

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava Vaikutusten arviointi



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 Vaikutusten arviointi
Kauppa, matkailu, elinkeinot ja liikenne

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

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

Kansikuvat: Arto Hämäläinen etukansi: Rauha-Tiurun alue ja satama
takakansi: Parikkala, Koirniemi

ISBN 978-952-9560-46-2 (nid.)
ISBN 978-952-9560-47-9 (PDF)

ETELÄ-KARJALAN 1. VAIHEMAAKUNTAKAAVA

Vaikutusten arviointi

Kauppa, matkailu, elinkeinot ja liikenne

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

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	7
1.1 Taustaa.....	7
1.2 Vaihemaakuntakaava arvioinnin kohteena	7
1.3 Arvioitavat vaikutukset	8
1.4 Aineisto	8
1.5 Vuorovaikutus kaavaprosessissa	9
2. VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN TOTEUTUS	10
2.1 Arvioitavat vaikutukset	10
2.1.1 Vaikutuslistan sisältö ja perustelut.....	10
2.2 Vaihemaakuntakaava arvioinnin kohteena	14
2.2.1 Arviointikohteiden ryhmittely.....	14
2.2.2 Vaihtoehtojen tarkastelu.....	14
2.2.3 Riskit ja epävarmuustekijät	15
2.3 Selvitykset ja muu aineisto.....	15
2.3.1 Selvityksiä monella tasolla	15
2.3.2 Kaupan selvitykset.....	16
2.3.3 Muut liikenteelliset selvitykset	16
2.3.4 Viranomaisten muut selvitykset	17
2.4 Selvitysten riittävyys	18
3. VAIKUTUKSET KAAVARATKAISUITTAIN	19
3.1 Aluerakenne ja keskusverkosto	19
3.1.1 Kaavaratkaisut	19
3.1.2 Vaikutukset	19
3.2 Kauppa ja palvelut	20
3.2.1 Kaavaratkaisut	20
3.2.2 Vaikutusten arvioinnin perustelut	20
3.2.3 KM ja C- kauppavarausten vaikutukset	21
3.2.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.....	22
3.2.5 Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon.....	23
3.2.6 Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin	26
3.2.7 Muut vaikutukset talouteen.....	27
3.2.8 Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin.....	28

3.2.9 Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin	30
3.2.10 Keskustojen mitoittamatta jättäminen	31
3.2.11 Kaupan toiminnan luonteen vaikutukset keskustakauppaan	32
3.2.12 Seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön rajat	33
3.2.13 Johtopäätökset kaupan toteuttamisesta ja toteutumisesta	35
3.3 Matkailu ja virkistys	35
3.3.1 Kaavaratkaisut	35
3.3.2 Vaikutukset	35
3.4 Liikennejärjestelmä	36
3.4.1 Kaavaratkaisut	36
3.4.2 Vaikutukset	36
3.5 Erityisalueet	37
3.5.1 Kaavaratkaisut	37
3.5.2 Vaikutukset	37
4. VALTAKUNNALLISTEN ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN	38
4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet vaihemaakuntakaavassa	38
4.2 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioiminen vaihemaakuntakaavassa	40
5. YHTEENVETO VAIHEMAAKUNTAKAAVAN VAIKUTUKSISTA	44

LIITTEET

L1 Vaikutukset kaavamerkinnöittäin

Aluerakenne ja keskusverkosto
 Kauppa ja palvelut
 Matkailu ja virkistys
 Liikennejärjestelmä
 Erityisalueet

L2 Lähteet

L3 Etelä-Karjalan yleiskaavatilanne ja arvioinnissa käytetty aineisto

L4 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet VAT

L5 Ohjaus- ja työryhmät kaavan valmistelussa

L6 Matkailua palveleva kauppa

1. JOHDANTO

1.1 Taustaa

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava keskittyy kaupan palveluihin, matkailuun ja elinkeinoihin sekä liikennejärjestelmään. Vaihemaakuntakaavassa on ollut myös muita vähäisiä täydennystarpeita muun muassa asumiseen ja erityisalueisiin liittyen. Vaihemaakuntakaavalla edistetään ja tuetaan kuntien kaavoitus suunnitelmia, elinkeinoelämän ja kaupallisten palveluiden kehittämistä sekä yhteen sovitaan maankäytön ja liikenteen tarpeita. Kaupan merkittävän kehittymisen, maankäyttö- ja rakennuslain muutosten sekä ympäristöministeriön vahvistamatta jättämien kokonaismaakuntakaavan (2011) kaupan ja keskustatoimintojen alueiden myötä tarvittiin uutta vaihemaakuntakaavaa, jolla turvataan riittävien kauppapalvelujen toteuttamisen mahdollisuudet. Tähtöna on elinkeinoelämän vireyttäminen ja sitä kautta uusien työpaikkojen syntyminen alueelle sekä sujuvat liikenneyhteydet ja houkuttelevat matkailupalvelut.

Vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi on liittynyt kiinteästi vaihemaakuntakaavaprosessin eri vaiheisiin. Kaavoituksen valmisteluun liittyvien selvitysten ja niiden vaikutusten arvioinnin kautta muodostui lopullinen kaavaratkaisu. Kaavaprosessin alustavassa luonnosvaiheessa käynnistettyjä selvityksiä, kaupalliset ja liikenteelliset sekä rajaliikenteen eri toimijoiden ennusteet, luonto- ja kulttuuriselvitykset, voitiin hyödyntää kaavan laadinnassa ja sen ratkaisuissa kaavoitusprosessin alusta lähtien.

Vaikutuksia on arvioitu jatkumona vaihemaakuntakaavaprosessin edetessä. Arviointi on tukenut vaihtoehtojen laadintaa, kaavaratkaisun valintaa ja päätöksentekoa eri vaiheissa. Se on vaikuttanut joidenkin aluevarausten vaiheistukseen sekä aluevarausten toteuttamisjärjestystä koskeviin ohjeistuksiin. Vaikutusten arvioinnilla on myös tärkeä osa alueiden jatkosuunnittelussa, koska maakuntakaavan yleispiirteisyyden vuoksi tarkkoja arvioita ei ole tässä vaiheessa voitu tehdä. Vaikutuksia on arvioitu muun muassa jokaisen maankäyttövarauksen ja merkinnän osalta. Vaikutuksia on arvioitu sillä tasolla ja tarkkuudella kuin maakuntakaava yleispiirteisenä kaavana ja maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää.

Vaihemaakuntakaavaan liittyvien selvitysten ja vaikutusten arvioinnin tehtävänä oli tuottaa vaihemaakuntakaavan laatimiseen ja sen jatkosuun-

nitteluun tarvittavaa tietoa. Suunnittelijoille, osallisille sekä päättäjille tuotettiin myös tietoja kaavan toteuttamisen vaikutuksista, niiden merkittävyydestä sekä haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

1.2 Vaihemaakuntakaava arvioinnin kohteena

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

Vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi sisältää vaihemaakuntakaavan yhteisvaikutukset, kaavan kunkin teeman vaikutukset kootusti sekä yksittäisten kaavamerkintöjen vaikutukset. Kaavamerkintöjen ja kaavamääräysten vaikutukset on esitetty taulukkomuodossa erillisellä liitteellä L1.

Kaavaratkaisut on ryhmitelty seuraaviin teemoihin: Aluerakenne ja keskusverkko, Kauppa ja palvelut, Matkailu ja virkistys, Liikennejärjestelmä ja Erityisalueet.

Vaihemaakuntakaavan vaikutuksia on arvioitu vaihtoehtoihin tilanteisiin verraten. Vaikutuksia on arvioitu siihen ettei kauppaa ja vähittäiskaupan suuryksiköitä tehdä enää lisää. Myös vaihtoehtona on ollut ettei vähittäiskaupan suuryksiköitä sijoiteta keskustojen ulkopuolelle vaan kaikki ostovoiman kasvun mitoitus sijoitetaan keskustoihin. On myös arvioitu tilannetta jossa varaudutaan vain paikalliseen ja seudulliseen kysyntään.

Valitut kaavaratkaisun vaikutuksia on suhteutettu vaihtoehtoihin läpäisevästi vaikutusten tarkastelun yhteydessä. On arvioitu myös, miten kaavan toteuttamiseen ja kaavan vaikutuksiin vaikuttaa se, että matkailijamäärät ja palvelujen kysyntä eivät kasva oletetulla tavalla, kasvu voi olla siis hitaampaa tai nopeampaa.

On myös arvioitu millaisia vaikutuksia on vaihemaakuntakaavassa esitetyllä vaiheistuksella. Vaihtoehtojen, matkailijamäärien ja palvelujen kysynnän oletetun poikkeavan kehityksen sekä vaiheistuksen tarkas-

telu liittyy etupäässä kauppaa ja palveluita koskeviin kaavaratkaisuihin.

1.3 Arvioitavat vaikutukset

Vaihemaakuntakaavan maankäyttöratkaisujen teemoja Aluerakenne ja keskusverkko, Kauppa ja palvelut, Matkailu ja virkistys, Liikennejärjestelmä ja Erityisalueet arvioidaan Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukaisesti samoin vaikutuksia arvioidaan maankäyttö- ja rakennuslain sekä -asetuksen ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä on otettu huomioon vaihemaakuntakaavan tehtävä ja tarkoitus, aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut seikat, jotka vaikuttavat selvitysten tarpeellisuuteen.

Vaihemaakuntakaavan vaikutusten arvioinnin pohjana ovat kaavaa varten laaditut selvitykset sekä kuntien kaavoitusprosesseihin liittyvät selvitykset ja muut seikat, jotka vaikuttavat selvitysten tarpeellisuuteen. Selvityksistä on lisätietoa liitteessä 3. Vaihemaakuntakaavan suunnittelussa on käytetty lisäksi vaihemaakuntakaavan kaavaselostuksen lähdeluettelossa mainittuja selvityksiä ja aineistoja.

Vaikutusten arvioinnissa on muodostettu vaihemaakuntakaavan teemoihin sovellettu lista vaikutuksista (liite 1), listaa on käytetty johdonmukaisesti läpi koko arvioinnin. Listan teemoina ovat olleet *alue- ja yhdyskuntarakenne, liikenne ja yhdyskuntahuolto, kauppa ja muu elinkeinoelämä sekä palvelut, talous, luonto- ja luonnonvarat sekä kulttuuriympäristö ja ihmisten elinolot*. Vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta vaikutuksia on arvioitu tarkemmin ja arvioinnissa on nostettu esiin myös *kaupan laatu ja toiminnan luonne, toimintaedellytykset keskustassa, asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen*. Vaikutuslistan I

ähtökohtana on ollut selkeyttää vaikutusten arviointiin liittyvää monimuotoista ja -tasoista rakennetta. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan kaupan palvelurakennetta koskevassa vaikutusten arvioinnissa korostuvat maankäyttö- ja rakennuslain maakuntakaavan erityiset sisältövaatimukset, jotka liittyvät keskusta-alueiden kauppaan, kaupan palvelujen saatavuuteen eri kulkumuodoilla sekä asiointimatkojen pituuteen.

Vaihemaakuntakaavan kaikkien maankäyttövaraus-ten vaikutuksia on arvioitu MRL:n 28§:n sisältövaatimusten mukaisesti sekä vaikutusten arvioinnin MRL 9§ ja MRA 1§:ien mukaisesti. Lisäksi kaupan palveluverkon vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset

sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavoille MRL 71 b § sekä 71c §.

Vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon kaavoitusta koskevia ympäristöministeriön oppaita. Erityisesti uusimmat oppaat, Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus 3/2013, Kaavan vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, opas arviointiin (13/2013) ja Kulttuuriympäristö vaikutusten arvioinnissa (14/2013) ovat olleet vaikutusten arvioinnin yhtenä perustana.

Myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) on otettu huomioon koko kaava-alueen osalta. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista on arvioitu kaavan teemoihin soveltuvien tavoitteiden mukaisesti koko kaava-alueen varausten osalta. Kaupan osalta on keskitytty niihin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, joista on ohjeistus ympäristöministeriön julkaisussa 3/2013.

Arvioinnissa on noudatettu myös vaihemaakuntakaavaa varten laadittujen selvitysten vaikutusten arviointiteja. Periaatteena on ollut kaikkien olennaisten vaikutusten mukaan ottaminen ja niiden arvioiminen pyrkien välttämään tarpeetonta päällekkäisyyttä.

Lista vaikutusten arvioinnin vaikutuksista kattaa MRL:n ja VAT:it määräykset ja säännökset.

Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset toteutuvat läpäisevästi vaikutuslistan mukaisena jota on käytetty johdonmukaisesti läpi koko arvioinnin.

Vaikutusten arvioinnissa on arvioitu kaikki merkittävät vaikutukset. Mikäli aluevaraukseen tai kohteeseen ei ole merkittäviä vaikutuksia tai vaikutukset ovat hyvin pieniä, ei niitä ole erikseen mainittu.

Kauppaa arvioidaan tarkemmin, koska kaupan säännökset vaativat sen. Aluerakenteen ja keskusverkon arviointi on kappaleessa 3.1. Kaupan vaikutusten arviointi sisältyy kappaleeseen 3.2. Matkailuun ja virkistykseen kohdistuvat vaikutukset kohtaan 3.3, Liikenteelliset vaikutukset kohtaan 4.4 ja Erityisalueisiin liittyvät vaikutukset kappaleessa 3.5. Vaihemaakuntakaavan toteutukseen liittyvien riskien ja epävarmuustekijöiden vaikutusten arviointi sisältyy kohtaan 2.2.3.

Joitakin erillisiä vaikutuksia on arvioitu yleisemmällä tasolla. Vaihtoehtojen vaikutusten tarkastelua vaihtoehtoihin tilanteisiin peilaten sekä vaikutuksia lähi-alueelle ja lähimaakuntiin sekä riski- ja turvallisuusvaikutuksia arvioidaan yleisemmällä tasolla.

1.4 Aineisto

Keskeisen vaikutusten arviointiaineiston muodostavat erillisselvitykset, joista suurin osa on teetetty vaihemaakuntakaavan laadinnan tueksi. Keskeisiä selvityksiä ovat **Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025, Venäläisten ostosmatkailun merkitys ja tulevaisuuden näkymät** sekä **Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaavan liikenneselvitys**. Venäjän ostovoimaan liittyy myös muita vaihemaakuntakaavaan liittyviä selvityksiä. Myös liikenne- ja viestintäministeriön ja sisäasiainministeriön tekemiä selvityksiä on hyödynnetty.

