittämissuosituksia. Niillä ei ole suoraan maankäytön suunnittelua sitovia oikeusvaikutuksia. Esimerkiksi suunnittelumääräyksestä: ”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa rakentamisalueet ja muu maankäyttö on sopeutettava ympäristöönsä niin, että alueen omaleimaisuus ja viihtyisyys vahvistuvat ja ympäristö-, luonto- ja kulttuuriperintöarvojen säilyminen turvataan.”

Suunnitteluratkaisun kehittämissuosituksien ja ohjausvaikutukset

Suunnitteluratkaisun perusteluihin ja ohjausvaikutuksiin on kirjattu maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista tukevia toimenpiteitä ja kehityspolkuja. Esimerkiksi: ”Maa- ja metsätalousalue, jolla on ulkoilun ohjaamistarvetta: Maakuntakaavaratkaisun tavoitteena on ohjata yksityiskohtaisempaa suunnittelua ottaen huomioon lisääntyvä metsien jokamiehen oikeuteen perustuva virkistyskäyttö ja tarvittavat virkistys- ja ulkoilualueet sekä -reitistöt, jotka tulee suunnitella maa- ja metsätalous huomioon ottaen”.

”Pääsähkölina: Tärkeillä maisema-alueilla, jotka ovat yhteydessä asutukseen, arvokkaaseen maisemaan tai liikenneväyliin suositellaan pylväiden visuaalisen ilmeen kehittämistä.”

6.2 Kumoutuneet ja kumotut merkinnät

Etelä-Karjalan voimassa olevan maakuntakaavan (2011) merkintöjä ja määräyksiä on tarkistettu vaihekaavatyössä ja joitakin merkintöjä kumoutui kokonaan vahvistamisen yhteydessä. Voimassa olevasta maakuntakaavasta kumoutui merkintöjä seuraavilla periaatteilla:

1. Koko merkintä kumoutui tai vain osa merkinnästä kumoutui, kuten muun muassa aluerajauksen siirtyminen paikaltaan kauemmas tai sen laajentaminen.
2. Merkinnän tarve on poistunut kokonaan.

Taulukko 1a. Etelä-Karjalan maakuntakaavasta (vahvistettu 21.12.2011) kumotut merkinnät

Kunta	Kartta-merkintä	Kuvaus	Kohteen nimi	Valtuuston hyv.pvm	Ymp.minist. vahv.pvm	Pinta- ala ha
Imatra	Ilk	Liikenteen ja logistiikan kehittämisen kohdealueen raja	Imatrankoski	9.6.2010	21.12.2011	
Luumäki	mv	Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue	Taavetin lomakylä	9.6.2010	21.12.2011	197,8
Ruokolahti	lk	Kasvukeskustalouden laatukäytävän raja	Haloniemessä ja Puntalassa	9.6.2010	21.12.2011	
	mv	Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealueen raja	Haloniemi	9.6.2010	21.12.2011	
Savitaipale	km-3	Vähittäiskaupan suuryksikkö, jonka vaikutus kohdistuu seudulliseen ostovoimaan	ABC-asema ja sen lähialue	9.6.2010	21.12.2011	

Taulukko 1b. Etelä-Karjalan maakuntakaavasta (vahvistettu 21.12.2011) kumoutuneet merkinnät

* merkityissä kohteissa ainoastaan suunnittelumääräys on muuttunut

** symbolimerkintä korvataan aluevarauksella

Kunta	Kartta-merkintä	Kuvaus	Kohteen nimi	Valtuuston hyv.pvm	Ymp.minist. vahv.pvm	Pinta- ala ha
Imatra	C *	Keskustatoimintojen alue	Imatrankoski - Mansikkala	9.6.2010	21.12.2011	
	C *	Keskustatoimintojen alue	Vuoksenniska	9.6.2010	21.12.2011	
	A	Taajamatoimintojen alue	Korvenkylä - Mellonmäki	9.6.2010	21.12.2011	10,7
	A	Taajamatoimintojen alue	Rasila - Vuoksenniska - Savikanta	9.6.2010	21.12.2011	77,3
	km-1 **	Vähittäiskaupan suuryksikkö	Korvenkanta	9.6.2010	21.12.2011	
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Mansikkalan yrityspuisto	9.6.2010	21.12.2011	202,2
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Pelkola	9.6.2010	21.12.2011	54,2
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Pelkola	9.6.2010	21.12.2011	56,7
	TT	Teollisuus- ja varastoalue, jolla on merkittäviä ympäristövaikutuksia	Ovako Bar Oy Ab	9.6.2010	21.12.2011	74,3
Lappeenranta	C *	Keskustatoimintojen alue	Lappeenrannan keskusta-alue	9.6.2010	21.12.2011	
	cl *	Laatukäytävään kuuluva aluekeskus	Lauritsala	9.6.2010	21.12.2011	
	cl *	Laatukäytävään kuuluva aluekeskus	Sammonlahti	9.6.2010	21.12.2011	
	cl	Laatukäytävään kuuluva aluekeskus	Joutseno	9.6.2010	21.12.2011	
	A	Taajamatoimintojen alue	Lauritsala	9.6.2010	21.12.2011	3,6
	A	Taajamatoimintojen alue	Keskusta - Kesola	9.6.2010	21.12.2011	49,1
	A	Taajamatoimintojen alue	Skinnarila - Keskusta - Hanhijärvi	9.6.2010	21.12.2011	31,3
	A	Taajamatoimintojen alue	Keskusta-alue, Kourulanmäki			133,0
	A	Taajamatoimintojen alue	Skinnarila - Keskusta - Hanhijärvi	9.6.2010	21.12.2011	77,5
	km-1 **	Vähittäiskaupan suuryksikkö	Mälkiä	9.6.2010	21.12.2011	
	LL	Lentoliikenteen alue	Lappeenrannan lentokenttä	9.6.2010	21.12.2011	19,4
	RM	Loma- ja matkailualue	Kanavan varsi	9.6.2010	21.12.2011	2,5
	T	Teollisuustoimintojen alue	Ihalainen - Hanhikemppi			26,9
	T-1	Kaivosteollisuuden alue	Ihalainen	9.6.2010	21.12.2011	9,3
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Partala-Joutsenonkangas-Honkalah- ti-metYrit	9.6.2010	21.12.2011	14,6
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Nuijamaa	9.6.2010	21.12.2011	179,1
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Pajarilan ja Mustolan satama- ja työpaikka-alue	9.6.2010	21.12.2011	248,7
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Lentokenttä-Selkähärju	9.6.2010	21.12.2011	114,9
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Myllymäki	9.6.2010	21.12.2011	39,9
	VL	Lähivirkistysalue	Mikonsaari	9.6.2010	21.12.2011	150,3
	VR	Virkistys- ja ulkoilualue	Kaupunginlahti	9.6.2010	21.12.2011	1,7
	rk *	Rajapalveluiden kehittämisen kohdealue	Vainikkala	9.6.2010	21.12.2011	
Lemi	C *	Kuntakeskus/Aluekeskus	Lemi kk	9.6.2010	21.12.2011	
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Särkemänkangas	9.6.2010	21.12.2011	39,1
Luumäki	C *	Kuntakeskus /Aluekeskus	Taavetti			
	km-3 **	Vähittäiskaupan suuryksikkö, jonka vaikutus kohdistuu seudulliseen osto-voimaan	Rantsilanmäki	9.6.2010	21.12.2013	
Parikkala	C *	Kuntakeskus/Aluekeskus	Parikkala			
	MU/MY	Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on ulkoilun ohjaamistarvetta sekä erityisiä ympäristöarvoja	Pikku Punkaharju	9.6.2010	21.12.2011	10,1
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Keskustaajaman ja Särkisalmen välinen alue	9.6.2010	21.12.2011	30,3
	TP-1	Tuotantotoiminnan ja palvelujen alue	Parikkalan rajanylityspaikka	9.6.2010	21.12.2011	196,8
	tpk	Tuotannon ja palveluiden kehittämisen kohdealue	Kolmikanta	9.6.2010	21.12.2011	66,3
Rautjärvi	C *	Kuntakeskus/Aluekeskus	Simpele	9.6.2010	21.12.2011	
Ruokolahti	cl *	Laatukäytävään kuuluva aluekeskus	Rasila	9.6.2010	21.12.2011	
	A	Asuntovaltainen taajamatoimintojen alue	Salosaari	9.6.2010	21.12.2011	29,7
	MU	Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta	Rasilanhoivi - Hämeenniemi	9.6.2010	21.12.2011	18,2
Savitaipale	C *	Kuntakeskus/Aluekeskus	Savitaipale	9.6.2010	21.12.2011	
Taipalsaari	cl *	Laatukäytävään kuuluva aluekeskus	Taipalsaari kk			

7. KAUPAN MITOITUS JA KAAVARATKAISUN PERIAATTEET

7.1 Kaupan palveluverkko 2025

7.1.1 Kaupan palveluverkkoratkaisun periaate

Vaihemaakuntakaavan kaupan palveluverkon ratkaisu perustuu valtakunnallisesti käytettyjen, asiantuntijoiden laatimiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaupan sijaintia ja mitoitus koskevien kaavaratkaisujen pohjaksi on kerätty tietoa olemassa olevasta kaupan palveluverkosta, sen kehittämistarpeista ja -mahdollisuuksista. Kaupan palveluverkkoselvitys sekä siihen liittyvä liikenteellinen selvitys on tuottanut kauppaa ja sen mitoitus sekä sijaintia koskevaa arvokasta tietoa vaihemaakuntakaavan valmistelutyöhön, kaavaratkaisun vaikutusten arviointiin ja päätöksentekoon.

Suunnittelun tavoitteet

Kaupan palveluverkon ja vähittäiskaupan suuryksiköiden suunnittelussa korostettiin suunnittelun tavoitteellisuutta. Kaavatyölle asetettiin suunnittelun alkuvaiheessa kaupan palveluverkon muodostamista koskevat lähtökohdat ja tavoitteet. Nämä tavoitteet on kirjattu kaavaselostuksen kappaleeseen 5. Vaihemaakuntakaavatyössä on ollut ohjaavana ryhmänä luottamushenkilöitä sekä viranomaisia vaihemaakuntakaavan tavoitteenasettelusta lähtien. Tavoitteenasettelussa on otettu kantaa erityisesti tavoiteltavan kaupan palveluverkon sijoittumis- ja mitoitusperiaatteisiin sekä liikenteellisiin vaikutuksiin. Tavoitteenasettelu palvelee myös selvitysten ja vaikutusten arvioinnin laadintaa.

Vaihemaakuntakaavan tavoitteenasettelussa ja ohjausryhmätyöskentelyssä otettiin kantaa erityisesti tavoiteltavan kaupan palveluverkon sijoittumis- ja mitoitusperiaatteisiin:

- mikä osa kaupan arvioidusta kokonaismitoitustarpeesta osoitetaan keskustoihin
- kuinka paljon kaupan kokonaismitoituksesta osoitetaan vaihemaakuntakaavan mukaisiin seudullisiin varauksiin
- mikä osa mitoituksista jää ratkaistavaksi kuntakaavoituksessa
- kuinka paljon ja minkälaista kauppaa osoitetaan keskustatoimintojen alueille
- mitä ja kuinka paljon kaupan toimialoja voidaan sijoittaa keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle
- miten hyvin kauppa on saavutettavissa
- mitä vaikutuksia kaupan sijoittumisesta aiheutuu (MRL sisältövaatimukset)
- kaupan laatu ja sen sijoittuminen keskustojen ulkopuolelle ei saa uhata nykyisiä keskustoja ja niiden palveluja.

Kaupan sijoittumisen periaatteet

Vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisu perustuu kaupallisiin ja liikenteellisiin selvityksiin sekä vaikutusten arviointeihin. Kaupan palveluverkkoa tarkastellaan tässä kaavaselostuksessa muita teemoja tarkemmin, koska kaupan aluevaraukset ja ratkaisut ovat muuhun maankäyttöön verrattuna yksityiskohtaisempia ja kuntakaavoitusta sitovampia. Vaihemaakuntakaavassa on otettu huomioon kaupan lainsäädön muutokset eli ohjattu seudullisen vähittäiskaupan sijoittumista, mitoitus, kaupan laatua sekä ajoitusta siten, että ne on sidottu muun yhdyskuntarakenteen, matkailun ja kaupan ostovoiman kehitykseen.

Etelä-Karjalan ensimmäisessä vaihemaakuntakaavassa määritellään kaupan palveluverkon maakunnalliset periaatteet, osoitetaan merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt, määritellään merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan koon alarajat ja osoitetaan suuryksiköiden enimmäismitoitus riittäväällä maakunnallisella tarkkuudella.

Keskustoihin on osoitettu merkittävä osa vaihemaakuntakaavaan liittyvän kauppaselvityksen ostovoihasta. Keskustatoimintojen alueiden ulkopuolisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita kehitetään sellaista vähittäiskauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle eli paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa, rajaliikenteeseen liittyvää kauppaa sekä matkailua palvelevaa kauppaa varten. Lisäksi vaihemaakuntakaavassa on suuryksiköiden ajoitukseen ja vaiheistukseen liittyviä suunnittelumääräyksiä. Kaupan toteuttamisjärjestyksestä on laadittu aikataulu kaavaselostuksen kappaleessa 7 ja liitteessä 2.

Kaupan palveluverkon periaate

Kaupan palveluverkko on mitoitettu seutukunnittain ja kunnittain perustuen asukkaiden, loma-asukkaiden ja matkailijoiden määrään sekä ostovoimaan. Ratkaisulla edistetään kaupan palveluverkon ja yhdyskuntarakenteen tasapainoista kehitystä sekä turvataan kaupan palvelujen saatavuus erityisesti maakunnan asukkaille, mutta myös loma-asukkaille. Lisäksi kaupallisia palveluja kehitetään matkailijoille ja palveluja varataan erityisesti Venäjältä tulevaa ostovoimaa silmälläpitäen. Kaavaratkaisussa on määritelty mitoituksen sekä ajoituksen ja kaupan laatuun liittyvät määräykset niin, ettei suunnitellulla maankäytöllä tule olemaan merkittäviä haitallisia vaikutuksia olemassa olevien keskusta-alueiden kaupallisten palvelujen tarjontaan ja kehittämiseen.

Kaupallisessa selvityksessä arvioidaan kaupan men-
nyttä ja tulevaa kehitystä. Siinä arvioidaan seudulli-
suuden rajoja sekä esitetään palveluverkon laskennal-
linen mitoitus ja sen arviointi. Laskennallisen mitoi-
tuksen ja sen arvioinnin perusteella on tehty vaihe-
maakuntakaavan kaupan ratkaisu. Etelä-Karjalan kau-
pan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvitys sisäl-
tää kaavaselostusta laajemman vaihemaakuntakaavan
kaupan ratkaisun arvioinnin.

Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen
2025 -selvityksessä on kartoitettu olemassa olevat
kaupan kerrosalat, väestön ja ostovoiman kehitystä
sekä ostovoimasta johdetut uudet liiketilat ja niiden
sijoittuminen sekä vaikutusten arviointi. Kauppasel-
vitystä täydentävässä vaihemaakuntakaavaan liiken-
teellisessä selvityksessä on arvioitu liikenteen määriä,
päästöjä ja saavutettavuutta kahden vaihemaakunta-
kaavaluonnosvaihtoehdon osalta. Liikenteen aiheut-
tamia vaikutuksia on arvioitu kaupan sijoittamisvai-
htoehdon pohjalta (kappale 4.3). Kauppaselvityksen ja
liikenteellisen selvityksen pohjalla ovat TAK:in laati-
ma selvitys Venäjän ostovoimasta, sisäasianministeri-
ön selvitys rajaliikenteen kehittymisestä sekä liikenne-
ja viestintäministeriön selvitys liikenteen kehittämi-
sestä. Kaupan ratkaisua on myös peilattu TAK:n ja Itä-
Suomen yliopiston laatimaan laajaan viisumivapaus-
selvitykseen sekä muihin TAK:n vuosittain laadittui-
hin rajatutkimusaineistoihin.

7.1.2 Kaupan määritelmät ja keskeiset käsit- teet

Kauppa voidaan jakaa vähittäis- ja tukkukauppaan.
Vähittäiskauppa jakautuu seuraavasti:

Päivittäistavarakauppa

Elintarvikkeiden lisäksi päivittäistavarakaupoissa
myydään tuotteita, joita asiakkaat ovat tottuneet hank-
kimaan elintarvikeostosten yhteydessä. Päivittäistava-
roihiin lukeutuvat ruoka, juoma, kodin kemikaalit, pa-
perit, lehdet, tupakkatuotteet ja kosmetiikka. Ruokata-
varoiden osuus myymälän kokonaismyynnistä on yhe-
teensä noin 80 prosenttia.

Erikoiskauppa

Jonkin tietyn tuoteryhmän kauppaan ja siihen liittyviin
palveluihin erikoistunut myymälä. Usein erikoiskau-
poissa myydään kulutushyödykkeitä kuten vaatteita ja
koruja. Erikoiskauppoja ovat myös päivittäistavaroien
erikoismyymälät. Erikoiskaupat sijaitsevat usein
miten maakäytön suunnittelussa keskustatoimintojen
alueiksi merkityillä alueilla. Erikoiskauppaan lukeutuu
myös paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa, joka
taas hakeutuu ja monesti myös sopii paremmin keskus-

tojen ulkopuolelle, hyvien liikenneyhteyksien varrelle.

Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa

Ympäristöministeriön suosituksen (Maankäyttö- ja ra-
kennuslaki 2000 -julkaisusarja, opas 2.) mukaan pal-
jon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa ovat mootto-
riajoneuvojen, niiden varaosien ja tarvikkeiden kaup-
pa, rengaskauppa, vene- ja veneilytarvikkeiden kaup-
pa, matkailuvaunujen kauppa, huonekalukauppa, ra-
kenteellisen sisustamisen kauppa, rauta- ja rakennus-
tarvikekauppa, maatalous- ja puutarha-alan kauppa se-
kä kodintekniikkakauppa.

Vähittäiskaupan suuryksikkö

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vähittäiskaupan
suuryksikkö on yli 2000 k-m² suuruinen vähittäiskau-
pan myymälä. Vaihemaakuntakaavassa on määritelty
merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksi-
kön tai myymäläkeskittymän koon alaraja keskustatoi-
mintojen alueiden ulkopuolella. Koon alarajat vaihte-
levat maakunnan eri alueilla.

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suur-
yksiköllä tarkoitetaan sellaista kaupan yksikköä, jolla
voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seu-
dullisia vaikutuksia. Suuryksikön koon alaraja voi ol-
la erilainen riippuen kyseessä olevasta alueesta ja olo-
suhteista sekä kaupan laadusta.

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryk-
siköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostu-
vaa kaupan keskittymää, joka on vaikutuksiltaan ver-
rattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskau-
pan suuryksikköön.

Matkailua palveleva kauppa ja rajaliikennettä pal- veleva kauppa

Matkailua palveleva kauppa palvelee matkailijoita,
ohikulkijoita ja samalla myös lähialueen asukkaita ja
loma-asukkaita. Matkailua palvelevat kaupat sijoittu-
vat valtatie kuuden varrelle olemassa olevien muiden
kaupallisten palveluiden tai alueella olemassa olevan
liikenneaseman yhteyteen. Matkailua palvelevan kau-
pan tehtävänä on tukea jo alueella olemassa olevien
palveluiden säilymistä ja kehittymistä sekä kaupallis-
ten palveluiden monipuolistumista. Matkailua palve-
levan kaupan tuotevalikoimasta ja kaupan laadusta on
yhteenveto vaihemaakuntakaavan vaikutusten arvioin-
ti -raportissa liitteessä 6.

Rajakauppa palvelee pääosin rajanylittäjiä sijoittues-
saan rajalle johtavien pääliikenneväylien varteen. Ra-
jakaupan asiakaskunta saapuu kauppaan pääosin hen-
kilö- ja pakettiautoilla sekä busseilla ja rekoilla. Raja-
kauppaa toteutetaan pääosin hallityypisiin rakennuk-
siin ja ne soveltuvat olemassa oleville rajakaupan alu-

eille. Keskustoihin kaupat eivät sovellu edellä mainituin perustein. Rajakaupan valikoimiin kuuluu muun muassa suuret pakkauskoot ja tavaraerät. Tuotteet ovat pääosin nk. kuivatavaraa ja säilykkeitä sekä erilaisia kalatuotteita.

Myymäläkeskittymä

Myymäläkeskittymä koostuu useammasta erillisestä ja toisistaan lähietäisyydellä sijaitsevista myymälöistä, jotka muodostavat toiminnallisesti yhtenäisen kaupan aluekokonaisuuden. Myymäläkeskittymä käsittää ainoastaan alle 2 000 k-m² myymälöitä. Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevia erityissäännöksiä sovelletaan sellaiseen myymäläkeskittymään, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa vähittäiskaupan suuryksiköön (MRL 71 d§). Selvää kerrosalarajaa, jonka ylittäviin myymäläkeskittymiin säännös on tarkoitettu soveltavaksi, ei voida suoraan esittää. Myymäläkeskittymien vaikutukset riippuvat muun muassa ympäröivien yhdyskuntien koosta ja myymäläkeskittymien sijainnista yhdyskuntarakenteesta samoin kuin myymäläkeskittymässä toimivan kaupan laadusta ja seudullisista vaikutuksista.

7.2 Aikajänne ja keskeiset mitoitustekijät

7.2.1 Mitoituksen lähtökohdat

Mitoituslaskelma pohjautuu maakunnan asukkaiden ostovoiman kasvuun vuosina 2011–2025. Lisäksi on laskettu erikseen loma-asukkaiden, matkailijoiden ja erityisesti ostosmatkailijoiden merkitys liiketilan lisätarpeeseen. Ostovoiman kasvu on suhteutettu pinta-alaksi siten, että laskelmassa on käytetty toimialoittaisia keskimääriä myyntitehokkuuksia, jotka on laskettu vähittäiskaupan myynnin ja erilaisten kartoitusten pohjalta. Tehokkuus vaihtelee toimialoittain.

Vähittäiskaupan lisäksi myös kaupalliset palvelut tarvitsevat liiketilaa. Palveluiden liiketilatarpeen on laskettu suuntaa-antavasti olevan 25 prosenttia kaupan tarpeesta eli lähes saman verran kuin niitä on tälläkin hetkellä.

Käytetty myyntitehokkuus

kerrosala = 1,25 * myyntiala

Keskustoissa palvelujen osuus on suurempi kuin muilla kaupan alueilla. Laskettu liiketilatarve kuvaa pinta-alan nettolisäystä, jossa koko ostovoiman kasvu on suunnattu uusiin neliöihin. Kaupan käytöstä poistuvat tai uudella korvautuvat liiketilat lisäävät tarvetta, mutta tätä ei laskelmassa ole otettu huomioon. Myöskään verkkokaupan vaikutusta liiketilan lisätarpeeseen ei ole huomioitu. Verkkokaupan vaikutuksista liiketilan lisätarpeeseen ei ole tutkittua tietoa. Etelä-Karja-

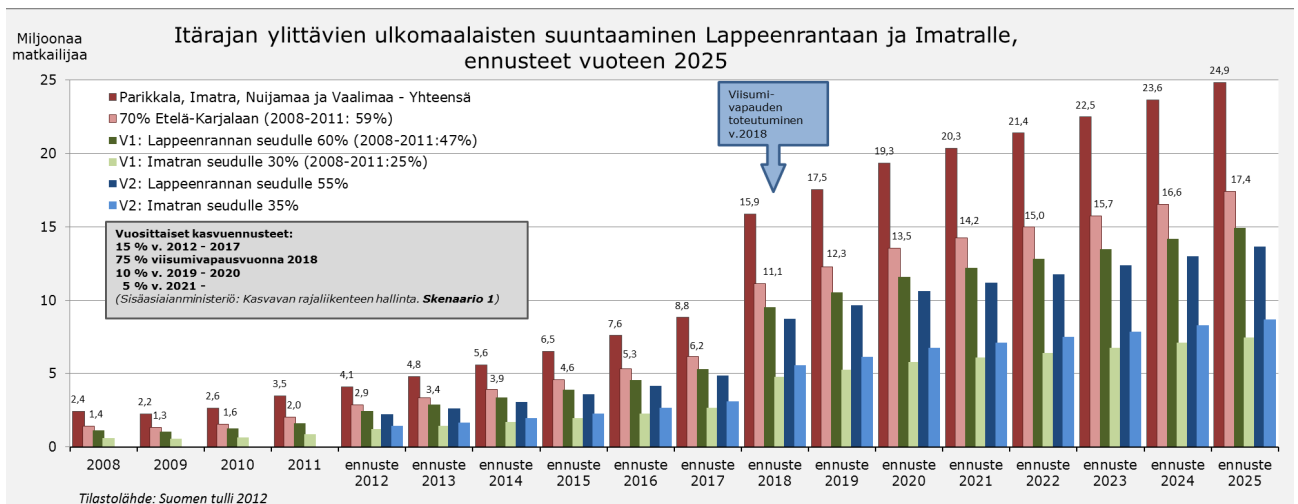
lassa vaikutus voi myös olla positiivinen. Toimiessaan verkossa myymälät voivat laajentaa markkina-alueitaan ja näin kasvattaa myyntiään.

Etelä-Karjalan ensimmäisen vaihemaakuntakaavan tavoitevuosi on 2025, mutta kaavassa osoitetaan myös pidemmän aikavälin tavoitteita esimerkiksi liikenneväylien varauksia, joiden toteuttamismahdollisuuksien säilyttäminen edellyttää varautumista jo tässä suunnitteluvaiheessa. Myös kaupan osalta on syytä luoda mahdollisuudet kaupan kehittymiseen pidemmällä aikavälillä.

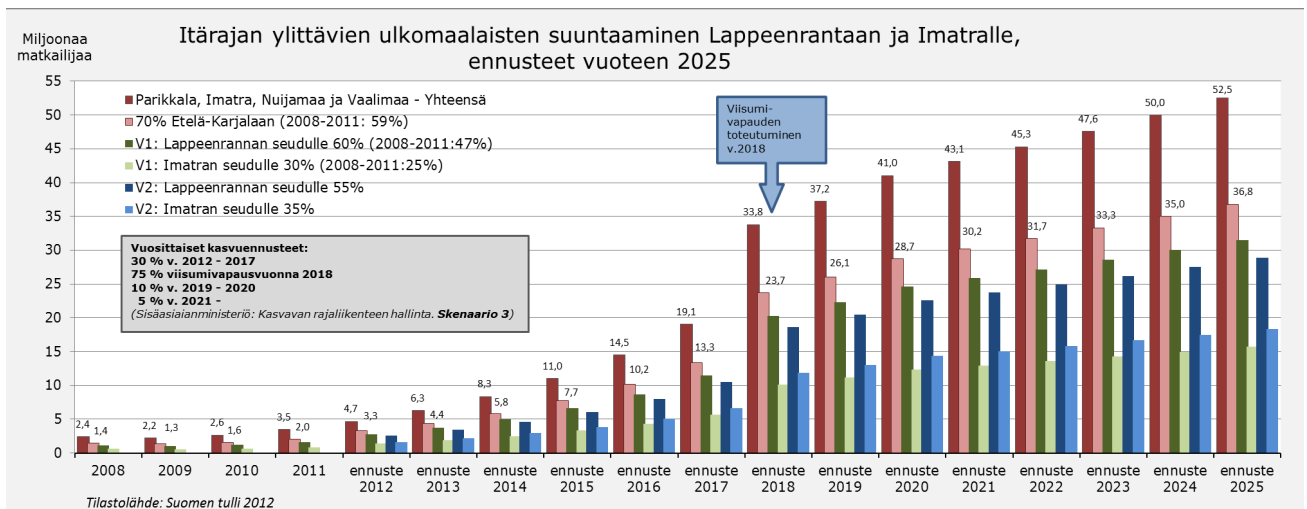
Vaihemaakuntakaavan kaupallisten palvelujen perustaksi on laadittu **Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025** -selvitys. Selvityksessä on otettu huomioon Tutkimus- ja analysointikeskus TAK Oy:n vuonna 2012 laatima **Venäläisten ostosmatkailun merkitys ja tulevaisuuden näkymät** -tutkimus sekä sisäasiainministeriön **Kasvavan rajaliikenteen hallinta** -selvitys (42/2012) ja liikenne- ja viestintäministeriön **Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030, Ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä** -selvitys (2013). Kaavatyössä otetaan huomioon myös mahdollinen viisumivapaus, jonka sisäasiainministeriö on jo ottanut huomioon selvityksessään. Viisumivapaudesta on laadittu erillinen, kaavatyötä palveleva selvitys TAK Oy:n toimesta lukuisten osallistujien ja sidosryhmien rahoituksella. **Viisumivapausselvitys** valmistui syyskuussa 2013 ja aluekohtaiset raportit marraskuun 2013 lopussa. Myös työ- ja elinkeinoministeriö on laatinut vuonna 2013 selvityksen koskien **Venäjän mahdollisen viisumivapauden vaikutuksista suomalaiselle elinkeinoelämälle**. Kaupallisen selvityksen pohjalta on laadittu **liikenneselvitys ja liikenteen vaikutusten arviointi**.

7.2.2 Rajaliikenteen ennusteet

Sisäasiainministeriön selvityksestä ja Tullin tilastoista laadittiin yhteenveto rajaliikenteen kehittymisestä. Kasvuprosentiksi muodostui koko jaksolle nykyisen kehityksen ja voimakkaan kehityksen osalta 15–30 prosentin välille vuosina 2012–2020. TAK:in selvityksessä kasvu sijoittui vastaavasti 12–18 prosentin välille vuosina 2012–2020. Liikenne- ja viestintäministeriön varovainen ennuste osoitti matkustajamäärien 2,5 kertaistumista, mikä tarkoittaa reilun 10 prosentin vuosikasvua. LVM:n ennuste perustui muiden vastaavantyyppisten maiden esimerkkeihin. Näiden kasvukertoimien pohjalta ei voida suoraan laskea kaupan neliöitä mutta ne antavat suuntaa siihen, miten kaupanalan kasvuun tulee varautua.



Kuva 21. Kauppaa koskevaan selvitykseen ja liikenneselvitykseen vaikuttivat merkittävästi itärajan liikenteen kasvuennusteet ja suuntautuminen Etelä-Karjalaan. Ennusteissa on käytetty nykyisen kasvun vauhtia (Skenaario 1, 15 prosenttia) sekä kiihtyvän kasvun vauhtia (kuva 22. Skenaario 3, 30 prosenttia). Suuntautumisessa on käytetty kahta eri ennustetta Imatran seudun ja Lappeenrannan seudun osalta.



Kuva 22. Skenaario 3 kiihtyvä kasvu (30 prosenttia), Sisäasiainministeriön ennuste vuoteen 2020

7.2.3 Mitoitukseen vaikuttavat muut tekijät

Matkailijoiden määrän odotetaan yhä kasvavan, koska panostus matkailun kehittämiseen on maakunnassa suurta. Rauhan alue sekä Ukonniemi houkuttelevat venäläisten matkailijoiden lisäksi myös kotimaisia matkailijoita. Alueille on rakentunut ja rakentuu edelleen myös loma-asuntoja sekä myyntiin että vuokrattavaksi.

Matkailijoista merkittävin ryhmä ovat venäläiset matkailijat. Imatra–Nuijamaan rajaliikenne kasvaa kovaa vauhtia, ja trendi on huomattavasti jyrkempi kuin Vaalimaalla. Imatran rajaliikenne on vuonna 2013 kasvanut voimakkaimmin. Myös Vaalimaan kautta tulevien venäläisten ostosmatkailijoiden määrä tulee lisääntymään. Entistä nopeampi tieyhteys saattaa johtaa siihen, että osa matkailijoista suuntaa Helsinkiin. Tämä johtuu Helsingin seudun laajemmasta ja monipuolisemmasta palvelutarjonnasta. Suuntautumista tulee todennäköisesti myös Etelä-Karjalaan, alueen moni-

puolisen palvelutarjonnan muun muassa Ikea ja Ikano sekä muiden merkittävien matkailupalvelujen vuoksi. Myös rajanylityspaikkoja kehitetään voimakkaasti sekä Suomen että Venäjän puolella.

Venäläisten matkailijoiden määrää ja rahankäyttöä Kaakkois-Suomessa on tutkinut Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy, joka on tehnyt aiheesta erillisen selvityksen. Sen mukaan Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta tehtiin vuonna 2011 lähes 3,2 miljoonaa matkaa, joista 60 prosenttia suuntautui Etelä-Karjalaan. Maakuntaan tehtiin yhteensä lähes 1,9 miljoonaa matkaa Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta.

Etelä-Karjala on tulevaisuudessakin venäläismatkailijoiden näkökulmasta kaikkein kiinnostavin maakunta Suomessa. Arvion mukaan Etelä-Karjalaan suuntautuu tulevaisuudessa kaikista matkoista noin 70 prosenttia. Vuonna 2025 skenaarion 3 mukaan Etelä-Karjalaan tehdään yhteensä 11 miljoonaa matkaa ja skenaarion 2 mukaan yli 13 miljoonaa matkaa.

TAK:in ennusteissa ei ole otettu huomioon tekijöitä, jotka saattavat muuttaa trendiä. TAK Oy:n ennuste matkailijamäärien kehityksestä pohjautuu menneeseen trendiin. Selvityksen pohjana ovat tiedot vuodelta 2011, jolloin muun muassa Rauhan alueen kehittyminen oli vasta alkamassa. Siinä ei ole huomioitu muuttuvia olosuhteita kuten rajanylityspaikkojen parantamisia, Parikkalan raja-aseman avautumista, Imatran ja Pietarin välisen rautatieyhteyden toteutumista, Rauhan ja Imatran kylpylän matkailualueiden kasvua eikä Imatran kylpylän urheilupalvelujen merkittävää kehittymistä. Ennusteissa matkailijamäärän kasvu painottuu merkittävästi Lappeenrantaan. Todennäköisesti kasvua tulee suuntautumaan oheista laskelmaa enemmän Imatralle. Ennusteissa ei myöskään ole huomioitu mahdollista viisumivapauden vaikutusta matkailijamäärien kehitykseen. Viisumivapauden uskotaan kuitenkin tulevan tarkastelujakson aikana. Viisumivapauden vaikutuksesta on tehty oma selvitys.

Rajaliikennettä ja sen kasvua on tutkinut myös sisäasiainministeriö. Ministeriön rajavartio-osasto on tehnyt **Kasvavan rajaliikenteen hallinta** -selvityksen (Sisäasianministeriön julkaisuja 42/2012). Vuonna 2011 Suomen ja Venäjän välisellä maarajalla oli yhteensä 10,6 miljoonaa rajanylitystä, kasvu edellisvuoteen verrattuna oli 27 prosenttia. Rajanylitysliikenne kasvoi kaikilla kansainvälisillä rajanylityspaikoilla. Kasvu on jatkunut vahvana vuonna 2012. Selvityksen mukaan rajanylitysliikenteen lähiajan kasvupotentiaali on merkittävä. Selvityksessä on esitetty neljä skenaariota rajaliikenteen kasvusta vuodelle 2017. Selvityksessä on otettuhuomioon viisumivapauden vaikutus rajaliikenteeseen. Sisäasianministeriön skenaariossa kasvuvauhti on suurempi kuin TAK Oy:n skenaarioissa, jossa viisumivapautta ei ole otettu huomioon.

Etelä-Karjalan liiton kokoamissa ennustekaavioissa, jotka pohjautuvat sisäasiainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön skenaarioihin sekä Tullin tilastoihin, on viisumivapaus otettu huomioon (luku 7.2 Rajaliikenteen ennusteet, s. 41). Etelä-Karjalan liiton kokoamat skenaariot ottavat huomioon myös Imatran matkailupalvelujen merkittävän kehittymisen, Imatran rajanylitykseen liittyvät parantamistoimenpiteet sekä Parikkalan rajanylityspaikan vaikutukset.

Venäläisten ostovoima maakunnassa tulee näiden ennusteiden mukaan olemaan samaa tasoa kuin maakunnan asukkaiden ostovoima. Suurimmissa ennusteissa venäläisten rahankäyttö maakunnassa on jopa kaksinkertaista alueen asukkaiden rahankäyttöön verrattuna (Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2020, luku 3.8, s. 43). Venäläisten matkaili-

joiden määrän kasvulla on siten hyvin suuri merkitys liiketilan lisätarpeeseen.

7.2.4 Seudullisesti merkittävien vähittäiskauppojen suuryksikköjen mitoitus

Etelä-Karjalan liiton laatimassa rajaliikenteen määrien kasvunustetaulukossa skenaarioiden kasvuvauhti pohjautuu edellä mainittuihin ennusteisiin. Eri skenaarioissa matkailijoiden määrä kasvaa vuoteen 2018 saakka skenaarion nimen mukaisella vuosivauhdilla. Vuonna 2018 viisumivapauden myötä vuosikasvu on 75 prosenttia ja tämän jälkeen vuosikasvu laskee ensin 10 prosenttiin kahdeksi vuodeksi ja vuoden 2020 jälkeen on arvioitu, että kasvuvauhti on enää viisi prosenttia. Kokonaiskasvu vuodesta 2011 vuoteen 2025 muodostuu 17–23 prosentin väliltä skenaariosta riippuen. TAK:in selvityksessä vastaavat vuosikasvuvaihtelu on 12–15 prosentin välillä, siinä ei ole otettu huomioon viisumivapautta. Taulukosta 2 näkyy kokonaiskasvuprosentit vuoteen 2025 sisäasiainministeriön ja TAK:n selvitysten skenaarioissa. Liikenne- ja viestintäministeriön ennusteet liittyivät pääosin tavaraliikenteen kasvuun. Henkilöliikenteen osalta on ennustettu reilun 10 prosentin kasvua. Ennusteet perustuivat muiden maiden esimerkkeihin, jotka eivät välttämättä päde tässä tapauksessa.

KM-1 ja KM-2 -alueille rakentuva kauppa palvelee asutuksen lisäksi myös matkailijoita. KM-r -alue palvelee pääosin rajaliikennettä. Vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnän KM-3 -mukainen matkailua palveleva kauppa on suunnattu pääosin muille matkailijoille ja ohikulkuliikenteelle. Maakunnassa on jo jonkin verran vastaavanlaista matkailua ja rajaliikennettä palvelevaa kauppaa.

Eri ennusteiden pohjalta laskettu liiketilan lisätarve vaihtelee 500 000–1 700 000 kerrosneliömetrin välillä. Valittujen ennusteiden mukaisen liiketilan eli myyntialan tarveluvut kerrotaan myyntitehokkuusluvulla 1.25, jolloin saadaan tarvittava kerrosala. Lisäksi kaavoituksen mahdollisuudet toteuttaa alueita sataprosenttisesti ei ole varmaa, joten kaavoitusta varten kerrosalaa voidaan lisätä tarvittaessa 30 prosenttia.

Kun verrataan vaihemaakuntakaavan mitoittusta laskennalliseen liiketilan lisätarpeeseen kaavallinen väljyys (+30 prosenttia) huomioiden, niin maakunnan kokonaismitoitus on hieman suurempi kuin skenaarion +15 prosentin mukainen liiketilan lisätarve. Vaihemaakuntakaavan kokonaismitoitus on selvästi alhaisempi kuin liiketilan lisätarve voimakkaimpien kasvujen skenaarioissa.

Matkustajamäärän vuosikasvu eri skenaarioissa

Vuosikasvu	Kaakkois-Suomi					Etelä-Karjala
	2011–2017	2018	2019–2020	2021–2025	2011–2025	2011–2025
Skenaario + 15 %	15 %	75 %	10 %	5 %	15 %	17 %
Skenaario + 20 %	20 %	75 %	10 %	5 %	17 %	19 %
Skenaario + 25 %	25 %	75 %	10 %	5 %	19 %	21 %
Skenaario + 30 %	30 %	75 %	10 %	5 %	21 %	23 %
Tak Oy / Skenaario 3					11 %	12 %
Tak Oy / Skenaario 2					14 %	15 %
Tak Oy / Skenaario 1					16 %	18 %

Lähde: Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025, s. 40

Taulukko 2. Matkustajamäärän vuosikasvu eri skenaarioissa Kaakkois-Suomi ja Etelä-Karjala (Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025, Santasalo, 2013, s. 40).

Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta tulevat venäläiset matkustajat

Arvio matkailijamääristä Imatran ja Lappeenrannan seuduilla

	2011	Osuus 2011	2025 Sk + 15 %	2025 Sk + 20 %	2025 Sk + 25 %	2025 Sk +30 %	Osuus 2025
Imatran seutu	868 000	25 %	7 500 000	9 700 000	12 400 000	15 800 000	30 %
Lappeenrannan seutu	1 632 000	47 %	14 900 000	19 400 000	24 800 000	31 500 000	60 %
tai							
Imatran seutu			8 700 000	11 300 000	14 500 000	18 400 000	35 %
Lappeenrannan seutu			13 700 000	17 700 000	22 800 000	28 900 000	55 %
Etelä-Karjala	2 049 000	59 %	17 400 000	22 600 000	29 000 000	36 800 000	70 %
Raja-asetat yhteensä	3 473 000		24 900 000	32 300 000	41 400 000	52 500 000	

Taulukko 3. Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta tulevat venäläiset matkustajat (Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025, Santasalo, 2013, s. 40).

Liiketilän laskennallinen lisätarve vuoteen 2025 kaavallinen mitoitus (+30 %) huomioon ottaen.

Asukkaat ja venäläiset skenaario +15 %

k-m ²	Keskustat	Muut alueet	Yhteensä
Imatran seutu	172 600	79 000	251 600
Lappeenrannan seutu	533 000	244 700	777 700
Etelä-Karjala	705 600	323 700	1 029 300

Asukkaat ja venäläiset skenaario +20 %

k-m ²	Keskustat	Muut alueet	Yhteensä
Imatran seutu	224 600	100 400	325 000
Lappeenrannan seutu	692 400	309 400	1 001 800
Etelä-Karjala	917 000	409 800	1 326 800

Asukkaat ja venäläiset skenaario +25 %

k-m ²	Keskustat	Muut alueet	Yhteensä
Imatran seutu	288 300	126 400	414 700
Lappeenrannan seutu	895 600	391 600	1 287 200
Etelä-Karjala	1 183 900	518 000	1 701 900

Asukkaat ja venäläiset skenaario +30 %

k-m ²	Keskustat	Muut alueet	Yhteensä
Imatran seutu	366 500	158 000	524 500
Lappeenrannan seutu	1 138 500	490 100	1 628 600
Etelä-Karjala	1 505 000	648 100	2 153 100

Mitoitus vs. laskennallinen liiketilän lisätarve (+30 % kaavallinen mitoitus)

Asukkaat ja venäläiset skenaario +15 %

	Keskusta- kauppa *	Muut liiketilät **	Yhteensä
Imatran seutu	143 %	239 %	173 %
Lappeenrannan seutu	114 %	47 %	93 %
Etelä-Karjala	121 %	94 %	112 %

Asukkaat ja venäläiset skenaario +20 %

	Keskusta- kauppa *	Muut liiketilät **	Yhteensä
Imatran seutu	110 %	188 %	134 %
Lappeenrannan seutu	87 %	37 %	72 %
Etelä-Karjala	93 %	74 %	87 %

Asukkaat ja venäläiset skenaario +25 %

	Keskusta- kauppa *	Muut liiketilät **	Yhteensä
Imatran seutu	86 %	150 %	105 %
Lappeenrannan seutu	68 %	30 %	56 %
Etelä-Karjala	72 %	59 %	68 %

Asukkaat ja venäläiset skenaario +30 %

	Keskusta- kauppa *	Muut liiketilät **	Yhteensä
Imatran seutu	68 %	120 %	83 %
Lappeenrannan seutu	53 %	24 %	44 %
Etelä-Karjala	57 %	47 %	54 %

* km-1 ja km-3 /keskusta-alueet

** km-2 / muut alueet

Lähde: Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025, s. 80

Taulukko 4. Liiketilän lisätarve Etelä-Karjalassa vuoteen 2025 (Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025, Santasalo, 2013, s. 80).

7.2.5 Vähittäiskaupan suuryksikköjen seudullisuuden alarajat

Lähtökohtana seudulliselle alarajatarkastelulle ovat nykyiset myymälät. Kartoituksen pohjalta on tutkittu nykyisiä suurmyymälöitä ja arvioitu niiden seudullisuutta. On arvioitu, mitkä myymälät ovat niin vetovoimaisia, että ne vetävät asiakkaita kunnan rajojen ulkopuolelta. Tämän jälkeen on laskettu erikokoisten myymälöiden tarvitsema asiakaspohja. Tätä asukaspohjaa on verrattu lähialueen asukasmäärään sekä loma-asukaiden ja matkailijoiden määrään. Jos vaadittu asukaspohja on niin suuri ettei edellä mainitut henkilö ja asukasmäärät siihen riitä, tulkitaan myymälä seudulliseksi. Laskelmassa on arvioitu kahden myymälän asiakasmääriä, koska on oletettu ettei yksi myymälä voi hallita markkinoita. Rajat ovat laskelmassa arvioitu yhdelle suurmyymälälle, ei myymäläkeskittymälle, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön (MRL 71 d§). Selvää kerrosalajaa, jonka ylittäviin myymäläkeskittymiin säännös on tarkoitettu soveltavaksi, ei voida suoraan esittää. Myymäläkeskittymien vaikutukset riippuvat muun muassa ympäröivien yhdyskuntien koosta ja myymäläkeskittymien sijainnista. yhdyskuntarakenteessa samoin kuin myymäläkeskittymässä toimivan kaupan laadusta ja seudullisista vaikutuksista.

7.3 Kaupan varaukset ja kokonaismitoitus

7.3.1 Kaupan varaukset

Olemassa olevat liiketilat keskustoissa ja muilla kaupan alueilla vuonna 2012 yhteensä 408 800 k-m²

- Lappeenrannan seutu 180 705 k-m²
- Imatran seutu 229 800 k-m², josta Rautjärvi–Parikkala on 38 400 k-m².

(Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvitys, s. 15)

Keskustoissa on olemassa olevat kaupat ja kaupan uusi mitoitus yhteensä 784 000 k-m².

Keskustoihin on kaupan kokonaismitoituksesta määrätty vaihemaakuntakaavaan vain 113 000 k-m² ja kaavaan määrittelemättömät keskustan mitoitukset ovat 671 000 k-m². Keskustojen osalta vaihemaakuntakaavaan ei ole määriteltä kaupan enimmäismäärää Lappeenrannan keskustaan, Imatrankoski–Mansikkalan keskustaan, Vuoksenniskan eikä Joutsenon keskustaan.

Keskustojen ulkopuolella on kaupan kerrosalaa 904 900 k-m² (uudet ja olemassa olevat), uudet varaukset ovat 784 000 k-m².

Keskustojen ulkopuolisesta uudesta kaupasta on kaupallisen selvityksen mitoituksen mukaan tilaa vievää kauppaa 284 100 k-m², matkailua palvelevaa kauppaa 118 900 k-m², rajaliikennettä palvelevaa kauppaa 108 500 k-m² ja tavanomaista vähittäiskaupan suuryksikköaluetta 272 500 k-m².

KM-1 ja **KM-4** uudesta tavanomaisesta vähittäiskaupan suuryksiköstä osan vie lähiaikoina toteutuva Ikea-Ikano Nuijamaantien risteyksessä (72 000 k-m²). Osa toteutuu Lappeenrannan keskustaan liittyvälle Myllymäen KM-4 vähittäiskaupan suuryksikköalueelle (87 000 k-m²), loput sijoittuu Imatran Korvenkannan vähittäiskaupan suuryksikköalueelle (106 500 k-m²) ja siihen liittyvälle Korvenkannan Lappeenrannan puoleiselle alueelle (7 000 k-m²), yhteensä 272 500 k-m². Korvenkannan kokonaismäärästä reservialuetta on 42 300 k-m².

Korvenkannan alueen Imatran puolelta aiesopimukset on jo tehty ja kaavoitus on käynnissä. Alueen rakentaminen alkanut uudella ABC-aseman konseptillä, johon sisältyy liikenneaseman lisäksi erilaista liiketilaa, myös liikennejärjestelyjä tehdään alueelle. Muille keskustojen ulkopuolisille alueille ei jää km-1 aluetta.

KM-2 uudesta tilaa vievästä kaupan kokonaismäärästä 284 100 k-m² suurin osa sisältyy Ikea-Ikanon, Viipurinportin, Korvenkannan (Imatra ja Lappeenranta), Selkäharjun ja Sotkulammen alueelle, yhteensä 215 100 k-m². Sotkulammen osalta on jo päätökset tehty K-raudan siirtymisestä kyseiselle alueelle parempien liikenneyhteyksien äärelle. Selkäharjun sekä Viipurinportin osalta on käyty neuvotteluja yritysten sijoittumisesta. Ikea-Ikano -alueelle ja Korvenkannan alueelle on jo aiesopimuksia tehty ja merkittäviä infrahankkeita on käynnissä (muun muassa voimalinjan siirto, tieliittymien, kiertoliittymän ja eritasoliittymien rakentaminen jne).

KM-3 -merkinnällä on uutta matkailua palvelevaa kauppaa varattu 60 000 k-m², se on jakautunut Luumäen Rantsilanmäelle, Rautjärven Änkilänmäelle ja Ruokolahden Oritlammelle. Kaikilla alueilla on jo olemassa olevaa kaupan- tai muuta palvelurakennetta. Lisäksi KM-2 -merkintään sisältyy matkailua palvelevaa kauppaa 46 000 k-m², joka jakautuu Lappeenrannan Selkäharjuun ja Viipurinporttiin sekä Parikkalan Koironimeen.

KM-r uutta rajaliikennettä palvelevaa kauppaa on osoitettu Mustolaan ja Nuijamaalle, jossa on jo olemassa olevaa rajakauppaa sekä Teppanalaan, jonne

on jo rakentumassa useita rajakaupan kohteita. Raja-liikennettä palvelevaa kauppaa on varattu yhteensä 108 500 k-m².

KM/res -merkinnöillä on osoitettu pitkällä aikavälillä toteutettavia vähittäiskaupan suuryksikköalueita. Reservialueille on varattu vähittäiskaupan suuryksiköitä 79 300 k-m².

Verrattaessa vaihemaakuntakaavan luonnoksen mitoitusta laskennalliseen liiketilan lisätarpeeseen kaavallinen väljyys (+ 30 prosenttia) huomioiden, niin maakunnan kokonaismitoitus on hieman suurempi kuin skenaarion +15 prosentin mukainen liiketilan lisätarve. Vaihemaakuntakaavan luonnoksen kokonaismitoitus Etelä-Karjalassa on selvästi alhaisempi kuin liiketilan lisätarve voimakkaimpien kasvujen skenaarioissa. Kasvuprosentti on myös liikenneselvityksessä samaa luokkaa eli 15 prosenttia. Tarkempi kuvaus siitä on vaikutusten arviointi -raportin liitteessä 1.

7.3.2 Kaupan palveluverkon kokonaismitoitus

Santasalon laatiman Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksen liiketilatarpeen laskennan mukaan Etelä-Karjalassa tarvitaan uutta liiketilaa (myyntialaa):

- skenaarion 20-prosenttia mukaan seuraavasti: Imatran seutu 250 000 k-m² ja Lappeenrannan seutu 770 600 k-m², yhteensä 1 020 600 k-m²
- skenaarion 25-prosenttia mukaan seuraavasti: Imatran seutu 319 000 k-m² ja Lappeenrannan seutu 990 000 k-m², yhteensä 1 309 000 k-m²
- skenaarion 30-prosenttia mukaan seuraavasti: Imatran seutu 403 400 k-m² ja Lappeenrannan seutu 1 252 800 k-m², yhteensä 1 656 200 k-m².

Kun käytännön mukaan kaavan kerrosalavaraukset ovat 1,25 kertaiset ostovoiman osoittamasta myyntilasta ja kaavojen toteutumiseen liittyvä 30 prosentin lisävaraus lisätään, kaavan varaukset ovat yhtäpitävät kaupallisen selvityksen kanssa sekä liikenneselvityksen kanssa. Todettakoon vielä, että Imatran seudun kasvuennusteissa puuttuu vielä Imatran rajanylityspaikan merkittävä kehittäminen vuoteen 2014 mennessä ja Parikkalan rajaliikenteen kehittyminen lähivuosina. Parikkalan rajaliikenteen ennusteissa ei ole voitu ottaa huomioon sitä, miten liikenne kehittyy rajanylityspaikan avauduttua. Nyt liikenne on hyvin vähäistä rajaliikenteen luvanvaraisuuden ja kansainvälisten sopimusten vuoksi. Ostovoiman lähtökohtana on pidetty tätä lähtötilannetta, joka ei anna riittävää varautumista tulevaisuuteen rajanylityspaikan avaamisen vuoksi. Imatran seudulla on kaavan mitoitus hie-

man suurempi Lappeenrannan seudun mitoitusta merkittävästi muuttuvien olosuhteiden vuoksi.

7.3.3 Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat

Vaihemaakuntakaavassa määritellään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat erikseen päivittäistavarakaupalle, kaupalle joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle sekä muulle erikoistavaran kaupalle. Merkitykseltään seudullisella kaupalla tarkoitetaan sellaista vähittäiskaupan yksikköä tai niiden muodostamaa aluetta, jolla voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seudullisia vaihtokutsia.

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan siis myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Myymäläkesittymän seudullisuuden raja on yleensä suurempi kuin yksittäisen myymälän. Yksittäisiä tai useampia pieniä myymälöitä voi rakentua kauppa-alueelle enemmän kuin edellä mainitut alarajat osoittavat yhdelle suurmyymälälle ilman, että alueesta vielä muodostuu seudullinen keskittymä. Kahden tai useamman pienemmän myymälän vetovoima ei useastikaan yllä yhden ison myymälän vetovoimaan. Kaupan laatu ja koko määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Maakuntakaavan ohjausvaikutus kohdistetaan seudullisesti merkittäviin suuryksiköihin määrittelemällä seudullisuuden rajat. Alarajan määrittelyssä on huomioitu kaupan laatu ja siihen liittyvä myyntitehokkuus sekä kaupan koon edellyttämä ostovoima kohtuulliselta asiantietäisyydeltä.

Seudullisuuden alarajan määrittely on kuvattu tarkemmin kaavaselostuksen kappaleessa 7.2.4 ja Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksessä. Paikallisesti merkittävien suuryksiköiden tarve on osoitettu Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksessä (s. 63, kappale 5.1).

Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavan seudullisuuden raja vaihtelee 2 000–7 000 k-m²:n välillä riippuen alueesta ja kaupan laadusta. Kaavassa on määriteltä vähittäiskaupan suuryksiköiden seudullisuuden alarajat kunnittain.

Seudullisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikkö edellyttää aina tarvittavaa merkintää maakuntakaavassa. Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavassa seudul-

Taulukko 5. Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksissä esitetyt merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat.

Alue	Keskustaan soveltumaton kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalous- sekä venekauppa tai muu vastaava	Muu erikoistavaran kauppa	Päivittäistavarakauppa
Imatra ja Lappeenranta	4 000 k-m ²	7 000 k-m ²	5 000 k-m ²
Parikkala ja Luumäki	2 000 k-m ²	5 000 k-m ²	3 000 k-m ²
Savitaipale, Lemi, Rautjärvi, Ruokolahti ja Taipalsaari	2 000 k-m ²	3 000 k-m ²	2 000 k-m ²

lisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä voi sijoittaa joko keskustatoimintojen alueille tai keskustojen ulkopuolelle kaavassa osoitetuille merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden alueille. Merkitykseltään seudullisilla vähittäiskaupan alueilla sovelletaan niitä seudullisuuden rajoja, jotka ovat kohdemerkinnän alla olevalla aluemerkinnällä.

Paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka alittavat seudullisuuden merkityksen, voidaan osoittaa erikseen määritellyn seudullisen alarajan puitteissa, jotka ratkaistaan kuntakaavituksessa. Paikallisesti merkittävien suuryksiköiden tarve on osoitettu Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksessä (s. 63, kappale 5.1).

Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräysten seudullisuuden alarajat ovat suuntaa antavia, mikä on huomioitu suunnittelumääräyksessä ”ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta”. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa onkin arvioitava vaikutustarkastelujen perusteella, onko kyseessä seudullisesti vai paikallisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikkö sekä onko kohteen seudullisuuden raja maakuntakaavassa esitettyä alhaisempi tai korkeampi. Arvioinnin perusteella on päädytty taulukon 5 mukaisiin alarajoihin.

Seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajan alittavia myymälöitä voidaan toteuttaa kohteeseen useampia. Alarajan määrittelyssä ei tarkoiteta myymäläkeskittymää. Tukemalla seutu-, kunta- ja aluekeskusten kehittymistä, vähennetään tarvetta hakea kaupallisia palveluita kauempaa muista kaupunkikeskustoista. Näin vaikutetaan asiointimatkojen pituuteen. Tavoitteena on, että päivittäistavarakaupan lisäksi muu erikoistavaran kauppa, kuten vaatekauppa säilyisi edelleen seutu- ja kuntakeskuksissa eikä keskittyisi liikaa kaupunkikeskuksiin. Seutu- ja kuntakeskusten asiakaspohja kostuu varsin laajalta alueelta hajanaisessa Etelä-Karjalassa. Näin parannetaan seutu- ja kunta-asukkaiden mahdollisuuksia saavuttaa palvelut joko kävellen tai pyöräillen.

7.3.4 Keskustatoimintojen alueet vähittäiskaupan sijaintipaikkana

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisun lähtökohtana on merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan ohjaaminen ensisijaisesti maakuntakaavan keskustatoimintojen alueille siten, että keskustojen viihtyisyys asukkaiden olohuoneena säilyy. Myös liikennejärjestelmän kapasiteetti, liikenteen sujuvuus ja liikenteen turvallisuus tulee ottaa huomioon kaupan sijoittamisessa keskustoihin. Lappeenrannan keskustaa kaavoitetaan parhaillaan kaupalle ja useassa kohdassa on kaupan palvelujen laajentaminen ja uudistaminen jo käynnistynyt. Keskustaa halutaan kehittää mutta sinne ei voida sijoittaa ostovoiman voimakkaan kasvun ja sen aikataulun mukaan sitä kerrosalamäärää, jota keskustaan on mitoitettu kaupallisessa selvityksessä. Ajan mittaan keskustaan soveltumattomat toiminnot siirtyvät pois, kaupunki saa maanomistusta ja keskustasta vapautuu uusia kaupan paikkoja. Lappeenrannan keskustaa ei kuitenkaan haluta täyttää kaupoilla ja matkailijoilla, keskustan viihtyisyys kärsii ja liikennejärjestelmä tukkeutuu. Myös Imatrankosken ja Mansikkalan keskustoihin kaavoitetaan kaupan paikkoja. Uutta Prismaa ryhdytään rakentamaan ja muita kaupan toimijoita on tulossa. Pesäpallokenttä siirtyy Ukonniemeen jolloin saadaan uutta tilaa liikerakentamiselle Mansikkalaan. Imatrankosken keskustan kehittämisohjelman mukaan keskustasta tavoitellaan viihtyisää erikoiskauppojen ja muiden palvelujen, viheralueiden ja kävelykatujen keskittymää.

Suuntaamalla seudullisesti merkittävää kauppaa keskusta-alueille tuetaan keskustojen kehittymistä ja elinvoimaisuutta monipuolisina palveluiden, asumisen ja työpaikkojen keskittymänä. Kunnat huolehtivat omassa kaavoituksessaan paikallisen palveluverkon suunnittelusta. Kun seudullinen ja paikallinen palveluverko tukevat toisiaan, turvataan asukkaiden arjen sujuvuus ja päivittäisten kaupallisten palveluiden saavutettavuus. Etelä-Karjalassa ongelmana on vaatimaton joukkoliikenne verrattuna pääkaupunkiseudun ja suurien kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen. Keskus-

tahakuisten kauppojen asiakkaat käyttävät hyvin harvakseltaan joukkoliikennettä asioidessaan keskustois-
sa, pääsääntöisesti käytetään henkilöautoja. Lähietäisyydeltä on mahdollista hoitaa asioita kävellen tai pyöräillen. Etelä-Karjalassa on kehitetty kevyen liikenteen laaturaittia ja sen tavoitteena on pyöräilyn edistäminen. Etelä-Karjalassa käynnistyi vuoden 2013 lopulla liikenne- ja viestintäministeriön rahoittama pilottiliikenne joukkoliikenteen kehittämisestä. **Joukkoliikenne myönteinen yhdyskuntarakenne** -selvitystä laadittiin Lappeenranta–Imatra kasvukeskusalueelle.

Kaikkia keskustatoimintojen alueita koskevat suunnitelmääräykset, joiden mukaan ne on mitoitettava ja niiden toteutus on sovittava yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Tulee myös huolehtia kaupan palveluverkon tasapainoisesta kehittämisestä. Suuryksiköi-

den toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen.