Venäjän rajaliikenteeseen liittyvät ennusteet sekä Viisumivapausselvitys ja viisumivapauden aluetaloudelliset vaikutukset ovat olleet vaihemaakuntakaavavaurusten perustelujen ja vaikutusten arvioinnin tukena. Myös maakunnassa laaditut luonto- ja maisemaselvitykset ovat olleet tärkeällä sijalla kaavamääräysten perusteluissa sekä vaikutusten arvioinnissa.

Lähdeaineisto on kokonaisuudessaan liitteessä L2.

1.5 Vuorovaikutus kaavaprosessissa

Vuorovaikutuksen muodot

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. Maankäyttö- ja rakennuslain 62§–67§:ssä on määräykset kaavan osallisten vuorovaikutuksesta, vuorovaikutteisesta kaavaprosessista ja nähtävillä oloista sekä viranomaisneuvotteluista kaavoitusprosessin eri vaiheissa. Ympäristöministeriön kaupan ohjeistuksen mukaan kaupan palveluverkon suunnittelussa tulee ottaa huomioon kuntien, luottamuspuolen ja kaupan toimijoiden tavoitteet. Näin on toimittu vaihemaakuntakaavan suunnitteluprosessissa.

Vaihemaakuntakaavaan liittyvää vuorovaikutusta tapahtui hyvin monella eri tasolla. Vaihemaakuntakaavaa valmisteltaessa kaavan laatijat olivat tiiviissä vuorovaikutuksessa Imatran ja Lappeenrannan kaupunkien sekä maakunnan muiden kuntien virkamiesten ja luottamuspuolen kanssa koko kaavaprosessin ajan. Kaavan valmisteluprosessiin liittyi useita suunnittelukokouksia sekä kuntatapaamisia kuntakierrosten merkeissä sisältäen erilliset esittelytilaisuudet virkamies- ja päättäjätahoille.

Vaihemaakuntakaavan eri vaiheista tiedotettiin asian-

mukaisella ja lain edellyttämällä tavalla. Kaavoituksen aloittamisesta tiedotettiin sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman, kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen nähtävillä asettamisesta tiedotettiin useissa sanomalehdissä koko maakunnan alueella. Kaavaluonnos ja -ehdotus olivat nähtävillä kunnan- ja kaupunginvirastoissa, Joutsenon ja Ylämaan entisillä kuntataloilla, maakunnan kirjastoissa, liiton virastossa ja liiton kotisivuilla.

Vaihemaakuntakaavan vaiheista oli useissa maakunnan sanomalehdissä kaavaa koskevaa tietoa. Samoin kaavan nähtävillä oloista tiedotettiin maakunnan useissa sanomalehdissä, kunnissa ja liiton kotisivuilla niin, että niillä, joita kaava-asia koski, oli tieto kaavan laadinnan vaiheista ja mahdollisuus seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen. Kaikki oleelliset vaihemaakuntakaavan liittyvät selvitykset sekä kaavaasiakirjat ja kartat olivat myös Etelä-Karjalan liiton kotisivuilla nähtävillä.

Työ- ja ohjausryhmät

Vaihemaakuntakaavan laadintaa varten perustettiin erillinen Liikennetyöryhmä ohjaamaan vaihemaakuntakaavan liikenteellistä selvitystä. Liikennetyöryhmässä oli konsultin, maakuntaliiton ja luottamuspuolen edustajien lisäksi alueen kuntien liikenteestä vastaavia virkamiehiä sekä muita liikenneviranomaisia ja liikenteen sidosryhmän edustajia. Se kokoontui kolme kertaa.

Vaihemaakuntakaavaa varten perustettiin myös erillinen Kauppatyöryhmä ohjaamaan vaihemaakuntakaavan kaupallista selvitystä. Kauppatyöryhmässä oli konsultin, maakuntaliiton ja luottamuspuolen edustajien lisäksi suurimpien kauppaketjujen, keskustayhdistysten, kauppakamarin, kehitysyhtiöiden ja kuntien kaavoituksesta ja kehityksestä vastaavia edustajia. Kauppatyöryhmä kokoontui kolme kertaa.

Koko vaihemaakuntakaavan laadintaa varten perustettiin maakuntahallituksen päätöksellä Vaihemaakuntakaavan ohjausryhmä. Vaihemaakuntakaavan ohjausryhmässä oli kaavan teemoihin nähden tärkeitä viranomaisia paikallisesta ELY:stä sekä Liikennevirastosta. Ryhmässä oli maakuntaliiton edustajien lisäksi sekä sidosryhmän edustajia että luottamuspuolen henkilöitä Etelä-Karjalan liiton maakuntahallituksesta, henkilöistä kaksi on kansanedustajia. Ohjausryhmä kokoontui viisi kertaa. Ohjausryhmästä ja työryhmistä on tietoa liitteessä 5.

Kuinka vuorovaikutus otettiin huomioon

Vaihemaakuntakaavan nähtävillä olojen aikana saadut lausunnot ja osallisten palaute otettiin huomi-

oon, mikäli se oli mahdollista. Tuolloin kaavaan tehtiin muutoksia ja selostukseen täydennyksiä. Alustavasta kaavaluonnoksesta, varsinaisesta kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta saatu palaute; lausunnot, huomautukset, muistutukset ja muut mielipiteet ja kommentit otettiin huomioon siinä määrin, kuin se oli vaihemaakuntakaavan periaatteiden ja lain mukaan mahdollista.

Työryhmien työstä saatiin hyvää tietoa sekä kauppaselvitykseen että liikenneselvitykseen. Selvitykset toimivat myös päinvastoin niin että ryhmän jäsenet saivat hyvää tietoa selvitysten laadinnasta ja niiden yllättävistäkin tiedoista. Vaihemaakuntakaavan ohjausryhmällä oli hyvin tärkeä rooli kaavaprosessissa ja vaikutusten arvioinnissa. Ryhmien asiantunte-

musta voitiin hyödyntää hyvin kaavatyössä ja sillä oli suuri merkitys kaavan strategisessa ohjauksessa sekä myös maankäyttövarauksiin liittyvässä ohjeistuksessa ja tehtyjen kaavaratkaisujen perusteluissa ja vaikutusten arvioinnissa.

Vuorovaikutuksessa esiin nousseet tärkeimmät asiat liittyivät rajanylityspaikkojen ja liikenteen ratkaisuihin sekä kauppapaikkojen vaiheistukseen ja Lappeenrannan kauppapaikkojen toteuttamisjärjestyksen ohjeistukseen. Esiin nousivat myös seudullisesti merkittävän päivittäistavarakaupan sijoittumisen ja seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alarajan muutostarpeet.

2. VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN TOTEUTUS

2.1 Arvioitavat vaikutukset

Vaikutusten arvioinnissa on pyritty arvioimaan kaikkien kaavavarausten vaikutukset eri tasoilta katsottuna kaavan teeman puitteissa. Vaikutusten arviointi sisältää vaihemaakuntakaavan yhteisvaikutukset, kaavan kunkin teeman vaikutukset kootusti sekä yksittäisten kaavamerkintöjen vaikutukset. Kaavamerkintöjen ja kaavamääräysten vaikutukset on esitetty erillisellä liitteellä L1.

Vaikutusten arvioinnissa on muodostettu vaihemaakuntakaavan teemoihin sovellettu vaikutuslista, jota on käytetty johdonmukaisesti läpi koko arvioinnin. Vaikutuslistan pohjana on **Vaikutusten arviointi kaavoituksessa oppaan** (10/2006 YM) ohjeessa esitetty vaikutuslista, jota on sovellettu tähän kaavatilanteeseen.

2.1.1 Vaikutuslistan sisältö ja perustelut

Vaikutuslistaa laadittaessa on otettu huomioon

- MRL:n sisältövaatimukset
- MRL:n kauppaa koskevat erityissäännökset
- MRL:n ja -asetuksen vaikutusten selvittämistä koskevat erityissäännökset
- Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet
- ympäristöministeriön ohjeet ja erityisesti uusim-

mat oppaat,

- Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus 3/2013,
- Kaavan vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, Opas arviointiin (13/2013)
- Kulttuuriympäristö vaikutusten arvioinnissa (14/2013)
- Vaikutusten arviointi kaavoituksessa, 10/2006
- muut ministeriön vaihemaakuntakaavateemoihin liittyvät lukuisat oppaat (lueteltu liitteessä 2).

Vaikutuslistan teemoina ovat olleet vaikutukset *alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, liikenne ja yhdyskunta-huoltoon, kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin, talouteen, luonto- ja luonnonvaroihin sekä kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin*. Vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta vaikutuksia on arvioitu tarkemmin ja arvioinnissa on nostettu esiin myös *kaupan laatu ja toiminnan luonne, toimintaedellytykset keskustassa, asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen sekä asiakaskunta*. Vaikutuslistan lähtökohtana on ollut selkeyttää vaikutusten arviointiin liittyvää monimuotoista ja -taisoista rakennetta.

Vaikutuslistaan on pyritty sisällyttämään kaikki olennaiset vaikutusulottuvuudet, mutta pyrkien välttämään tarpeetonta päällekkäisyyttä. Vaikutuslista suhteutuu MRL:n 28§:n sisältövaatimuksiin ja on laadi-

tu siten, että niistä on pyritty arvioimaan kaikki merkittävät tai mahdollisesti merkittävät vaikutukset. Mikäli ei johonkin varaukseen tai asiaan ole vaikutusta tai vaikutus on hyvin vähäpätöinen, ei sitä ole erikseen arvioitu.

Vaikutuksia on arvioitu kohdennettuna muun muassa liikennemäärien kehitykseen, rajaliikenteeseen ja sen toimivuuteen. Raja- ja ostosmatkailuun, rajamatkailijoihin, alueen asukkaisiin ja loma-asukkaisiin sekä muihin matkailijoihin ja ohikulkeviin sekä ihmisten elinoloihin ja väestön hyvinvointiin. Vaikutuksia on myös arvioitu luonnonarvojen säilymiseen, uhanalaisten lajien suojeluun sekä pohjavesien ja vesistöjen suojeluun sekä kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen ja myös rakentamisen laatuun. Vaikutuksia on myös arvioitu palvelujen saavutettavuuteen, elinkeinojen kehittymiseen ja uusien työpaikkojen luomisen mahdollisuuksiin sekä kuntien ja yritysten sekä asukkaiden ja alueen talouden parantamiseen. Vaikutuksia on myös arvioitu siitä jos mitään kaupallisia palveluja ei enää rakenneta tai jos kaupan ostovoima laskee merkittävästi nykyisestä ja ennustetusta kasvusta. Vaihemaakuntakaavan olennaisia vaikutuksia ulottuu myös Venäjän puolelle. Vaikutukset koskevat pääosin rajanylityspaikkojen ja liikenneväylien sekä kaupan ja palveluiden kehittämistä. Vaikutuksia on arvioitu myös muihin läheisiin maakuntiin ja ne koskevat pääosin kaupallisia- ja matkailupalveluiden alueita sekä liikennettä. Vaikutuksia on arvioitu myös yhdyskuntahuoltoon sekä kustannuksiin.

Vaihemaakuntakaavan sosiaalisten vaikutusten arvioinnin avulla pyritään tunnistamaan ja monipuolisesti arvioimaan ennalta kaavan mahdollistamien toimintojen vaikutuksia ihmisiin ja ihmisten elinoloihin, arkipäivän elämään, hyvinvointiin ja viihtyvyyteen. Arvioinnissa hyödynnetään sekä asukkaiden hyvinvoinnista kertovia tutkimus- ja tilastotietoja että alueesta ja sen osista kerrytettyä kokemustietoa. Samoin virkistysalueiden riittävyttä on arvioitu.

Joissakin vaihemaakuntakaavan varauksissa vaikutuksia on voitu arvioida suoraan. Kaavassa on myös sellaisia varauksia, joissa alueen arvot on todettu, mutta vaihemaakuntakaavan yleispiirteisyyden ja aluevarauksen laajuuden vuoksi vaikutusten huomioiminen on siirretty yksityiskohtaisempaan jatkosuunnitteluun. Jatkosuunnittelussa alueen arvoihin kohdistuvia vaikutuksia voidaan paremmin esittää tai lieventää. Näissä tapauksissa vedotaan vaihemaakuntakaavamääräyksiin, joiden mukaan kohteen arvot tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnitelmassa.

MRL: n sisältövaatimukset

MRL 28§:n mukaan 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-alueita koskevien perustamispäätösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa. Kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota:

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.

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

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 tai useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen.

MRL: n erityisvaatimukset kaupan vaikutusten arviointiin

MRL 71 b § *Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavalle*
”Osoitettaessa maakunta- tai yleiskaavassa vähittäiskaupan suuryksiköitä 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 mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä; sekä
- 3) suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet 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.”

71 c § Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen
”Vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu.

Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen maakuntakaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoituspaikaksi tarkoitettu alue on maakuntakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen.”

MRL: n kauppaa koskevat siirtymäsäännökset

Lainmuutokseen liittyvän siirtymäsäännöksen mukaan 71 a §:n mukaista vähittäiskaupan suuryksikkömääritelmää sovelletaan paljon tilaa vaativan kaupan 16.4.2015 alkaen. Siirtymäkauden aikana kunta voi siten hyväksyä yleis- tai asemakaavan, jossa osoitetaan seudullisesti merkittävä yli 2 000 kerrosneliömetrin suuruinen paljon tilaa vaativan erikoistavaran myymälä alueelle, jota ei maakuntakaavassa ole osoitettu vähittäiskaupan suuryksikölle. Siirtymäkauden aikana kunta voi myös myöntää rakennusluvan tällaiselle myymälälle, vaikka aluetta ei ole asemakaavassa erityisesti osoitettu vähittäiskaupan suuryksikölle.

Siirtymäkauden jälkeen sellaisen yleis- tai asemakaavan hyväksyminen, joka mahdollistaa seudullisesti merkittävän tilaa vaativan kaupan keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle, edellyttää maakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnän. Näin ollen maakuntakaavoissa tulee varautua siirtymäkauden jälkeiseen aikaan osoittamalla seudulliset paljon tilaa vaativan kaupan suuryksiköt maakuntakaavaan.

Rakennuslupaa paljon tilaa vaativan kaupan suuryksikölle ei voida siirtymäkauden jälkeen myöntää maakunta- ja yleiskaavan keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle, ellei aluetta ole asemakaavassa erityisesti varattu vähittäiskaupan suuryksikköä varten.

Tämä koskee myös merkittävää laajennusta. Merkittävän laajennuksen ohjeellisena rajana pidetään yleensä yli 1 500 kerrosneliömetrin tai yli 25 prosentin laajennusta.

Seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt ja suuryksikön alarajat

Sisältövaatimuksissa yhtenä osana on, että maakuntakaavassa tulee esittää merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön kokoraja ja että vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus on osoitettava maakuntakaavassa riittävällä tarkkuudella. Laissa määritellään periaatteet vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisesta (71 c §). Vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijaisena sijaintipaikkana on keskusta, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen maakuntakaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoituspaikaksi tarkoitettu alue on maakuntakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen.

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksiköt tulee siis merkitä maakuntakaavaan, mikäli niitä sijoitetaan keskusta-alueiden ulkopuolelle. Tämä koskee siis myös tilaa vaativaa kauppaa ja autokauppaa. Maakuntakaavassa voidaan erottaa tilaa vaativan kaupan tai muun erikoiskaupan alueet muista vähittäiskaupan suuryksikköalueista omalla merkinnällä. Niillä alueilla voidaan käyttää esimerkiksi indeksoituja merkintöjä (km-1, km-2). Suunnittelumääräyksillä voidaan lisäksi täsmentää alueen käyttöä.

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja ja enimmäismitoituksen määrittely tehdään vaikutusten arvioinnin kautta. Mikäli yksiköllä ei ole vaikutuksia muihin keskuksiin, se on paikallinen. Mikäli yksiköllä on vaikutuksia muihin keskusverkkohierarkialtaan samantasoisiiin tai ylemmän tason keskuksiin, se on seudullinen. Mikäli yksiköllä on merkittäviä haitallisia vaikutuksia muihin keskuksiin, sitä ei voi toteuttaa. Suunniteltu maankäyttö ei saa haitata merkittävästi keskustojen palveluita. Näin ollen keskusta-alueiden ulkopuolelle sijoittuvien vähittäiskaupan suuryksikköalueiden vaikutukset keskustaan tulee selvittää ja alueille voi sijoittaa pääosin vain sellaista kauppaa tai sellaisia määriä kauppaa, ettei se vaikuta merkittävästi keskusta-alueiden kehittämiseen.

MRL: n ja -asetuksen vaikutusten selvittämistä koskevat erityissäännökset

Maankäyttö- ja rakennuslain (5§) 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, vanhus-ten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista
2. yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta;
- 2 a.) riittävän asutustuotannon 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.

Maakuntakaavataso on hyvin yleispiirteinen ja vuorovaikutus osallisten kanssa on vaikeampaa kuin yksityiskohtaisessa kaavoituksessa. Vaikutusten arvioinnin kautta on saatu tuloksia MRL 5§:n mukaisiin teemoihin. Vaikutusten arvioinnin kappaleen 2. kohdissa 2.4 ja 2.8, ja kappaleissa 2–13 näitä tuloksia käsitellään kunkin aihepiirin osalta.

MRL 9 § Vaikutusten selvittäminen kaavaa laadittaessa

”Kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.”

MRA 1§ Vaikutusten selvittäminen kaavaa laadittaessa

”Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 9 §:ssä tarkoitettuja kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan

huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus, aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

- 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
- 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
- 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
- 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;
- 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

Jos yleis- tai asemakaavan maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä tarkoitetut olennaiset vaikutukset ulottuvat toisen kunnan alueelle, kaavan vaikutuksia selvittäessä tulee olla tarpeellisessa määrin yhteydessä tähän kuntaan. Jos kaavan olennaiset vaikutukset ulottuvat toisen maakunnan liiton alueelle, tulee vastaavasti olla yhteydessä tähän liittoon.

Yhteenvedo kauppaa koskevista säädöksistä

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

Yhteenvedona voidaan todeta, että maakuntakaavotuksessa uudet säännökset tarkoittavat muun muassa seuraavaa:

- Vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta.
- Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö voidaan sijoittaa keskustatoiminnoille tarkoitettun alueen ulkopuolelle, jos se on erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen.
- Maakuntakaavaan on merkittävä kaikki keskustatoimintojen alueiden ulkopuoliset seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt, myös tilaa vaativan kaupan suuryksiköt.
- Sellaista vähittäiskaupan suuryksikköä ei voida sijoittaa keskusta-alueiden ulkopuolelle, jolla on haitallisia vaikutuksia keskustan palveluihin.
- Maakuntakaavassa tulee määritellä seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alaraja.
- Maakuntakaavassa tulee esittää vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus vähittäiskaupan suuryksikköalueilla sekä tarpeen mukaan myös keskustoissa.

- Maankäytön suunnittelussa tulee huomioida sisältövaatimukset, jotka koskevat keskustan ensisijaisuutta vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintipaikalla, palveluiden saavuttamista joukko- ja kevytliikenteellä sekä liikenteen häiritsevien vaikutusten minimointia.

2.2 Vaihemaakuntakaava arvioinnin kohteena

2.2.1 Arviointikohteiden ryhmittely

Vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu kaavan yhteisvaikutuksia, kaavan kunkin osateeman vaikutuksia kootusti sekä yksittäisten kaavavarausten ja merkintöjen vaikutuksia. Myös kaavamääräyksiä on arvioitu. Vaikutusten arvioinnissa kaavaratkaisut on ryhmitelty teemoiksi seuraavalla tavalla:

Arviointiteemat:

- Aluerakenne ja keskusverkosto, työpaikka-alueet
merkinnät: lk, rk, A, Ar, tpk, TP-1, TP/log
- Kauppa ja palvelut
merkinnät: C, cl, c, KM-merkinnät, KM-res
lisäksi: arvioitu keskustan mitoittamatta jättämisen vaikutuksia sekä seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajojen vaikutuksia
- Matkailu ja virkistys
merkinnät: mv, ml, matkailun kehittämiskohde, kehitettävä matkailu- ja maisematie, RM, VU/RM
- Liikennejärjestelmä
merkinnät: llk, yhteystarvemerkinnot, eritasoliittymät, logistiikkakeskittymä
- Erityisalueet
merkinnät: EP-2, Ea

2.2.2 Vaihtoehtojen tarkastelu

Vaihtoehtoja on tarkasteltu pääosin kaupallisten palveluiden osalta. Muut varaukset ovat olleet selkeitä tarpeita muun muassa rajanylityspaikkojen, liikenteen ja logistiikan kehittämistarpeet, asumisen tarpeet ja matkailun kehittämisen tarpeet. Tuotantotoimintojen, liikenteen ja rajanylityspaikan erityisalueen osalta vaihtoehtoisia alueita tutkittiin Nuijamaalla sekä Parikkalan Kolmikannan alueella liittyen pohjavesien suojeluun, rajanylityspaikan kehittämistavoitteiden sekä uusien tieyhteystarpeiden kehittämiseen. Vaihtoehtoisia ratkaisuja käsiteltiin raja- ja liikenneviranomaisten kanssa päätyen kaavan nykyisiin ratkaisuihin esimerkiksi Parikkalan rajanylityspaikan aluevarusten ja uuden tieyhteyden osalta.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta vaihtoehtoisia ratkaisuja ja tarkasteltiin sekä vaihemaakuntakaavan kaupallisessa että liikenteellisessä selvityksessä sekä

myös vaihemaakuntakaavan työryhmissä ja ohjausryhmässä. Eri vaihtoehtoisia ratkaisuja arvioitiin vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen, kaupan volyymin, kaupan laadun ja aluevarausten vaihteisuuden ja toteuttamisjärjestyksen suhteen. Arvioitiin myös ostovoiman vaikutuksia ja vaihtoehtoisia kaupan varausmerkintöjä maakunnan eri osissa.

Kaupan aluevarusten osalta arvioitiin tilannetta, jossa maakuntaan ei lisätä enää kauppaa eli ei tehdä mitään (0-vaihtoehto). Arvioitiin myös tilannetta, jossa kaupan mitoituksessa ja sijoituksessa varaudutaan vain paikalliseen ja seudulliseen kysyntään. Rajaliikenteeseen ja ostos- sekä muuhun matkailuun liittyen arvioitiin myös tilannetta, jossa vähittäiskaupan suuryksikköalueille ei sallita niin kutsuttua keskustakauppaa. Niin kutsutulla keskustakaupalla tarkoitettiin pääsääntöisesti päivittäistavara- ja erikoistavara-kauppaa. Arviointiin on lisätty muutamia tarkennuksia muun muassa vaihemaakuntakaavan ohjausryhmän kaavaohjeistukseen liittyen.

Liikenteellisessä selvityksessä kaupan sijoittumisen vaikutuksia arvioitiin liikenteen määrän sekä saavutettavuuden suhteen, autoilun sekä joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen mahdollisuuksien osalta. Selvityksessä tutkittiin vaihtoehtoisia sijoitusratkaisuja vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisesta aiheutuviin liikennemääriin, liikennejärjestelmän toimivuuteen, ruuhkautumiseen ja liikenteen päästöihin.

Edellä mainittujen osatekijöiden pohjalta koottuna vaihemaakuntakaavan kaupan vaikutuksia on arvioitu seuraaviin vaihtoehtoihin tilanteisiin verraten

- ei tehdä mitään (0-vaihtoehto)
- varaudutaan vain paikalliseen ja seudulliseen kysyntään
- vähittäiskaupan suuryksikköalueille ei sallita nk. keskustakauppaa.
- vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus osoitetaan yksinomaan keskusta-alueille.

Alustavaan kaavaluonnokseen tehtiin kaksi vaihtoehtoista mallia. Toisessa mallissa kaavaratkaisu oli nykyisen vaihemaakuntakaavan mukainen ja toisessa vaihtoehtossa keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus osoitettiin yksinomaan keskusta-alueille. Arvioitiin myös kaupan tarkoituksenmukaisia ja vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja ja kaupan toiminnan laadun ja saavutettavuuden sekä vaihteisuuden ja toteuttamisjärjestyksen suhteen.

Valitun kaavaratkaisun vaikutuksia on suhteutettu vaihtoehtoihin läpäisevästi vaikutusten tarkastelun yhteydessä. On arvioitu myös, miten kaavan toteutu-

miseen 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.

2.2.3 Riskit ja epävarmuustekijät

Ympäristöministeriön kaupan ohjeistuksessa todetaan, että kaupallisten palvelujen kehitystä ja muutosten vaikutuksia on vaikea ennustaa luotettavasti ja arviointiin liittyvän epävarmuuden vuoksi seurannan merkitys korostuu.

Kaavan toteutukseen liittyvät riskit ja epävarmuustekijät sekä niiden vaikutukset kaupan palveluverkoon ja yhdyskuntarakenteeseen on pyritty tunnistamaan. Kaupan palveluverkon selvityksessä sekä liikenteellisessä selvityksessä on huomioitu muun muassa seuraavat näkökohdat:

- On otettu kantaa kauppavarausten vaiheistukseen ja toteuttamisjärjestykseen sekä toteuttamistapaan.
- Vaikutuksia on arvioitu ennakoitua hitaampaan tai nopeampaan kaupan palveluverkon kehitykseen.
- Vähittäiskaupan suuryksikköjen enimmäismitoituksen realistisuuden arviointi suhteessa väestö- ja työpaikkaennusteeseen ja ennustettuun/arvioituun asiakas- ja ostosmatkailijamäärään.
- Liikenneverkkoon ja joukkoliikenteeseen ja sen kehittämiseen liittyvät epävarmuustekijät ja yhteyksien toteutuminen.
- Muut kaavan toteuttamiseen, toteuttamistapaan ja toteuttamisjärjestykseen liittyvät epävarmuustekijät.

Toteutustapojen vaikutuksia koskevaa tietoa voitiin hyödyntää pyrittäessä ehkäisemään kaavasta mahdollisesti aiheutuvia haittoja. Kaavan vaikutusten arvioinnissa on pyritty myös osoittamaan, miten yleispiirteisesti/yksityiskohtaisesti kaavan halutaan ohjaavan tulevaa kehitystä muun muassa alueelle saa toteuttaa 1/3 enimmäisrakennusoikeudesta matkailua palvelevaa kauppaa. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu myös sellaisia tilanteita, joissa vain osa kaavasta toteutuu tai kaavan eri osat toteutuvat erilaisella aikataululla, esimerkiksi Lappeenrannan keskustan vähittäiskaupan enimmäismitoitus, sekä arvioida siitä mahdollisesti aiheutuvia vaikutuksia. Tämä on hyödyllistä etenkin silloin, kun kaavan toteutumiseen liittyy merkittäviä epävarmuustekijöitä. Näin tuotettua

tietoa vaikutuksista voidaan hyödyntää esimerkiksi suunniteltaessa kaavan toteutusaikataulua.

Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksessä (Santasalo) esitetty laskennallinen liiketilan lisätarve on laskettu ostovoiman kasvun sekä venäläisten matkailijoiden kasvun pohjalta. Tämä on ollut lähtökohta vaihemaakuntakaavan mitoitukselle. Liiketilan lisätarve pohjautuu useaan muuttuajaan, joiden kehitystä tässä on arvioitu.

Liiketilan lisätarpeen laskelma sisältää lukuisia epävarmuustekijöitä, joten liiketilan lisätarve on vain arvio tarvittavasta uudesta pinta-alasta. Se ei ole suoraan kaavallinen mitoitus. Vaihemaakuntakaavan mitoitus johdetaan liiketilan lisätarpeesta. Vaihemaakuntakaavassa mitoituksen tulee olla laskennallista mitoitusta joustavampi ja väljempi, jotta kauppa pystyy maakunnassa kehittymään todellisen kysynnän mukaisesti.

Vaihemaakuntakaavan kaupan mitoitus pohjautuu siihen, että venäläisten matkailijoiden määrä maakunnassa tulee kasvamaan hyvin merkittävästi. Venäläisten matkailijoiden ja ostovoiman kasvun ennustaminen on hyvin haasteellista. Matkailijavirtojen kehitykseen vaikuttaa lukuisia erilaisia tekijöitä, joiden vaikutuksia matkailijamääriin tietyllä alueella ei voida aukottomasti selvittää. Näitä ovat muun muassa liikenneyhteydet ja niiden parantaminen, tarjonnan kehittyminen alueilla, Venäjän talouden kehittyminen, raja-asemien läpäisykyky, tullirajoitukset ja viisumikäytännöt. Arviot venäläisten tulevasta määrästä maakunnassa ovat siten suuntaa-antavia, mutta perustuvat kuitenkin eri tutkijatahojen ja ministeriöiden ennusteisiin.