Lappeenrannan, Joutsenon, Imatrankosken-Mansikkalan ja Vuoksenniskan keskusta-alueet

Kaupunkikeskustat on mitoitettu kaupallisen selvityksen pohjalta, koska tällä halutaan osoittaa Etelä-Karjalan kaupan ostovoiman sijoittumisen mahdollisuudet keskustojen alueille. Kokonaisostovoimasta saadaan osoitettua merkittävä osa keskustoihin. Vaihe-
maakuntakaavaan ei kuitenkaan osoitettu Lappeenrannan, Imatrankoski–Mansikkalan, Vuoksenniskan eikä Joutsenon keskustan kaupan mitoitusta. Mitoitustaulukot on kuitenkin liitetty suuntaa antavana kaavaselostukseen.

Yhteenvedo seutu-, kunta- ja aluekeskuksista

Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksessä on esitetty kaupunki-, seutu- ja

TAULUKKO 6. Kaupan mitoitus maakuntakaavan keskustatoimintojen alueilla. Luvuissa on mukana uudet ja olemassa olevat kaupan mitoitukset sekä kaikki yhteensä. Vaihe-
maakuntakaavassa ei määritellä Lappeenrannan, Joutsenon, Imatra–Mansikkalan ja Vuoksenniskan keskusta-alueiden kaupan mitoitusta. Ne on kuitenkin merkitty ohjeellisesti tähän taulukkoon kaupallisen selvityksen pohjalta.

Keskustojen vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus

Aluemerkinnot C	Kauppan mitoitus km-1	Kauppan mitoitus km-2	Olemassa olevat vähittäiskaupan neliöt	Kaikki yhteensä
Lappeenrannan maakuntakeskusta-alue C	342 000		146 600	488 600
Joutseno, C	14 000		7 100	21 100
Lappeenranta yhteensä	356 000		153 700	509 700
Imatra–Mansikkala keskusta-alue C	49 000	17 000	68 500	134 500
Vuoksenniska keskusta-alue C		7 000	19 800	26 800
Imatra Yhteensä	49 000	24 000	88 300	161 300
Kohdemerkinnät: c, cl kuntakeskukset	km-1, erikoistavarakauppa ja päivittäistavarakauppa	km-2, tilaa vievä kauppa	Olemassa olevat vähittäiskaupan neliöt	Keskustat ja laatuikäytävän aluekeskustat yhteensä
Luumäen seutukeskus c	5 000		6 200	12 000
Savitaipaleen seutukeskus c	3 000		7 600	12 000
Parikkalan seutukeskus c	12 000		10 300	23 000
Lemin kuntakeskus c	3 000		1 000	5 000
Rautjärven kuntakeskus c	13 000		5 200	19 000
Taipalsaari kk – Saimaanharju, cl	3 000		2 200	6 000
Ruokolahden kuntakeskus cl	5 000		3 400	9 000
Yhteensä	44 000		35 900	86 000
Kohdemerkinnät: cl aluekeskukset	km-1, erikoistavarakauppa ja päivittäistavarakauppa	km-2, tilaa vievä kauppa	Olemassa olevat vähittäiskaupan neliöt	Aluekeskustat yhteensä
Sammonlahden aluekeskus cl	3 000		4 800	8 000
Lauritsalan aluekeskus cl	3 000		5 200	9 000
Korvenkylän aluekeskus cl	10 000			10 000
Yhteensä	16 000		10 000	27 000
Yhteensä	465 000	24 000	287 900	784 000

muiden kunta- ja aluekeskusten liiketilojen nykytilanne sekä laskettu liiketilan lisätarve. Kaupan palveluverkon mitoitus on lähtökohtaisesti jaettu keskustojen ja niiden ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden kesken kaupan laadun mukaan. Keskustojen mitoitus on mukana kaupan palveluverkon arvioinnissa.

Tukemalla seutu-, kunta- ja aluekeskusten kehittymistä, vähennetään tarvetta hakea kaupallisia palveluita kauempaa muista kaupunkikeskustoista. Näin vai-

tetaan asiointimatkojen pituuteen. Tavoitteena on, että päivittäistavarakaupan lisäksi muu erikoistavaran kauppa, kuten vaatekauppa säilyisi edelleen seutu- ja kuntakeskuksissa eikä keskittyisi liikaa kaupunkikeskuksiin. Seutu- ja kuntakeskusten asiakaspohja kasvaa varsin laajalta alueelta hajanaisesti Etelä-Karjalassa. Näin parannetaan seutu- ja kunta-asukkaiden mahdollisuuksia saavuttaa palvelut joko kävellen tai pyöräillen.



Kuva 23. Lappeenrannan Myllymäen aluetta ylhäällä keskellä. Laajalla asutuksella, joka näkyy vasemmalla ja joka jatkuu vielä pidemmälle vasemmalle uusina asuinalueina, ei ole päivittäistavara-kauppoja kovinkaan lähellä. Ainoastaan Myllymäen Lidl ja Viipurinportin ABC aseman ruokakauppa. Valtatie kuuden toisella puolella, Myllymäkeä vastapäätä sijaitsevat S-market Myllykeskus ja Citymarket. Palveluja tarvitaan lähelle, esimerkiksi Myllymäkeen ja Viipurinportin alueelle. Kuvaan on merkitty karkeasti punaisella viivalla vaihemaakuntakaavaluonnoksen KM-4 alue.



Kuva 24. Korvenkanta. Kuvaan on merkitty karkeasti punaisella viivalla vaihekaavan KM-1 alue, joka sijoittuu Imatran sekä Lappeenrannan kaupunkien alueille.



Kuva 25. Imatrankosken keskustan aluetta Lappeenrannan suunnalta tul-
taessa



Kuva 26. Imatrankosken ja Mansikkalan keskustoilla on erilaiset roolit. Keskustat nivoutuu
yhteen pikkuhiljaa ja aluetta kaavoitetaan liiketiloille sekä asuinkerrostaloille.

7.3.5 Keskustatoimintojen kaupan mitoitus

Vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksissä ja kaavaselostuksen liitekartoissa on esitetty kaupan mitoitus keskustoissa.

7.3.6 Keskustojen ulkopuolelle sijoittuvat merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan alueet

Vähittäiskaupan suuryksiköt, jotka käsittävät erikoistavarakauppaa ja päivittäistavarakauppaa suunnataan pääosin keskustoihin. Tilaa vievää kauppaa ja matkailua palvelevaa kauppaa sekä rajakauppaa sen sijaan voidaan suunnata keskustojen ulkopuolelle. Matkailua palvelevaa kauppaa sijoitetaan pääosin hyvien liikenneyhteyksien sekä jo olemassa olevan matkailupalvelurakenteen yhteyteen ja rajakauppa sijoittuu rajanylityspaikan lähelle sekä rajalle vievien pääteiden varsille.

Kaavaratkaisussa vahvistetaan verkostomaista kaupan palvelurakennetta ja matkailupalvelujen kehittämistä osoittamalla kaupallisia palveluja myös keskustojen ulkopuolelle liikenneyhteyksien solmukohtiin ja jo olemassa olevien palvelujen yhteyteen liikenteellisesti hyville paikoille. Verkostomainen rakenne sekä vahvat ja monipuoliset palvelut lyhentävät asiointimatkoja ja parantavat palvelujen saavutettavuutta erityisesti rajaliikenteen ja ostosmatkailijoiden, mutta myös alueen asukkaiden ja työpendelöinnin osalta. Hyvä sijainti pääliikenneväylien ja liikenteen solmukohtien varrella mahdollistaa paremmin myös joukkoliikenteen käytön sekä paikallisen asioinnin kävelen ja pyöräillen.

Etelä-Karjalan ensimmäisen vaihemaakuntakaavan keskustojen ulkopuolisista merkitykseltään seudullisista vähittäiskaupan alueista viisi vähittäiskaupan suuryksikön kohdetta on esitetty jo Etelä-Karjalan voimassa olevassa maakuntakaavassa (2011).

Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksessä ja erillisessä vaikutusten arviointiraportissa on arvioitu yksityiskohtaisesti vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutuksia. Kun vähittäiskaupan suuryksiköitä on useita, muodostuu kaupan palveluverkosta kattavampi, jolloin kauppapaikat ovat lähempänä asukkaita. Koska verkko on tiheimpi, liiketilan lisätarve voidaan jakaa tasaisemmin tukemaan alue- ja yhdyskuntarakennetta. Näin vältetään liiallista kaupan keskittymistä ja tuetaan tasapainoisemman yhdyskuntarakenteen kehittymistä.

7.3.7 Paljon tilaa vaativa erikoiskauppa ja vähittäiskaupan suuryksikötulkinta

Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaan tul- laan soveltamaan MRL:n siirtymäkauden jälkeen (16.4.2015) vähittäiskaupan suuryksikötulkintaa. Useat voimassa olevan maakuntakaavan (2011) suuryksikköalueet ovat jo alkaneet rakentua tai ovat al- kamassa toteutua monipuolisina kaupan keskittymi- nä. Kaavaratkaisulla turvataan näiden rakentuneiden tai pitkälle suunniteltujen suuryksikköalueiden kehit- tämisedellytykset sellaisina kaupan keskittyminä, jo- ka laatunsa tai kokonsa puolesta eivät sovellu keskus- toihin ja voivat siten sijoittua keskusten ulkopuolelle. Esimerkkinä tällaisista alueista ovat Imatran Korven- kanta sekä Lappeenrannan Nuijamaantien liittymä ja Mustolan alue. Lisäksi uusille kaupan alueille on ko- va kysyntä.

Kaupan laatua on rajattu joissakin keskustojen ulko- puolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden suunnittelu- määräyksissä, jotta suuryksiköihin sijoittuva kauppa ei haittaisi keskustojen kaupallisten palveluiden kehit- tämistä. Keskusta-alueille tulisi suuntautua suuri osa päivittäistavarakaupan tarpeesta sekä suuri osa muun erikoiskaupan ja palvelujen tarpeesta.

Lappeenranta–Imatra -laatukäytävä

Merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryk- siköt on sijoitettu niin, että ne ovat hyvin saavutetta- vissa taajamien sisääntuloväylien varrella sekä raja- nylityspaikkojen vaikutusalueella ja ne täyttävät pää- osin joko tilaa vaativan tai matkailua palvelevan kau- pan vaatimukset. Kumpikaan edellä mainittu kaupan laatu ei kilpaile keskustojen kaupan palvelujen kanssa.

Muut maakunnan alueet

Savitaipaleen, Luumäen, Parikkalan ja Rautjärven kuntakeskusten läheisyyteen on osoitettu merkityksel- tään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Ratkai- su antaa mahdollisuuksia myös tilaa vaativan kaupan sijoittumiseen Lappeenranta–Imatran kaupunkiseudun ulkopuolelle. Näillä yksiköillä on toteutuessaan posi- tiivinen vaikutus asiointimatkojen pituuteen, kun pal- veluja ei tarvitse aina hakea kauempaa. Vaihemaakun- takaavan kaupan ratkaisu muuttaa tilaa vaativan eri- koiskaupan sekä matkailua palvelevan kaupan painoi- pistettä lähemmäs maaseutukuntia, mikä lyhentää Ete- lä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksen mukaan asiointimatkoja.

Suurella osalla keskustojen ulkopuolisista vähittäis- kaupan suuryksikköalueista on jo olemassa olevaa kauppaa tai kaupallisia palveluja tai lopetettuja kau- pan/tuotantotoiminnan palveluja ja liikenteen järjes-

telyjä on tehty tai on jo suunniteltu tehtävän. Näiden jo rakentuneiden kohteiden käyttöönotto ja niiden kehittäminen on kestävän kehityksen mukaista, esimerkiksi Luumäen Rantsilanmäki, Rautjärven Änkilänmäki ja Ruokolahden Oritlammen Lohelan matkailualue sekä Parikkalan Koirniemi.

7.3.8 Vähittäiskaupan suuryksikköjen enimmäismitoitus, riittävä maakunnallinen tarkkuus ja tulkinta

Merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt on osoitettu sekä alue- että kohdamerkinnoilla, joiden ulottuvuus täsmentyy kuntakaavoituksessa. Usealle vaihemaakuntakaavan suuryksikköalueelle laaditaan parhaillaan yleis- ja asemakaavoja, jotka mahdollistavat vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentamisen.

Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoituksen lähtökohtana ovat nykytilanne eli vähittäiskaupan ja muun liiketilan kerrosala sekä näiden laskennallinen lisätarve. Keskustojen ulkopuolisten seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus osoitetaan kaupallisen selvityksen mitoituksessa. Kaavavaraus on hieman korkeampi kuin laskennallinen kaupan lisätilantarve. Keskustojen alueilla enimmäismitoituksessa ovat vain vähittäis-

kaupan suuryksiköt, mutta sen sijaan keskustan ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksikköalueiden enimmäismitoituksessa on mukana lisäksi muu liiketila.

Vaihemaakuntakaavassa on vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus osoitettu maakunnallisella tarkkuudella, joka tarkentuu kuntakaavoituksessa. Määräyksen tarkkuudessa huomioidaan Etelä-Karjalan ensimmäisen vaihemaakuntakaavan yleispiirteisyys. Vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksissä esitetty enimmäismitoitus antaa yleispiirteiset lähtökohdat ja reunaehdot kuntien yksityiskohtaisemalle suunnittelulle. Kohdamerkinnoja käytetään kaavan mittakaavaan nähden pienialaisia alueita osoitettaessa ja kun aluevarauksen ulottuvuudella ei ole yleiskunnallisen ohjaustarpeen tai vaihemaakuntakaavan muun sisällön kannalta merkitystä. Samalla kun yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa määritellään vaihemaakuntakaavassa kohdamerkinnoilla osoitetun vähittäiskaupan suuryksikön sijainti ja laajuus tarkemmin sekä täsmennetään seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitusta. Alueen laajuutta määriteltäessä tulee huomioida jo rakentuneen alueen laajuus ja sen kehittämisedellytykset, alueen sisäiset liikennejärjestelyt ja kytkentä ympäröivään liikenneverkkoon.

Keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoitus

=rakennettua / kaavoitettua aluetta
= voimassaoleva maakuntakaava

Taulukko 7. Keskustojen ulkopuolisten seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköalueiden enimmäismitoitus. Taulukossa on sekä uudet että olemassa olevat kaupan kerrosalat ja lisäksi kokonaiskerrosalat.

Aluemerkinnot	Kaupan mitoitus km-1	Kaupan mitoitus km-2	Kaupan mitoitus km-3	KM-r	uusi kaupan mitoitus yhteensä	Olemassa olevat kaupan neliöt	kaikki yhteensä
	Vähittäiskauppa yhteensä, sis. päivittäistavarakaupan ja erikoistavarakaupan	Tilaa vievä kauppa (TIVA)	Matkailu- ja palvelu- vähittäiskauppa	Rajaliikenne- ja palvelu- vähittäiskauppa			
Lappeenranta	km-1	km-2	km-3		k-m²	k-m²	k-m²
Myllymäki (KM-4)	87 000				87 000	92 500	179 500
Selkähärju (KM-2)		25 000	20 000		45 000		45 000
Selkähärju (KM/res)		12 100	12 900		25 000		25 000
Viipurinportti (KM-2)		7 000	6 000		13 000	2 800	15 800
Nuijamaan tien liittymä (KM-1)	72 000	55 000			127 000	1 500	128 500
Mustolan alue (KM-r)				43 500	43 500	3 900	47 400
Nuijamaa (KM-r)				40 000	40 000	5 800	45 800
Korvenkanta (KM-1)	4 700	4 000			8 700		8 700
Korvenkanta (KM/res)	2 300	2 000			4 300		4 300
Yht.	166 000	105 100	38 900	83 500	393 500	106 500	500 000
Imatra	km-1	km-2	km-3		k-m²	k-m²	k-m²
Korvenkanta (KM-1)	66 500	55 000			121 500	1 700	123 200
Korvenkanta (KM/res)	40 000				40 000		40 000
Sotkulampi (KM-2)		45 000			45 000	4 800	49 800
Sotkulampi (KM/res)		10 000			10 000		10 000
Teppanala (KM-r)				25 000	25 000		25 000
Yht.	106 500	110 000		25 000	241 500	6 500	248 000
Luumäki	km-1	km-2	km-3		k-m²	k-m²	k-m²
Rantsilanmäki (KM-3)		9 000	25 000		34 000	1 300	35 300
Taavetin puukylä (km-2)		5 000			5 000		5 000
Yht.		14 000	25 000		39 000	1 300	40 300
Parikkala	km-1	km-2	km-3		k-m²	k-m²	k-m²
Koirniemi (KM-2)	40 000	20 000			60 000	2 000	62 000
Yht.		40 000	20 000		60 000	2 000	62 000
Rautjärvi	km-1	km-2	km-3		k-m²	k-m²	k-m²
Änkilä (km-3)	10 000	30 000			40 000	4 300	44 300
Yht.		10 000	30 000		40 000	4 300	44 300
Ruokolahti	km-1	km-2	km-3		k-m²	k-m²	k-m²
Oritlampi (km-3)			5 000		5 000		5 000
Yht.			5 000		5 000		5 000
Savitaipale	km-1	km-2	km-3		k-m²	k-m²	k-m²
ABC:n alue (km-2)		5 000			5 000	300	5 300
Yht.		5 000			5 000	300	5 300
Yhteensä	272 500	284 100	118 900	108 500	784 000	120 900	904 900

Vähittäiskaupan suuryksikkösäännökset eivät koske vähittäiskaupan myymälän, vähittäiskaupan suuryksikön tai myymäläkeskittymän laajentamista, joka ei ole seudullisesti merkittävä. Merkittävän laajennuksen ohjeellisena rajana pidetään yli 1500 k-m² tai yli

25 prosentin laajennusta, jonka tulkinta tulee ympäristöministeriön ohjeistuksesta (Kauppa kaavoituksessa, 2004 ja Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus, 2013).



Kuva 27. Kuvassa Lappeenrannan Mustolan alueen vähittäiskaupan suuryksikköalue, jolla on rajakaupan ominaispiirteitä (KM-r). Alueella sijaitsee suuri kalakauppa Disa's Fish. Alueelle on tulossa lisää kaupan toimijoita kuten Rajamarket ja Lidl. Kuvaan on merkitty karkeasti punaisella vaihekaavaluonnoksen mukainen KM-r -alueen raja.



Kuva 28. Parikkalan Särkisalmen Koirniemen alue, jonka kaupan ostovoima perustuu seudun asukkaisiin, ohikulkuliikenteeseen ja Venäjältä tulevaan ostovoimaan. Alueella on nyt puutarhamyymälä sekä autopalveluihin liittyvä liike. Alueelle on suunnitteilla maatalouskoneita, rauta- ja rakennustarvikekauppaa, kalastustarvike- ja venekauppaa sekä paikallista lähituotanto-/kauppahallitoimintaa ja outlet-kauppaa. Alueen merkintään KM-2 on liitetty matkailua palveleva kaupan toteuttamismahdollisuudet. Alue sijoittuu Parikkalan keskustan ja Särkisalmen väliselle alueelle, erilaisten kulkuyhteyksien äärelle: kevyenliikenteen väylä Parikkalasta Särkisalmelle, valtatie kuusi Imatra-Joensuu- ja valtatie Parikkala-Savonlinna ja näiden väliset joukkoliikenteen yhteydet sekä Parikkala-Savonlinna taajamajunayhteys. Taajamajunayhteys toimii kaukojunien liityntäyhteytenä Parikkalasta Särkisalmen kautta Savonlinnaan. Kuvaan on merkitty karkeasti punaisella vaihekaavaluonnoksen mukainen km-2 alueen raja.

7.3.9 Kaupallisten palveluiden vaiheistus ja toteuttamisjärjestys

Vaihemaakuntakaavakartalla ja sen suunnittelumääräyksissä on osoitettu vähittäiskaupan suuryksiköiden aluekohtaisia vaiheistuksia. Vaiheistuksiin päädyttiin, koska ostovoimaennusteisiin varautuminen on tärkeää myös pidemmällä aikavälillä. Jokaisen kunnan osalta tarkasteltiin vaiheistusta ja myös toteuttamisjärjestystä kuntien virkamiesten, kaavoittajien sekä ELY-keskuksen ja muiden vaihemaakuntakaavan ohjausryhmän jäsenten yhteistyössä.

Toteuttamisjärjestyksessä painavia tekijöitä ovat toimivat, joko olemassa olevat tai suunnitellut liikenne- ratkaisut ja muu infra sekä tekninen huolto. Tärkeänä tekijänä oli keskustojen viihtyisyyden turvaaminen ja palvelujen saavutettavuus, liikenteen sujuvoittaminen ja keskustojen liikennejärjestelmän toimivuuden hallinta. Myös jo rakennetut alueet todettiin ensisijaisina kohteina. Toteuttamisjärjestyksessä ovat mukana sekä keskustat että keskustojen ulkopuoliset vähittäiskaupan suuryksikköalueet. **Kuntakohtaiset vaiheistukset ja toteuttamisjärjestykset ovat liitteessä 2.**

7.3.10 Maakuntakaavoitus ja kuntakaavoitus kaupan ohjauksessa

Maankäyttö- ja rakennuslain periaatteena vähittäiskaupan suuryksiköiden ohjauksessa on, että yleispiirteisempi kaava ohjaa yksityiskohtaisempaa kaavaa. Etelä-Karjalassa vain muutamalla vaihemaakuntakaavan suuryksikköalueella on oikeusvaikutteinen yleiskaava, joiden osalta vaihemaakuntakaava ei ohjaa asemakaavoitusta eikä vaihemaakuntakaavassa osoitettua enimmäismitoitusta ja kaupan laadun suunnittelumääräyksiä ole sellaisinaan otettava huomioon. Mikäli kuitenkin alueella ei ole voimassa oikeusvaikutteista yleiskaavaa, on vaihemaakuntakaavassa osoitettu enimmäismitoitus ja kaupan laatu huomioitava asemakaavan laatimisen lähtökohtana. Useissa suuryksikkökohteissa yleiskaavoja ja asemakaavoja laaditaan parhaillaan.

Vaikka oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa ei ole esitetty vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitusta ja kaupan laatua, on huomattava, että asemakaavaa laadittaessa on aina varmistettava asemakaavan sisältövaatimusten täyttyminen muun muassa palvelujen alueellista saatavuutta koskevan sisältövaatimuksen osalta. Myös valtakunnallisten alueidenkäyttövoitteiden toteutumisen edistämistä koskeva vaatimus on otettava huomioon. Näin ollen vaihemaakuntakaavassa osoitetulla mitoituksella ja kaupan laadun suunnittelumääräyksillä voi olla merkitystä vaikutusten ar-

viointia tukevana selvitysaineistona ja tätä kautta asemakaavan lainvoimaisuutta arvioitaessa esimerkiksi silloin, kun yleiskaavassa ei ole osoitettu vähittäiskaupan mitoitusta.

7.3.11 Suhde voimassa olevaan maakuntakaavaan

Etelä-Karjalan vahvistetun (2011) maakuntakaavan seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköiden symbolimerkintöjä on muutettu pääosin aluevarausmerkinnöiksi. Suunnittelumääräykset ovat muuttuneet ja vaihemaakuntakaavaan on esitetty MRL:n ja ympäristöministeriön ohjeistuksen mukaiset mitoitukset ja suunnittelumääräykset vähittäiskaupan suuryksiköille. Näin kaupan ratkaisua voidaan arvioida paremmin kokonaisuutena.

8. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN MUUT VARAUKSET

8.1 Matkailu

8.1.1 Matkailun tavoitteet

Etelä-Karjalan voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) matkailulla on suuri rooli erityisesti Lappeenrannan ja Imatran kaupunkien alueilla. Varaukset ovat olleet riittäviä voimakkaasta matkailupalvelujen kasvusta huolimatta ja aluevaraukset riittävät myös pidemmälle tulevaisuuteen. Pienemmissä kunnissa matkailupalveluita oli osoitettu hieman varovaisemmin ja nyt matkailupalvelut ovat lähteneet vahvasti kehittymään myös siellä. Vaihemaakuntakaavassa matkailupalvelujen kehittäminen painottuukin nyt Luumäelle, Taipalsaarelle, Ruokolahdelle, Parikkalaan ja Rautjärvelle. Parikkalan sekä myös Rautjärven osalta paineet matkailun kehittämiseen johtuvat Parikkalan rajanylityspaikan mahdollisesta lähitulevaisuuden muutoksista ja raja-aseman avaamisesta pysyvästi henkilöliikenteelle. Rautjärvellä matkailun kehittämiseen vaikuttaa myös kalastusmatkailun parantuminen Laatokan lohen mahdollisen nousun toteutumisen myötä. Luumäellä matkailupalvelujen kaavoitus on ollut jo käynnissä ja uusia matkailupalveluja toteutuu lähivuosina.

8.1.2 Matkailun varaukset

Matkailupalvelujen varaukset ovat matkailun kehittämisen kohdealueita (mv) ja matkailualueita (RM). Parikkalassa Koirniemen ja Särkisalmen välisellä alueella, jossa kaupallisten- ja matkailupalveluiden lisäksi tavoitteena on kehittää loma-asumista, on matkailun kehittämisen kohdealue merkitty vaihemaakuntakaavaan vyöhykkeenä. Sen sisällä Moskunniemessä ja Koirniemessä on myös asumisen aluetta, taajama-alue (A). Alueelle voidaan toteuttaa myös muun muassa matkailua palvelevaa asumista. Matkailuvyöhyke sekä asumisen alueet yhdistävät Parikkalan taajamaa ja Särkisalmen aluetta entisestään. Olemassa olevia palveluja voidaan paremmin hyödyntää, esimerkiksi melko uusi ABC-liikenneasema Särkisalmella ja kevyenliikenteen etäisyys Parikkalan taajamaan. Arkusjärven ympärille on rajattu matkailun kehittämisyöhyke ja itärannalle on merkitty matkailupalveluiden alueen jatkoa voimassaolevan maakuntakaavan (2011) RM-alueen pohjoispuolelle. Laatokan portin,

Patsaspuiston ja Koitsanlahden alueelle on merkitty matkailun kehittämisen vyöhykettä. Laatokan portin aluetta rakennetaan voimakkaasti matkailun tarpeisiin ja Koitsanlahden hovin matkailullista vetovoimaa kehitetään. Lisäksi jo kansainvälisenäkin tunnetun Patsaspuiston matkailullinen merkitys ja sen lähellä olevat kaupalliset palvelut kasvavat kaiken aikaa.

Rautjärvellä Änkilänmäen ja Simpeleen taajaman välisellä alueella on asumisen aluetta, taajama-alue A ja siihen on liitetty matkailun kehittämisen kohdealuetta. Rautjärvellä laaditussa taajaman rakennelyskaavassa tälle välille on varattu asumisen aluetta. Änkilänmäen kaupan palveluista on laadittu erillinen Änkilänmäen kehittämissuunnitelma 30.11.2009, jossa alueen toimintojen laajentaminen on vaiheistettu kolmeen eri vaiheeseen. Alueelle voidaan toteuttaa myös muun muassa matkailua palvelevaa asumista. Voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) Hiitolanjoen alue on matkailun kehittämisen kohdealuetta ja tämä alue liittyy samaan kokonaisuuteen. Hiitolanjoen hyödyntämiseen matkailupalveluille on hyvät mahdollisuudet kalastusmatkailun kehittämisen kautta.

Luumäellä voimassaolevaa matkailupalveluiden kehittämisen kohdealuetta muutetaan nykyisten suunnitelmien ja tulevaisuuden tarpeiden mukaan. Ruokolahdella voimassaolevaa matkailun kehittämisen kohdealuetta laajennetaan Hämeenniemen alueelle. Ruokolahden Salosaaren alueella on urheilu- ja matkailupalveluiden alue (VU/RM), joka on lisäalue voimassaolevaan maakuntakaavaan (2011). Siitä puuttui osa Leijonarinteiden urheilu- ja matkailualueesta.

Taulukko 8. Matkailun alueet ja kohteet

Kunta	Kohteen nimi		Mer- kintä	Pinta- ala, ha
Luumäki	Taavetin loma-alue	Matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdealue	mv	161,5
	Itsenäisyyden tie	Kehitettävä maisema- ja matkailutie		
Parikkala	Koirniemi	Matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdealue	mv	327,6
	Arkusjärven ympäristö	Matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdealue	mv	281,1
	Laatokanportti-Patsaspuisto-Koitsanlahti	Matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdealue	mv	93,5
	Arkusjärvi	Matkailupalveluiden alue	RM	23,7
Rautjärvi	Änkilä	Matkailun kehittämiskohde	mv	
Ruokolahti	Hämeenniemi	Matkailun ja virkistyksen kohdealue	mv	74,2
	Freelandia	Urheilu- ja matkailupalveluiden alue	VU/RM	30,1
Savitaipale	Pettilä	Matkailun kehittämiskohde	mv	
Taipalsaari	Linnavuori	Matkailun kehittämiskohde	mv	
	Suolahdentie	Kehitettävä maisema- ja matkailutie		

Kunta	Kohteen nimi		Mer- kintä	Pinta- ala, ha
Imatra	Pelkola	Tuotantotoiminnan ja palveluiden sekä logistiikan alue	TP/log	137,5
Lappeenranta	Vainikkala	Rajapalveluiden kehittämisen kohdealue	rk	
	Kesämäki	Tuotantotoimintojen ja palveluiden alue	TP-1	13,8
	Vainikkala	Tuotantotoimintojen ja palveluiden alue	TP-1	44,2
	Selkäharju	Tuotantotoimintojen ja palveluiden alue	tp-1	
Lemi	Särkemänkangas	Tuotantotoimintojen ja palveluiden alue	TP-1	22,7
	Tölmäkorpi	Tuotantotoimintojen ja palveluiden alue	TP-1	18,2
Luumäki	Somerharju	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	tp-1	
Parikkala	Kolmikanta	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	TP-1	66,3
	Tetrisuo	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	TP-1	22,7
	Aittomäki	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	TP-1	24,3
	Savikumpu	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	tp-1	
	Tiviä	Tuotannon ja palveluiden kehittämisen kohdealue	tpk	45,4
Rautjärvi	Änkilä	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	TP-1	39,5
Ruokolahti	Oritlampi	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	TP-1	72,6
	Virmutjoki	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	tp-1	
Savitaipale	Tiaisen saha	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	tp-1	
	Pitkämäki	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue	tp-1	

Taulukko 9. Elinkeinoelämän aluevara-
aukset

Matkailun kehittämisen kohdesymboleja on merkitty Taipalsaarelle Linnavuoren tuntumaan, Rautjärvelle Änkilänmäelle sekä Savitaipaleelle Pettilään.