2.3 Selvitykset ja muu aineisto

2.3.1 Selvityksiä monella tasolla

Vaihemaakuntakaavan keskeisen aineiston muodostavat erillisselvitykset, joista osa on teetetty vaihemaakuntakaavan laadinnan tueksi. Vaihemaakuntakaavaa varten laadittuja selvityksiä ovat olleet laatimassa maan parhaimpiin konsultteihin luokitellut asiantuntijat ja tutkijat. Selvitysten laatimisen yhteyteen perustettiin erilliset työ- ja ohjausryhmät joiden asiantuntemusta voitiin hyödyntää. Etelä-Karjalan alueelle on laadittu lukuisia selvityksiä erityisesti kauppaan ja liikenteeseen liittyen ja niistä on laaja aineistoluettelo liitteessä 3.

Kaupungit ja kunnat alkoivat laatia vaihemaakuntakaavan valmisteluvaiheen aikana omia yleiskaavoja. Lappeenrannan viisi eri yleiskaavaa, jotka katta-

vat lähes kaikki vaihemaakuntakaavan varaukset, sisältävät hyvin kattavasti ajankohtaisia ja hyödyllisiä eri aihepiirien (luonto ja maisema, kulttuuri, kauppa, liikenne jne.) selvityksiä. Näitä selvityksiä on voitu hyödyntää vaihemaakuntakaavan laatimisessa ja vaikutusten arvioinnissa. Myös Imatran yleiskaavoituksesta ja sen selvityksistä on saatu tietoa vaihemaakuntakaavan valmisteluun ja vaikutusten arviointiin. Samoin Parikkalan Kolmikannan–Koirniemen yleiskaavan selvitykset ovat olleet hyödynnettävissä Parikkalan vaihemaakuntakaavan suunnittelukohteissa.

2.3.2 Kaupan selvitykset

Kaupan ennustetun ostovoiman mitoituksen sijoittamisen ja aluevarausten volyymin sekä vaikutusten arvioinnin pohjana on vaihemaakuntakaavaa varten laadittu Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus 2025 -selvitys ja siihen liittyvä vaikutusten arviointi. Kaupan vaikutuksia liikenteeseen ja päivätoimien selvitetiin vaihemaakuntakaavan liikenteellisellä selvityksellä ja sen vaikutusten arvioinnilla. Lisäksi vaihemaakuntakaavaa varten on laadittu kulttuuri- ja kulttuuriympäristön-, luonto- ja maiseman-, yhdyskuntataloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten arviointi -selvitykset. Lähdeaineistona on ollut myös TAK Oy:n useat rajaliikennetutkimukset, liikenne- ja viestintäministeriön ja sisäasiainministeriön rajaliikenteeseen ja sen kehittämiseen liittyvät selvitykset sekä TAK Oy:n Viisumivapaus selvitys ja viisumivapauden aluetaloudelliset vaikutukset -selvitys. Mukana keskeisessä aineistossa oli tuore Etelä-Karjalan kauppakamarin ja Lappeenrannan Yliopiston toimesta laadittu elinkeinostrategia.

- Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan liikenne selvitys (Strafica 2013)
- Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 (Santasalo 2013)
- Venäläismatkailijoiden merkitys ja tulevaisuuden näkymät (TAK Oy 2012)
- TAK Rajatutkimus, vuodesta 1997 lähtien vuosittain toteutettava selvitys 2013, Vuosiraportti
- 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)
- Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030 –Ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2012)
- Kasvavan rajaliikenteen hallinta (Sisäasiainministeriön julkaisut 42/2012)

- Venäjän mahdollisen viisumivapauden vaikutukset suomalaiselle elinkeinoelämälle (Laura Jorvala, TEM raportteja 27/2013)
- Etelä-Karjalan elinkeinostrategia, Etelä-Karjala Suomen menestyvin maakunta 2020 (2013).

2.3.3 Muut liikenteelliset selvitykset

Uusia liikenteeseen liittyviä alue- ja muita varauksia on Parikkalassa, Imatralla ja Lappeenrannan Nuijamaantiellä. Parikkalassa on merkitty liikenteen yhteystarve Parikkalan Kolmikannan rajanylityspaikalta valtatie kuudelle keskustan suuntaan. Yhteystarvemerkinä on varaus tulevaisuuteen rajanylityspaikan liikenteen kehittämiseksi. Parikkalan Kolmikannan–Koirniemen yleiskaavaa laaditaan parhaillaan. Siihen liittyen on laadittu useita selvityksiä tieyhteystarpeen tarkempaan sijoittamiseen liittyen. Parikkalan–Syväoron rajanylityspaikkaan liittyen on laadittu rajanylityspaikan toteutettavuus selvitys. Myös luonto- ja muut selvitykset laaditaan koko alueelta ja niitä hyödynnetään tässä vaikutusten arvioinnissa.

Imatran rajanylityspaikalta Mansikkalan matka-asemalle johtava logistinen vyöhyke on tarpeellinen alueen kehittämiseksi multimodaalisena yhteytenä: tavari liikenne ja henkilö liikenne. Vyöhykkeelle laaditaan ympäristövaikutusten arviointi Luumäki–Imatra–Imatran raja -ratasuunnittelun yhteydessä. Luumäki–Imatra kaksoisraiteesta on laadittu vaikutusten arviointi ja yleissuunnitelma välille Luumäki–Imatra. Ratasuunnittelu aloitetaan vuoden 2014 aikana ja suunnittelu on päätetty ulottaa Imatran rajanylityspaikalle asti. Tällöin myös vaikutukset arvioidaan. Ratasuunnittelu ja vaikutusten arviointi vaihemaakuntakaavan Imatralla rajalle olevalla logistisella vyöhykkeellä aloitetaan vuoden 2014 aikana. Myös Venäjän puolella rakennetaan parhaillaan suoraa uutta ratayhteyttä Pietarista Kamennogorskiin, josta on olemassa oleva raideyhteys Svetogorskin kautta Imatralla. Selvitysten mukaan uusi raideyhteys valmistuu kokonaisuudessaan lähivuosina. Se mahdollistaisi myös henkilö liikenteen kehittämisen Pietarista ja Viipurista Imatralla.

Nuijamaantien, valtatie 13, suunnitteluun liittyy useiden eritasoliittymien suunnittelu ja toteuttaminen. Valtatie 13:n suunnittelun yhteydessä vaikutusten arviointityö on käynnissä ja sitä hyödynnetään tässä raportissa myöhemmin. Etelä-Karjalan liitossa tai liiton rahoituksella on laadittu selvityksiä ja tiivistelmiä liikennehankkeiden osalta:

- Parikkala–Syväoron rajanylityspaikan kansainvälistäminen -esite, jossa myös Etelä-Savon maakuntaliitto ja Saimaa Ladoga Logistics Centre ovat muka-

na sen valmistelussa.

- Vt 6–Karjalan rata ja rajanylityspaikat osana Pohjoista kasvukäytävää
- Valtatien 6 parantaminen välillä Taavetti–Lappeenranta, liikenteen ykköshanke Etelä-Karjalassa
- Kaksoisraide Luumäki–Imatra
- Venäjän uuden raideyhteyden rakentaminen tavaraliikenteelle
- Parikkala–Syväoron rajanylityspaikan toteuttavuusselvitys.

Selvitysaineisto on kokonaisuudessaan liitteessä 2.

2.3.4 Viranomaisten muut selvitykset

Eri ministeriöt ja muut viranomaiset ovat panostaneet paljon rajaliikenteen kehittämiseen.

Laaja viranomais- ja sidosryhmäjoukko on ollut laatimassa sekä ennusteita että muita selvityksiä liittyen rajaliikenteeseen. Eri ministeriöt ovat olleet huolissaan liikenteen kasvusta itärajalla ja laatineet erilaisia selvityksiä sekä rajaliikenteen kasvun ennusteita. Vaihemaakuntakaavan liittyvät ennusteet ja selvitykset perustuvat niihin ja tuottavat samalla huolta siitä, miten Etelä-Karjalassa voidaan vastata kasvavan rajaliikenteen haasteisiin ja mahdollisuuksiin.

Sisäasiainministeriön sekä liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) laatimat rajaliikenteen ennusteet valmistuivat molemmat vuoden 2013 alkupuolella. Sisäasiainministeriön selvitys painottui raja-asemien kehittämistarpeisiin ja viisumivapauden aiheuttamiin kasvuennusteisiin. LVM:n selvitys sisälsi pääosin tavaraliikenteen kehitysnäkymiä ja henkilöliikenteen osalta ennusteet perustuivat muiden maiden esimerkkeihin ”Bench-mark” -metodia käyttäen.

LVM:n selvityksen kansainväliset vertailukohteet eivät kuvasta yhtä hyvin tätä Venäjä– Suomi -tilannetta. Ne valittiin siksi, että niistä oli kattava liikenteellinen tilastotieto saatavilla ja niiden oli arvioitu hyvin kuvaavan tietyn vuorovaikutustason tilannetta. Vertailualueet itärajalle olivat Öresunds Regionen (Kööpenhaminan pääkaupunkiseutu–Malmö ja muu Skåne) ja Helsinki–Tallinna (Helsingin metropolialue–Tallinnan pääkaupunkiseutu). Tässä vertailussa ei tuloerotaso, maiden merkittävät muut erot eikä metropolialueiden väestön määrä vastaa kovinkaan hyvin Etelä-Karjalan tilannetta.

Vertailukohteiden toimintaympäristö edustaa Öresunds Regionenin tapauksessa lähes maksimaalista vuorovaikutuspotentiaalia kahden eri maahan kuuluvan talousalueen välillä. Käytännössä Kööpenhaminan ja Malmön kaupunkiseudut muodosta-

vat tehokkaan yhteisen työmarkkina-alueen. Varsin korkeata vuorovaikutuksen potentiaalia edustaa myös Helsinki–Tallinna vertailukohde, joskin tässä relaatiossa vapaa-aikaan ja virkistykseen liittyvä matkailu on vielä pääosassa.

Sisäasiainministeriön skenaario 1 on hyvin lähellä tämän LVM:n tutkimuksen perusskenaarion tasoa. Eroavaisuudet johtuvat lähinnä kasvun kulmakertomesta, tässä LVM:n tutkimuksessa oletetaan hitaampi kasvuvauhti matkustajamäärille. Lisäksi viitaten vuorovaikutuksen tiheyteen vertailualueella matkailun oletetaan saavuttavan kylläisyysasteensa nopeammin kuin sisäasiainministeriön tutkimuksessa.

Muut ministeriöiden ja muiden viranomaisten työryhmät ja selvitykset

Liikenne- ja viestintäministeriö on rajannut Etelä-Karjalan maakunnan Pohjoisen ulottuvuuden kehityskäytävään Tukholma–Helsinki–Pietari -akselilla. Kehityshankkeen tavoitteena on liikenneinfran kehittäminen ja sen hyödyntäminen elinkeinoelämälle ja palveluille, Etelä-Karjalan liitossa on valmisteltu esite tästä hankkeesta ja sen liittymisestä Etelä-Karjalan alueelle.

Sisäasiainministeriö on yhteistyössä ulkoasiainministeriön kanssa asettanut itäliikkuvuuden kasvun työryhmän valmistelevaan, yhteen sovittamaan ja tehostamaan Suomen valmistautumista lisääntyvään liikenteeseen.

Ulkoasiainministeriön asettama kansallinen työryhmä valmistelee viisumivapauteen, rajanylitykseen ja siihen liittyvään lainvalvontaan liittyviä asioita. Liikenneministeriö on asettanut Suomen ja Venäjän liikennettä käsittelevän viranomaistyöryhmän. Siinä on edustettuna myös Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry (SKAL).

Lisäksi toimii muun muassa ulkoasiainministeriön asettama raja-asiaintoimikunta sekä LVM:n asettama Saimaan kanavan komissio. Tullilla, Rajavartiolaitoksella ja liikenneviranomaisilla on toimivat yhteistyömuodot myös venäläisten viranomaisten kanssa.

Venäjä on Suomelle ja Etelä-Karjalalle sijaintimme vuoksi ainutlaatuinen mahdollisuus. Uhkana on oikeastaan se, että tätä mahdollisuutta ei hyödynnetä niin hyvin kuin olisi mahdollista. Vaihemaakuntakaavan laadinta on konkreettinen toimenpide, joka mahdollistaa alueen kasvun sekä yritysten sijoittumisen ja laajentumisen. Ostovoiman kehitystä Etelä-Karjalassa kohentaa huomattavasti venäläisen ostovoiman kasvu ja suuntautuminen alueelle, maltillisemmin loma-asukkaat ja tilapäiset vierailijat. Asukkai-

den osuus kaupallisen kysynnän lisääntymisessä on pieni. Kaavassa on paljon reserviä, joka ei suinkaan toteudu heti tai välttämättä myöhemminkään, mutta se mahdollistaa rakentamis- ja palvelukehityksen.

Maan hallitus on syksyn 2013 lisätalousarvion ja budjettiriihen yhteydessä päättänyt rakennepoliittisesta ohjelmasta talouden kasvuedellytysten vahvistamiseksi ja julkisen talouden kestävyysvajeen umpeen kuromiseksi. Ohjelman talouden uusiutumis- ja kilpailukykyyn ja kasvuun vaikuttavilla toimilla pyritään edistämään markkinoiden toimintaa ja tervettä kilpailua. Ohjelman mukaan muun muassa valmistellaan 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. Lisäksi tavoitteena on purkaa kaavoitukseen liittyviä kaupan kilpailun esteitä eheää yhdyskuntarakennetta vaarantamatta. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavalla vastataan hallituksen tavoitteisiin mahdollistamalla edellä kuvatun mukaisesti kaupan kehittyminen ja yritysten välinen kilpailu sekä luomalla edellytyksiä uusien toimijoiden markkinoille tulolle.

2.4 Selvitysten riittävyys

Jotta maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevien erityisten sisältövaatimusten täyttymistä voidaan arvioida, kaavan tulisi ympäristöministeriön ohjeistuksen mukaan perustua riittäviin selvityksiin alueen palveluverkon nykytilasta, kehitysnäkymistä ja kehitystarpeista sekä liikenteestä.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavaan liittyy valtakunnallisesti toimivien konsulttien ja tutkijoiden laatimat kaupalliset ja liikenteelliset selvitykset sekä eri ministeriöiden laatimat selvitykset, joten selvitysten riittävyyttä on vaikea kiistää. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa noudatetaan MRL:n sisältövaatimuksia, kauppaa koskevia erityissäännöksiä sekä MRL:n ja MRA:n vaikutusten selvittämistä koskevia erityissäännöksiä, valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita sekä ympäristöministeriön oppaita ja erityisesti uusimpien oppaiden ohjeistusta.

Ympäristöministeriön kaupan ohjeistuksessa tode-

taan, että kaupallisten palvelujen kehitystä ja muutosten vaikutuksia on vaikea ennustaa luotettavasti ja arviointiin liittyvän epävarmuuden vuoksi seurannan merkitys korostuu. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan osalta varaudutaan laadittujen selvitysten mukaiseen ostovoimaan perustuen siihen, että useiden eri tahojen ennusteet ovat samalla linjalla ostovoiman ja rajaliikenteen kehityksen suhteen. Jos ennusteiden mukainen kasvu ei toteudu, alueet jäävät toteutumatta. Vaihemaakuntakaavaan sisältyy alueiden toteuttamisen vaiheistuksia. Myös kaavaselostuksessa on esitetty alueiden toteuttamisen järjestystä jolloin toteuttaminen tapahtuu vaiheittain, ensin olemassa olevan rakenteen ja palvelujen yhteyteen. Näin voidaan hallita paremmin mahdollisia ostovoiman muutoksia; se kasvaa, pysyy entisellään tai vähenee.

Vaihemaakuntakaavaan liittyvää seurantaan voidaan tehdä sujuvasti erityisesti ostovoiman kasvun osalta. Tutkimus- ja analysointikeskus TAK tekee kuukausittain rajatutkimusta rajaliikenteen ja ostovoiman kehityksestä. Tämä seuranta helpottaa jatkossa kaavoituksen tarpeen arvioimista ja kaupan toteuttamispäätöksiä. Seuranta helpottaa kaupan toimijoita, kuntia sekä kaavoituksesta vastaavia tahoja ja päättäjiä. Seuranta liitetään palveluverkkoselvitykseen ja sitä tullessaan pitämään ajan tasalla. Se palvelee jatkossa maakuntakaavoituksen kehittämistä ja erityisesti kunta-kaavojen ajantasaisuuden seurantaan.

3. VAIKUTUKSET KAAVARATKAISUITTAIN

3.1 Aluerakenne ja keskusverkosto

3.1.1 Kaavaratkaisut

Aluerakenteen ja keskusverkoston teemaan kuuluviin merkintöihin otettiin mukaan taajama-alueet ja työpaikka- sekä logistiset alueet ja -vyöhykkeet. Yhdyskuntarakenteeseen kiinteästi liittyvät kaupunki, kunta- ja aluekeskukset siirrettiin teemaan kauppa ja palvelut, koska kaavan yksi tärkeimmistä tavoitteista oli keskustojen sekä keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus.

lk	Kasvukeskusalueen laatukäytävä
A	Taajamatoimintojen alue
Ar	Rakennetta tiivistävä tai uusi asuntovaltainen alue
rk	Rajapalveluiden kehittämisen kohdealue
tpk	Tuotannon ja palveluiden kehittämisen kohdealue
TP-1	Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue
TP/log	Tuotantotoiminnan ja palveluiden sekä logistiikan alue

3.1.2 Vaikutukset

Keskusta-alueet vahvistuvat kaupan kehittämisellä. Asumisen kehittämisen alueita (Ar) ja taajama-alueita (A) on tutkittu jokaisen kunnan osalta. Taajama-alueita Ruokolahdella, Rautjärvellä ja Parikkalassa on liitetty matkailupalvelujen yhteyteen. Niillä on seudullista ja kansainvälistä merkitystä. Erityisesti Parikkalan ja Rautjärven osalta voidaan eheyttää yhdyskuntarakennetta kuromalla rakennettuja palvelualueita ja taajama-alueita yhteen. Muut asumisen alueet kehittämisen alueet (Ar) Lemillä liittyvät Lappeenrannan kaupunkiin ja mahdolliseen kuntaliitokseen tulevaisuudessa. Lappeenrannan asumisen alueet vetävät muun muassa maahanmuuttajia. Nämä alueet vaikuttavat positiivisesti matkailuun, elinkeinoihin, kauppaan sekä yhdyskuntarakenteen toimivuuteen. Pääosalla A ja Ar alueista on jo toimiva yhdyskuntahuolto alueella tai alueen reunalla. Alueille on hyvät liikenne yhteydet. Alueilla ei ole erityisiä kulttuuri ja luontoarvoja, lukuun ottamatta Arkusjärven A-alueita, mutta vaikutuksia tälle Arkusjärven A-alueelle voidaan jatkosuunnittelulla estää ja vähentää. Mikonssaren Ar alueen kehittämisen pääpaino on loma-asumisen kehittämisessä ja virkistysarvojen turvaamisessa, tällä on positiivisia vaikutuksia alueen virkistysarvojen ja luontoarvojen säilymiseen.

Elinkeinotoiminnalle on osoitettu jo voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) paljon työpaikka-alueita. Niitä on sijoitettu monipuolisesti hyödyntäen olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja erityisesti liikenneinfraa. Vaihemaakuntakaavalla täydennetään muuttuneita olosuhteita ja osoitetaan uusia sijoittumismahdollisuuksia työpaikka-alueille olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Työpaikka-alueet liittyvät joko olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai rakennettuun muuhun ympäristöön ja hyvien liikenne yhteyksien varrelle. Parikkalan varaukset liittyvät rajanylityspaikan rajapalveluiden aluerakenteen kehittämiseen.

Vainikkalan rajanylityspaikan rajapalveluiden kehittämisen kohdealueen määräystä täydennettiin alueen henkilöliikenneaseman ja rajanylityspaikan palveluiden sekä työpaikka ja logististen toimintojen kehittämistarpeita perustellen. Kansainvälinen raja-asema sijoittuu Vainikkalan taajamaan, jonka elinvoima on hiipunut vuosien mittaan. Varauksen vaikutukset Vainikkalan alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ovat siten positiiviset. Varaus vaikuttaa henkilöliikenteen raja-aseman matkustajaterminaalin kehittämiseen ja samalla myös alueen muiden palvelujen kehittämiseen.

Vaihemaakuntakaavan aluerakenteen ja keskusverkon varauksilla edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Uusia tuotantotoiminnan ja palveluiden alueita on vaihemaakuntakaavassa osoitettu kuntakeskusten ja asutuksen lähelle seuraavasti: tp-1 alue Somerharjuun sijoittuu Somerharjun matkailukeskuksen lähistölle. Alueelle on tulossa suurehko outlet-kauppa, maa on muokattu laajalla alueella. Tämä tp-1 -alue tukee matkailukeskuksen ja outlet kaupan toimintaa. Savitaipaleella tp-1-alue on merkitty ABC-aseman ja tilaavievän kaupan varauksen km-2 läheisyyteen, tp-1-alue palvelee myös tiellä liikkujia ja on siten seudullinen. Myös Selkäharjuun on merkitty tp-1-alue, se mahdollistaa esimerkiksi pienimuotoisen tehtaan ja sen myymälän alueelle. Alue sisältyy Lappeenrannan läntisen alueen yleiskaavaan, jota laaditaan parhaillaan. Lappeenrannan lentokentän päähän on merkitty TP-1-aluetta, alue on jo rakennettua suurelta osaltaan. Ruokolahdelle on merkitty tp-1-aluetta Virtutjoelle Leijonakasinon läheisyyteen ja Oritlammelle voimassaolevan maakuntakaavan varauksen jatkeeksi sekä Rautjärvelle olemassa olevan TP-1 -alueen jatkeeksi. Vainikkalassa rajanylityspaikan raja-asemapalveluiden kehittämismerkinnällä ja läheisen TP-1 - alueen toteuttamisella voidaan kehittää

myös alueen kaupallisia palveluja. Merkinnällä voi olla positiivisia vaikutuksia alueen talouteen, matkustajia voi tulla enemmän Vainikkalasta Lappeenrannan ja Imatran seudulle, kun raja-aseman tilat sen nykyään mahdollistavat.

Kaikki maaseutukuntiin merkityt symboli- ja alue-merkinnöillä osoitetut TP-1-alueet sijoittuvat pääliikenneväylien varrelle ja tukevat alueen laajempaa kehitystä. Myös tärkeiden pääväylien varrelle sijoitetuina ne helpottavat kuljetuksia ja vähentävät kuljetusmatkoja. Esimerkiksi Imatran rajanylityspaikkaan liittyvät TP-1 -alueet ja logistiikka-alueet sekä Parikkalan rajanylityspaikan läheisyydessä olevat TP-1 alueet ja logistiikka-alueet palvelevat rajanylitystä ja siellä olevaa yhdyskuntarakennetta. Imatran rajanylityspaikkaan on laadittu yleis- ja asemakaavat, joihin liittyy yksityiskohtaiset luonto- ja maisemaselvitykset sekä muita kaavoitukseen liittyviä selvityksiä.

Selkäharjun varaukseen ei liity luontokohteita eikä muita erityisiä arvoja, joten vaikutukset eivät ole merkittäviä.

Kolmikannan rajanylityspaikan alueen ja Koironniemen liittyvien varausten osalta laaditaan parhaillaan yleiskaavaa. Siihen liittyen on laadittu muinaismuistotoselvitys ja luonto- ja maisemaselvitys, jota on voitu vaikutusten arvioinnissa merkittävästi hyödyntää.

Aluerakenteen ja keskusverkoston osalta olennaisia luonnon- ja kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia uusilla / muutettavilla aluevarauksilla ei ole, koska ne sijaitsevat jo pitkään jatkuneen ihmistoiminnan vaikutusalueilla, jolloin kadut, tiet ja pääosa muusta infrastruktuurista ovat jo olemassa ja varaukset sijoittuvat pääosin olemassa olevan rakenteen yhteyteen.

Virkistysalueiden riittävyys edellä mainitut aluevaraukset eivät vaikuta.

Vaikutukset Natura 2000 -ohjelman alueisiin

Vaihemaakuntakaavan kaupan maankäyttövarauksia ei ole osoitettu Natura 2000 -ohjelman alueille eikä niiden välittömään läheisyyteen.

3.2 Kauppa ja palvelut

3.2.1 Kaavaratkaisut

Yhdyskuntarakenteeseen kiinteästi liittyvät kaupunki-, kunta- ja aluekeskukset siirrettiin tähän teemaan, kauppa ja palvelut, koska kaavan yksi tärkeimmistä tavoitteista oli keskustojen sekä keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus. Vähittäiskaupan suuryksiköitä on erityyppisiä kaupan laa-

dun ja saavutettavuuden perusteella.

- C** Keskustatoimintojen alue
- cl** Laatuikäyävään kuuluva aluekeskus
- c** Kuntakeskus / Aluekeskus
- KM-1** Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue
- KM-2** Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue
- KM-3** Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikköalue
- KM-4** Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue, jota kehitetään liikekeskustamaisena alueena
- KM-r** Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikköalue
- KM/res** Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä

3.2.2 Vaikutusten arvioinnin perustelut

Vaikutusten arvioinnissa on muodostettu vaihemaakuntakaavan teemoihin sovellettu vaikutuslista, jota on käytetty johdonmukaisesti läpi koko arvioinnin. Vaikutuslistan teemoina ovat olleet *alue- ja yhdyskuntarakenne, liikenne ja yhdyskuntahuolto, kauppa ja muu elinkeinoelämä sekä palvelut, talous, luonto- ja luonnonvarat sekä kulttuuriympäristö ja ihmisten elinolot*. Vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta vaikutuksia on arvioitu tarkemmin ja arvioinnissa on nostettu esiin myös *kaupan laatu ja toiminnan luonne, toimintaedellytykset keskustassa, asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen sekä asiakaskunta*. Vaikutuslistan lähtökohtana on ollut selkeyttää vaikutusten arviointiin liittyvää monimuotoista ja -taisoista rakennetta. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan kaupan palvelurakennetta koskevassa vaikutusten arvioinnissa korostuvat maankäyttö- ja rakennuslain maakuntakaavan erityiset sisältövaatimukset, jotka liittyvät keskusta-alueiden kauppaan, kaupan palvelujen saavutettavuuteen eri kulkumuodoilla sekä asiointimatkojen pituuteen.

Kaupan vaikutusten arviointi perustuu laadittuihin selvityksiin ja niiden vaikutusten arviointeihin. Vaikutusten arvioinnilla selvitetään vaihemaakuntakaavan mukaisen vähittäiskaupan suuryksikkö -verkon vaikutuksia keskustoihin ja niiden kehittämiseen sekä vaikutuksia muuhun palveluverkkoon. Lisäksi arvioidaan vaikutuksia asiointiliikenteeseen ja kaupallisten palveluiden toteuttamiseen. Myös olemassa olevan kaupan vaikutuksia arvioidaan ja vaikutuksia siihen, jos uusia kauppoja ei toteuteta tai kauppoja to-

teutuu liian vähän ja yksipuolisesti. Myös muita vaikutuksia muun muassa ympäristöministeriön vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus -ohjeen mukaisesti on arvioitu. Vaikutuksia on arvioitu MRL 71b§:n ja 71 c§:n sekä MRL 9§:n ja MRA 1§ :n mukaisesti. Arvioinnin pohjana on vaihemaakuntakaavaa varten laadittu Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus 2025 -selvitys ja siihen liittyvä vaikutusten arviointi sekä vaihemaakuntakaavan liikenteellinen selvitys ja sen vaikutusten arviointi. Lisäksi on laadittu kulttuuri- ja kulttuuriympäristön-, luonto- ja maiseman-, yhdyskuntataloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten arviointi -selvitykset. Lähdeaineistona on ollut myös TAK Oy:n rajaliikennetutkimukset, liikenne- ja viestintäministeriön ja sisäasiainministeriön selvitykset sekä TAK Oy:n Viisumivapausselvitys ja tuore Etelä-Karjalan elinkeinostrategia. Arviointiin on lisätty muutamia tarkennuksia muun muassa vaihemaakuntakaavan ohjausryhmän kaavaohjeistukseen liittyen.

Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on ollut edistää nykyiseen kauppatilanteeseen verrattuna sellaisen kaupan palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Siihen on päädytty sekä kaupunkiseudun että maaseudun kaupallisten palvelujen turvaamisella ja kasvavien matkailijavirtojen ostoskäyttäytymisen huomioon ottamisella. Tavoitteena on ollut myös mahdollistaa kaupan vahva kehittyminen, mikäli kasvu- ja ostovoimaennusteet toteutuvat. Kaupan vaiheistuksella ja toteuttamisen järjestyksellä pyritään hallittuun kaupan sijoittumiseen.

3.2.3 KM- ja C- kauppavarausten vaikutukset

Vaihemaakuntakaavassa kaupan ratkaisut syntyivät melko luontevalla tavalla vaihemaakuntakaavaa varten laadittuihin kauppaselvitykseen ja liikenneselvitykseen perustuen. Keskustoihin osoitettiin koko ostovoimasta se kauppakerrosala määrä, joka voidaan teoriassa keskustoihin oikeasti osoittaa vaihemaakuntakaavan aikataulun (v. 2025) mukaisesti.

Keskustoihin mitoitettujen kaupan kerrosalojen vaikutuksia arvioidaan siihen miten keskustat voivat toteuttaa asetettuja vaihemaakuntakaavan kaupan mitoitustavoitteita keskustaan ja mitkä kokonaisvaikutukset ovat, jos kaikki asetetut mitoitustavoitteet pyritään toteuttamaan vuoteen 2025 mennessä.

Lappeenrannan keskustan kaupallisen selvityksen enimmäismitoitus, jota ei kuitenkaan vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksellä ole osoitettu, on tähän vaihemaakuntakaavan aikatauluun sopimaton. Lappeenrannan kaupungin osalta tavoitevuosilukua tulee hieman siirtää kauemmas jo nyt, koska kaupun-

gin keskustassa maanomistus on hyvin hajanainen ja jo olemassa olevia kauppakaavoja on jouduttu hyydyttämään runsaan valituskierteen vuoksi. Keskustaa on tarkoitus kuitenkin kehittää kaupallisille palveluille ja parhaillaan muun muassa keskustan Iso-Kristiinan kauppakeskusta uudistetaan ja laajennetaan merkittävästi. Myös kauppakeskus Gallerian laajennussuunnitelmat ovat vireillä sekä muita keskustan kauppapaikkoja on rakenteilla tai tullessa lähiaikoina rakentamaan. Pidemmällä aikavälillä on mahdollisuudet useimpien uusien vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttamiseen keskustassa, jolloin vaihemaakuntakaava toteuttaa asetettuja kaupan keskustaan sijoittamisen tavoitteita. Tällöin myöskään vaikutukset keskustan liikenteeseen eivät ole merkittäviä ja tulevaan liikenteen kasvuun voidaan vähitellen varautua. Kaupan voimakkaan kehityksen myötä kauppa-asiointin merkittävä kasvu, erityisesti Lappeenrannassa mutta myös Imatran keskustassa, ruuhkauttaa liikenteen eikä liikennejärjestelmä pysty vastaanottamaan moninkertaista liikennettä keskustan katuverkoston kapeuden ja pysäköintialueiden vähäisyyden vuoksi.

Myöskään Imatralla Imatrankosken vanhan perinteisen kulttuuriympäristön alueelle ei ole mahdollista sijoittaa suuria kauppapaikkoja. Mansikkalassa on jo suuret kauppapaikat pitkälle rakennettu ja aiesopimuksilla sovittu. Uutta suurta Prismaa rakennetaan parhaillaan Mansikkalaan lähelle äskettäin laajennettua City Markettia sekä lähelle Rajamarkettia ja Lidliä. Linnalan pesäpallokenttää ollaan siirtämässä pois alueelta Ukonniemeen. Alueelle on tulossa uusia kauppapaikkoja mikä toteuttaa jo nyt asetettuja kaupan keskustaan sijoittamisen tavoitteita. Mansikkalan alueella ei ole tilaa vievälle kaupalle paljon uusia mahdollisuuksia ja siksi Korvenkannan aluetta on kaavoitettu tilaa vievälle kaupalle ja suurille erikoistavarakaupoille. Muihin kuntakeskuksiin on kaupan kerrosalaa lisätty kaupallisen ostovoiman mukaisesti kuntien sekä kaupan toimijoiden suunnitelmien mukaan, joka toteuttaa kaupan keskustaan sijoittamisen tavoitteita.

Lappeenrannan keskustan, Imatrankoski–Mansikkalan keskustan, Vuoksenniskan sekä Joutsenon keskustan kaupan maksimimitoituksia ei ole määritellyt. Mitoittamatta jättämisen vaikutukset on perusteltu kappaleessa 3.2.10. Muissa maaseutukunnissa ja aluekeskuksissa on mitoitus osoitettu perustuen kaupalliseen selvitykseen, kuntien ja kaupan toimijoiden suunnitelmiin.

Vähittäiskaupan suuryksiköitä sijoitettiin keskustojen ulkopuolelle ostovoiman kasvun, rajaliikenteen ja ostosmatkailun kasvun sekä keskustan kaup-

papaikkojen kapasiteettivajeiden perustella osin rajaliikennettä palvelemaan osin muita matkustajia ja pääteillä liikkuvia pendelöitsijöitä, ohikulkijoita sekä lähialueen asukkaiden palveluja parantamaan. Näitä kauppapaikkoja on sijoitettu Lappeenrannan ja Imatran lisäksi Savitaipaleen, Luumäen, Ruokolahden, Rautjärven ja Parikkalan kuntien alueille lähes samoin perustein. Kauppapaikkojen vaikutuksia on arvioitu liitteessä 1. vaikutuslistan mukaisesti ja kuntakohtaisesti.

Kaupan merkinnät onkin jaoteltu pääosin edellä mainituin perustein. Poikkeuksena siitä on Nuijamaan tien Mälkiän kauppapaikka, johon Ikea-Ikanon on tarkoitus sijoittua, se palvelee alueen asukkaiden lisäksi hyvin laajaa asiakaskuntaa. KM-1 merkinnät ovat Imatran Korvenkannassa sekä Lappeenrannassa valtatie kuuden ja Nuijamaan tien risteyksessä.

3.2.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Kaikkiin keskustoihin on merkitty uutta kaupan kerrosalaa. Tämän vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat hyvät mikäli kauppaa sijoitetaan kuitenkin myös keskustojen ulkopuolelle alue- ja yhdyskuntarakennetta palvelemaan myös keskustojen ulkopuolisilla alueilla.

Kokonaisuudessaan vaihemaakuntakaavassa on useita uusia keskustojen ulkopuolisia kauppapaikkoja verrattuna voimassaolevaan maakuntakaavaan (2011). Suurin osa näistä kauppapaikoista tukeutuu jo olemassa oleviin palveluihin. Suurin osa vaihemaakuntakaavaan merkityistä uusista kaupan alueista sijaitsee siten, että kahden kilometrin säteellä niistä asuu useita tuhansia ihmisiä.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteen kannalta ovat hyvät. Kaikki kaupan varaukset sijoittuvat kokonaan tai osittain YKR 2012 taajama-alueille paitsi matkailua pääasiassa palveleva kauppapaikka Luumäen Rantasilanmäellä, joka ei rajoitu taajama-alueeseen. Ruokolahden Ortilampi–Puntalan alueella sekä Rautjärven Änkilänmäellä kaupan alueet ovat taajaman reunalla. Ne perustuvat matkailuun, ohikulkuliikenteeseen sekä lähialueen asutuksen ostovoimaan. Parikkalan Koirniemi sijoittuu kahden taajama-alueen väliselle alueelle. Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksen mukaan matkailua palvelevalla kaupalla ei kuitenkaan ole vaikutusta asutusta palvelemaan palveluverkkoon, koska alueet kehittyvät matkailun varaan ja ovat matkailun lähtökohdista ja matkailun asiointiliikenteen näkökulmasta hyviä paikkoja. Myös rajaviranomaiset ovat olleet sitä mieltä, että rajaliikennettä palveleva kauppa Pa-

rikkalassa tulee sijoittaa kauemmas rajasta. Koirniemi sijoittuu sopivalle etäisyydelle rajanylityspaikasta yhdyskuntarakenteen eheyttämisen tavoitteiden mukaisesti.

Kauppavaraukset on esitetty YKR 2012 taajamakartoilla vaihemaakuntakaavakartan yhteydessä.

Vaihemaakuntakaava mahdollistaa keskusta-alueille paljon uutta keskustakauppaa

Tärkeää on, että asukkaita palveleva keskustakauppa sijoittuu pääosin keskustoihin. Mikäli sitä sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksikköalueille, se ei saa haitata merkittävästi keskusta-alueita tai niiden kehittämistä. Kokonaisuudessaan vaihemaakuntakaava mahdollistaa keskusta-alueille merkittävän määrän uutta keskustakauppaa. Pääkeskuksiin eli Imatran ja Lappeenrannan keskustoihin on keskustakaupasta osoitettu suurin osa. Pääkeskusten potentiaali on suurempi kuin kuntalaisten ostovoima johtuen venäläisistä asiakkaista.

Lappeenrannan ja Vuoksenniskan keskusten alueita on vaihemaakuntakaavassa laajennettu hieman voimassaolevaan maakuntakaavaan (2011) verrattuna. Laajennus koskee Vuoksenniskalla pääosin kaupungin esityksestä tilaa vaativaa kauppaa, jolla ei ole vaikutuksia muuhun keskusverkkoon. Lappeenrannassa Reijolan–Harapaisen aluetta on hieman laajennettu. Myllymäen alue on merkitty vähittäiskaupan suuryksikköalueeksi, jota kehitetään liikekeskustatyyppisenä alueena KM-4. Vaikutusten arvioinnin kannalta ei ole merkitystä onko Myllymäki liikekeskusta-alueita vai km-alueita tai sekoitusta niistä, aluetta kehitetään keskustaan liittyen.

Lappeenrannan ja Imatrankoski–Mansikkalan sekä Joutsenon ja Vuoksenniskan keskusta-alueiden enimmäismitoitusta ei ole kaavamääräyksissä, ne ovat vain selostuksessa. Pienempien keskustojen mitoitukset ovat kaavamääräyksissä ja ne pohjautuvat pääosin kunnan asukkaiden ja loma-asukkaiden ostovoiman kasvuun. Parikkalassa ja Rautjärvellä on otettu huomioon myös Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen kansainväliselle liikenteelle (ks. kappale 2.5). Muiden keskustojen mitoitus on esitetty suunta-antavana ja kukin keskusta voi kasvaa lähialueen asukasmäärän kasvun pohjalta. Pienemmissä keskustoissa mitoitus tarkoittaa käytännössä yhtä uutta vähittäiskaupan suuryksikköä, johon sijoittuu yksi supermarket ja muutamia pienliiketilöitä, lähinnä palveluille. Mitoituksen ollessa 5 000 (tai 8 000) kerrosneliömetriä suuryksikköjä voi rakentua 1–2, joihin mahtuu esimerkiksi supermarkettien lisäksi pienliiketilöitä palveluille ja suurehkolle erikoiskaupalle. Suur-

yksiköt keskustoissa rakentuvat siis pääosin paikallisväestön sekä loma-asukkaiden tarpeisiin. Ne eivät ole niin vetovoimaisia, että niillä olisi haitallista vaikutusta muihin keskustoihin tai niiden kehittämiseen.

Kauppojen alueellinen jakautuminen

Vaihemaakuntakaavassa on huomioitu palvelutarjonnan alueellinen jakautuminen siten, että kaupapaikkoja ei ole merkitty vain kaupunkien keskustoihin tai niiden lähialueille. Uudet kauppaneliöt, joita on myös maaseutukunnissa, parantavat niiden vetovoimaa matkailun sekä loma-asutuksen näkökulmasta, mutta turvaavat palveluja alueen eri-ikäisille asukkaille, joilla tarpeet ja liikennöintimahdollisuudet ovat erilaisia. Erityisesti päivittäistavara-kaupan palvelujen yhteyteen voidaan uusin tavoin yhdistää myös julkisia palveluja. Myös vaihemaakuntakaavaan määritetyt seudullisen vähittäiskaupan alarajat antavat erityisesti maaseutukunnille paremman ja joustavamman mahdollisuuden toteuttaa tarvitsemiaan kaupallisia palveluja keskustojen ulkopuolelle, koska tiettyyn kaupan neliömäärään asti ei tarvita maakuntakaavamerkintöjä yksityiskohtaisemman kaavoituksen pohjaksi.

Kauppapalvelujen puute tai niiden etäännyminen asettaa kansalaiset hyvin epätasa-arvoiseen asemaan. Erityisesti vanhusväestön ja ikääntyvien näkökulmasta katsottuna pitkät kauppamatkat haittaavat arjen sujuvuutta huomattavasti. Myös lapsiperheille on tärkeää, että esimerkiksi päivittäistavara-kauppapalvelut sijaitsevat kohtuullisella etäisyydellä. Vaihemaakuntakaavan kaupapaikkojen sijoittelu turvaa maaseutukuntien ja asuntoalueiden kaupallisen palveluverkoston ja parantaa kauppojen saavutettavuutta. Hyvät kauppapalvelut tukevat myös vapaa-ajan asukkaiden viihtymistä alueella.

3.2.5 Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Liikenteellisen selvityksen mukaan vaihemaakuntakaavan ratkaisu tukee sellaisen kaupan palveluverkon muodostumista, jossa palvelut sijaitsevat liikenteellisesti hyvin ja ovat saavutettavissa myös joukkoliikenteellä sekä jalan että pyöräillen. Joukkoliikenteestä ja kevyenliikenteen mahdollisuuksista kaupan palveluiden suhteen on liitteessä 1.

Vaihemaakuntakaavan vaikutukset liikenteeseen syntyvät pääosin kaupan- ja matkailupalveluiden sekä rajaliikenteen liikennemääristä. Imatran ja Lappeenrannan kaupunkiseuduilla kaupalliset palvelut ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa julkisella ja kevyellä liikenteellä sekä kävellen. Suurten matkai-

lukeskittymien sekä kasvavien ja monipuolistuvien kaupan palveluiden myötä asiointiliikenne maakunnan ulkopuolelta tulee todennäköisesti lisääntymään jonkin verran, varsinkin Imatran ja Lappeenrannan alueella. Myös rajaliikenne on edelleen voimakasta. Vaihemaakuntakaavan ratkaisulla on pyritty edistämään kaupan ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sujuvilla ja turvallisilla liikenneyhteyksillä myös valtakunnanrajalta käsin, joka toteuttaa hyvin kaupan hyvän saavutettavuuden ja liikenteellisen sijainnin tavoiteta.