Taipalsaarella on merkitty matkailutie Suolahdentielle. Luumäellä vanha kuutostie on merkitty matkailutiekse, nimellä Itsenäisyyden tie, Suomen sadan vuoden itsenäisyyden kunniaksi. Tien varrelle sijoittuu Salpalinjan varustuksia sekä presidentti Svinhufvudin kotitila.

8.2 Elinkeinot

Voimassa olevassa Etelä-Karjalan maakuntakaavassa (2011) on tuotantotoiminnan ja palveluiden alueita (TP-1) melko kattavasti. Uusia alueita kuitenkin tarvitaan. Nämä uudet alueet sijoittuvat pääosin Parikkalaan, jossa rajanylityspaikan kansainvälistämisen toteuduttua ja mahdollisen liikenteen kasvun vuoksi tarvitaan uusi tieyhteys ja reserviä uusille tuotantotoimintojen ja varastojen sekä logistiikan alueille. Toimintoja pitää hajauttaa eri alueille, koska Parikkalan rajanylityspaikan tuntumassa on tärkeää pohjavesialuetta, joka rajoittaa edellä mainittua toimintaa.

Voimassaolevan maakuntakaavan Ruokolahden Puntalan Oritlammen TP-1 aluetta on laajennettu hieman itään ja Lemillä TP-1 aluetta on hieman muutettu voimassaolevan maakuntakaavaan (2011) verrattuna. Lisäksi muita elinkeinojen alueita (tp-1) on osoitettu täydentämään olemassa olevaa työpaikka- ja palveluverkkoa.

8.3 Liikenne ja logistiikka

Voimassaolevassa kokonaismaakuntakaavassa (2011) on myös tulevaisuuden liikenneväylätarpeet huomioitu hyvin. Kuitenkin rajanylityspaikkojen ja niiden toimintojen sekä palveluiden kehittyminen edellyttivät vaihemaakuntakaavaan uusia varauksia. Kasvatavat liikennemäärät on pääosin huomioitu jo voimassa olevassa maakuntakaavassa (2011). Vaihemaakuntakaavaan on tehty joitakin liikenteeseen liittyviä tarkennuksia esimerkiksi Parikkalaan ja Imatralle.

Parikkalassa on osoitettu uusi tieyhteystarve rajalta valtatie kuudelle.

Imatran rajanylityspaikkaan liittyen on varattu liikenteen ja logistiikan kehittämisen kohdealue (Ilk). Se on vyöhyke, joka tarkoittaa sekä henkilö- että tavaraliikenneyhteyttä tie- ja raideliikenteessä. Yhteyden jatkuminen Imatran matkailukeskukseen ja rautatieasemalle tarkoittaa henkilöraideyhteyden toteutumista Pietarista Imatralle ja edelleen Karjalan radalle. Logistinen vyöhyke jatkuu pohjoiseen ja Vuoksen satamaan voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011). Vyöhyke on multimodaalinen liikennevyöhyke, joka mahdollistaa useat eri kuljetusmuodot.

Imatran Korvenkannassa on tieliikenteen yhteystarve merkintä valtatie kuuden molemminpuolisten kauppalueiden välille.

Myös Nuijamaan rajanylityspaikkaan liittyy liikenteen muutoksia, eritasoristeyksiä ja tielinjausten muutoksia. Rautjärven Simpeleen aseman kohdalla on tieliikenteen yhteystarve merkintä rautatieasemalta valta-

Kunta	Kohteen nimi		Mer- kintä
Imatra	Teppanala Imatran logistiikkaväylä	Logistiikan keskittymä Liikenteen ja logistiikan kehittämisen kohdealue	Log Ilk
Lappeenranta	Mustola Vortsa	Eritasoliittymä Eritasoliittymä, suunniteltu	
Parikkala	Särkisalmi Kolmikanta Kolmikanta – vt 6	Logistiikan keskittymä Logistiikan keskittymä Tieliikenteen yhteystarve	Log Log
Rautjärvi	Simpele	Tieliikenteen yhteystarve	

Taulukko 10. Liikenteen ja logistiikan varaukset

tie kuuden yli taajaman puolelle. Rautjärven kunnanvaltuusto on todennut yhteyden parantamistarpeen hyväksyessään osayleiskaavan toteutusohjelmaksi laaditun Simpele–Änkilä kaavarungon. Se sisältää tavoitteen kevyenliikenteen sillasta tai tunnelin rakentamisesta. Tarpeet todettiin vuonna 2012 pidetyssä katselmuksessa, jossa mukana oli myös Liikenneviraston edustaja. Lisäksi Simpeleen kaavarungossa on hahmoteltu työpaikkarakentamista radan ja valtatie väliselle alueelle. Uuden maankäytön ohjaaminen kyseiselle alueelle tekisi myös liikenneinvestoinneista kannattavia.

Ruokolahdella on kevyenliikenteen yhteystarvemer-
kintä taajaman suunnalta Virtutjoelle, joka on osa
valtakunnallista pyöräilyreitistöä.

Logistiikkakeskittymän kohdemerkintöjä (Log) on Parikkalassa rajan tuntumassa sekä Särkisalmen pohjoispuolella. Imatran raja-aseman tuntumaan on merkitty logistiikkakeskittymä.

8.4 Muut maankäyttövaraukset

Vaihemaakuntakaavan tavoitteiden mukaan kaavassa voidaan ottaa huomioon myös kaavan päätavoitteista poikkeavaa maankäyttöä, mikäli tarvetta ilmenee. Voimassaolevan maakuntakaavaan (2011) liittyy muutamia tärkeitä tarkistuksia, jotka poikkeavat vaihemaakuntakaavan teemasta. Asumiseen liittyviin aluevarauksiin on tehty laajat kuntakyselyt, joissa esimerkiksi Parikkalan ja Rautjärven sekä Ruokolahden osalta ratkaisut perustuvat kaupan ja matkailualueiden kehittämiseen.

Laatukäytävä

Voimassaolevan maakuntakaavan laatukäytävää on laajennettu Ruokolahdella taajamasta pohjoiseen päin. Merkinnän perusteluina ovat matkailun kehittämisen kohdealueen ulottuminen Virtutjoelle sekä kunnan suunnitelmat kehittää pohjoista aluetta asumiseen ja palveluille. Laatukäytävää on myös laajennettu Ruokolahden Lohelasta itään.

Taajamatoimintojen alue A

Huhtasenkylässä on taajama-alue (A), joka on jäänyt puuttumaan voimassaolevan maakuntakaavan taajama-aluevarauksesta. A-alue on merkitty Parikkalaan Särkisalmen ja taajaman väliselle alueelle molemmin puolin valtatie kuutta. Koirniemen puoleiselle alueelle on tavoitteena toteuttaa suhteessa enemmän matkailupalveluja ja loma-asumista. Myös Arkusjärven länsipuoleiselle rannalle on osoitettu taajama-alue, joka yhdistyy olemassa olevaan taajamarakenteeseen. Rautjärvelle on osoitettu taajama-alue (A) Änkilänmäen ja taajaman välille. Ruokolahden Rasilan pohjoispuolella on uusi A-alue.

Kaikki vaihemaakuntakaavan taajama-alueet (A) on rajattu matkailun kehittämisen vyöhykkeillä. Tavoitteena on asumisen ja matkailun yhdistetyt palvelut.

Rakennetta tiivistävä tai uusi asuntovaltainen alue Ar

Mikonsaaren alueen osalta varaudutaan vanhentuneen lomarakentamisen uudistamiseen. Kaavamääräyksessä painotetaan Mikonsaaren loma-asumisen kehittämistä virkistysarvoja vaarantamatta. Voimassaolevan maakuntakaavan (2011) varaukset eivät tue tätä tavoitetta, koska alueella on voimassa vanhentunut seutukaavaratkaisu, joka hankaloittaa alueen uudistamista. Ar-alue on osoitettu myös Lemmin Särkemänsaarelle, missä merkintä painottuu pysyvään asumiseen.

Taulukko 11. Aluerakenne

Kunta	Kohteen nimi		Mer- kintä	Pinta- ala, ha
Lappeenranta	Mikonsaari	Rakennetta tiivistävä tai uusi asuntovaltainen alue	Ar	181,5
Lemi	Särkemänsaari	Rakennetta tiivistävä tai uusi asuntovaltainen alue	Ar	61,8
Parikkala	Koirnemi	Taajamatoimintojen alue	A	19,6
	Arkusjärven ympäristö	Taajamatoimintojen alue	A	82,3
	Moskuunniemi	Taajamatoimintojen alue	A	125,2
Rautjärvi	Änkilä	Taajamatoimintojen alue	A	40,2
Ruokolahti	Huhtanen	Taajamatoimintojen alue	A	74,8
	Hämeenniemi	Taajamatoimintojen alue	A	18,3
	Virtutjoki	Kasvukeskusalueen laatukäytävä	lk	
	Puntala	Kasvukeskusalueen laatukäytävä	lk	

Erityisalueet, Rajavartiolaitoksen/Tullin alue EP-2 ja ampumarata Ea

Parikkalan, Lappeenrannan ja Imatran rajanylityspaikan EP-2 aluetta on laajennettu tulevaisuuden tarpeita varten. Luumäelle on merkitty ampumarata. JS-Enviro Oy on laatinut esiselvityksen ampumaradalle vuonna 2012. Ampumarata sijoittuu vanhalle kaatopaikalle/soranottoalueelle, jolla ei ole merkittäviä luonto- ja ympäristöarvoja. Liikenneyhteydet alueelle ovat hyvät.

Kunta	Kohteen nimi		Mer- kintä	Pinta- ala, ha
Imatra	Pelkola	Rajavartiolaitoksen/Tullin alue	EP-2	49,4
Lappeenranta	Nuijamaa	Rajavartiolaitoksen/Tullin alue	EP-2	70,0
Luumäki	Rönäkangas	Ampumarata	Ea	78,4
Parikkala	Raja-alue	Rajavartiolaitoksen/Tullin alue	EP-2	213,3

Taulukko 12. Erityisalueet

9. VAIHEMAAKUNTAKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET

9.1 Yleistä

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 26§:n ja 27§:n mukaan maakunnan liiton tulee huolehtia maakuntakaavan laatimisesta, kaavan ajan tasalla pitämisestä ja sen kehittämisestä. Maakuntakaavan laatiminen kuuluu siis liiton lakisääteisiin tehtäviin. Maakuntakaava on mahdollista laatia vaiheittain tai osa-alueittain.

Etelä-Karjalan maakuntakaavan laadinnasta vastaa Etelä-Karjalan liitto. Maakuntakaavat hyväksyy maakuntavaltuusto ja ne vahvistetaan maankäyttö- ja rakennuslain 31§:n mukaisesti ympäristöministeriössä. Vahvistamisesta luovutaan vuoden 2016 alussa.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32§:n 1 mom. mukaisesti maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleis- ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maankäyttö- ja rakennuslain 32§:n 2 mom. mukaisesti viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.

Vaihemaakuntakaavan oikeusvaikutukset kohdistuvat:

- yleis- ja asemakaavan laatimiseen ja muuttamiseen sekä muihin maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuviin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi
- viranomaisten toimintaan suunniteltaessa alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja niiden toteuttamisesta päätettäessä
- rakentamiseen niillä alueilla, joilla on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 33§:n mukainen rakentamisrajoitus
- suojelumääräysten kautta muihin rakentamista tai alueiden käyttöä koskeviin toimenpiteisiin.

Maakuntakaava sisältää yleispiirteisen suunnitelman alueiden käytöstä maakunnassa tai sen osa-alueella (MRL 4§). Maakunnan suunnittelun tehtävät määritellään tarkemmin MRL:n 25§:ssä ja maakuntakaavan sisältövaatimukset 28§:ssä. Yleispiirteisyydestään huolimatta maakuntakaavalta edellytetään tarkkuutta etenkin niiltä osin kun kaavan oikeusvaikutukset koskevat yksityisiä maanomistajia, kuten esimerkiksi rakentamisrajoitetut alueet ja niitä koskevat rakentamismääräykset sekä suojelumääräykset.

9.2 Kuntakaavoitus

Pääsääntö maakuntakaavoituksen ohjausvaikutuksesta kuntakaavoitukseen on esitetty maankäyttö- ja rakennuslain 32.1 §:ssä. Sen mukaan ”maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Ohjausperiaate toteutuu, kun maakuntakaavassa esitetty maankäyttöratkaisu täsmentyy kuntakaavoituksessa tavalla joka on maakuntakaavan tavoitteiden mukainen.”

Maankäyttö- ja rakennuslaki osoittaa eri kaavamuodoille selkeästi omat tehtävänsä alueiden käytön suunnittelujärjestelmässä. Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen (MRL § 25). Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma ja jättää paikalliset alueidenkäyttöä koskevat kysymykset kuntakaavoituksen ratkaistavaksi.

Kaavajärjestelmän perusominaisuuksiin kuuluu maakuntakaavan tietty joustavuus. Maakuntakaavassa esitettyjen aluevarausten laajuutta ja sijaintia voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavassa muuttaa tai aluevarauksesta voidaan myös luopua. Tämä edellyttää, etteivät maakuntakaavan keskeiset ratkaisut ja tavoitteet vaarannu. Näin ollen kuntakaavoituksessa ei ole mahdollista maakuntakaavan periaatteita syrjäyttävä ratkaisu.

Maakuntakaavassa esitetyn alueen käyttötarkoituksen muuttaminen on mahdollista kuntakaavoituksessa edellyttäen, että uusi käyttötarkoitus toteuttaa maakuntakaavan tavoitetta. Sen kanssa ristiriitainen kaavaratkaisu ei ole mahdollista ilman maakuntakaavan muuttamista. Maakunnallisesti tai seudullisesti vaikuttavan uuden maankäyttöratkaisun esittäminen vasta kuntakaavoituksen yhteydessä on lähtökohtaisesti ristiriidassa myös maakuntakaavan kanssa. Maakuntakaavan muuttamistarpeen harkitsee maakunnan liitto.

Kunnan on otettava maakuntakaava ohjeena laatiesaan joko oikeusvaikutteista tai oikeusvaikutuksetonta yleiskaavaa.

Maakuntakaava ei kuitenkaan velvoita yleiskaavan laatimiseen. Alueilla, joilla ei ole yleiskaavaa, maakuntakaava ohjaa suoraan asemakaavoitusta ja muuta rakentamisen ohjausta. Maakuntakaava on otettava huomioon myös muussa alueiden käyttöön liittyvässä viranomaistoiminnassa, kuten kunnan rakennusjärjestystä laadittaessa. Kunnan tulee huolehtia yleis- ja asemakaavojensa pitämisestä ajan tasalla. Maakuntakaavassa osoitettu uusi maankäyttöratkaisu voi kuitenkin olla keskeinen peruste arvioitaessa kuntakaavojen ajantasaisuutta.

9.3 Maakuntakaavan muuta viranomais-toimintaa ohjaava vaikutus

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 32.2 §:n mukaisesti viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Muulla viranomaistoiminnalla, johon maakuntakaavan ohjausvaikutus ulottuu, tarkoitetaan sellaista suunnittelua ja päätöksentekoa, joka koskee muuta kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaista maankäyttöä. Tällöin tarkoitetaan esimerkiksi vesilain tai maantielain mukaista käyttöä koskevia ratkaisuja. Tämä oikeusvaikutus kohdistuu vain viranomaisten toimintaan, eikä se koske yksityistä maankäytön suunnittelua.

Maakuntakaavan ottaminen huomioon ja edistämismahdollisuus koskee kaikkia sellaisia valtion ja kuntien viranomaisia tai liikelaitoksia, jotka harjoittavat alueiden käyttöön liittyvää suunnittelua tai toteuttamista.

Maakuntakaavan huomioon ottaminen tarkoittaa toimimista tavalla, joka ei vähennä maakuntakaavan toteuttamismahdollisuuksia. Maakuntakaavan toteuttamisen edistäminen edellyttää puolestaan aktiivisempaa, maakuntakaavan toteuttamista palvelevaa toimintatapaa. Kuntien osalta säännös tarkoittaa lähinnä kaavoituksen suuntaamista maakuntakaavan tarkoituksenmukaista toteuttamista edistävälle alueelle.

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi (MRL 32.1 §). Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1. momentissa tarkoitettujen kaavojen muuttamista koskevan vaikutusten osalta (MRL 32.3 §).

Maakuntakaavan tehtävä kaavajärjestelmässä edellyttää, että merkitykseltään valtakunnalliset, maakunnalliset tai seudulliset maankäyttöratkaisut osoitetaan maakuntakaavassa. Jollei maakuntakaavassa ole osoitettu maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävää maankäyttöratkaisua, ei kuntakaavassa yleensä voida tällaista ratkaisua osoittaa ohi maakuntakaavan. Tämä voi kuitenkin joissain tapauksissa olla mahdollista, jos kuntakaavassa voidaan ratkaisun vaikutukset riittävästi selvittää eikä mahdollisilla muilla maakunnallisilla tai seudullisilla sijoittumisvaihtoehdoilla ole erityistä vaikutusta ratkaisun toteuttamisedellytyksiin arvioinnissa.

Kaavan viranomaisvaikutus kohdistuu niihin viranomaisiin, joilla on alueiden käyttöön liittyviä tehtäviä. Vaikutus koskee viranomaisten oman toiminnan suunnittelua, järjestämistä ja toteuttamista. Viranomaisvaikutuksen merkitys päätöksentekoon riippuu muun muassa siitä, miten viranomaisten päätöksenteon edellytyksistä ja niihin liittyvästä harkintavallasta on kysymyksessä olevassa erityislaissa säädetty.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset alueiden käyttöä koskevat tavoitteet ja suunnitelmat on, siten kuin erikseen säädetään, otettava huomioon suunniteltaessa ja päätettäessä muun lainsäädännön nojalla ympäristön käytön järjestämisestä (MRL 3 §).

9.4. Maakuntakaavaan liittyvä rakentamisrajoitus

Maankäyttö- ja rakennuslain 33.1 §:n mukaan maakuntakaavassa virkistys- tai suojelualueeksi taikka liikenteen tai teknisen huollon verkostoja tai alueita varaten osoitetulla alueella on voimassa rakentamista koskeva rajoitus. Kun kaava saa lainvoiman, tulee rakentamisrajoitus voimaan näillä alueilla. Rakentamisrajoituksen aluetta voidaan erityisellä kaavamääräyksellä supistaa tai laajentaa. Tässä vaihemaakuntakaavassa ei ole käytetty mainitun kaltaista erityistä kaavamääräystä.

Kunkin kaavamerkinnän kuvauksessa on kerrottu, jos kyseiseen kaavamerkintään liittyy rakentamisrajoitus.

Kohdemerkinnöillä osoitettuihin aluevarauksiin ei kuitenkaan sisälly rakentamisrajoitusta. Kohteina osoitettujen alueidentiteettin turvaamisen ei ole katsottu edellyttävän rakentamisrajoitusta, koska ne ovat osittain jo olemassa olevia, pinta-alaltaan pieniä tai niiden tarkka sijainti ja laajuus voidaan määritellä vasta yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Kun liikenneväylä tai teknisen huollon johtolinja on esitetty ohjeellisen tai vaihtoehtoisen linjauksen merkinnällä, ei alueelle tule rakentamisrajoitusta. Rakentamisrajoitukseen ei myöskään johda liikenteen tai teknisen huollon yhteystarvemerkinä.

Maakaasulinjalla ei saa harjoittaa toimintaa, josta on haittaa tai vaaraa maakaasuputkille. Rakentaminen tai muu toiminta maakaasuputkiston läheisyydessä on rajoitettua asetuksen 551/2009 tai sitä korvaavan säädöksen/lainkohdan mukaisesti. Käytettävissä olevien tietojen perusteella alueluokitus ei aseta rajoituksia vaihemaakuntakaavassa osoitetuille maankäyttöratkaisuille. Maakaasulinjaa koskevat rajoitukset tulee huomioida tarkemmin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Alueilla, joita rakentamisrajoitus koskee, ei lupaa rakennuksen rakentamiseen saa myöntää siten, että maakuntakaavan toteutuminen vaikeutuu. Rakentamisrajoitus on kuitenkin ehdollinen, sillä jos maakuntakaavasta johtuvasta rakennusluvan epäämisestä aiheutuu hakijalle huomattavaa haittaa, on lupa myönnettävä, ellei kunta tai muu julkisyhteisö lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta. Suojelualueilla lunastus- tai korvausvelvollinen yhteisö on yleensä valtio.

Kohtuuton haitta voi maakuntakaavassa liittyä myös muun kuin rakennushankkeen estymiseen. Tällaisia voivat olla esimerkiksi elinkeino- tai muun toiminnan

kohtuuton hankaloituminen, kalleus tai estyminen. Maanomistajalle koituvan kohtuuttomuuden arviointi on aina tapauskohtaista ja kokonaisuuteen perustuvaa. Kohtuullisuutta arvioidaan usein maanomistajan taloudellisella asemalla ennen ja jälkeen kaavan. Haitan arvioinnissa on otettava huomioon maakuntakaavan yleispiirteisyys, kyseisen aluevarauksen luonne ja mahdollisuudet ohjata hankkeen sijaintia. Maanomistajalle mahdollisesti aiheutuva haitta voidaan yleensä määrittää tarkasti vasta yksityiskohtaisempien kaavojen yhteydessä.

9.5 Muu lainsäädäntö ja maakuntakaava

Maakuntakaavaa laadittaessa on otettava huomioon maankäyttö- ja rakennuslain ohella erityisesti luonnonsuojelulaki, muinaismuistolaki, laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä, laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista sekä saariston kehityksen edistämisestä annettu laki. Vuorovaikutuksessa ja kuulemisessa on lisäksi otettava huomioon hallintolaki ja kuntalaki.

Luonnonsuojelulaissa (LSL) tarkoitettujen luonnonsuojeluohjelmien ja päätösten sekä maisema-alueita koskevien perustamispäätösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa. Maakuntakaavan sisältöön oikeudellisesti vaikuttavia ovat valtioneuvoston jo hyväksymät suojeluohjelmat ja -päätökset, jotka on mainittu LSL:n 77 §:ssä. Laissa on lisäksi Euroopan yhteisön Natura 2000 -verkostoa koskevat erityissäännökset. Lain mukaan on maakuntakaavaa laadittaessa, hyväksyttäessä ja sitä vahvistettaessa on huolehdittava, ettei kaavan toteutuminen todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on otettu valtioneuvoston Natura 2000 -verkkoon. Tarvittaessa on tehtävä LSL:n 65 §:n mukainen Natura -arviointi luonnonarvojen heikkenemisen merkittävyydestä.

Kiinteät muinaismuistot ovat muinaismuistolain mukaisesti suojeltuja. Muinaismuistolain 13 §:n mukaan on yleistä hanketta tai kaavoitusta suunniteltaessa ennalta otettava selville koskeeko hankkeen tai kaavoituksen toimeenpaneminen kiinteää muinaisjäännöstä. Maakuntakaavan yleispiirteisyydestä johtuen maakuntakaavatasolla ei kuitenkaan voida yksityiskohtaisesti ennakoita kaavassa suunniteltujen rakennuskohteiden sijaintia maastossa, minkä vuoksi muinaismuistolain 13 § tulee ajankohtaiseksi vasta yksityiskohtaisemman suunnittelun ja kaavoituksen yhteydessä. Maakuntakaavalla tulee kuitenkin välittää tieto muinaismuistoista yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle. Kulttuuriympäristön vaalimiseen liittyvät myös laki rakennusperinnön suojelemisesta ja kirkkolaki.

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA) sisältää yleisen hankkeesta vastaavaa koskevan velvollisuuden olla riittävästi selvillä hankkeen ympäristövaikutuksista siinä laajuudessa kuin kohtuudella voidaan edellyttää. Lain mukaan muun muassa maakunnan liiton ja hankkeesta vastaavan on oltava riittävästi yhteistyössä hankkeen arviointimenettelyn ja kaavan yhteensovittamiseksi. Kaavoituksen yhteydessä tehtyjä selvityksiä voidaan yleensä käyttää hyväksi hankekohtaisessa arviointimenettelyssä ja vastaavasti maakuntakaava voi perustua aiemmin tehtyyn hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn. Maakuntakaavaan merkitseminen ei sinänsä edellytä YVA-lain mukaista menettelyä.

Maakuntakaava on otettava huomioon suunniteltaessa ja päättäessä muun lainsäädännön nojalla ympäristön käytön järjestämisestä siten kuin erityislaeissa säädetään. Tässä suhteessa keskeisimpiä erityislakeja ovat ympäristönsuojelulaki, maantielaki, ratalaki, kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annettu laki, maa-aineslaki, metsälaki ja vesilaki.

Vaatus maakuntakaavan huomioon ottamisesta erityislainsäädännön mukaisessa viranomaisten päätöksenteossa vaihtelee lainsäädännön alasta riippuen. Yleisesti voidaan todeta, että erityislainsäädännön merkitys on suuri, mikäli erityislainsäädännössä on tyhjentävästi säädelty sen suhde maankäytön suunnitteluun. Mikäli säätely on väljä, kasvaa maankäyttö- ja rakennuslain rooli.

Ympäristönsuojelulain mukaan säädellään pilaantumisen vaaraa aiheuttavaa toimintaa ympäristöluvil-la. Lupaharkinnassa on sijoituspaikan soveltuvuutta arvioitaessa otettava huomioon myös maakuntakaava ja siinä alueelle ja sen ympäristöön osoitettu nykyinen ja tuleva käyttötarkoitus sekä kaavamääräykset. Maakuntakaava voi lisäksi toimia alueen eri arvoja ja ominaisuuksia sekä toiminnan vaikutuksia selvittävänä aineistona.

Maantielain ja ratalain mukaan tien tai radan suunnittelun tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa väylän sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Ratalinjat ja energia-verkostot toteutetaan vapaaehtoisin järjestelyin ja kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain perusteella. Lunastuslupan myöntävä viranomainen on yleensä valtioneuvosto. Vähemmän tärkeistä lunastuksista voi myös paikallinen maanmittaustoimisto päättää. Päätöksen perusteluissa on otettava huomioon maakuntakaava ja pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista.

Maa-aineslain mukaiset lupaedellytykset ovat maa-ainesten lupaharkinnan peruste. Maakuntakaava on kuitenkin tukena maa-aineslain mukaisessa lupaharkinnassa. Ottamistoiminnasta ei saa aiheutua sellaisia haitallisia seuraamuksia, kuten kauniin maisemakuvan turmeltumista tai luonnon merkittävien kauneusarvojen tai erityisten luonnonesiintymien tuhoutumista tai pohjavesien tilan vaarantumista. Maakuntakaava toimii alueen arvoja selvittävänä aineistona ottamisen edellytyksiä harkittaessa.

Metsälaki toteaa, että lakia ei sovelleta maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa kaavassa suojelualueeksi osoitetulla alueella. Maakuntakaavan suojelualueilla ei siten synny tilanteita, jossa metsälain mukaisessa suunnittelussa ja päätöksenteossa voitaisiin vaikeuttaa maakuntakaavan toteuttamista. Muilla maakuntakaavan aluevarauksia sisältävillä alueilla, kuten sellaisella maa- ja metsätalousalueella, jolla on merkitystä ympäristöarvojen, maisemallisten seikkojen tai ulkoilun kannalta, on metsälain mukaisessa lupa- ja metsänkäyttöilmoitusten käsittelymenettelyssä otettava huomioon maakuntakaava ja pyrittävä edistämään sen toteuttamista.

Vesilain mukaiset hankkeet kuuluvat niihin toimenpiteisiin, joiden edellytykset on ilmaistu kattavasti kyseisessä erityislaissa. Maakuntakaavan toteuttamista voidaan edistää esimerkiksi pohjavesien suojelua turvaavilla ja edistävillä vesilain mukaisilla toimenpiteillä.

10. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS

Maankäyttö- ja rakennuslain 6§:n mukaan kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Kaavoja valmistelevien viranomaisten on tiedotettava kaavoituksesta sillä tavoin, että niillä, joita asia koskee, on mahdollisuus seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen.

Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavaa varten perustettiin ohjausryhmä. Ohjausryhmä koostui keskeisistä viranomaisista ja vaihemaakuntakaavan teemojen toimijoista.

Ohjausryhmän kokoonpano:

- Maakuntahallituksen puheenjohtaja, Jukka Kopra/ varalla mk.hall. jäsen Kari Metsäkallio
- Maakuntahallituksen 1. varapuheenjohtaja, Jukka Kärnä/ varalla mk. hall. jäsen Tapio Virkki
- Kaakkois-Suomen Ely-keskus/yhdyskunnat ja luonnonvarat, alueiden käyttöpäällikkö Harri Kuivalainen
- Kaakkois-Suomen Ely-keskus/elinkeinot, työvoima, osaaminen ja kulttuuri, johtaja Satu Mäkelä
- Kaakkois-Suomen Ely-keskus/liikenne ja infrastruktuuri, johtaja Antti Rinta-Porkkunen
- Liikennevirasto/ maankäytön asiantuntija Seppo Serola
- Etelä-Karjalan kauppakamari/ toimitusjohtaja Mika Peltonen
- Wirma oy /toimitusjohtaja Markus Lankinen
- Imatran seudun kehitysyritys Oy / toimitusjohtaja Aki Keskinen
- Parikkalan kunta/ elinkeinojohtaja Aune Ritola-Grahn

Etelä-Karjalan liitosta ohjausryhmässä mukana ovat olleet:

- maakuntajohtaja Timo Puttonen
- suunnittelujohtaja Arto Hämäläinen
- ohjausryhmän pj Ari Berg, maakuntahallituksen 2. varapj/varalla mk.hall jäsen Antti Rämä
- maankäyttöpäällikkö Marjo Wallenius, ohjausryhmän sihteeri

Vaihemaakuntakaavan liikenneselvitystä varten perustettiin liikennetyöryhmä ja vaihemaakuntakaavan kaupallista selvitystä verten perustettiin erillinen kaupparyhmä. Ryhmien kokoonpanot on vaikusten arviointi -raportin liitteenä 5.

Vaihemaakuntakaavan nähtävillä asettamisesta on kuulutettu seuraavissa lehdissä:

Luonnosvaiheen kuulutukset julkaistiin: Etelä-Saimaa, Uutisvuoksi, Luumäen lehti, Joutseno lehti, Länsi-Saimaa ja Parikkala-Rautjärven sanomat.