Kaupan sijainti keskustatoimintojen alueella parantaa ensisijaisesti alueen asukkaiden palveluiden saavutettavuutta. Merkittävä osa kauppojen asiakkaista saapuu Venäjältä omilla autoilla tai linja-autokuljetuksilla, jolloin keskustojen ruuhkautumisen estämiseksi tiettyjä kaupallisia palveluja on hyvä olla myös keskustojen ulkopuolella pääliikenneväylien tuntumassa. Venäläisten ostosmatkailu vaatii paljon henkilöautojen ja linja-autojen sekä osin myös rekka-autojen pysäköintitilaa, joka on helpompi järjestää keskustojen ulkopuolelle.

Vaikka tavoitteena on kaupan sijoittuminen keskustoihin, on todettava, ettei keskustoja kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista ruuhkauttaa tai saada aikaan kalliita liikennejärjestelmäratkaisuja, joka erityisesti Lappeenrannan kaupungilla on vaarana, mikäli kaupun-
poja lisätään merkittävästi keskustaan. Liikenteen kokonaisvaikutusten kannalta on erittäin tärkeää, että osa venäläiseen ostovoimaan liittyvästä kaupan mitoituksista voidaan sijoittaa keskustojen ulkopuolisille alueille, rajanylityspaikoille johtavien pääteiden ja risteysten tuntumaan. Myös muuta matkailua palvelevaa kauppaa on ollut perusteltua sijoittaa pääteiden varsille, jossa kauppa on kytketty muun muassa liikenneasemien ja muiden matkailupalveluiden yhteyteen. Tavoitteena on, että tällainen kauppa ja muut palvelut houkuttelevat ohi ajavaa liikennettä, mutta eivät houkuttele lähtemään ostoksille pidemmän matkan takaa.

Vaihemaakuntakaavaratkaisu tukee näitä tavoitteita ja kaupan sijoittumisella estetään turha keskustojen ruuhkautuminen, liikenneturvallisuuden vaarantuminen ja pysäköintialueiden merkittävä lisääminen.

Keskustojen ulkopuoliset suuryksikköalueet sijaitsevat liikenteellisesti hyvin, mutta niidenkin toteuttaminen vaatii paikallistasolla joitakin uusia liikennejärjestelyjä. Useita kaupallisten palveluiden liikennejärjestelyjä on jo uusimmissa tiesuunnitelmissa (vt-6 ja vt 13) ja toteuttamista vaille valmiita muun muassa Luumäen Rantsilanmäki ja Nuijamaantien var-

ren kauppapaikat. Asiointimatkojen pituuteen vaikuttaa muun muassa yksiköiden kaupan laatu, koko, toteuttamisjärjestys ja keskinäinen kilpailu. Vaihemaakuntakaavan matkailua palvelevan kaupan ratkaisut muuttavat asiointimatkojen luonnetta, koska ne palvelevat pääosin ohikulkuliikennettä ja ostosmatkailijoita, mutta ne palvelevat tarvittaessa myös lähialueen asukkaita. Päivittäistavaran ja muun erikoistavarankaupan osalta maakuntakaavan tuomat muutokset vastaavat asukasmäärän ja ostovoiman alueelliseen kasvuun. Asiointimatkat eivät pitene vaan ne voivat lyhentyä merkittävästi, joten keskustojen ulkopuolisilla kauppavarauksilla ei selvitysten mukaan ole liikenteen osalta merkittäviä negatiivisia vaikutuksia. Pikemminkin päinvastoin, liikennemäärät voivat vähentyä verrattuna nykyisiin palveluihin ja edelleen enemmän keskustapainotteiseen kaupan palvelurakenteeseen. Vaihemaakuntakaavan liikenteellisen selvityksen mukaan kotimaisen henkilöliikenteen näköpiirissä olevat muutokset jäävät suhteellisesti varsin pieniksi. Ostosmatkojen kilometrisuoritetta syntyy eniten pienimmissä kunnissa. Myös rajan takaa tulevat ostosmatkat ovat Etelä-Karjalan alueella 2–3-kertaa pidempiä kuin maakunnan asukkaiden henkilöautolla tehtävien ostosmatkojen keskipituudet. Pendelöinti tulee lisääntymään hieman nykyisestäään työpaikkojen ja muun muassa terveyspalvelujen muuttuessa yhä enemmän keskitetyille alueille. Sitä on vertailtu kunta- ja sote -uuditus selvityksissä.

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä

Saavutettavuutta on arvioitu kaupan ja asutuksen välisen etäisyyden perusteella. Asutuksen määrä kahden kilometrin etäisyydellä puoltaa vielä kevyen liikenteen; kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuutta. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen osalta kaupassakäyntiä ja kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen käyttömahdollisuuksia on arvioitu lisäksi kuntakohtaisessa vaikutusten arviointiosiossa liitteessä 1.

Keskustojen ulkopuoliset vähittäiskaupan suuryksiköt

Imatran alueella

Sotkulammen tilaa vievän kaupan osalta tarvetta joukkoliikenteen käyttöön tuskin on. Kevyen liikenteen Etelä-Karjalan laaturaitti -väylät ovat sekä Imatran ja Mansikkalan suunnalta että Vuoksenniskan suunnalta. Kutsutaksisysteemi toimii myös kaupunkialueilla eli myös Sotkulammelle on mahdollista päästä kutsutaksilla.

Korvenkannan alueelle on opastettu ja viitoitettu Etelä-Karjalan laaturaitti, raitti risteää juuri Korvenkannan alueelta Ukonlinna–Rauha–Tiuruun, Mansikka-

laan ja Imatrankoskelle, Lappeenrantaan sekä Vuoksenniskaan ja edelleen Ruokolahden ja Rautjärven suuntaan. Korvenkannan kauppajen läheisyydessä on linja-autopysäkit. Linja-autot kulkevat Lappeenrannan, Joutsenon ja Imatrankosken sekä Mansikkalan keskustojen välillä Lappeenrannan matkakeskukseen ja Imatran keskusliikenneaseman välillä. Lappeenranta–Imatra joukkoliikenteen lisäksi kaukoliikenteen bussit kulkevat ohi ja niiden päämääränä on muun muassa Helsinki ja Joensuu. Korvenkannan kauppapaikalle on 2,8 km matkakeskuksesta, jossa junat sekä kaikki bussilinjat pysähtyvät. Kävelen matka kestää noin 35 minuuttia ja pyöräillen 10 minuuttia. Mansikkalan keskustasta matkaa on alle kaksi kilometriä ja matka kestää kävelen 15–20 minuuttia ja pyöräillen alle 10 minuuttia. Lähimmiltä bussipysäkeiltä matkaa kauppapaikalle on noin 400 metriä.

Lappeenrannan alueella

Nuijamaantien risteykseen pysähtyy useat linja-autot Lappeenranta–Imatra välillä. Lappeenrannasta Nuijamaantietä pitkin Nuijamaalle ajetaan maaseudun asiointi-, työmatka- ja kouluvuoroja. Etelä-Karjalan kevyenliikenteen laaturaitti kulkee Imatran suunnalta Joutsenon kautta Saimaan kanavan sillan yli Nuijamaantien risteykseen. Kevyen liikenteen väylä jatkuu Lappeenrannan keskustaan, Lauritsalaan sekä Mustolaan Nuijamaantien risteuksen kauppapaikan ohi. Tuleva Ikea–Ikano järjestänee myös ilmaisia bussikuljettuksia Imatran sekä Lappeenrannan keskustan suunnalta. Lappeenrannan yhdellä paikallisliikenteen linjalla on tarkoitus hoitaa yhteys Ikea–Ikanoon.

Viipurinportin alue on pääosin liikenneaseman aluetta, jonne kuljetaan henkilö- ja linja-autoilla, pikkubusseilla sekä rekoilla. Kevyen liikenteen laaturaitti kulkee liikenneasemalle ja bussipysäkit ovat Karhuvuoren suunnalla. Valtatie kuutta pitkin kulkee useita bussivuoroja päivässä ja alueen kehittymisen myötä bussipysäkit on mahdollista sijoittaa eritasoliittymien yhteyteen.

Selkäharjuun kulkee kevyen liikenteen opastettu ja viitoitettu Etelä-Karjalan laaturaitti. Se jatkuu Luumäen suuntaan ja Savitaipaleen suuntaan. Tavoitteena on, että valtatie kuuden parantamisen yhteydessä kevyen liikenteen laaturaitti toteutetaan Taavettiin asti yhtenäisenä laaturaittina.

Selkäharjun eritasoliittymässä on pysäkit, siitä menevät muun muassa Mikkelin suuntaan ajavat bussivuorot. Lemin/Savitaipaleen suunnan vakiovuorot ajavat Selkäharjunkatua/Vanhaa Mikkelin tietä. Lappeenrannasta länteen kulkevat linja-autot pysähtyvät

Selkäharjun kohdalla. Myös valtatie 13:a pitkin kulkevat Lappeenrannasta Mikkelin suuntaan ajavat linja-autot pysähtyvät Selkäharjussa. Paikallisliikenteen linja 10 Ruoholammelle liikennöi reitillä keskusta–Skinnarilankatu–Sammonlahdenkatu–Merenlahdentie–Tilsalankatu–Lavolantie–keskusta.

Maaseutukuntien keskustojen ulkopuoliset kauppapaikat

Koirniemen alueelle kulkee kevyenliikenteen väylä Särkisalmelta sekä Parikkalan taajamasta, joukkoliikenne kulkee alueen ohi valtatie kuutta useita kertoja päivässä ja katetut linja-autopysäkit ovat Koirniemen liittymän kohdalla sekä myös muissa kohdissa taajaman ja Särkisalmen välillä. Myös kiskobussi, (pieni taajamajuna on liityntäyhteys Savonlinnaan Helsinki–Joensuu kaukojunalta) Parikkalan taajamasta Särkisalmen kautta Savonlinnaan kulkee useita kertoja päivässä. Kiskobussin pysäkin toteuttaminen Särkisalmelle lähelle Koirniemen aluetta on hyvin mahdollista toteuttaa, kun sen tarve tulee.

Parikkalan kehityskuva vuoden 2010 mukaan Parikkalassa joukkoliikenne perustuu kutsutaksiliikenteeseen ja linja-autoilla hoidettavaan asiointiliikenteeseen. Etelä-Karjalan alueella kuntakeskusten väliset yhteydet perustuvat linja-auto- ja joissakin kunnissa junaliikenteeseen. Junatarjonnan kasvu ja matka-aikeiden lyheneminen on lisännyt rautatieliikenteen kilpailukykyä muihin liikennemuotoihin nähden. Olemassa olevaa taajamajunayhteyttä Parikkalasta Savonlinnaan voidaan edelleen kehittää lisäämällä Särkisalmen pysähdyspaikka, joka palvelee myös Koirniemen kaupallisten palveluiden aluetta.

Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen mahdollisuudet Rautjärven Änkilänmäelle ovat hyvät. Myös linja-autopysäkki on Änkilänmäen kohdalla ja linja-autot kulkevat valtatie kuutta pitkin Simpeleen taajaman kautta Änkilänmäelle. Savonlinja ajaa vuorokaudessa 5–6 vuoroa.

Oritlammen alueella on useita linja-autopysäkkejä ja myös katettu linja-autopysäkki. Linja-autot ajavat useasti päivässä valtatie kuutta pitkin eri kohteisiin ja koululaisten kuljetustarve lisää normaaleja linja-autovuoroja. Kevyen liikenteen reitti ulottuu kahdelta suunnalta Oritlammen taajamasta ja Puntalan suunnalta kauppapaikalle.

Luumäen Rantsilanmäelle rakentuu valtatie kuuden parantamisen yhteydessä uusi eritasoliittymä ja kevyen liikenteen yhteys Taavetin suuntaan. Rantsilanmäestä Jurvalaan on kevyenliikenteen väylä. Taavetista Rantsilanmäelle pääsee lähitulevaisuudessa rin-

nakkaistietä pitkin. Etäisyys Taavetin taajaman kevyenliikenteen väylistä on nyt kaksi kilometriä, mutta tilanne muuttuu valtatie kuuden parantamisen yhteydessä. Rantsilanmäessä on linja-autopysäkit ja alkukulku valmiina. Valtatie kuudella kulkee useita bus-sivuoroja päivän mittaan. Kuitenkin pääosa Rantsilanmäen asiakkaista on matkailijoita ja ohikulkijoita. Rantsilanmäki on taajamarakenteen ulkopuolella, mutta sillä on hyvä ja perinteinen sijainti muiden liikenne- ja matkailun palvelujen yhteydessä. Alueella olemassa olevan ja alueelle rakentuvan uuden matkailu- ja lomakeskuksen asiakkaille kauppapaikka si-joittuu kävelyetäisyydelle.

Savitaipaleen tilaa vievän vähittäiskaupan alueelle on kevyen liikenteen yhteys. Linja-autot kulkevat valtatie 13:a pitkin Lappeenranta–Mikkeli välillä ja alueen läheisyydessä on linja-autopysäkki.

Otettakoon huomioon, että kaikissa kunnissa on mahdollista käyttää kutsutaksia kaupassakäyntiin. Kutsutaksimaksut ovat samat kuin muun joukkoliikenteen taksat. Tarkemmat kuntakohtaiset kuvaukset ovat liitteessä 1.

Etelä-Karjalan liikenteen kannalta suuret muutokset liittyvät rajaliikenteen kasvuun. Rajaliikenteen hitaan kasvu mukaisiin liikennemääriin on syytä varautua jo lähivuosien investoinneissa, nopean skenaarion toteutumiseen puolestaan pidemmän aikavälin tilava-raussuunnittelussa. Tämä aiheuttaa liikennemääriin lisäystä ja vaikuttaa negatiivisesti kokonaisliikennemäärän vaikutuksiin.