Ehdotusvaiheen kuulutukset julkaistiin: Etelä-Saimaa, Uutisvuoksi, Luumäen lehti, Joutseno lehti, Länsi-Saimaa ja Parikkala-Rautjärven sanomat.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, vaihemaakuntakaavaluonnos ja -ehdotus ovat olleet julkisesti nähtävillä Etelä-Karjalan liiton virastossa, alueen kaikissa kunnissa ja maakuntaliiton kotisivuilla. Vaihemaakuntakaavaluonnos oli nähtävillä myös kuntien pääkirjastoissa.

Maankäyttö- ja rakennusasetus (93§) velvoittaa maakunnan liittoa kuuluttamaan kaavan voimaantulosta. Lisäksi maakuntaliiton tulee lähettää vahvistettu maakuntakaava tiedoksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen (95§) mukaisille viranomaisille otettavaksi huomioon suunnittelussa ja päätöksen teossa sekä alueiden käyttöön liittyviin toimenpiteisiin ryhdyttäessä.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava hyväksyttiin maakuntahallituksessa 27.1.2014 ja maakuntavaltuustossa 24.2.2014, jonka jälkeen se saatettiin ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Ympäristöministeriö vahvisti 1. vaihemaakuntakaavan 19.10.2015. Etelä-Karjalan liitto on maankäyttö- ja rakennusasetuksen 93 §:n mukaisesti kuuluttanut maakuntakaavan voimaantulosta.

11. KAAVAN TOTEUTTAMINEN JA SEURANTA

11.1 Kaavan tavoitteiden toteutuminen

Mikäli kaava toteutuu suunnitelmien mukaisesti, edistää se maakunnan elinkeinoelämän kehittämistä asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Toteutuessaan kaava mahdollistaa kaupan, elinkeinoelämän ja matkailun suunnittelun kehittämisen sekä liikennehakkeiden eteenpäin viemisen. Kaavaan varatut reservialueet turvaavat kaupan kehittymistä myös pidemmälle tulevaisuuteen. Kaavaa sunnitteltaessa on otettu huomioon ja on pyritty edistämään elinympäristön hyvää laatua sekä luonnonarvoja. Vaihemaakuntakaavan vaikutuksia on arvioitu erillisessä vaikutusten arviointiraportissa.

Rakennepoliittisen ohjelman toimenpidekokonaisuudessa (2013, kohdat 2.4 ja 2.5) kaavoituksen kannalta keskeisenä pidetään sitä, että maakunta- ja kunta-kaavoissa on asianmukaisesti huomioitu Venäjältä tuleva lisääntyvä matkailu ja ostovoima. Sijaintiratkaisuja tulee tarkastella koko maakunnan kannalta ja alueidenkäytössä tulee pyrkiä pitkäjänteiseen kehittämiseen ottaen huomioon myös ympäristön korkea laatu matkailun edistäjänä. Liikenneyhteyksien taas tulee palvella sekä kansalaisten matkustamista, että elinkeinoelämän tarpeita. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan tarkoituksena on turvata kaupan, elinkeinoelämän, matkailun ja liikenteen tarpeita pidemmälle tulevaisuuteen. Suunnittelussa on huomioitu kasvava rajaliikenne Venäjältä ja sen myötä kasvavat matkailijamäärät sekä ostovoima ja mahdollinen viisumivapaus. Vaihemaakuntakaavalla pyritään siis näin ollen tukemaan myös rakennepoliittisen ohjelman toimenpiteitä. Lisäksi kaavan vaikutuksia on arvioitu tarkemmin vaikutusten arviointiraportissa, mistä käy ilmi myös muun muassa kaavan vaikutukset ympäristöön.

11.2 Kaavan toteuttaminen

Kaavan toteuttaminen tapahtuu kuntakaavoituksen ja viranomaisten edistämismekanismien kautta.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka ohjausperiaate toteutuu, kun siinä esitetty maankäytöratkaisu täsmentyy kuntakaavoituksessa tai muussa maankäytön suunnittelussa. Yleispiirteisyytensä vuoksi maakuntakaavassa esitettyjen aluevarausten laajuutta ja sijaintia voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa muokata ja tarkentaa tai aluevarauksesta on mahdollista myös luopua. Edellytyksenä on kuitenkin, etteivät maakuntakaavan keskeiset tavoitteet vaarannu.

Maakuntakaava on strateginen, mutta ei lopullinen toteuttamissuunnitelma ja se toteutuu yksityiskohtaisempien suunnitelmien kautta. Maakuntakaavan toteutusta on käsitelty jokaisen teeman osalta erikseen, koska kaava toteutuu pääasiassa erillislainsäädännön nojalla. Etelä-Karjalan strategisen ja yleispiirteisen maakuntakaavan ohjauksen painopiste on tietoisesti suunnittelun ohjaamisessa.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Viranomaisvaikutus koskee kaikkia viranomaisia, myös kuntia ja maakunnanliittoa.

Maakuntaliitossa maakuntakaavan toteuttamista voidaan edistää ottamalla se huomioon maakuntasuunnitelman ja -ohjelman sekä EU-ohjelmien laadinnassa, mutta myös yleisessä maakunnan edunvalvonnassa. Varsinaisen maakuntakaavaratkaisun ja sen suorien oikeusvaikutusten lisäksi maakuntakaavoitustyön yhteydessä luotu selvitys- ja tietopohja vaikuttaa ja ohjaa osaltaan välillisesti yksityiskohtaisempaa suunnittelua (MRL 9§).

Lisäksi maakuntaliitto suunnittelullaan pyrkii kehittämään yhteistyötä eri viranomaistahojen kanssa lisääntyvän kansainvälistymisen ja onnettomuusriskien hallinnassa.

Toteutumista ja kaavan vaikutuksia seurataan kuntakaavoituksen sekä vaikutuksiltaan merkittävien hankkeiden yhteydessä.

11.3 Kaavan toteutumisen seuranta ja ajantasaisuuden arviointi

1. vaihemaakuntakaavan toteutumista tullaan arvioidaan säännöllisellä, erillisellä arviointityöllä. Lisäksi seuranta tapahtuu Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän sekä kaava-neuvottelujen ja lausuntomenettelyn kautta. Myös kaupan palvelurakenteen selvitystä ja toteutumista tullaan seuraamaan (kts. Vaikutusten arviointi -raportti). Tutkimus- ja Analysointikeskus tekee jatkuvana työnä venä-

läisten ostovoimaan liittyvää rajahaastattelua. Sopimus jatkuvasta rajatutkimuksesta on tehty vuodesta 2014 alkaen.

1 vaihemaakuntakaavan toteutumisen ajoitusta tulee koordinoita hankekohtaisesti tavoitteena yhdyskuntarakenteen eheys ja tasapainoinen kehittyminen. Kaavan ajantasaisuutta arvioidaan yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä hankkeiden ja 1. vaihemaakuntakaavan tavoitteiden yhteensopivuuden vertailussa. Kaupan hankkeiden toteutumisen seurannassa tulee seurata etenkin rajaliikenteen kasvua ja rajakaupan sekä kaupan myynnin kehittymistä.

Ympäristöministeriön vahvistamispäätökseen on kirjattu jatkosuunnitteluohje: 'Ympäristöministeriö kehottaa Etelä-Karjalan liittoa seuraamaan vähittäiskaupan liiketilan lisätarpeen perusteena olevan ostovoiman kehitystä etenkin venäläisten matkailijoiden osalta. Mikäli ostovoima ei kehity vahvistetun kaavan selvityksissä arvioidulla tavalla, on liiketilan lisätarvetta tarpeen arvioida uudelleen. Ympäristöministeriö kehottaa tulevassa maakuntakaavoituksessa kiinnittämään erityistä huomiota vähittäiskaupan kokonaismitoitukseen ja sen jakautumiseen kaupan eri laatujen kesken sekä kokonaismitoituksen jakautumiseen keskustatoimintojen alueiden ja keskustatoimintojen alueiden ulkopuolisten alueiden kesken.'

12. YHTEENVETO

Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on ollut kaupan sijoittumisen ohjaaminen, keskustojen kehittäminen, Etelä-Karjalan elinkeinoelämän ja kilpailukyvyn vahvistaminen, kaupan palveluverkon suunnitteleminen sekä matkailun kehittäminen ja liikenteen sujuvuuden edistäminen.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava on täydennystä voimassaolevaan kokonaismaakuntakaavaan. Täydennystarpeen toivat voimassaolevan kaavan vahvistamatta jääneet kaupan varaukset, maankäyttö- ja rakennuslain muutos vähittäiskaupan suuryksiköiden määrittelyn osalta sekä yhä kiihtyvä rajaliikenne ja kaupallisten palveluiden kehittämistarpeet. Myös elinkeinoelämän, liikenteen ja matkailun osalta on ilmennyt tarvetta pohtia uusia aluetarpeita ja täydentää voimassa olevaa Etelä-Karjalan kokonaismaakuntakaavaa (2011). Myös rajanylityspaikkojen erityisalueisiin sekä asumiseen liittyviä täydennystarpeita ilmeni kaavan kuntakierrosten ja viranomaisneuvottelujen

11.4 Kaavaratkaisun edellyttämät infrastruktuurin ja teknisen huollon kehittämistarpeet

Liikennehankkeiden toteutumista arvioidaan ja edistetään myös Etelä-Karjalan liikennetyöryhmän toimesta ja liikennestrategiasuunnittelun yhteydessä. Teknisen huollon osalta osallistutaan teknisen huollon kehittämishankkeiden ohjaus- ja hankeryhmytyöhön sekä annetaan lausuntoja tehtyihin suunnitelmiin. Maakuntaohjelmalla ja sen toteuttamissuunnitelmalla edistetään liikenteeseen liittyviä suunnittelu- ja rakentamishankkeita. Myös laadittavalla kasvusopimuksella pyritään ohjaamaan rahoitusta tarvittaviin liikenteen kehittämis- ja parantamiskohteisiin. ELY-keskus rahoittaa omalta osaltaan liikenteen kehittämis- ja rakentamishankkeita. ENPI-ohjelmalla on rahoitettu rajanylityspaikkoihin liittyvää liikenne- ja muuta infraa. Tuleva ENI-ohjelma on myös hyvä väline uusien rajaliikennehankkeiden rahoitukseen. Myös Etelä-Karjalan liitto rahoittaa liikenteeseen liittyviä suunnittelutöitä kuten esimerkiksi Karjalan radan tasoristeysten poistosuunnitelma, VT-13 toimenpidesuunnitelma ja Etelä-Karjalan laaturaitiselytys sekä taajamajunaselytys.

tuloksena. Kaavaan liittyy erillinen Vaikutusten arviointi -raportti.

Täydennystarpeet

Suurimmat täydennystarpeet liittyivät kaupallisiin palveluihin ja ne koskivat kaikkia kuntia. Lappeenrannan, Joutsenon, Imatrankoski–Mansikkalan ja Vuoksenniskan keskusta-alueiden osalta kaavaan ei esitetty kaupan enimmäismitoituksia. Muille keskusta-alueille sen sijaan on määritelty kaupan maksimikerrosalat. Lisäksi keskustojen ulkopuolelle osoitettiin seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Pääosin keskustojen ulkopuoliset vähittäiskaupan suuryksiköt ovat kauppoja jotka eivät sovellu keskustoihin kaupan laadun tai koon puolesta, ne palvelevat matkailua ja rajaliikennettä sekä sisältävät tilaa vievää kauppa. Vain Lappeenrannan Mätkiän, Saimaan kanavan kupeeseen Ikea ja Ikanoa varten kaavoitettu sekä Imatralle Korvenkantaan varatut vähittäiskaupan suuryksiköt luo-

kitellaan normaaliksi seudulliseksi vähittäiskaupaksi. Lisäksi merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat on määritelty kunnittain.

Myös liikenteeseen ja logistiikkaan liittyviä täydennystarpeita olivat muun muassa Imatralla rajanylityspaikkaan ja raideliikenteen kansainvälistämiseen liittyen sekä Nuijamaan ja Parikkalan rajanylityspaikkaan liittyen. Rajavartiolaitoksen ja tullin alueita laajennettiin Parikkalassa, Imatralla ja Nuijamaalla. Lisäksi vaihemaakuntakaavaan on osoitettu joitakin tieliikenteen yhteystarvemerkinnoja ja yksi ampumarata, jonka valmistelu ei ehtinyt mukaan edelliseen maakuntakaavaan.

Muita täydennystarpeita tuotti melko vahva matkailupalvelujen kehittämistarve maaseutukunnissa, joista vahvin matkailun kehittämisen painotus oli Parikkalassa pääosin rajanylityspaikan avaamiseen liittyvän tavoitteen vuoksi. Myös Rautjärvellä, Ruokolahdella ja Luumäellä oli meneillään vahvaa matkailun kehittämistä. Elinkeinojen alueita on lisätty erityisesti Parikkalan rajanylityspaikan tuntumaan sekä muihin pieneempiin kuntiin tukemaan olemassa olevia palveluita.

Ruokolahdelle, Rautjärvelle ja Parikkalaan on osoitettu asumisen alueita, joilla kehitetään myös matkailua. Lappeenrannan Mikonsaareen on osoitettu rakennettua tiivistävää tai uutta asuntovaltaista aluetta. Alue on varattu olemassa olevan loma-asumisen kehittämiseen siten ettei saaren virkistysarvot vaarannu. Alueen tarkempaa suunnittelua on tarkoitus jatkaa seuraavan vaihemaakuntakaavan yhteydessä. Asumisen alueita varattiin kuntakyselyjen pohjalta ja ne liittyvät pääsääntöisesti matkailuun ja kauppaan.

Kaupan mitoitusperiaatteet

Kaupallisten palveluiden mitoituslaskelma pohjautuu maakunnan asukkaiden ostovoiman kasvuun vuosina 2011–2025. Lisäksi on laskettu erikseen loma-asukkaiden, matkailijoiden ja venäläisten ostosmatkailijoiden merkitys liiketilan lisätarpeeseen. Ostovoiman kasvu on suhteutettu pinta-alaksi siten, että laskelmasa on käytetty toimialoittaisia keskimääräisiä myyntitehokkuuksia, jotka on laskettu vähittäiskaupan myynnin ja erilaisten kartoitusten pohjalta. Tehokkuus vaihtelee toimialoittain.

Vähittäiskaupan nykytilaa ja sijaintia aluerakenteessa sekä maakunnallisen ohjauksen tapaa selvitettiin kaavatyon luonnosvaiheessa. **Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025** (Santasalo 2013) -selvityksen tarkoituksena oli mitoittaa maakuntakaavaan osoitettavat vähittäiskaupan suuryksiköt ja tarvittavilta osin myös keskustatoimintojen alueita hyödyn-

täen vaikutusarviointeja. Kaupan palveluverkko suunniteltiin osaksi Etelä-Karjalan keskusverkkoa siten, että kaupan ratkaisut tukevat elinvoimaisen yhdyskuntarakenteen kehitystä ja mahdollistavat sujuvan sekä taroituksenmukaisen matkailijoiden asioinnin kaupallisissa palveluissa ja palvelujen saatavuuden myös harvemmin asutuilla alueilla. Kauppaselvityksen ja alustavan luonnoksen pohjalta laadittiin **vaihemaakuntakaavan liikenteellinen** selvitys, jossa myös liikenteen määrää ja päästöjä arvioitiin kahdella eri kaavavaihtoehdolla.

Selvityksissä on otettu huomioon Tutkimus- ja analysointikeskus TAK Oy:n laatima **Venäläisten ostosmatkailun merkitys ja tulevaisuuden näkymät** -tutkimus, jonka tarkoituksena on ollut arvioida venäläisten Suomen matkailun kehitystä vuoteen 2025 mennessä. Lisäksi TAK Oy:n tutkimuksessa arvioidaan matkustajapotentiaalia Venäjällä sekä venäläisten kiinnostusta matkustaa Suomeen ja matkustushalukkuuteen vaikuttavia tekijöitä. Tutkimus on laadittu yhteistyössä Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liittojen kanssa.

Lisäksi hyödynnettiin ministeriöiden tuoreita tutkimuksia: **Sisäasiainministeriön Kasvavan rajaliikenteen hallinta** -selvitys (42/2012) ja **Liikenne- ja viestintäministeriön Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030, Ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä** -selvitys (2013).

Kaavatyössä on otettu huomioon myös viisumivapauden mahdollisuus, jonka sisäasiainministeriö on jo ottanut huomioon selvityksessään. Vaihemaakuntakaavan suunnittelussa on hyödynnetty myös **TAK OY:n laatimia muita rajatutkimusaineistoja sekä TAK Oy:n ja Itä-Suomen yliopiston laatimaa Viisumivapauden vaikutukset** -tutkimusta.

Kaupan varaukset:

Olemassa olevat liiketilat keskustoissa ja muilla kaupan alueilla vuonna 2012 yhteensä 408 800 k-m²

- Lappeenrannan seutu 180 705 k-m²
- Imatran seutu 229 800 k-m², josta Rautjärvi-Parikkala on 38 400 k-m².

(Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvitys, s. 15)

Keskustoissa on olemassa olevat kaupat ja kaupan uusi mitoitus yhteensä 784 000 k-m².

Keskustoihin on kaupan kokonaismitoituksesta määrätty vaihemaakuntakaavaan vain 113 000 k-m² ja kaavaan määrittelemättömät keskustan mitoitukset ovat 671 000 k-m². Keskustojen osalta vaihemaakuntakaavaan ei ole määritelty kaupan enimmäismäärää Lap-

peenrannan keskusta, Imatrankoski–Mansikkalan keskusta, Vuoksenniskan eikä Joutsenon keskusta.

Keskustojen ulkopuolella on kaupan kerrosalaa 904 900 k-m² (uudet ja olemassa olevat), uudet varaukset ovat 784 000 k-m².

Keskustojen ulkopuolisesta uudesta kaupasta on kaupallisen selvityksen mitoituksen mukaan tilaa vievää kauppaa 284 100 k-m², matkailua palvelevaa kauppaa 118 900 k-m², rajaliikennettä palvelevaa kauppaa 108 500 k-m² ja tavanomaista vähittäiskaupan suuryksikköaluetta 272 500 k-m².

KM-1 ja **KM-4** uudesta tavanomaisesta vähittäiskaupan suuryksiköstä osan vie lähiaikoina toteutuva Ikea–Ikano Nuijamaantien risteyksessä (72 000 k-m²). Osa toteutuu Lappeenrannan keskusta liittyvälle Myllymäen KM-4 vähittäiskaupan suuryksikköalueelle (87 000 k-m²), loput sijoittuu Imatran Korvenkannan vähittäiskaupan suuryksikköalueelle (106 500 k-m²) ja siihen liittyvälle Korvenkannan Lappeenrannan puoleiselle alueelle (7 000 k-m²), yhteensä 272 500 k-m². Korvenkannan kokonaismäärästä reservialuetta on 42 3000 k-m².

Korvenkannan alueen Imatran puolelta aiesopimukset on jo tehty ja kaavoitus on käynnissä. Alueen rakentaminen alkanut uudella ABC-aseman konseptillä, johon sisältyy liikenneaseman lisäksi erilaista liiketilaa, myös liikennejärjestelyjä tehdään alueelle. Muille keskustojen ulkopuolisille alueille ei jää km-1 aluetta.

KM-2 uudesta tilaa vievästä kaupan kokonaismäärästä 284 100 k-m² suurin osa sisältyy Ikea–Ikanon, Viipurinportin, Korvenkannan (Imatra ja Lappeenranta), Selkäharjun ja Sotkulammen alueelle, yhteensä 215 100 k-m². K-rauta siirtyy vuoden 2015 lopulla Sotkulammen alueelle. Selkäharjun sekä Viipurinportin osalta on käyty neuvotteluja yritysten sijoittumisesta. Ikea–Ikano -alueelle ja Korvenkannan alueelle on jo aiesopimuksia tehty ja merkittäviä infrahankkeita on käynnissä (muun muassa voimalinjan siirto, tieliittymien, kiertoliittymän ja eritasoliittymien rakentaminen jne).

KM-3 -merkinnällä on uutta matkailua palvelevaa kauppaa varattu 60 000 k-m², se on jakautunut Luumäen Rantsilanmäelle, Rautjärven Änkilänmäelle ja Ruokolahden Oritlammelle. Kaikilla alueilla on jo olemassa olevaa kaupan- tai muuta palvelurakennetta. Lisäksi KM-2 -merkintään sisältyy matkailua palvelevaa kauppaa 46 000 k-m², joka jakautuu Lappeenrannan Selkäharjuun ja Viipurinportiin sekä Parikkalan Koirniemeen.

KM-r uutta rajaliikennettä palvelevaa kauppaa on osoitettu Mustolaan ja Nuijamaalle, jossa on jo olemassa olevaa rajakauppaa sekä Teppanalaan, jonne on jo rakentumassa useita rajakaupan kohteita. Rajaliikennettä palvelevaa kauppaa on varattu yhteensä 108 500 k-m².

KM/res -merkinnöillä on osoitettu pitkällä aikavälillä toteutettavia vähittäiskaupan suuryksikköalueita. Reservialueille on varattu vähittäiskaupan suuryksiköitä 79 300 k-m².

Verrattaessa vaihemaakuntakaavan luonnoksen mitoitusta laskennalliseen liiketilan lisätarpeeseen kaavallinen väljyys (+ 30 prosenttia) huomioiden, niin maakunnan kokonaismoitus on hieman suurempi kuin skenaarion +15 prosentin mukainen liiketilan lisätarve. Vaihemaakuntakaavan luonnoksen kokonaismoitus Etelä-Karjalassa on selvästi alhaisempi kuin liiketilan lisätarve voimakkaimpien kasvujen skenaarioissa. Kasvuprosentti on myös liikenneselvityksessä samaa luokkaa eli 15 prosenttia.

Muut täydennystarpeet

Vaihemaakuntakaavaan tuli vielä muutamia täydennystarpeita voimassa olevasta maakuntakaavasta Rajavartiolaituksen ja Tullin alueiden lisätarpeen vuoksi. Lisäksi Luumäelle osoitettiin uusi ampumarata, josta esisuunnittelu oli jo tehty.

Lisäksi taajama- ja asuinalueiden kohteita sekä pidemmän aikavälin asutusrakennetta on lisätty kuntakyselyiden pohjalta ja niiden tarkoituksenmukaisuutta on arvioitu kaavatyön yhteydessä.

Vaihemaakuntakaavassa on kaikki varaukset osoitettu maakunnallisella tarkkuudella. Esimerkiksi vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismoitus tarkentuu kuntakaavoituksessa ja seudullisia vähittäiskaupan suuryksikön alarajoja voidaan tarkentaa erillisillä selvityksillä. Määräyksen tarkkuudessa huomioidaan maakuntakaavan yleispiirteisyys.

ETELÄ-KARJALAN 1. VAIHEMAAKUNTAKAAVA

Kaavamerkinnot ja -määräykset sekä suunnitteluratkaisut Kauppa, matkailu, elinkeinot ja liikenne

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan merkinnät ja määräykset korvaavat Etelä-Karjalan voimassaolevan maakuntakaavan (v. 2011) merkintöjä ja määräyksiä. Kunkin merkinnän kohdalla mainitaan erikseen merkinnän suhde voimassaolevaan maakuntakaavaan.

Silloin kun viiva- tai kohdemerkintä sijaitsee aluevarausmerkinnän päällä, sovelletaan viiva- ja kohdemerkinnässä myös aluevarausmerkinnän suunnittelumääräyksiä.

lk

Kasvukeskusalueen laatukäytävä

Merkinnällä osoitetaan Etelä-Karjalan keskeinen työssäkäynti- ja kasvukeskusalue. Laatukäytävä on kasvukeskusalueen yhdyskuntarakennetta kokoava vyöhyke ja maakunnan painopistealue.

Suunnittelumääräys

Laatukäytävän yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää elinympäristöjen toimivuutta ja taloudellisuutta hyödyntämällä ja eheyttämällä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta sekä turvata toimivat ja turvalliset liikenneväylät ja -yhteydet. Alueidenkäytön suunnittelussa tulee turvata pitkän tähtäimen maankäytölliset kehittämistarpeet, turvata joukkoliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämismahdollisuudet sekä pyrkiä vähentämään liikennetarvetta, parantamaan liikenneturvallisuutta sekä edistämään joukko- ja kevyenliikenteen edellytyksiä ottaen huomioon virkistys ja matkailu. Keskeisillä taajama-alueilla käytöstä poistuneiden alueiden uudistamista ja saneerausta tulee suunnata asumiseen ja lähipalveluihin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon rantojen viheralueita säilyttävä ja viheryhteyksiä mahdollistava rakentaminen sekä luonto- ja kulttuuriarvojen vaaliminen.

Kasvukeskusalueen laatukäytävä -merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan (v. 2011) kasvukeskusalueen laatukäytävä -merkintää koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Voimassa olevan maakuntakaavan (v. 2011) laatukäytävää on laajennettu Ruokolahdella kattamaan Virtutjoen asutusrakennetta ja sen palveluja. Alue liittyy melko vilkkaaseen työpaikkapendelöintiin Imatran suuntaan sekä vilkkaaseen matkailureittiin (kt 62 Imatra–Puumala–Mikkeli). Ruokolahden Puntalan–Oritlammen osalta laatukäytävän jatke liittyy Kurkivuoren työpaikka- ja palvelualueen laatukäytävään, jonka tavoitteena on keskeisen työssäkäyntialueen yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen. Laatukäytävän alueella pyritään uutta rakentamista sijoittamaan ensisijaisesti olemassa olevan taajama- ja työpaikkarakenteen yhteyteen. Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen yhteyksien ja opastuksen kehittäminen ovat yhtenä tärkeänä tavoitteena. Kevyen liikenteen verkoston kehittämisessä korostuvat myös matkailun ja virkistystyksen näkökulmat.

A

Taajamatoimintojen alue

Merkinnällä osoitetaan yksityiskohtaista suunnittelua edellyttävät asumiseen, palvelu- ja työpaikka sekä muihin taajamatoimintoihin varattavat rakentamisalueet. Merkintä sisältää tarvittavat taajamien sisäiset liikenneväylät, ulkoilureitit, kevyen liikenteen väylät, yhdyskuntateknisen huollon alueet, paikalliskeskukset sekä virkistys- ja puistoalueet.

Suunnittelumääräys

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä hajanaisesti ja vajaasti rakennetuilla alueilla tukien olemassa olevaa infraa. Suunnittelussa tulee myös edistää taajaman ydinalueen kehittämistä toiminnallisesti ja taajamakuvallisesti selkeästi hahmottavaksi keskuksiksi. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa rakentaminen ja muu maan

käyttö on sopeutettava ympäristöönsä niin, että taajaman omaleimaisuus ja viihtyisyys vahvistuvat. Erityistä huomiota tulee kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen. Sisäisten puisto- ja virkistys- sekä muiden vapaa-alueiden riittävyys tulee varmistaa. Arkusjärven ympäristön jatkosuunnittelussa tulee huomioida erityisen huolella jätevesi- ja hulevesiratkaisut ja muut vesistön tilaan vaikuttavat tekijät.

[Taajamatoimintojen alueen merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan \(v. 2011\) taajamatoimintojen aluetta koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.](#)

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Taajama-alueet Ruokolahdella, Rautjärvellä sekä Parikkalassa on liitetty matkailupalvelujen yhteyteen ja niillä tarkoitetaan sekä pysyvää että loma-asumista. Niillä on seudullista sekä kansainvälistä merkitystä. Erityisesti Parikkalan ja Rautjärven osalta taajama-alueet kurovat jo olemassa olevia taajama-alueita yhteen ja hyödyntävät alueen palvelujen käyttöä. Ne liittyvät vaihemaakuntakaavan teemaan vaikuttaen positiivisesti matkailuun, elinkeinoihin ja kauppaan. Arkusjärven A-alue liittyy Parikkalan kirkonseudun taajamaan ja sen vesihuoltoverkostoon täydentäen alueen asutusrakennetta. Taajama-alueen suunnittelumääräykset ohjaavat luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämistä ja Arkusjärven osalta myös järven vesistön tilan turvaamista alueen jatkosuunnittelussa.

Ar

Rakennetta tiivistävä tai uusi asuntovaltainen alue

Ar-merkinnällä on osoitettu pitkällä aikavälillä toteutettavia asutusrakennetta eheyttäviä ja tiivistettäviä sekä uusia tulevaisuuden pysyvän ja loma-asumisen laajenemisaalueita.

Suunnittelumääräys

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa rakentamisalueet ja muu maankäyttö on sopeutettava ympäristöönsä niin, että alueen omaleimaisuus ja viihtyisyys vahvistuvat sekä virkistysarvojen säilyminen turvataan. Erityistä huomiota tulee kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös maa- ja metsätalouden toimintaedellytykset sekä nykyinen vesistöjen kuormitus ja tulva-alueet. Mikonsaaren osalta alue varataan loma-asumisen kehittämiseen. Jatkosuunnittelussa on huolehdittava siitä, ettei alueen toteuttaminen aiheuta Ar-alueeseen rajautuvalle tai sen lähetyvillä sijaitsevalle Vuoksen vesistöalueelle sellaisia haitallisia vaikutuksia vedenlaadulle ja vesiluonnolle, jotka merkittävästi heikentäisivät niitä luonnonarvoja, joiden perusteella Vuoksen vesistöalue on sisällytetty valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin (VAT-Vuoksi).

[Rakennetta tiivistävän tai uuden asuntovaltaisen alueen merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan \(v. 2011\) rakennetta tiivistävän tai uuden asuntovaltaisen alueen aluetta koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.](#)

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Lemin Ar-alueet täydentävät asutuksen suuntautumista Kuukanniemen taajaman ja Lappeenrannan suuntaan. Ne tähtäävät myös mahdolliseen kuntaliitokseen Lappeenrannan kanssa. Lappeenrannan Mikonsaaren osalta Ar-varaus tarkoittaa olemassa olevan loma-asumisen kehittämistä siten, etteivät saaren virkistysarvot vaarannu. Tällä hetkellä saarella on virkistyskäyttöä, joka on olemassa olevan loma-asuntorakentamisen ja loma-alueiden ulkopuolella. Voimassaolevassa maakuntakaavassa (v. 2011) koko Mikonsaarta kattaa seutukaavan lähivirkistysaluevaraus VL. Kyseinen merkintä ei vastaa Mikonsaaren nykytilaa eikä mahdollista alueen loma-asumisen kehittämistä.

C

Keskustatoimintojen alue

Merkinnällä osoitetaan keskustahakuisten kaupan, palvelujen, hallinnon, asumisen ja muiden toimintojen yleispiirteinen sijainti. Keskustatoimintojen alue sisältää tarvittavat liikennealueet, puistot sekä viheralueet ja -vyöhykkeet.

Suunnittelumääräys

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota alueen viihtyisyyteen, omaleimaisuuteen ja kaupunkikuvan tasapainoisuuteen sekä huolehdittava eri liikennemuotojen järjestelyjen tarkoituksenmukaisuudesta ja häiriöttömyydestä. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään ja monipuoliseen keskustatoimintaa tukevaan asunto-, työpaikka- ja keskustapalvelujen tarjontaan sekä keskustojen lähikauppojen säilymiseen.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota laadukkaaseen viher- rakentamiseen ja viihtyisiin puistomaisiin alueisiin sekä maisema-arvojen ja kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen. Erityisesti jalankulun ja kevyen liikenteen verkostoa sekä joukkoliikenteen laatua ja sujuvuutta tulee kehittää.

Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä tai niihin vaikutuksiltaan verrattavia kaupallisia palveluita. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään palvelutarjontaan. Vähittäiskaupan suuryksiköiden koko on mitoitettava ja niiden toteutus ajoitettava yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Suuryksikön toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen. Lappeenrannan ja Imatrankoski–Mansikkalan keskustaa, Vuoksenniskan eikä Joutsenon keskustaa enimmäismitoitetaan 1. vaihemaakuntakaavalla. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettu taulukossa, joka on C-alueen koskevien suunnittelumääräysten lopussa.

[Keskustatoimintojen alueen merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan \(v. 2011\) keskustatoimintojen aluetta koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.](#)

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Vaihemaakuntakaavassa esitetyt keskustatoimintojen aluevaraukset Lappeenrannassa, Joutsenos- sa, Mansikkala- Imatrankoskella sekä Vuoksenniskalla korostavat nykyisten kaupunkikeskusten kehittymistä ja asemaa. Merkintöjen tavoitteina on keskustojen kehittäminen monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Vähittäiskauppojen suuryksikköjen enimmäiskerrosalat on laskettu kyseisiin keskustoihin mutta niitä ei ole merkitty ja mitoitettu kaavamääräyksiin. Enimmäiskerrosaloilla ei haluttu rajoittaa keskustojen kaupallisten palveluiden kehittymistä. Kerrosalat ovat kuitenkin ilmoitettu kaavaselostuksessa kaupan kokonaismitoituk- sen vuoksi. Lappeenrannan ja Imatrankosken–Mansikkalan keskustoihin on sijoitettu huomatta- tava määrä kaupan kerrosalaa. Joutsenon keskusta-alueen rajausta on tarkennettu ja se sisältää muun muassa Annukan matkailukeskuksen ja Vaasan leipomon alueet. Vuoksenniskan C-alueen laajentaminen on perusteltua jo sen nykyisen kehittymisen näkökulmasta. Keskittämällä ja mah- dollistamalla monipuolisia kaupallisia palveluja ja laadukasta asumista keskustatoimintojen alu- eille, parannetaan niiden toimintaedellytyksiä sekä vetovoimaa. Elävät keskustat viireyttävät elin- keinoelämää ja luovat sekä kunnasta että koko maakunnasta positiivista mielikuvaa.

cl

Laatukäytävään kuuluva aluekeskus

Merkinnällä osoitetaan laatukäytävän alueelle sijoittuvat Sammonlahden, Lauritsalan, Taipalsaa- ren, Korvenkylän ja Ruokolahden Rasilan aluekeskusten yleispiirteinen sijainti.

c

Kuntakeskus/aluekeskus

Merkinnällä osoitetaan Savitaipaleen, Luumäen ja Parikkalan seutukeskusten sekä Lemminkäisen ja Raut- järven kunta-/aluekeskusten yleispiirteinen sijainti.

Suunnittelumääräys (cl ja c)

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava riittävään ja monipuoliseen kes- kustatoimintaa tukevaan asunto-, työpaikka- ja keskustapalvelujen tarjontaan sekä lähikauppojen säilymiseen. Erityistä huomiota tulee kiinnittää maisema-arvojen ja kulttuuriympäristön ominais-

piirteiden säilyttämiseen. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään palvelutarjontaan. Vähittäiskaupan suuryksiköiden koko on mitoitettava ja niiden toteutus ajoitettava yksityiskoh-
taisemmassa kaavoituksessa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden kes-
kusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Suuryksikön toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympä-
röivien taajamatoimintojen toteuttamiseen.

Korvenkylän keskusta-alueen kehittäminen rajautuu Karjalan radan ja valtatie kuuden väliselle
alueelle. Korvenkylän keskustapalvelujen toteuttaminen tulee kytkeä Rauha–Tiuru -alueen ke-
hittämiseen.

Rautjärven osalta varaukseen liittyy 10 000 k-m²:n tilaa vievän kaupan varaus, joka sijoittuu
YKR-2012 taajama-alueelle. Alue rajautuu etelässä valtatie kuuteen, pohjoisessa Kivijärveen,
lännessä Hiitolanjokeen ja idässä Ahomäen asuinalueeseen.

Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä tai vaiku-
tukseltaan niihin verrattavia kaupallisia palveluita. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan
suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on
vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Vä-
hittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettu taulukossa, joka on C-aluetta kos-
kevien suunnittelumääräysten lopussa.

[Laatukäytävään kuuluvan aluekeskuksen sekä Kuntakeskus/aluekeskus -merkinnän kuvaus ja
suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan \(v. 2011\) laatu-
käytävään kuuluvan aluekeskuksen sekä Kuntakeskus/aluekeskus -merkintää koskevan kuvauk-
sen ja suunnittelumääräyksen.](#)

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Laatukäytävän aluekeskuksiin ja kuntakeskuksiin on osoitettu vähittäiskaupan suuryksikköjen
enimmäiskerrosalat sekä kaupallisen selvityksen että kuntasuunnitelmien perusteella. Keskusta-
alueet on merkitty yleispiirteisesti symbolimerkinnoilla ja tarkempi keskustan kehittäminen ta-
pahtuu yksityiskohtaisemman suunnittelun kautta. Korvenkylän ja Rautjärven keskustojen osal-
ta on alueet kuitenkin määriteltä sijainniltaan tarkemmin. Rautjärven osalta Simpeleen keskus-
taan liittyy tilaa vievää kauppaa keskustan reuna-alueelle. Sitä ei merkitty erillisenä vähittäis-
kaupan suuryksikkömerkintänä vaan se sisällytettiin keskustamerkintään. Korvenkylän keskus-
tan kehittyminen sijoittuu radan ja valtatie kuuden väliin ja nivoutuu Rauhan matkailualueen ke-
hittämiseen.

Kaupan enimmäismitoitus maakuntakaavan keskustatoimintojen alueilla.

Aluemerkinnot C	Kaupan enimmäismitoitus
Lappeenrannan maakuntakeskusta-alue C	Ei määritellä vaihemaakuntakaavassa
Joutseno, C	Ei määritellä vaihemaakuntakaavassa
Imatra–Mansikkala keskusta-alue C	Ei määritellä vaihemaakuntakaavassa
Vuoksenniska keskusta-alue C	Ei määritellä vaihemaakuntakaavassa
Kohdemarkinnat: c, cl, kuntakeskukset	Kaupan enimmäismitoitus, k-m²
Luumäen seutukeskus c	12 000
Savitaipaleen seutukeskus c	12 000
Parikkalan seutukeskus c	23 000
Lemin kuntakeskus c	5 000
Rautjärven kuntakeskus c	19 000
Taipalsaari kk – Saimaanharju, cl	6 000
Ruokolahden kuntakeskus cl	9 000
Yhteensä	86 000
Kohdemarkinnat: cl aluekeskukset	Kaupan enimmäismitoitus, k-m²
Sammonlahden aluekeskus cl	8 000
Lauritsalan aluekeskus cl	9 000
Korvenkylän aluekeskus cl	10 000
Yhteensä	27 000

Merkinnällä osoitetaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sekä vaikutuksiltaan niihin rinnastettavien myymäläkeskittymien yleispiirteistä sijaintia keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella.

Suunnittelumääräys

Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttamisen ajoittamisessa, mitoituksessa ja kaupan toiminnan luonteen määrittelyssä on otettava huomioon kaupunkiseudun palvelurakenteen tasapainoinen kehittäminen ja Venäjältä suuntautuvaan ostovoimaan ja muuhun matkailuun vastaaminen niin, etteivät tehtävät toimenpiteet merkittävästi heikennä palvelujen saatavuutta keskustoissa ja seudun muissa osissa. Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon erityisesti kaupan kytkeytyminen yhdyskuntarakenteeseen sekä alueen sisäisiin liikennejärjestelyihin ja niiden liittymiseen pääväyliin. Alueen maankäyttö ja rakentaminen edellyttävät yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Korvenkannan osalta aluetta vaiheistetaan siten, että reservialueena on merkitty alueen pohjoisosa (40 000 k-m²) ja alue valtatie kuuden eteläpuolelta Lappeenrannan puolelta jätetään reservialueeksi. Reservialueet voidaan ottaa käyttöön, kun pääosa varsinaisesta varauksesta on toteutunut. Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettu taulukossa, joka on km-suunnittelumääräysten lopussa.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

KM-1 aluevaraukset Lappeenrannan Mälkiän alueella sekä Imatran–Lappeenrannan Korvenkannan alueella sijoittuvat asutuksen yhteyteen hyvien liikenneyhteyksien varsille. Ne ovat jo hyvin pitkälle suunniteltuja alueita. Mälkiän alueen lainvoimainen Ikea-Ikano asemakaava mahdollistaa kaupan kerrosalaa merkittävän osan vaihemaakuntakaavan varauksesta. Lisäksi uusien jo osittain suunniteltujen kaupallisten palveluiden toteuttaminen alueelle on mahdollista. Korvenkannan alueelle rakennetaan parhaillaan uusia palveluja. Kaavavarauksen tavoitteena on Imatran Korvenkannan alueen kokonaisvaltainen kehittäminen ja alueen muuttaminen Imatran vetovoimaa lisääväksi seudulliseksi keskukseksi. Alueelle on tarkoitus luoda liike-elämän palveluja sekä houkutellessa Imatralla sieltä puuttuvia vähittäiskaupan suuria toimijoita. Kaupan kerrosalojen ja kaupan laadun sekä vaiheistuksen määrittelyllä pyritään kaupan tarkoituksenmukaiseen toteuttamiseen siten, että se palvelee hyvin sekä asutusta että ohikulkijoita ja matkailijoita. Tärkeää on myös varautua ostovoiman vielä voimakkaampaan kasvuun ja varaukset pidemmälle aikavälille ovat vaihemaakuntakaavassa otettu huomioon. Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen mahdollisuudet alueelle ovat jo nyt melko hyvät ja ne on käsitelty kaavan vaikutusten arvioinnissa.

Merkinnällä osoitetaan merkitykseltään seudullisten tilaa vievien vähittäiskaupan suuryksiköiden sekä vaikutuksiltaan niihin rinnastettavien myymäläkeskittymien yleispiirteistä sijaintia keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Niitä kehitetään sellaista kauppaa varten, joka ei kilpaille keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja jonka asiointitiheys on pieni sekä sijoittaminen keskustaan on toiminnan luonteen ja ison tonttitilatarpeen vuoksi vaikeaa.

Suunnittelumääräys

Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa sellaista merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha-, vene- ja maatalouskauppa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomio-

ta kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen. Alueelle ei voida sijoittaa seudullista päivittäistavarakauppaa.

Imatran Sotkulammen osalta aluetta vaiheistetaan siten, että aluetta lähdetään toteuttamaan valtatie kuuden molemmin puolin. Alueen eteläosa (10 000 k-m²) jää reservialueeksi. Reservialue voidaan ottaa käyttöön, kun pääosa varsinaisesta KM-2 -varauksesta on toteutunut.

Selkäharjun osalta aluetta toteutetaan valtatie kuuden ja valtatie 13:n koilliskulmaan, jolloin olemassa olevat rakennukset otetaan käyttöön. Kokonaiskerrosalasta saa toteuttaa matkailua palvelevana kauppana 20 000 kerrosneliömetriä.

Viipurinporttiin saa kokonaiskerrosalasta toteuttaa 6 000 kerrosneliömetriä matkailua palvelevana kauppana. Viipurinportin matkailua palvelevan kaupan tulee täydentää olemassa olevia liikenneaseman palveluja. Alueen jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon alueella sijaitsevan Pikkalan lähteen suojeluarvot ja lähteen matkailullinen kehittäminen sen arvoja vaarantamatta.

Koirniemen osalta aluetta toteutetaan I vaiheessa alueen pohjoisosaan, joka käsittää noin 20 000 kerrosneliömetriä, loput kerrosalasta jää reservialueeksi KM -alueen eteläosaan. Kokonaiskerrosalasta saa toteuttaa matkailua palvelevana kauppana 20 000 kerrosneliömetriä. Matkailua palvelevaa vähittäiskaupan suuryksikköä voidaan lähteä toteuttamaan vasta sitten, kun liikenneyhteys välillä Parikkala–Syväoro on avattu pysyvästi henkilö- ja tavaraliikenteelle.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettu taulukossa, joka on km-suunnittelumääräysten lopussa.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

KM-2 kauppa sijoittuu kaupan laatunsa puolesta keskustojen ulkopuolelle hyvien liikenneyhteyksien varalle. Kaupan kerrosalojen ja kaupan laadun (tilaavievää- ja matkailua palvelevaa kaupaa) sekä vaiheistuksen määrittelyllä pyritään kaupan tarkoituksenmukaiseen toteuttamiseen siten, että se palvelee hyvin asukkaita, ohikulkijoita ja matkailijoita. Peruseriaatteena suunnitteluratkaisussa on ollut, etteivät nämä Selkäharjuun, Viipurinporttiin, Sotkulammelle, Parikkalaan sekä Luumäen Puukylän alueelle sijoitettavat vähittäiskaupan suuryksikköalueet tule kilpailemaan keskusta-alueiden kaupallisten palveluiden kanssa ja eivätkä ne suuren tonttitilarpeen vuoksi voi sijoittua keskusta-alueille. Tonttitilarpeeseen liittyy kaupan palvelujen lisäksi laajat pysäköinti- ja varastoalueet sekä raskaan liikenteen vaatimat aluevaraukset. KM-2 merkinnällä olevat kaupat sijoittuvat Etelä-Karjalan pääväylän valtatie kuuden varrelle. Matkailua palvelevaa kaupaa voidaan toteuttaa KM-2 suunnittelumääräyksen mukaisilla kohteilla tilaa vaativan kaupan toteutumisen myötä. Kaavamääräys mahdollistaa sellaisen matkailua palvelevan kaupan toteuttamisen, jonka sijoittaminen keskustoihin on toiminnan luonteen ja suuren tonttitilarpeen vuoksi vaikeaa.

Maakuntakaavan ohjausvaikutuksen varmistamiseksi tarvitaan uutta joustavaa, mutta samalla rajoittavaa merkintätapaa alueen kaupan palvelujen kehittämiseksi. Vaikka keskustojen elävänä pitäminen edellyttääkin keskusta-alueiden kehittämistä ja lähipalvelujen lisäämistä tai ainakin niiden säilymistä, eivät keskusta-alueet pysty ottamaan vastaan paljon tilaa vaativia ja runsaasti pysäköintitilaa tarvitsevia kaupan ja palveluiden yksiköitä kuten esimerkiksi suuria erikoistavara-kaupanpalveluja. Arvioitaessa suuryksiköiden sijoittumispaikkoja maakuntakaavassa on huomioitu sekä alueelliset että valtakunnalliset pääväylät ja niiden kytkeytyminen yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin.

Esimerkiksi Selkäharjun alue on ylimaakunnallisten palvelujen suhteen liikenteellisesti hyvällä paikalla valtatie 13:n ja valtatie kuuden risteyksessä. Alueelle on toteutettu kallis ja raskas kunnallistekniikka ja liikennejärjestelytkin ovat alueella ennen toimineen Järvi-Suomen Portin vuoksi melko hyvin järjestetty. Selkäharjun alueen valmis kunnallistekniikka on tällä hetkellä hyödyntämättä (energiansyöttö kahdelta suunnalta, vesihuolto- ja jätevesijärjestelyt). Toteutettava alue on pinta-alaltaan 30 ha, josta Järvi-Suomen Portti omistaa puolet ja Lappeenrannan kaupunki puolet. Alueen maaperä on hyvin rakentamiseen soveltuvaa. Selkäharjusta alkaa Lappeenrannan asemakaavoitettu alue. Viimevuosina pääosa asuinrakentamisesta on suuntautunut juuri tälle alueelle. Selkäharjun alueeseen rajoittuvalle Lapatonniemen–Ruoholammen asuinalueelle on toteutunut

muun muassa uusi koulu vuonna 2011 ja päiväkotia vuonna 2009. Lisäksi Ruoholammen alueelle on suunnitteilla kerrostaloja ja päivittäistavarakauppa (rak.oik. kaupalle 1000 k-m², lainvoimainen asemakaava). Ruoholammella on tällä hetkellä 1500 asukasta ja määrä kasvaa edelleen. Lisäksi on otettava huomioon, että mikäli Kaakkois-Suomen ja Pietarin talousalueen integroituminen jatkuu, on mahdollista ennustaa millaisia aluevarauksia 6,2 miljoonan asukkaan tähden on maakuntakaavaan tehtävä, jotta yhdentymisen hyödyt voidaan täysimääräisesti hyödyntää. Myös muissa kohteissa on valmista infrastruktuuria, tieliittymät ja olemassa olevia palveluja. Parikkalan KM-2 -aluevarauksen perusteluna oli vähintään maakunnallisesti merkittävä ja Parikkalan rajanylityspaikan henkilöliikenteelle avaamisen myötä myös kansainvälisesti merkittävä ja potentiaalinen paikka. Merkintä perustuu tulevaisuuden tarpeeseen saada seudulle riittävät kaupalliset palvelut keskustan sisään tulotien lähelle, yhdistäen Särkisalmen ja Parikkalan kuntataajaman välistä aluetta sekä palvelemaan Parikkalan kansainvälisen rajanylityspaikan kautta kulkevia matkailijoita. Parikkala on alueensa hallinnollinen ja kaupallinen keskus, jonne tullaan asiomaan myös naapurikunnista ja -maakunnista. Merkintää tukee lisäksi se, että Parikkalan kunta omistaa maa-alueen, jolle kaupan ja palveluiden kehittämistä edistetään ja jonne mahdollinen vähittäiskaupan suuryksikkö tulisi sijoittumaan. Liikennejärjestelyihin mahdollisesti tarvittavat muutokset ovat helpommin toteutettavissa valtatie itäpuoleiselle alueelle. Valtatie kuuden ja ratojen välinen alue on liian pieni/kapea aikaisempien selvitysten perusteella. Lisäksi tälle alueelle uusia liikennejärjestelyjä on hankalampi toteuttaa. Parikkalan kunta laati vuonna 2010 selvityksen kaupan alueen toteuttamiseksi. Koirniemen kauppa-alue palvelee sekä alueen asutusta että väyläkulkijoita ja matkailijoita. Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen mahdollisuudet alueelle ovat jo nyt melko hyvät ja ne on käsitelty kaavan vaikutusten arvioinnissa.

KM-3



Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikköalue

Merkinnällä osoitetaan merkitykseltään seudullisten matkailua palvelevien vähittäiskaupan suuryksiköiden sekä vaikutuksiltaan niihin rinnastettavien myymäläkeskittymien yleispiirteistä sijaintia keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Niitä kehitetään sellaista kauppaa varten, joka ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa.

Suunnittelumääräys

Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa sellaista merkitykseltään seudullista matkailua palvelevaa vähittäiskauppaa, jonka kaupan laatu, liikenteellinen sijainti ja saavutettavuus huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Alueelle ei voida sijoittaa seudullista päivittäistavarakauppaa.

Km-3 alueiden toteuttaminen ja kaupan laatu tulee kytkeä olevaan kaupan rakenteeseen monipuolistamalla alueen kaupan valikoimaa.

Rautjärven Änkilänmäen aluetta vaiheistetaan Änkilänmäen kehittämissuunnitelman mukaan kaupan kerrosalavaroja jakaen kolmeen osaan siten, että I vaiheessa parannetaan nykytilaa, II vaiheessa laajennetaan tuotannollista toimintaa ja kauppaa. Reservialueeksi varataan alueen nykyisen yritysalueen koillispuoli. Reservialueen toteutumisen edellytyksenä on Hiitolanjoen matkailun merkittävä kasvu.

Luumäen Rantsilanmäen matkailua palvelevan kaupan toteuttamisen ajankohta tulee kytkeä valtatie kuuden parantamiseen ja eritasoristeyksen toteuttamiseen.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto- ja maisearvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettu taulukossa, joka on km-suunnittelumääräysten lopussa.

Merkitykseltään seudullisen matkailua palvelevan vähittäiskaupan suuryksikköalueen merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan (v. 2011) merkitykseltään seudullisen matkailua palvelevan vähittäiskaupan suuryksikköaluetta koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

KM-3 kauppa sijoittuu kaupan laatunsa puolesta keskustojen ulkopuolelle valtatie kuuden varrelle. Kaupan kerrosalojen ja kaupan laadun määrittelyllä pyritään kaupan tarkoituksenmukaiseen toteuttamiseen siten, että se palvelee hyvin matkailijoita sekä muita ohikulkijoita mutta myös seudun asukkaita. Peruseriaatteena suunnitteluratkaisussa on ollut, etteivät Luumäen Rantsilanmäen, Rautjärven Änkilänmäen ja Ruokolahden Oritlammen oleville kauppapaikoille sijoitettavat vähittäiskaupan suuryksikköalueet tule kilpailemaan keskusta-alueiden kaupallisten palveluiden kanssa. Uudet kaupalliset palvelut sijoittuvat olemassa olevan palvelualueen yhteyteen ja uudet kaupan varaukset täydentävät erityisesti Rantsilanmäen ja Änkilänmäen liikenneasemien palvelutarjontaa ja monipuolistavat nykyistä varsin yksipuolista liikenneasemiin liittyvää kaupallista tarjontaa. Änkilänmäen osalta Simpeleen taajaman kehittämisselvityksen mukaan taajaman historiallinen arvo tulee säilyttää ja suuremmat kauppapaikat tulee sijoittaa olemassa olevien liikennepalvelujen yhteyteen. Nämä kaupan palvelut lisäävät alueen kaupantarjontaa ja tuovat seudulle sellaisia palveluja, joita nyt haetaan kauempaa. Oritlammella kaupallisten palveluiden tarve on suuri ja sijainti nykyisen Lohelan ja laajan Puntalan–Oritlammen yritysalueen välillä on tarpeellinen. Edellä mainitut kaupan alueet eivät suuren liikennemäärän ja tonttitilatarpeen vuoksi voi sijoittua keskusta-alueille. Tonttitilatarpeeseen liittyy kaupan palvelujen lisäksi laajat pysäköinti- ja varastoalueet sekä raskaan liikenteen aluetarpeet. Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen mahdollisuudet ovat melko hyvät ja ne on käsitelty kaavan vaikutusten arvioinnissa.

KM-4

Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue, jota kehitetään liikekeskustamaisena alueena

Merkinnällä osoitetaan vähittäiskaupan suuryksikköalue, jota kehitetään Lappeenrannan keskustaan liittyvänä kaupallisten palveluiden alueena.

Suunnittelumääräys

Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa. Alueen kehittämisessä tulee ottaa huomioon nykyisen rakennuskannan uudistamistarpeet, alueen tiivistäminen sekä yleisen viihtyisyyden ja vetovoimaisuuden lisääminen. Erityisesti jalankulun ja kevyen liikenteen verkostoa sekä joukkoliikenteen laatua ja sujuvuutta tulee kehittää. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettu taulukossa, joka on km-suunnittelumääräysten lopussa.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Myllymäen KM-4 merkintä korostaa nykyistä Myllymäen kaupallisten palveluiden aluerakennetta ja sen kehittämistä. Kaavamerkinnän tavoitteena on ohjata alueen kehittymistä Lappeenrannan keskustaan liittyvänä laadukkaana kaupallisen palveluiden alueena, joka tuo vetovoimaa koko Lappeenrannan maakuntakeskuksen alueelle. Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen mahdollisuudet alueelle ovat jo nyt melko hyvät ja ne on käsitelty kaavan vaikutusten arvioinnissa.

KM-r

Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikköalue

Merkinnällä osoitetaan vähittäiskaupan suuryksikköalue, jolla on rajakaupan ominaispiirteitä.

Suunnittelumääräys

Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullista matkailuun ja rajaliikenteeseen liittyvää kauppaa, joka kaupan laadun, toiminnan luonteen ja ison tonttitilan tarpeen puolesta sekä liikennetarvetta vähentäen soveltuu rajan vaikutusalueelle.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettu taulukossa, joka on km-suunnittelumääräysten lopussa.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

KM-r kauppa sijoittuu rajanylityspaikkojen läheisyyteen ja niille johtavien pääväylien varsille. Kaupan kerrosalojen ja kaupan laadun määrittelyllä pyritään kaupan tarkoituksenmukaiseen toteuttamiseen siten, että ne palvelevat hyvin rajanylittäjiä. Osa kaupoista on jo toteutunut ja lähes kaikki kauppojen asiakkaat liittyvät rajanylitykseen.

KM/res

Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä

Merkinnällä osoitetaan pitkällä aikavälillä toteutettavia vähittäiskaupan suuryksikköalueita.

Suunnittelumääräys

Reservialuetta ei voida ottaa käyttöön ennen kuin reservialueeseen liittyvä KM -alue on pääosin toteutettu.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden reservialueiden enimmäismitoitus on osoitettu taulukossa, joka on km-suunnittelumääräysten lopussa.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

KM/res kauppa-alueet on varattu pidemmälle tulevaisuuteen. Reservialueet kytkeytyvät varsinaisen KM-varauksen merkintään. Reservialueiden varaamisella pyritään varmistamaan kasva-
vaan ostovoimaan vastaaminen. Mikäli kaupan kasvu jatkuu ja olemassa olevat paikat ovat pääosin toteutuneet, tuolloin mahdollisuus kaupan laajentamiseen on olemassa.

Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitus (uudet ja olemassa olevat)

Aluemerkinnt	Kaupan mitoitus k-m ²
Lappeenranta	
Myllymäki (KM-4)	179 500
Selkäharju (KM-2)	45 000
Selkäharju (KM/res)	25 000
Viipurinportti (KM-2)	15 800
Nuijamaantien liittymä (KM-1)	128 500
Mustolan alue (KM-r)	47 400
Nuijamaa (KM-r)	45 800
Korvenkanta (KM-1)	8 700
Korvenkanta (KM/res)	4 300
Imatra	
Korvenkanta (KM-1)	123 200
Korvenkanta (KM/res)	40 000
Sotkulampi (KM-2)	49 800
Sotkulampi (KM/res)	10 000
Teppanala (KM-r)	25 000
Luumäki	
Rantsilanmäki (KM-3)	35 300
Taavetin puukylä (km-2)	5 000
Parikkala	
Koirniemi (KM-2)	62 000
Rautjärvi	
Änkilä (km-3)	44 300
Ruokolahti	
Oritlampi (km-3)	5 000
Savitaipale	
ABC:n alue (km-2)	5 300

=rakennettua / kaavoitettua aluetta
=voimassaolevassa maakuntakaavassa



Rajapalveluiden kehittämisen kohdealue

Merkinnällä osoitetaan alueet, joihin kohdistuu vähintään maakunnallisia valtakunnan rajalla tapahtuvien toimintojen kehittämistarpeita. Merkinnän tavoitteena on osoittaa rajanylityspaikkojen rajapalveluiden ja liikennejärjestelyiden kehittäminen molemmiin puolin rajaa käsittävänä kokonaisuutena.

Suunnittelumääräys

Alueelle palveluja suunniteltaessa tulee palvelutarjonnassa, mitoituksessa ja tarkemmassa sijoituksessa varmistaa seudun palvelurakenteen tasapainoinen kehittäminen ja varmistaa, etteivät tehtävät toimenpiteet merkittävästi heikennä palvelujen saavutettavuutta seudun muissa osissa. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huomioitava raja-alueen toimintojen kehittämistarpeet ja sovitettava ne huomattavan maaraja-aseman ympäristön laatuvaatimuksiin. Vainikkalan rajanylityspaikkaa tulee kehittää kansainvälisen raja-aseman statuksen mukaisesti riittävästi palvelutiloilla ja liikenteen aluevarauksilla.

Rajapalveluiden kehittämisen kohdealue -merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan (v. 2011) rajapalveluiden kehittämisen kohdealuetta koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Rajapalveluiden määräystä muutettiin, koska Vainikkalan alueen merkitys on kasvanut Allegrojunaliikenteen voimakkaan kasvun myötä. Vaihemaakuntakaavassa korostetaan nyt raja-aseman palveluiden kehittämistä siten, että se palvelee laadukkaasti kansainvälisen Vainikkalan raja-aseman tulevia ja lähteviä matkailijoita.



Tuotannon ja palveluiden kehittämisen kohdealue

Merkinnällä osoitetaan maakunnan merkittävät, pitkällä aikavälillä toteutettavat tuotannon ja palveluiden aluekokonaisuudet.

Suunnittelumääräys

Kohdealueiden kehittämistä tulee suunnitella harkitusti ottaen huomioon pohjavedet, luonnon- ja elinympäristö, liikenteelliset tekijät sekä maisemalliset ja visuaaliset tekijät. Alueiden toteuttaminen tulee aloittaa vasta sitten, kun ovat tuotantotoiminnan ja palvelujen alueet ovat tiivistyneet tai erityistä tarvetta alueiden toteuttamiseen syntyy.

TP-1

Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

tp-1

Merkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittäviä ympäristöhäiriöttömiä tuotantotoiminta- ja palvelualueita.

Suunnittelumääräys

Alueelle saadaan sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta tuotantotoimintaa ja varastointia, toimistoja, logistiikan alueita sekä alueelle soveltuvia palveluja. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota rakenteeseen sopeutuvan, laadukkaan ja tasapainoisen työpaikka- ja palveluympäristön toteuttamiseen, rakennettavan ympäristön hyvään laatuun, tienvarsinäkymiin, toteuttamisjärjestykseen ja ajoitukseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon sujuvat sekä toiminnalliset liikenneyhteydet pääväyliin, taajamiin ja asutukseen. Alueiden kehittämistä tulee suunnitella harkitusti ottaen huomioon pohjavedet, maisema-arvot sekä luonnon- ja elinympäristö.

TP/log

Tuotantotoiminnan ja palveluiden sekä logistiikan alue

Merkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittäviä tuotantotoiminta- ja palvelualueita, joita kehitetään logististen palveluiden alueina.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset (TP-1, tpk ja TP-1/log)

Vaihemaakuntakaavan uudet TP -alueet on pyritty ohjaamaan keskitetysti taajamatoimintojen alueiden ulkopuolelle liikenteellisesti suotuisille paikoille. Niitä on varattu erityisesti Parikkalan rajanylityspaikan läheisyyteen palvelemaan rajanylityspaikan tulevaa avaamista pysyvästi henkilö- ja tavaraliikenteelle. Muiden kuntien osalta TP -alueet täydentävät olemassa olevia alueita. TP -alueita on pyritty varaamaan pääosin pohjavesialueiden ulkopuolelle hyvien liikenneyhteyksien varsille.

mv

Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue

Merkinnällä osoitetaan matkailun ja virkistyspalveluiden kehittämisen kannalta merkittäviä ja ympäristöltään vetovoimaisia vyöhykkeitä, joilla on edellytykset kehittyä monipuolisiksi matkailun ja vapaa-ajan kokonaisuuksiksi. Merkinnästä ei aiheudu maa- ja metsätalouteen eikä maa-seutuelinkeinoihin, asumiseen ja maaomistukseen liittyviä rajoituksia. Metsätalouden harjoittaminen alueella perustuu metsälakiin.

Suunnittelumääräys

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että matkailun kehittämistarpeet sovitetaan alueen luonto-, maisema-, rakennusperintö- ja kulttuuriympäristön arvoihin niitä hyödyntäen. Tulee huolehtia myös siitä, ettei kyseisiä arvoja vaaranneta. Arkusjärven ympäristön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota maisema- ja luonnonarvoihin sekä tulee huomioida erityisen huolella jätevesi- ja hulevesiratkaisut ja muut vesistön tilaan vaikuttavat tekijät.

[Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealueen merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan \(v. 2011\) matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealueen merkintää koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.](#)



Matkailun kehittämiskohde

Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät matkailupalvelukohteet. Matkailukohdemerkintä osoittaa tehokasta matkailupainotteista kohdetta, joka voi sisältää merkittäviä rakennuksia, laitteita tai muuta matkailua tukevaa rakennetta.

Suunnittelumääräys

Kohteiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonto-, maisema-, rakennusperintö- ja kulttuuriarvot, vesiensuojelu sekä vesistöjen mahdollisuudet matkailun kehittämisessä. Tulee huolehtia myös siitä, ettei kyseisiä arvoja vaaranneta. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota alueen ja rakenteiden omaleimaisuuteen, ympäristöön sopivuuteen sekä visuaaliseen ilmeeseen.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset (mv, matkailun kehittämiskohde ja RM)

Vaihemaakuntakaavan matkailun ja virkistystyksen kehittämisvyöhykkeet sijoittuvat pienempiin kuntiin. Voimassaolevassa maakuntakaavassa (v. 2011) oli otettu melko hyvin huomioon matkailun tarpeet keskeisellä kaupunkiseutualueella, mutta nyt matkailun kehittämistarpeita on ilmennyt erityisesti Parikkalaan, Rautjärvelle, Ruokolahdelle ja Taipalsaarelle sekä Luumäelle. Luumäen osalta mv-rajausta on tarkasteltu uudelleen olemassa olevien suunnitelmien pohjalta. Parikkalan Koirniemen–Särkisalmen matkailuvyöhyke perustuu alueen kaupallisten sekä muiden matkailupalvelujen kehittämiseen ja Arkusjärven osalta tavoite on monipuolistaa olevaa matkailupalvelujen aluetta. Parikkalan Laatokanportin–Koitsanlahden matkailuvyöhykkeellä on useita kehitettäviä ja monipuolisia matkailukohteita, jotka perustuvat monipuoliseen palvelutarjontaan. Änkilänmäen matkailun kohdemerkintä perustuu Hiitolanjoen lohikalastuksen kehittämiseen ja Ruokolahden matkailuvyöhyke on laajennusta voimassaolevan maakuntakaavan matkailuvyöhykkeeseen kunnan omistaman alueen osalta. Taipalsaarella matkailun kohdemerkintä tavoittelee

Taipalsaaren maisematien varren nähtävyyksien matkailullista kehittämistä erityisesti Linnavuoren alueen osalta. Merkinnät ohjaavat matkailun kehittämistä ja ovat perusteluina alueen toteuttamiseen tähtäävissä hankkeissa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen luonto-, maisema-, rakennusperintö- ja kulttuuriympäristöarvot niitä hyödyntäen. Vesistöjen hyvä tila tulee turvata.

Kehitettävä matkailu- ja maisematie

Merkinnällä osoitetaan Etelä-Karjalan alueen kehitettävät maisema- ja matkailutiet ja ylimääkunnalliset matkailutieyhteydet.

Suunnittelumääräys

Matkailuteiden jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon luonto-, maisema-, rakennusperintö- ja kulttuuriarvot sekä niiden mahdollisuudet matkailun kehittämisessä. Matkailuteitä kehitettäessä tulee kiinnittää huomiota myös matkailuteiden ylimääkunnallisiin yhteyksiin.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Vaihemaakuntakaavan matkailutiet täydentävät voimassaolevan maakuntakaavan (v. 2011) matkailuteiden verkostoa. Taipalsaaren matkailutie yhdistää kaksi matkailutietä toisiinsa: Suur-Saimaan matkailutien sekä sen matkailupalvelut yhdistyvät Savitaipaleen ja Taipalsaaren väliseen matkailutiehen Leväsen kyläkeskuksen kohdalta. Luumäellä matkailutiekse on merkitty se osuus valtatie kuudesta, joka korvataan lähivuotina Jurvalan ohitustiellä. Tie nimetään itsenäisyyden tieksi ja se on tarkoitus nimetä Suomen 100 -vuotisen itsenäisyyden kunniaksi. Sen varrelle sijoittuu presidentti Svinhufvudin kotitila ja Salpalinjan kohteita. Matkailutiemerkinnän tavoitteena on edistää erilaisia matkailuhankkeita ja -toimintoja tien varrelle ja siten edistää maaseudun matkailua ja alueen tunnettavuutta.

RM

Matkailupalveluiden alue

Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä matkailupalveluiden alueita. Alueisiin kuuluu matkailu- ja lomakeskuksia, lomakylä ja hotelleja, urheilu- ja virkistystoimintoja, leirintäalueita tai muita vastaavia matkailua palvelevia toimintoja.

Suunnittelumääräys

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että matkailun kehittämistarpeet sovitetaan alueen luonto-, maisema-, rakennusperintö ja kulttuuriarvoihin niitä hyödyntäen. Tulee huolehtia myös siitä, ettei kyseisiä arvoja vaaranneta.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueelle voidaan osoittaa alueen luonteesta riippuen matkailu-, virkistys- ja urheilupalvelujen lisäksi vapaa-ajan/pysyvää asutusta.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Matkailualueita on merkitty Arkusjärvelle olemassa olevan matkailukeskuksen pohjoispuolelle laajennusalueeksi nykyisten matkailutoimintojen kehittämiseksi. Suunnittelumääräykset ohjaavat luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämistä ja sekä Arkusjärven osalta myös järven vesistön tila tulee turvata alueen jatkosuunnittelussa.

VU/RM

Urheilu- ja matkailupalveluiden alue

Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä urheiluun ja matkailuun tarkoitettuja alueita. Alueella voimassa MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.

Suunnittelumääräys

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että alueen kehittämistarpeet sovitetaan alueen luonto-, maisema-, rakennusperintö ja kulttuuriarvoihin niitä hyödyntäen. Tulee huolehtia myös siitä, ettei kyseisiä arvoja vaaranneta.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Freelandiaan Ruokolahdelle on merkitty VU/RM aluetta voimassaolevan maakuntakaavan (v. 2011) varauksen laajenuksena olemassa olevan tilanteen mukaisesti.

Merkinnällä osoitetaan liikenteen ja logistiikan kehittämisen kannalta tärkeä multimodaalisen liikenteen vyöhyke. Se tarkoittaa sekä tavara- että henkilöliikennettä.

Suunnittelumääräys

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota logistisen vyöhykkeen ulottumista Imatran raja-asemalta Vuoksen Satamaan sekä Imatran keskusliikenneasemalle multimodaalisena yhteytenä. Tavoitteena on kansanvälisen logistisen liikenneyhteyden kehittäminen erityisesti raideliikenteen osalta. Tavoitteena on tavara- ja henkilöliikenteen kehittäminen Karjalan radalle kansainvälisenä yhteytenä. Tavoitteena on myös tieliikenteen merkittävä kehittäminen.

Liikenteen ja logistiikan kehittämisen kohdealueen kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan (v. 2011) liikenteen ja logistiikan kehittämisen kohdealueen merkintää koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Liikenteen ja logistiikan alue on rajattu Imatran raja-asemalta Imatran keskusliikenneasemalle vyöhykkeenä, joka yhtyy voimassaolevan maakuntakaavan (v. 2011) vastaavaan vyöhykkeeseen Imatran tavara-aseman raidepihan ja Stora-Enso Oyj:n sataman ja tehdasalueen väliseen vyöhykkeeseen. Kaavaratkaisulla varaudutaan multimodaalisen logistisen alueen pitkän aikavälin toteuttamiseen. Kaavaratkaisu perustuu Imatran rajanylityspaikan kehittymiseen tieliikenteen osalta, raideyhteyden kansainvälistämiseen tähtääviin toimenpiteisiin ja Luumäki–Imatra kaksoisraiteen suunnitteluun rajalle asti. Vyöhyke tarkoittaa maantie- ja raideliikenteen kehittämistä sekä henkilö- että tavaraliikenteelle mukaan lukien Vuoksen satama ja vesitiekuljetusten mahdollistaminen.



Tieliikenteen yhteystarve

Yhteystarve osoittaa liikennejärjestelmän kehittämisen tarpeen päätepiteiden välillä. Merkinnällä osoitetaan tieliikenneyhteyden kehittämistarve sekä tieliikenteen yhteystarve vesistön yli.

Suunnittelumääräys

Kolmikannassa yhteystarvemerkinällä tarkoitetaan tieyhteyden kehittämistä rajalta Parikkalan keskeisten elinkeinoalueiden ja keskustan tuntumaan, mukaan lukien nykyisen yhteyden kehittäminen.

Tieliikenteen yhteystarvemerkinän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan (v. 2011) tieliikenteen yhteystarvemerkinää koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Rautjärven Simpeleen aseman kohdalla on tieliikenteen yhteystarvemerkinä rautatieasemalta valtatie kuuden yli taajaman puolelle. Rautjärven kunnanvaltuusto on todennut yhteyden parantamistarpeen hyväksyessään osayleiskaavan toteutusohjelmaksi laaditun Simpele–Änkilä kaavarungon. Se sisältää tavoitteen kevyenliikenteen sillasta tai tunnelin rakentamisesta. Tarve on todettu vuonna 2012 pidetyssä katselmuksessa, jossa mukana oli myös Liikenneviraston edustaja. Kaavarungossa esitetyn uuden maankäytön ohjaaminen kyseiselle alueelle tekisi myös tästä liikenneinvestoinnista kannattavan.

Uusi tieyhteystarve Parikkalassa rajalta valtatie kuudelle perustuu mahdollisiin tulevaisuuden tarpeisiin rajanylityspaikan avautumiseen ja siihen liittyviin liikennejärjestelyihin. Tieyhteystarvenuoli osoitettu rajalta valtatie kuudelle ja sen sijainti osuu lähelle radanvartta käytännön syistä, yhteystarve ei tarkoita paikkaa. Alueen erityispiirteiden ja luotoarvojen vuoksi yhteystarvemerkinää ei kulje aivan suorana rajalta valtatie kuudelle, vaan se kaareutuu hieman Tiviän kohdalla. Tieyhteyden paikkaa tarkennetaan parhaillaan laadittavana olevassa Kolmikannan yleiskaavassa. Uuden tieyhteyden suunnittelussa otetaan huomioon myös olemassa olevan Kolmikkannantien kehittäminen.



Eritasoliittymä

Merkinnällä osoitetaan toteutetut eritasoliittymät, jotka yhdistävät maakuntakaavassa osoitettuja teitä ja katuja. Tiealueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.



Eritasoliittymä, suunniteltu

Merkinnällä osoitetaan suunnitteilla olevat eritasoliittymät, jotka yhdistävät maakuntakaavassa osoitettuja teitä ja katuja. Uusien eritasoliittymien ensisijainen toteutustapa on eritasoliittymä. Tiealueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.

Suunnittelumääräys

Eritasoliittymien kehittämisessä tulee kiinnittää huomiota joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmän toimivuuteen. Tulee ottaa myös huomioon seudulliset ulkoilu-, virkistys- ja viheryhteydet, luonnon- ja maisemansuojelu, kulttuuriympäristö, pohjavesien suojelu sekä lajiston liikkuminen. Vortsan liittymän osalta liittymätyyppi määritellään jatkosuunnittelun yhteydessä.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Eritasoliittymiä on merkitty valtatie 13:lle Lappeenrannan ja Nuijamaa välille. Mustolaan on merkitty olemassa olevan tilanteen mukainen liittymä ja Vortsaan Laplandian alueen kauppakesittymää ja Nuijamaan asutusta palveleva suunniteltu liittymä. Vortsan liittymän jatkosuunnittelussa tullaan ratkaisemaan tieliittymän tyyppi. Kaavaratkaisun ensisijaisena tavoitteena on eritasoliittymän toteuttaminen.



Logistiikkakeskittymä

Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät logistiikkakeskittymät.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Logistiikkakeskittymien sijainnit on osoitettu jo osittain toteutuneelle Teppanalan ja Kolmikan sekä Särkisalmen alueille. Logistiikkakeskittymiä kehitetään erityisesti rajaliikenteeseen liittyville terminaalitoiminnoille.

EP-2

Rajavartiolaitoksen/Tullin alue

Merkinnällä osoitetaan Kaakkois-Suomen rajavartioston ja Tullin käytössä olevat tai sellaiseksi suunnitellut alueet. Alueilla liikkuminen on rajoitettua.

Suunnittelumääräys

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto- ja maisemiarvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen.

[Rajavartiolaitoksen/tullin alue -merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan \(v. 2011\) rajavartiolaitoksen/tullin alue -merkintää koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.](#)

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Parikkalan, Lappeenrannan ja Imatran rajanylityspaikan EP-2 alueita on laajennettu tulevaisuuden tarpeita varten Rajavartiolaitoksen ja Tullin esityksestä. Parikkalan rajanylityspaikan osalta on suunniteltu kaksi vaihtoehtoa tulevaisuutta varten. Koska aluevaihtoehdot sijoittuvat vierekkäin, on molemmat alueet voitu osoittaa EP-2 varaukseen.

Ea

Ampumarata

Kohdemarkinnällä osoitetaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen ampumarata-alueet ja vähintään seudullisesti merkittävät muut ampumarata-alueet.

Suunnittelumääräys

Alueen käytössä ja jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon yleinen turvallisuus. Ampumaratojen kehittämisessä tulee ottaa huomioon tarvittavat vaara-alueet sekä melusuojaukset asutukseen sekä loma-asutukseen nähden, pohjavesien pilaantumisriski sekä minimoida alueelle tulevia meluhaittoja radan käytön ja käyttöaikojen tarkoituksenmukaisella suunnittelulla.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Luumäelle on merkitty ampumarata. Sen merkitseminen edelliseen maakuntakaavaan (v. 2011) ei ollut mahdollista. Alue sijoittuu vanhan soranottopaikan alueelle ja hyvän liikenneyhteyden varten eikä se sijoitu pohjavesialueelle. Ampumaradasta on laadittu esiselvitys vuonna 2012. Ampurata palvelee lajin harrastajia maakunnallisesti ja ylimaakunnallisesti.



Maakunta-alueen raja

Suunnittelumääräys

Voimassaolevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan koko aluetta koskevia suunnittelumääräyksiä täydennetään seuraavasti:

Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajat:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava paikalliskeskusten toimintaedellytykset sekä kiinnitettävä huomiota siihen, että päivittäistavarakaupan lähipalvelupisteitä varten on toteuttamismahdollisuuksia. Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikön vähittäiskauppoja tulee toteuttaa olemassa olevan rakenteen yhteyteen, hyvin saavutettavissa olevien liikenneyhteyksien varrelle tukemaan alueen palveluverkostoa ja palvelemaan mahdollisimman laajasti alueen asukkaita, työssäkävijöitä, loma-asukkaita ja matkailijoita.

Alue	Tilaa vaativa ja keskustaan soveltumaton kauppa kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalous- sekä venekauppa tai muu vastaava	Muu erikoistavaran kauppa	Päivittäistavara-kauppa
Imatra ja Lappeenranta	4 000 k-m ²	7 000 k-m ²	5 000 k-m ²
Parikkala ja Luumäki	2 000 k-m ²	5 000 k-m ²	3 000 k-m ²
Savitaipale, Lemi, Rautjärvi, Ruoko-lahti ja Taipalsaari	2 000 k-m ²	3 000 k-m ²	2 000 k-m ²

Maakunnan alueidenkäytön jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon tervehdyttävän ympäristön kehittäminen. Kaa-voitus- ja rakennushankkeissa tulee ottaa kohtuullisessa määrin huomioon taiteelliset ja visuaaliset sekä kulttuuriympäristöön liittyvät tavoitteet.

Vaihemaakuntakaava 1:n suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset

Maakuntakaava-alueen rajaa on muutettu voimassaolevan maakuntakaavan (v. 2011) rajasta Suomenniemen osalta. Suomenniemen kunta on siirtynyt vuoden 2013 alusta Etelä-Savoon. Vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajat perustuvat vaihemaakuntakaavan kaupallisiin selvityksiin ja aluetarpeisiin. Seudullisen alarajan mukaisia kaupallisia palveluja ohjataan tukemaan tehokkaasti alueen toimivaa palveluverkostoa ja palvelemaan monipuolista asiakaskuntaa. Tervehdyttävän ympäristön perusteluna on edistää taiteellista ja visuaalista monimuotoisuutta rakennetun ympäristön jatkosuunnittelussa ja toteuttamisessa. Myös kulttuuriympäristöön liittyvät olemassa olevat ja mahdollisesti uudet selvitysten kautta esiin tulevat arvot tulee ottaa alueidenkäytön jatkosuunnittelussa huomioon.

Kaupan vaiheistus

<u>Imatra</u>	
Imatra–Mansikkala keskusta-alueelle kauppaa toteutetaan ensisijaisena. Keskustaan soveltuvat kaupat toteutetaan ensisijaisesti keskustaan.	
Imatrankoski, C	• torin kulmalla meneillään kaavamuutos, kaupan rakennusoikeutta toteutuu noin 2 900 k-m²
Mansikkala, C	• Koulukatu–Keskuskatu -alueen kaavoitus käynnissä • hyväksytyllä asemakaavalla mahdollista toteuttaa yhteensä lähes 20 000 kaupan k-m² Lidln-Rajamarketin ja Tietäjätalon välille sekä Citymarketin itäpuolelle • uutta Prismaa varten asemakaavoitettu 24 000 k-m² kaupan alaa vanhan Prisman vastapäätä Karhumäenkadun länsipuolelle
Korvenkanta, KM-1	• erikoistavarakauppaa, tilaa vievää kauppaa, vähän päivittäistavarakauppaa • vaiheistus kaavakartalla ja suunnittelumääräyksissä • vaiheistus alueen sisällä: aiesopimuksen alue toteutetaan ensin, osa kerrallaan useassa eri vaiheessa kysynnän mukaan • laadittavana olevan asemakaavan kokonaismitoitus 63 000 k-m² liike- ja kauppakeskuskerrosalaa, toteuttaminen limittäin keskustahankkeiden kanssa • toteutetaan kauppaa joka ei kilpaile keskustan kaupallisten palveluiden kanssa, on jo alueen yleiskaavassa määräyksenä • aluetta toteutetaan jatkossa lisärakentamisella • Iskote talon takana oleva alue toisen vaiheen reservialuetta, kun ensimmäisen vaiheen alueen toteuttaminen edistynyt aiesopimuksen mukaan voidaan reservialuetta lähteä toteuttamaan, mikäli aiesopimus estää alueen hyödyntämisen muuhun kuin sovittuun kauppaan voidaan reservialuetta käyttää siinä tapauksessa aikaisemmin • km -merkintä on voimassa olevassa maakuntakaavassa (2011), yleiskaava laadittu ja asemakaava sellaista erikoistavarakauppaa varten, joka ei kilpaile keskustan palveluiden kanssa • alueen viereen rakentuu parhaillaan 4500 k-m²:n ABC-liikenneasema, alueella on jo Nesteen liikenneasema K-kauppatiloineen ja muita pienempiä kaupan palveluja
Sotkulampi, KM-2	• tilaa vievää kauppaa, keskustaan soveltumatonta kauppaa • vaiheistus kaavakartalla ja suunnittelumääräyksissä • ahtaaksi käynyt nykyinen K-rauta siirtyy alueen pohjoispuolelta parempien tieyhteyksien äärelle • asemakaavaehdotuksessa on 20 500 k-m² tilaa vaativalle erikoistavaran kaupalle • eteläosa jää toiseen vaiheeseen reservialueeksi, lähialueelle jää olemassa olevat K-raudan entiset tilat, johon sijoittunee toinen teknisen tavarantoimija.
Vuoksenniska, C	• vaiheistusta ei tarvita • parhaillaan vanhan keskustan alueella puretaan vanhaa liikerakennusta, alueelle sekä sen laajennusosalle toteutuu uutta kauppaa • palvelee pääosin Vuoksenniskan asutusta, työssäkäyviä ja ohikulkuliikennettä.
<u>Lappeenranta</u>	
<u>VAIHE 1</u>	
Lappeenrannan keskusta, C	• keskustaan soveltuvien kauppojen toteuttaminen ensisijaisesti keskustaan • vaihtoehdot keskustaan sijoittamisen mahdollisuuksista tutkitaan huolella ennen muita päätöksiä • keskustan ensisijainen toteuttaminen riippuu kaavoituksen etenemisestä, nykyisistä kiinteistönomistajista ja heidän halukkuudestaan muutoksiin

	• keskusta-alueita kaavoitetaan parhaillaan kaupalle • vanhaa kauppakeskusta laajennetaan ja uudistetaan • myös muita kaupan rakennushankkeita on käynnissä • kaavoitus etenee pääasiassa tontti kerrallaan • ongelmana on ettei kaupungilla ole maanomistusta keskustoissa, kiinteistöomistus on moninaista ja enemmistönä ovat kiinteistöyhtiöt
Myllymäen alue, KM-4	• ensisijainen toteuttaminen nykyisen keskustan rinnalla • alueen asemakaavaluonnoksessa 22 000 k-m² • tavoitteena kehittää aluetta keskustamaiseksi alueeksi • uutta kaupan rakennusoikeutta vaihemaakuntakaavassa 87 000 k-m².
<i>Muut alueet (alueet ovat jo rakentuneet osittain)</i> VAIHE 1	
Nuijamaantien risteys, KM-1	• erikoistavarakauppaa, tilaa vievää kauppaa, päivittäistavarakauppaa • ei vaiheistusta • toteutuminen lähivuosina • voimassa olevan maakuntakaavan (2011) km-alue toteutuu valtatie 6/valtatie 13 Nuijamaantien ja Saimaan kanavan välisellä alueella • alueelle rakentuu Ikea-Ikano ja muuta vähittäis-/tilaa vievää kauppaa • alueella hyödynnetään toteutettua infraa, liittymät on rakennettu ja suuret voimajohdot ja alueen vanhat liikerakennukset on siirretty kaupan tieltä • valtatie 13 toisella puolen kaupan varausta lähdetään toteuttamaan Ikea-Ikano -alueen täytyttyä, tälle alueelle on myös liittymä tulossa tiesuunnitelman mukaisesti, liittymä rakennetaan nyt käynnissä olevan valtatie 13 parannuksen yhteydessä • liittymän kustannukset ja voimalinjan siirtokustannukset on syytä kattaa alueen tehokkaalla käytöllä • alueelle tulossa erikoistavarakauppaa/tilaa vievää kauppaa • koko alue sijoittuu työpaikkapendelöinnin sekä Nuijamaan rajanylityspaikan tien yhteyteen (matkailijoiden rengasmatkat Nuijamaalta Suomeen ja Imatralta takaisin Venäjälle ja päinvastoin)
Viipurinportti, KM-2	• tilaa vievää kauppaa ja matkailua palvelevaa kauppaa • ei vaiheistusta • lähivuosina toteutuva • olemassa oleva ABC-liikenneasema kauppoineen • toimiva ja hyvä liikennejärjestelmä sekä saavutettavuus • paljon kävijöitä • alueesta kiinnostunut muun muassa latvialainen ravintolayritys Lido ja lisäksi muita ravitsemuspalveluita
Joutsenon keskusta, C	• ei vaiheistusta • Joutseno on entinen kaupunki ja sen keskustan kaupallisten palveluiden kehittämiseksi on tarvetta • alue sijoittuu keskelle maakunnan työssäkäyntialuetta ja venäläisten ”rengasmatkailua” ja on vilkkaan valtatie kuuden varrella.
<i>Muiden Lappeenrannan alueiden toteuttamisjärjestys</i> VAIHE 2	
Mustola, KM-r	• rajakauppaa palveleva alue • lähivuosina toteutuva

	• Mustola–Soskuantie–Ahtaajankatu, Lappeenrannan omistama maa-alue • alueella sijaitsee jo rajakaupan palveluita muun muassa rengasliike, Raja-Market ja Lidl • nykyisellä asemakaavalla 10 000 k-m² kaupan rakennusoikeutta • vaihemaakuntakaavan uudella lisärakennusoikeudella jää hieman aluevarausta myös tulevaisuuteen
Selkäharju, KM-2	• tilaa vievää kauppaa ja matkailua palvelevaa kauppaa • olemassa olevan asemakaava-alueen koilliskulma on ensisijainen toteuttamisalue • aluetta yleiskaavoitetaan parhaillaan • tavoitteena tilaa vievää kauppaa (esimerkiksi rengaskauppaa), matkailua palvelevaa kauppaa • alueen kaavoitus käynnissä • lähialueella sijaitsevilla Ruoholammen asuinalueen kaavat mahdollistavat noin usean tuhannen asukaan lisäyksen lähialueella vuoteen 2025 mennessä • liikennejärjestelmät ja tekninen huolto rakennettu muutama vuosi sitten sekä uudet tie-liittymät valtatie kuudelle • viranomaiset ja Kaakkois-Suomen ELY-keskus eivät vastusta alueen kehittämistä • alueella on jo olemassa olevaa rakennuskantaa, jota jo nyt hyödynnetään muun muassa varastona ja tavoite on hyödyntää niitä myös tulevissa kaupan hankkeissa
<i>Muiden Lappeenrannan alueiden toteuttamisjärjestys</i>	
<u>VAIHE 3</u>	
Nuijamaan rajan läheinen alue, KM-r	• rajakauppaa palveleva alue • rajan lähellä voimassa oleva asemakaava vähittäiskaupan suuryksikölle, mutta raja- ja tullitoiminnot tarvitsevat kuitenkin alueen laajentumiselleen, maanvaihto vaihekaavan alueelle Lapplandia-marketin lähelle • valtatie 13 parantamisen yhteydessä rakennetaan uusi eritasoliittymä alueelle • alueen yleiskaavoitus on käynnissä
Selkäharjun reservi-alue, KM/res	• lounais- ja luodeosuudet reservialueina • reservialueet 1/3 koko kerrosalasta, ei seudullista päivittäistavarakauppaa
Korvenkanta, Km/res	• Imatran kauppaan nivoutuva alue toteutetaan ensin • toteuttaminen tapahtuu Imatran tahdissa ja on jatkumo Imatran puoleiselle rakentamiselle • muut Korvenkannan alueet neljänteen vaiheeseen (reservialue), 1/3 koko rakennusoikeudesta • ei voida sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä
<u>Luumäki</u>	
Rantsilanmäki, KM-3	• ei vaiheistusta • tilaa vievää kauppaa, matkailua palvelevaa kauppaa • tulossa eritasoliittymä valtatie kuuden parantamisen yhteydessä • alueella olemassa olevia palveluja • alueen vieressä käynnissä laajahkon matkailupalveluiden alueen kaavoitus
Puukylä, km-2	• ei vaiheistusta • tilaa vievää kauppaa • ABC liikenneaseman asemakaava vireillä • palvelee alueen asukkaita, työntekijöitä, ohikulkijoita ja matkailijoita

<u>Parikkala</u>	
Keskusta, C	• keskusta on rakennettu uusi S-market • keskusta sijoitetaan keskusta soveltuvia kaupan palveluita, muut Koirniemeen • Parikkalan keskustassa asioidaan jo nyt kauempaakin muun muassa Tokmannilla ja Alkossa
Koirniemi, KM-2	• tilaa vievää kauppaa, matkailua palvelevaa kauppaa • tarkempi vaiheistus merkitty vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksiin • alueen eteläosa reservialueena, toteutus vaiheistetaan
<i>Vaihe 1</i>	pohjoisosan toteuttaminen Särkisalmen puolelta, jossa nykyisiä palveluja
<i>Vaihe 2</i>	alueen eteläosan toteuttaminen
<u>Rautjärvi</u>	
Keskusta, Simpele, C	• keskusta halutaan säilyttää vanhaa kunnioittaen • yksi päivittäistavarakauppa lisää riittäisi palvelemaan asukkaita ja loma-asukkaita • tilaa vievää kauppaa keskustan reunalle
Änkilänmäki, km-3	• matkailua palvelevaa kauppaa ja tilaa vievää kauppaa • tarkempi vaiheistus esitetty vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksissä • kaupan ja elinkeinotoiminnan palvelut sijoitetaan Änkilänmäelle alueen kehittämissuunnitelman 30.11.2009 mukaisesti kolmessa eri vaiheessa:
<i>Vaihe 1</i>	nykytilan parantaminen, on jo osittain toteutunut
<i>Vaihe 2</i>	tuotannollisen toiminnan laajentaminen, johon liittyy myös kaupallista palvelua
<i>Vaihe 3</i>	matkailutoiminnan laajentaminen, johon liittyy myös kaupallista palvelua, huomattavasti enemmän kuin edellisessä vaiheessa (vaihe 3. osittain reserviä).
<u>Ruokolahti</u>	
Keskusta, Rasila, cl	• ei vaiheistusta • melko uusi S-market keskustassa • keskustan palvelut melko vaatimattomat • keskusta voi tulla tarvetta uudelle vähittäiskaupan suuryksikölle uuden asuinrakentamisen ja matkailun kehittymisen myötä
Oritlampi, km-3	• ei vaiheistusta • matkailua palvelevaa kauppaa Oritlampi–Puntala -alueelle, toteuttaminen kun se on ajankohtaista • Oritlammen Lohelan alue on jo rakennettua aluetta, lähellä Lappeenrannan yliopiston sivupiste ja muita tuotantotoiminnan yrityksiä • tavoitteena on mahdollistaa alueen palvelujen täydentäminen tarpeen mukaan • palvelut ovat täydennystä matkailijoille, loma-asukkaille sekä alueen asukkaille • alue sijoittuu taajama-alueen reunalle
<u>Savitaipale</u>	
Keskusta, kk, C	• vähittäiskauppaa • ei vaiheistusta
ABC:n alue, km-2	• tilaa vievää kauppaa • ei vaiheistusta

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja maankäyttö- ja rakennuslain maakuntakaavan sisältöön liittyvät säädökset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet astuivat voimaan 1.3.2009. Tarkennukset koskevat erityisesti yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, Helsingin seudun erityiskysymyksiä sekä alueidenkäytön energiakysymyksiä. Ne edistävät erityisesti ilmastonmuutoksen hillintää, jossa keskeinen rooli on liikenteen ja asumisen järjestelyillä. Tarkistetut tavoitteet otetaan huomioon maakuntakaavan suunnittelussa.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on:

1. varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa
2. auttaa saavuttamaan maankäyttö- ja rakennuslain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet, joista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys
3. toimia kaavoituksen ennakko-ohjauksen välineenä valtakunnallisesti merkittävissä alueidenkäytön kysymyksissä ja edistää ennakko-ohjauksen johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä
4. edistää kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanoa Suomessa sekä
5. luoda alueidenkäyttöllisiä edellytyksiä valtakunnallisten hankkeiden toteuttamiselle.

Valtioneuvoston asettamat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on jaettu yleis- ja erityistavoitteisiin. Yleistavoitteet ovat luonteeltaan alueidenkäyttöä ja alueidenkäytön suunnittelua koskevia periaatteellisia linjauksia. Ne tulee ottaa huomioon yleispiirteisessä kaavoituksessa kuten maakunta- ja yleiskaavoissa. Erityistavoitteet ovat alueidenkäyttöä ja sen suunnittelua koskevia sitovia velvoitteita. Ne koskevat kaikkea kaavoitusta. Valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla linjataan maamme alueiden käyttöä pitkälle tulevaisuuteen, ja ne välittyvät kunnan kaavoitukseen pääosin maakuntakaavoituksen kautta. Maakuntakaavassa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja tavoitteiden tarkistukset sovitetaan yhteen maakunnallisten tavoitteiden kanssa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on ryhmitelty seuraavanlaisesti:

1. toimiva aluerakenne
2. eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
3. kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
4. toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto
5. Helsingin seudun erityiskysymykset
6. luonto- ja kulttuuriympäristönä erityiset aluekokonaisuudet: Saaristomeri, maankohoamisrannikko, Lapin tunturialueet ja Vuoksen vesistöalue.

Vaihekaavan osalta keskeisimmät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat:

Toimiva aluerakenne

Yleistavoitteita

Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävää hyödyntämistä. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin.

Aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Toimivan aluerakenteen runkona kehitetään Helsingin seutua, maakuntakeskuksia sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun keskusten muodostamaa verkostoa.

Eteläisessä Suomessa aluerakenne perustuu erityisesti Helsingin ja alueen muiden kaupunkikeskusten välisiin raiteliikenneyhteyksiin.

Erityistavoitteet

Maakunnan suunnittelussa yhteistyössä maakuntien liittojen kesken on selvitettävä ne alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään ylimaakunnallisten kehittämisvyöhykkeiden muodostumista ja niiden kehittämisedellytyksiä. Maakunnan suunnittelussa on esitettävä valtakunnallisesti tärkeät vyöhykkeet sekä kaupunki- ja taajamaverkostot ja niiden kehittämistarpeet.

Maakunnan suunnittelussa on selvitettävä maaseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä kyläverkoston kehittämiseen liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään olemassa olevien rakenteiden hyödyntämistä, palvelujen saatavuutta, maaseudun elinkeinotoiminnan monipuolistamista sekä ympäristöarvojen säilymistä.

Maakunnan suunnittelussa on mahdollisuuksien mukaan selvitettävä ja edistettävä alueidenkäytön järjestämistä raja-alueilla. Samalla tulee kiinnittää huomiota alue- ja yhdyskuntarakenteen toimivuuteen sekä elinkeinotoiminnan tarpeiden ja ympäristöarvojen yhteensovittamiseen.

Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvattava riittävät alueelliset edellytykset varuskunnille, ampuma- ja harjoitusalueille, varikkotoiminnalle sekä muille maanpuolustuksen ja rajavalvonnan toimintamahdollisuuksille. Samalla on huomioitava muun yhdyskuntarakenteen, elinympäristön laadun ja ympäristöarvojen asettamat vaatimukset.

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Yleistavoitteet

Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua.

Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.

Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.

Erityistavoitteet

Maakuntakaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvitettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.

Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista.

Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

Erityistavoitteet

Maakuntakaavoituksessa on luotava alueidenkäytölliset edellytykset ylimaakunnallisesti merkittävien virkistyskäytön reitistöjen ja verkostojen muodostumiselle. Maakuntakaavoituksella ja yleiskaavoituksella on luotava alueidenkäytölliset edellytykset seudullisten virkistysalueiden muodostamiselle erityisesti Etelä-Suomessa ja suurilla kaupunkiseuduilla.

Maakunnan suunnittelussa on tuettava matkailukeskusten ja -alueiden verkottumista sekä vapaa-ajan käytön vyöhykkeiden kehittämistä niin, että muodostuu toimivia palvelukokonaisuuksia. Ensisijaisesti on kehitettävä olemassa olevia matkailukeskuksia ja -alueita. Alueidenkäytön suunnittelussa matkailualueita tulee eheyttää ja osoittaa matkailun kehittämiseksi riittävät alueet.

Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto

Yleistavoitteet

Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityisiä huomioita kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.

Erityistavoitteet

Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Alueidenkäytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseksi. Alueidenkäytön suunnittelussa on varattava riittävät alueet tavara- ja henkilöliikenteen terminaalien ja matkakeskusten toimintaa ja kehittämistä varten. Nopean liikenteen junayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksiä.

Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet

Yleistavoitteet

Alueiden käytöllä edistetään rannikkoalueen, Lapin tunturialueiden ja Vuoksen vesistöalueen säilymistä luonto- ja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävinä aluekokonaisuuksina. Samalla varmistetaan, että asumisen ja elinkeinotoiminnan harjoittamisen edellytykset säilyvät. Alueiden erityispiirteet tunnustetaan ja alueidenkäyttö sovitetaan mahdollisimman tasapainoisesti yhteen poikkeuksellisten luonnonolojen, luonnon kestokyvyn ja kulttuuriarvojen turvaamiseksi. Samalla tuetaan luonnonoloihin sopeutuneiden omaleimaisten kylä- ja kulttuuriympäristöjen säilymistä ehyinä.

Vuoksen vesistöalueella ohjataan matkailua, vesistöjen virkistyskäyttöä ja vesiliikennettä sekä rakentamista ja muuta maankäyttöä siten, että järviluonnon, maiseman ja kulttuuriperinnön erityispiirteet säilyvät.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132 (MRL)

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurillisesti kestävä kehitystä. Lisäksi tavoitteena on turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus ja avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa (5§) on annettu kaikille kaavamuodoille yhteiset suunnittelun tavoitteet. Niiden mukaan alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää:

1. turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista
2. yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta;
2 a.) riittävän asuntotuotannon edellytyksiä, (29.12.2006/1441)
3. rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista;
4. luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä;
5. ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä;

6. luonnonvarojen säästeliästä käyttöä;
7. yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista;
8. yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta;
9. elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä;
10. palveluiden saatavuutta sekä;
11. liikenteen tarkoituksen mukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

MRL:n 25 §:n mukaan maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen.

Maakuntakaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityisesti huomiota (MRL 28§):

1. maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen;
2. alueiden käytön ekologiseen kestävyYTEEN;
3. ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin;
4. vesi- ja maa-ainesvarojen kestäväan käyttöön;
5. maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin;
6. maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimiseen;
7. virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyYTEEN.

Muu lainsäädäntö

Maankäyttö- ja rakennuslain lisäksi maakuntakaavoitusta ohjaa myös muut lait, joista keskeisimpiä ovat luonnon-suojelulaki, metsälaki, maa-aineslaki, rakennussuojelulaki, muinaismuistolaki ja ympäristönsuojelulaki.

Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaavan lähde- ja tausta-aineisto

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavaa varten laaditut selvitykset

- Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan liikenneselvitys (Strafica 2013)
- Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (Etelä-Karjalan liitto 2012–2013)
- Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi -raportti (Etelä-Karjalan liitto, Diskurssi Oy, 2013–2014)
- Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 (Santasalo 2013)
- Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavan taustaselvitys (Etelä-Karjalan liitto 2012, 2013)
- Venäläismatkailijoiden merkitys ja tulevaisuuden näkymät (TAK Oy 2012)
- Viisumivapauden aluetaloudelliset vaikutukset ja vetovoimatekijät: Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kymenlaakso (TAK Oy, Itä-Suomen yliopisto 2013)
- Viisumivapauden vaikutukset, koko Suomi (TAK Oy, Itä-Suomen yliopisto 2013)

Elinkeinot

- Etelä-Karjalan elinkeinostrategia, Etelä-Karjala Suomen menestyvin maakunta 2020 (2013)
- Imatran seudun rajalogistiikka, Rajalogistiikan businessmahdollisuudet ja Key East -yrityspuiston konsepti (Imatran seudun kehitysyhtiö 2009)
- Kuntien elinkeinostrategiat/suunnitelmat
- Parikkalan kunnan kehityskuva (FCG 2009–2010)
- Simpeleen elinkeinotoiminnan kehittämisohjelma, Viestintästrategian kokoaminen ja toimeenpano, loppuraportti (Positivo Oy, Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2009)
- Venäjän mahdollisen viisumivapauden vaikutukset suomalaiselle elinkeinoelämälle (Laura Jorvala, TEM raportteja 27/2013)
- Änkilänmäen kehittämissuunnitelma (Rautjärven kunta, Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2009)

Kauppa

- Etelä-Karjalan ostovoiman kehitys (Tutkimus- ja analysointikeskus Oy 2008)
- Katja Kontio, Tuomas Santasalo: Suositus paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tulkinnasta (Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 2. Ympäristöministeriö 2000)
- Kaupan sijainnin ohjauksen arviointiryhmän raportti (Ympäristöministeriön raportteja 21/2009)
- Kaupan sijainnin ohjauksen arviointiryhmän raportti (Ympäristöministeriö, Ympäristöministeriön raportteja 21/2009)
- Kauppa kaavoituksessa (Ympäristöopas 115, Ympäristöministeriö 2004)
- Kauppa kaavoituksessa, Ympäristöopas 115 (Ympäristöministeriö 2004)
- Kauppa maakuntakaavoituksessa (Ympäristöministeriön raportteja 23/2007)
- Lappeenrannan keskustan kauppapalvelut ja Myllymäen kauppakeskuksen rakenne (Lappeenrannan kaupunki, Tuomas Santasalo Ky 2008)
- Lappeenrannan tilaa vaativan erikoiskaupan mitoitus ja sijoitus kaavoissa (Santasalo 2009)
- Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa (Ympäristöministeriön raportteja 16/2008)
- Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa, Tulkinnan ongelmia, Ympäristöministeriön raportteja 16/2008 (K.Koskela, T.Santasalo, Ympäristöministeriö 2008)
- TAK Rajatutkimus, vuodesta 1997 lähtien vuosittain toteutettava selvitys 2013, Vuosiraportti Etelä-Karjala (TAK Oy 2012), vuosiraportti 2013 valmistuu maaliskuussa 2014
- Venäläisasiakkaiden verotulovaikutukset Etelä-Karjalan kunnille (Tutkimus- ja analysointikeskus Oy 2013, Etelä-Karjalan kauppakamari ja Etelä-Karjalan kunnat)
- Venäläiset ostajina Suomessa (Tutkimus- ja analysointikeskus Oy 2012)
- Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus (Ympäristöhallinnon ohjeita 3/2013)
- Vähittäiskauppojen aukiolotarve Etelä-Karjalassa (TAK Oy, Kauppakamari 2013)

Matkailu

- Etelä-Karjalan matkailustrategia 2006-2015 (Etelä-Karjalan liitto 2006)
- Etelä-Karjalan ulkoilu- ja luonnonvirkistyskäyttöselvitys (Etelä-Karjalan liitto 2007)
- Hiitolanjoen kalastusmatkailun hankesuunnitelma, julkaisu E:82, 1999 (Suomen Matkailun Kehitys Oy, Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus 1999)
- Hiitolanjoen teollisuushistoriallinen museoalue- ja maisemapolkuhanke ”Kuinka vesivoima on synnyttänyt kulttuuriympäristön”, selvitysraportti (M. Nylander, Juniperus Metsämatkat ky 2003)
- Luontomatkailun kehittäminen maakuntakaavoituksessa (Kainuun maakunta-kuntayhtymä 2007)
- Matkailu, ympäristö, luonto osa 1 ja 2 (Hemmi Jorma 2005)
- Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutus, Etelä-Karjala, Loppuraportti lokakuu 2005 (TAK Oy 2005)
- OSKE- matkailun ja elämystuotannon klusteriohjelma, esite
- Rajahaastattelututkimus, Osa 26, Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 2012 (Matkailun edistämiskeskus/Tilastokeskus 2013)
- Saimaan kanavan matkailupuisto, Lappeenrannan Seudun Elinkeino ja Matkailu Oy (skoy, Suunnittelukeskus Oy 2006)
- Suomen matkailustrategia 2020 – 4 hyvää syytä edistää matkailutoimialojen kehitystä (TEM)
- Suur-Saimaan luonto- ja virkistysalueselvitys (Etelä-Karjalan liitto 2005)
- Valtioneuvoston periaatepäättös Suomen matkailupolitiikasta (2011, TEM)
- Venäläiset matkailijat Suomessa, Tarpeet, merkitys ja näkymät, Itä-Suomen huippukokous (Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy, Pasi Nurkka 2009)

Liikenne

- Etelä-Karjalan kasvukeskusalueen laaturaitti Lappeenranta–Imatra -jalankulun ja pyöräilyn edellytysten kehittäminen (Trafix Oy, Etelä-Karjalan liitto 2011)
- Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma (2009)
- Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelman (2009) uudistaminen ja päivittäminen (Linea konsultit, Etelä-Karjalan liitto, valmis kesällä 2104)
- Etelä-Karjalan taajamajuna selvitys (Sito Oy, Etelä-Karjalan liitto 2010)
- Helsinki–Pietari nopean ratayhteyden aluetaloudellinen selvitys (S.Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy & J. Rinta-Piirto, Strafica Oy 2010)
- Helsinki–Pietari nopean ratayhteyden aluetaloudellinen selvitys: Tilannekatsaus 1.6.2010 (Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy & Jyrki Rinta-Piirto, Strafica Oy 2010)
- Helsinki–Pietari -rautatieyhteys. Esiselvitys ja arviointi. (Ratahallintokeskus 2008)
- Imatran rajanylityspaikan kehittäminen, Imatran rajanylityspaikan kehittämistarpeet (SITO Oy 2008)
- Joukkoliikennemyönteinen yhdyskuntarakenne, Lappeenranta–Imatra pilottihanke (LVM, valmistuu kesällä 2014)
- Kaakkois-Suomen liikennestrategia, valmisteluaineistoa, valmis kesällä 2014 (Starfica, Linea konsultit, Etelä-Karjalan liitto, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Kymenlaakson liitto 2014)
- Kaakkois-Suomen rajaliikenteen sujuvuuden toimenpideohjelma (Etelä-Karjalan liitto, Kymenlaakson liitto, Kaakkois-Suomen ELY-keskus 2012)
- Kaakkois-Suomen tiepiirin alempiasteinen tieverkko (Seutu- ja yhdystiet) Kehittämissuunnitelma. (Tiehallinto, sisäisiä julkaisuja 2/2005)
- Kaksoisraide Luumäki–Imatra (Edunvalvontaesite, Etelä-Karjalan liitto, 2012)
- Kantatie 62 Käyhkää- Huuhkala tiesuunnitelma (2010)
- Kantatie 62 Mikkeli-Imatra yhteysvälin kehittämisselvitys (Tiehallinto 10/2005)
- Kasvavan rajaliikenteen hallinta (Sisäasiainministeriön julkaisut 42/2012)
- Kohti ekotehokasta liikennejärjestelmää, ympäristöohjelma (Tiehallinto 2006)
- Liikennepoliittinen selonteko (2012)

- Luumäen–Vanikkalan lisäraide, Yleissuunnitelma, Lappeenranta, Luumäki (Ratahallintokeskus, Oy VR-Rata Ab, Itä-Suomen ratakeskus 1997)
- Luumäki–Imatrankoski -kaksoisraiteen alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi (YVA), Ympäristövaikutusten arviointiselostus ja arviointiohjelma (Ratahallintokeskus, SITO OY 2008), Kaksoisraiteen yleissuunnitelma (SITO 2010)
- Meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelma 2003–2012 (Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisuja 18/2002)
- Meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelma 2007–2016 (Merenkulkulaitos 2006)
- Parikkalan rajanylityspaikan toteutettavuusselvitys 2013-09-26
- Parikkala–Syväoro rajanylityspaikan kansainvälistäminen vauhdittaa aluekehitystä (Edunvalvontaesite Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Savon liitto, Saimaa Ladoga Logistics Centre, 2014)
- Rautateiden tavaraliikenteen kehitysnäkymät ja Etelä-Karjalan logistinen asema (Etelä-Karjalan liitto 2006)
- Saimaan kanavan laajentaminen, alustava yleissuunnitelma (Merenkulkulaitos 2000)
- Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksin kehittäminen Itä- ja Pohjois-Suomessa (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2008)
- Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030 – Ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2012)
- Tasoristeys selvitys välillä Kouvola–Joensuu (Kouvolan ratakeskus, Kaakkois-Suomen tiepiiri 1994)
- Tasoristeysten poistosuunnitelma välillä Imatra–Kitee (Sito 2011)
- Tieyhteyden parantaminen maanteiden 3872-14811-3891 kautta Simolasta (maantie 387) Vainikkalaan (Ojala), Lappeenranta (Kaakkois-Suomen ELY-keskus 2010)
- Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot (LVM 43/2006)
- Valtatie 13 Nuijamaan tien YVA -selvitys (2014)
- Valtatie 144 Juva–Savonlinna–Parikkala yhteysvälin kehittämisselvitys (Tiehallinto 10/2005)
- Valtatie 26 Hamina–Lappeenranta yhteysvälin kehittämisselvitys (Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri 2005)
- Valtatie 26 Husula–Taavetti esiselvitys (Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri 2007)
- Valtatie 26 tiesuunnitelman käynnistyminen 2014
- Valtatie 6 parantaminen välillä Taavetti–Lappeenranta, Luumäki, Lappeenranta Ympäristövaikutusten arviointiohjelma, Ympäristövaikutusten arviointimenettely (Tiehallinto 2007)
- Valtatien 13 parantaminen välillä Ristiina–Lappeenranta, Toimenpidesuunnitelma (Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Pohjois-Savon ELY-keskus 2010)
- Valtatien 13 parantaminen, Mytönmäen kohdalla, Tiesuunnitelma (Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Savitaipaleen kunta 2012)
- Valtatie 6, Karjalan rata ja rajanylityspaikat osana Pohjoista kasvukäytävää (Edunvalvontaesite, Etelä-Karjalan liitto, 2013)
- Valtatien 6 parantaminen välillä Taavetti–Lappeenranta liikenteen ykköshanke Etelä-Karjalassa (Edunvalvontaesite, Etelä-Karjalan liikenneryhmä, Etelä-Karjalan liitto, 2011)
- Valtatien 6 parantaminen välillä Taavetti–Lappeenranta, Luumäki, Lappeenranta, Yleissuunnitelma (Tiehallinto 2009)
- Valtatien 6 parantaminen välillä Taavetti–Lappeenranta, Luumäki, Lappeenranta, Tiesuunnitelma ja tiesuunnitelman uudelleenarviointi 2013 (Kaakkois-Suomen ELY-keskus 2013)
- Valtatien 6 parantaminen välillä Taavetti–Lappeenranta, Luumäki, Lappeenranta, Ympäristövaikutusten arviointimenettely, Ympäristövaikutusten arviointiselostus (Tiehallinto 2008)
- Venäjän uuden raideyhteyden rakentaminen tavaraliikenteelle, Losevo–Kamennogorsk -uusi raideyhteys, Viipuri–Kamennogorsk -parannettava raideyhteys (Edunvalvontaesite, Etelä-Karjalan liitto, 2013)
- Viisumivapauden vaikutukset – mahdollisen EU:n ja Venäjän välisen viisumivapauden vaikutukset venäläisten Suomen –matkailuun (TAK ja Itä-Suomen yliopisto 2013)

Koko kaava-alue Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-aluetyöryhmän mietintö II. 66/1992
(Ympäristöministeriö 1992)

- Etelä-Karjalan maisema- kulttuuriselvitys osa I ja II (Etelä-Karjalan liitto 2006, 2008)
- Etelä-Karjalan perinnemaisema-alueiden kartoitus, vuoden 1992 tulokset (Etelä-Karjalan allergia- ja ympäristöinstituutti 1992)
- Kaakkois-Suomen ekotehokkuus, seurantaraportti 2012, 2013 (Kaakkois-Suomen ELY-keskus, 2012, 2013)
- Kaakkois-Suomen perinnemaisemat (Kaakkois-Suomen ympäristökeskus nyk. Kaakkois-Suomen ELY-keskus 1999)
- Kaavan vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, Opas arviointiin (Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 13|2013)
- Kulttuuriympäristö vaikutusten arvioinnissa (Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 14|2013)
- Kulttuuriympäristöni, Rakennettu maisema (Suomen kotiseutuliiton julkaisuja A:20 2010)
- Lappeenrannan arkkitehtuuriohjelma (Lappeenrannan kaupunki 2007)
- Maahanmuuttajat – Muu maa mustikka (Etelä-Karjalan liitto 2008)
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000-sarja (Ympäristöministeriö 2000–2003):
 - Opas 1. Kaavamerkinnot (Ympäristöministeriö 2000)
 - Opas 5. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (Ympäristöministeriö 2001)
 - Opas 6. Maakuntakaavan sisältö ja esitystapa (Ympäristöministeriö 2002)
 - Opas 7. Maakuntakaavan oikeusvaikutukset (Ympäristöministeriö 2002)
 - Opas 8. Osallistuminen ja vaikutusten arviointi maakuntakaavoituksessa (Ympäristöministeriö 2002)
 - Opas 9. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden soveltaminen kaavoituksessa (Ympäristöministeriö 2003)
 - Opas 10. Maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset (Ympäristöministeriö 2003)
- Museoviraston RKY- aineistot
- Rakennepoliittinen ohjelma (Valtioneuvosto 2013)
- Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16 (Museovirasto, Ympäristöministeriö 1993)
- Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (Ympäristöministeriö 2009)
- Tulevaisuuden alueidenkäytöstä päätetään nyt. Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. (Ympäristöministeriö 2009)
- Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (Museovirasto 2009)
- VAT Vuoksi, Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet Vuoksen vesistöalueella, Etelä-Savon Ympäristökeskuksen raportteja 4|2007 (Etelä-Savon Ympäristökeskus, nyk. ELY-keskus, toim. K. Kovanen 2007)
- Yhteinen rakenneyleiskaava, Lappeenranta, Lemi, Luumäki, Savitaipale, Suomeniemi, Taipalsaari ja Ylämaa (FCG infra jaympäristö 2009)

Muu tausta-aineisto

- Aluekeskus Saimaankaupungin maankäyttöstrategia, Aluekeskus Saimaankaupunki Julkaisuja 2005:26 (Maa ja Vesi Oy, Rönkä Consulting 2005)
- Etelä-Karjalan Hyvinvointistrategia 2011-2015 (Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystoimi, Socom Oy, Saimia 2011)
- Etelä-Karjalan maakuntakaava, sosiaalisten ja taloudellisten vaikutusten arviointi (Pro Agria Etelä-Karjala 2009)
- Etelä-Karjalan maakuntaohjelmat 2007–2010, 2011–2014, 2014–2017 (Etelä-Karjalan liitto 2006, 2010, 2013, 2014)
- Etelä-Karjalan maakuntasuunnitelma 2030 (Etelä-Karjalan liitto 2003)
- Joukkoliikennemuotoinen yhdyskuntarakenne maankäytön suunnittelun tavoitteena, Esimerkkitaipauksena Nurmijärvi (Sonja Sahlsten, Liikennevirasto 14|2013)

- Kaakkois-Suomen vesienhoidon toimenpideohjelma pohjavesille vuosille 2010–2015 (Kaakkois-Suomen ELY-keskus 2010)
- Kaakkois-Suomen vesienhoidon toimenpideohjelma Vuoksen vesienhoitoalueelle vuosille 2010–2015 (Kaakkois-Suomen ELY-keskus 2010)
- Kohti kilpailukykyistä ja osaavaa Itä-Suomea. Aluerakennekehityksen suuntaviivoja (Itä-Suomen maakuntien liitot 2007)
- Kuntien yleis- ja asemakaavat sekä niiden taustaselvitykset mm.
 - Imatran Sotkulammen asemakaava(2013)
 - Imatrankosken – Mansikalankeskustan yleiskaavat ja valmisteilla olevat yleis- ja asemakaavat 2013–2014
 - Korvenkannan alueen yleiskaava ja asemakaava (2012–2013)
 - Lappeenrannan Eteläisten alueiden osayleiskaava (2013)
 - Lappeenrannan kaupungin itäisten alueiden osayleiskaava (2013)
 - Lappeenrannan kaupungin läntisten alueiden yleiskaava(2013)
 - Lappeenrannan kaupungin ydinkeskusta-alueiden osayleiskaava (2013)
 - Lappeenrannan Nuijamaantien yleiskaava (2014)
 - Lemminkäisen Särkemänselän asemakaava 2013
 - Luumäen Puukylän asemakaava
 - Luumäen Rantsilanmäen yleis- ja asemakaavat (2012–2013)
 - Mansikkalan Prismän asemakaava (2014)
 - Parikkalan Koivniemen osayleiskaava (Ramboll 2013)
- Maaperälle ja pohjavedelle riskiä aiheuttavien kohteiden kartoitus Kaakkois-Suomessa, Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen monistesarja 16/2000 (Kaakkois-Suomen ympäristökeskus nyk. ELY-keskus, A. Petäjä–Ronkainen, T. Suokas 2000)
- Maaseutuohjelmat
- Paikkatietoaineistot
 - Oiva-palvelu
 - YKR/SYKE ja Tilastokeskus 2013
- Pohjavesien suojelun ja kiviaineshuollon yhteensovittaminen Etelä-Karjalassa (2008)
- Rakennuskivilouhinnasta syntyvän sivukiven hyötykäyttö Kaakkois-Suomessa (Geologian tutkimuskeskus, Etelä-Suomen Yksikkö 2007)
- Rakennuskivilouhinnasta syntyvän sivukiven hyötykäyttö Kaakkois-Suomessa väliraportti (Geologian tutkimuskeskus 2005)
- Tilastoaineistot, paikkatietoaineistot mm. yhdyskuntarakenteen seurantarjestelmä (YKR, SYKE)
- Tilastokeskuksen työpaikkaennuste 2030
- Tilastokeskuksen väestöennuste 2030
- Vuoksen vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma vuoteen 2015, Yhteistyöllä parempaan vesienhoitoon (Pohjois-Savon ympäristökeskus, Pohjois-Karjalan ympäristökeskus, Etelä-Savon ympäristökeskus, Kaakkois-Suomen ympäristökeskus nyk. ELY-keskukset 2010)
- Yhdyskuntarakenteen nykytilan analyysi ja edullisuusvertailu 20.12.2002. Etelä-Karjalan kasvukeskus-ohjelma. Julkaisuja 2002:11. (Jaakko Pöyry Infra, Maa ja Vesi 2002)

Etelä-Karjalan liitto
Kauppakatu 40 D
53100 Lappeenranta
puhelin: 05 6163 100 Fax: 05 6163 140
sähköposti: kirjaamo@ekarjala.fi
etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi/liitto/
Kaava-asiakirjat: www.ekarjala.fi/liitto/ Suunnittelu ja kehittäminen > Aluesuunnittelu > Vaihemaakuntakaava 1>
Kaava-asiakirjat ja kaavakartta

YHTEYSTIEDOT

Maakuntajohtaja Matti Viialainen
Yleisjohto
puhelin: 044 7700 515

Maakuntakaavoituksen henkilöt

Aluesuunnittelujohtaja Marjo Wallenius
Tulosalueen vastuhenkilö,
maakuntakaavoitus ja sen toteuttamisen edistäminen,
liikennejärjestelmäkokonaisuus ja liikenteen edunvalvonta,
alueidenkäytön viranomaistehtävät ja yhteydenpito sidosryhmiin,
aluesuunnittelun yhteistyöhankkeet
puhelin: 05 6163 107, 040 8240 915

Ympäristöpäällikkö Arto Hämäläinen
Ympäristöön, luontoon ja luonnonvaroihin liittyvät
tutkimukset ja selvitykset
puhelin: 05 6163 109, 0400 227 644

Paikkatietosuunnittelija Anja Gerdt
Paikkatietoanalyysit, maakuntakaavan suunnittelu ja
toteutus, paikkatietojen ja -tietojärjestelmien hallinta,
visualisointi
puhelin: 05 6163 106, 040 3590 283

Suunnittelija Maria Peuhkuri
Tietotuotanto suunnittelua varten, selostukset ja selvitykset,
tilastoaineiston ja paikkatietojen käyttö ja
soveltaminen
puhelin: 05 6163 128, 040 1619 163

Suunnittelija Susanna Mäntykoski
Paikkatiedot ja paikkatietojärjestelmät, tilastot,
julkaisujen ja raporttien taitto
puhelin: 05 6163 105, 040 1390 171



Etelä-Karjalan liitto