Liikenteen kokonaisvaikutukset

Kokonaisuudessaan keskustojen ulkopuoliset vähittäiskaupan suuryksikköalueet mahdollistavat riittävän suuret ja monipuoliset keskittymät, jotta myymälöiden välinen liikenne ei tarpeettomasti kuormita liikenneverkkoa. Kaupan jatkosuunnittelussa keskittyminen ei saa olla kuitenkaan liian voimakasta, jolloin verkosto yksipuolistuu ja asiointimatkat kasvavat tarpeettoman pitkiksi. Erikoiskaupalla on vaihe-maakuntakaavan varausten perusteella mahdollisuus säilyä vetovoimaisena keskustoissa, jolloin myös autottomilla säilyvät kohtuulliset yhteydet kauppoihin. Muuten erikoiskaupan muut keskittymät on sijoitettu keskustojen tuntumaan pääväylien varteen tai ri-teyskohtiin erityyppisen vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteyteen. Tämä vähentää myymälöiden välis-tä liikennettä. Tilaa vaativa erikoiskauppa ja siihen kytkeyty matkailua palveleva kauppa aiheuttavat eri-laista liikennettä kuin päivittäistavarakauppa. Varsi-naisia kauppakäyntejä on suhteellisen harvakseltaan tai kauppakäynnit perustuvat ohikulkuliikenteen asi-

ointiin. Vaihemaakuntakaavan tilaa vaativa kauppa saattaa kuitenkin kaupan luonteesta riippuen aiheuttaa melko voimakkaita hetkellisiä liikennekuormituksia, jolloin sijoittaminen pääliikenneväylien ja eritoten eritasoliittymien tuntumaan on hyvin perusteltua.

Vaihemaakuntakaavan kaupan reservialueet itse kaavaratkaisussa ja toteuttamisen järjestys kaavaselvityksessä mahdollistaa järkevän kaupan toteuttamisen. Tällä estetään kaupan hajautunut rakenne, joka lisää liikennettä ja johtaa yhdyskuntatekniikan tehotomaan käyttöön. Vaihemaakuntakaavan ratkaisussa kaupan rakenteen kehittäminen alkaa nykyisen kaupallisten palveluiden alueita ja olemassa olevia rakenteita vahvistamalla. Kaavassa on valittu kehittämiskohteita, jotka täydentävät parhaiten puuttuvaa tarjontaa muun muassa olemassa olevat kaupan alueet valtatie kuuden, valtie 13:n ja kantatie 62:n varrella. Näin saadaan myös aikaa ostosliikenteen kehitystrendien seuraamiselle ennen seuraavia kehittämisvaiheita koskevia toteuttamispäätöksiä.

Vaikutuksia liikenteen kuormittumiseen tarkemmalta tasolta ei ole voitu arvioida tämän yleispiirteisen suunnittelun tiimoilta. Liikenneverkon kuormittumisarvioihin vaikuttaa myös se, ettei maakunnallinen verkkokuvaus vastaa ominaisuuksiltaan tarkemmissa liikenneselvityksissä käytettäviä verkkokuvauksia. Esimerkiksi liikenteen ruuhkautumisen vaikutuksia ajoreitteihin ei ole voitu huomioida vaihemaakuntakaavan liikenteellisessä selvityksessä mutta se on jo huomioitu kaupan alueiden yksityiskohteisemmassa suunnittelussa tai se huomioidaan tulevassa jatkosuunnittelussa.

Sekä liikenneverkon jatkosuunnittelu että kaupan hankkeiden vaikutusten arviointi edellyttää tarkentavia selvityksiä esimerkiksi yleiskaava- ja hanketasolla, joita on jo käynnissä useita. Tällöin kaupan hankkeista, niiden keskinäisestä toteutusjärjestyksestä ja muista lähtökohdista on tyypillisesti tarkempaa tietoa. Myös paikallisen liikenneverkon ja -kysynnän kuvaukseen löytyy usein tarkempia, kaupunkikohtaisia aineistoja.

Vaihemaakuntakaavavarausten ja liikenteen yhteensovittaminen

Päivittäistavarakauppa tuottaa selvitysten mukaan suhteessa muuhun kauppaan verrattuna enemmän liikennettä. Keskustan ulkopuolisia päivittäistavarankäyttäjien aluevarauksia (KM-1) on esitetty vain Korvenkantaan ja Nuijamaaniten risteykseen. Ne palvelevat alueen asutusta, laajempaa aluetta ja osin myös rajan ylittävää matkailua. Kaupallisen selvityksen mukaan edellä mainitut kaupat tulisi sijoit-

taa keskustojen tuntumaan pääväylien varteen tai risteyskohtiin, jolloin ajomatkat eivät muodostu tarpeettoman pitkiksi, liikenne ei kuormita keskustan katuja ja myymälät toimivat samalla myös joidenkin alueiden lähipalveluina. Vaihemaakuntakaava mahdollistaa myös keskustoihin vetovoimaisen päivittäistavarakaupan toteuttamisen, jonka tehtävänä on palvella keskustan asukkaita ja työpaikkoja, keskustoisissa joukkoliikenteellä asioivia ja se tukee keskustojen erikoiskaupan palveluja. Vähäistä päivittäistavarakauppaa voidaan myös toteuttaa muilla kaupan varauksilla seudullisen alarajan puitteissa. Päivittäistavarakaupan sovittaminen alueen erilaisiin tarpeisiin on otettu vaihemaakuntakaavassa huomioon ja kaupan ja liikenteen yhteensovittaminen on liikenteellisen selvityksen mukaan toteutettu hyvin vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisussa.

3.2.6 Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Kaupan palveluverkko säilyy Etelä-Karjalassa riittävän tiheänä, sellaisena että palvelut ovat maakunnassa hyvin saavutettavissa ja asiointimatkat pysyvät kohtuullisia. Keskustojen ulkopuoliset suuryksiköt täydentävät palveluverkkoa ja tarjoavat paljon tilaa vaativan erikoiskaupan palveluita lähellä asukkaita. Uudet suuryksiköt lisäävät asiakkaiden valintamahdollisuuksia. Kuitenkin valintamahdollisuudet eräiden paikallisten lähipalveluiden osalta saattavat heikentyä.

Matkailua palvelevan kaupan osalta järkevään sijaintiin vaikuttaa myös se, minkälaisia ostosmatkailua kauppa palvelee. Rajaliikenteeseen erikoistunut kauppa on luontevaa sijoittaa rajanylityspaikoille johtavien teiden tuntumaan, jotta ostoksilla pistäytyvien ei tarvitse ajaa Suomen puolella tarpeettoman kauas ja ettei pistäytyvä ostosliikenne turhaan kuormita esimerkiksi Lappeenrannan tai Imatran keskustan pääväyliä. Kun liikenne keskustoisissa vähenee tai ei ainakaan lisääntynyt matkailua palvelevien kauppojen asiakkaiden myötä, voi myös keskustojen viihtyisyys säilyä.

Matkailupalveluiden ja matkailua palvelevan kaupan kehittämisen myötä myös maakunnan, erityisesti maaseutukuntien, palvelut ja asukkaiden virkistys- ja vapaa-ajan palvelut monipuolistuvat parantaen näin ihmisten elinolosuhteita sekä lisäävät maaseutukuntien vetovoimaa.

Arkena päivittäiset kauppa-asiointit hoidetaan yleensä lähellä. Viikonloppuisin voidaan kauppaan lähteä kauemmas ja harvemmin hankittavat erikoistavarat haetaan kauempaa, sieltä missä on monipuolisesti va-

likoima, edullisimmat hinnat tai asioinnin kannalta mielekkäin kokonaisuus. Kauppakeskuksiin mennään myös viihtymään ja kuluttamaan vapaa-aikaa, joten niiden tulisi entistä enemmän mahdollistaa ihmisten sosiaalisten tarpeiden tyydyttäminen hankintojen tekemisen ohella. Tämä koskee paitsi alueella vierailevia, myös alueen vakituksia asukkaita. Tarvitaan paikkoja kohtaamiseen ja paikkoja rauhoittumiseen.

Yksityistaloudellisesta näkökulmasta uudet kaupan yksiköt tarjoavat kuluttajille laajentunutta valikoimaa ja lisääntyneen kilpailun myötä laskevia hintoja. Etelä-Karjalan alueella kaupan rakenne on monipuolinen. Kuntiin on myös rakentunut lähikauppoja vuosia sitten poistuneiden tilalle. Lappeenrannassa ja Imatralla keskusta-alue on säilyttänyt matkailijoiden lisääntymisen myötä vetovoimaisuutensa, jopa niin, että erikoisliikkeille sopivista vapaista liike-tiloista on pulaa.

Kauppapaikkoja pitää olla riittävästi ja tasapainoisesti tarjolla, jotta alueen eri osien asukkaat eivät joudu epätasa-arvoiseen asemaan kauppapalvelujen tarjonnan suhteen ja yrityksillä on mahdollisuus sijoittua optimaalisesti. Keskustatoimintojen ulkopuolelle sijoittuneet, ensisijaisesti matkailijoita palvelevat kaupat, turvaavat haja-asutusalueiden palveluja ja lyhentävät asukkaiden asiointimatkoja. Ne myös houkuttelevat paikallisia asukkaita hieman erilaisella tavara-valikoimallaan, esimerkiksi Laplandia Market Nuijamaalla.

Keskustojen kehittäminen ensisijaisena seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijaintipaikkana säilyttää myös muita palveluja keskustoissa. Keskustojen elinvoimaisuus voi vaikuttaa myönteisesti asukkaiden elinoloihin ja viihtyvyyteen. Asukkaat voivat kokea maisema- ja taajamakuva muutokset kielteisinä erityisesti uusia suuryksikköalueita rakennettaessa keskustoihin. Julkisten tilojen sijoittaminen suuryksiköiden yhteyteen voi vaikuttaa yksilöiden ja yhteisöjen väliseen vuorovaikutukseen.

Paikka paikoin ongelmaksi voi tulla, että vilkkaiden liikennöintiväylien tuntumaan sijoitetut uudet ja houkuttelevat kauppapaikat vähentävät vanhojen keskustojen asiakkaita. Osin on nähtävissä vetovoiman hiipumista ja tyhjiä liiketiloja esimerkiksi Imatran Vuoksenniskalla. Viime kädessä yrittäjät ja kauppa-liikkeet ratkaisevat sen, mihin on kannattavinta sijoittua, ja mahdollistavalla kaavoituksella voidaan tukea erilaisen liiketoiminnan kehittymistä. Ajastaan jääneitä liiketiloja tulisi uudistaa tai vuosiksi tyhjilleen jääneet purkaa pois, sillä ränsistynyt liikerakennus ei

enää mielekkäästi palvele ketään vaan pikemminkin heikentää alueen imagoa ja vetovoimaa.

Venäjän ostovoiman ansiosta Lappeenrannan ja Imatran kauppojen valikoimat ovat monipuoliset. Vaatekauppojen valikoimat ovat erityisen monipuoliset verrattuna muiden vastaavan kokoisten kaupunkien tavara- ja muotivalikoimaan. Myös virkistys- ja urheilupalvelut kehittyvät vahvemmin matkailijoiden myötä ja niistä hyötyvät myös alueen asukkaat.

3.2.7 Muut vaikutukset talouteen

Aluetaloudellisista vaikutuksista merkittävimmät ovat aluetaloudelliset hyödyt eli esimerkiksi verotulot, alueellisen tuotannon määrä, alueelliset investoinnit, työllisyys ja kotitalouksien tulot sekä väestön määrä.

Kaupan suuryksiköiden toteuttaminen vaatii yhdyskuntahuollon investointeja. Jo rakennetuilla alueilla voi hyödyntää olemassa olevaa teknisen huollon verkostoa. Hulevesien asianmukainen hallinta varsinkin uusilla alueilla edellyttää erityisiä järjestelyjä. Kotitalouksien jätehuoltoa tukevia palveluita voidaan sijoittaa suuryksiköiden yhteyteen tehostamaan alueellista jätehuoltoa. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia on pyritty lieventämään vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksillä.

Uudet kaupan toimipaikat, erityisesti matkailua palvelevat kaupat, voivat ottaa valikoimaansa paikallisia tuotteita, jolloin tuotannosta saatava hyöty jää alueelle. Työllisyyteen uudella kaupalla arvioidaan olevan merkittävä vaikutus. Tukku- ja vähittäiskauppa on viime vuosina kasvattanut henkilöstömääräänsä, mutta toimipaikkojen lukumäärä ja liikevaihto on laskenut jonkin verran. Etelä-Karjalassa kauppa on kasvanut kuluvan vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ainoana alueena Suomessa. Henkilöstömäärä on kasvanut miltei kaksi prosenttia. Kaupan alalla on tehty mittavia investointeja ja venäläisten ostosmatkailun odotetaan siivittävän uusien kaupan yksiköiden perustamista. Näitä on nousemassa joitakin myös kaupunkialueiden ulkopuolelle. Nämä tarjoavat työpaikkoja paitsi kantaväestölle, myös venäläisille palvelualan työntekijöille.

Matkailun tavoitteena on uusien yritysten syntyminen, ympärivuotisten toimintojen kehittäminen ja palvelutarjonnan lisääminen. Matkailupalvelujen kehittämisen myötä positiiviset tulo- ja työllisyysvaikutukset lisääntyvät. Lisäksi ostovoiman lisäys kaupan palveluihin kasvaa matkailijoiden ja loma-asuk-

kaiden myötä, mikä on myös huomioitu vaihemaakuntakaavan kauppaa koskevissa kaavamerkinnöissä.

Matkailu, mukaan lukien ostosmatkailu, on merkittävä tekijä koko Suomen talouskasvulle. Vuonna 2012 venäläiset jättivät Suomeen tavaroiden ja palveluiden ostoina 1,2 miljardia euroa. Ilman viisumivapauttakin venäläisten matkailu Suomessa lisääntyy ja Suomeen jäävälle matkailutulolle on vahvat kasvun edellytykset. Mahdollinen viisumivapaus aiheuttaisi merkittävän kasvusysäyksen.

Logistiikka työllistää pelkästään Kaakkois-Suomessa noin 6 000 työntekijää. Transitoliikenteestä kertyy Suomessa vuositasolla noin 300 miljoonan euron tulot. Ostosmatkailu ja muu Venäjän kauppa ovat luoneet Kaakkois-Suomeen noin 3 000 uutta työpaikkaa.

Venäläisten matkailijoiden palveluihin ja tuoteostoihin käyttämät rahat Imatralla ja Lappeenrannassa ovat vuosien varrella kasvaneet merkittävästi.

Vuonna 2003, tuoteostot ja palvelut olivat:

- Imatra: 8,3 miljoonaa euroa
- Lappeenranta: 62 miljoonaa euroa

Vuonna 2012, tuoteostot ja palvelut olivat:

- Imatra: 75 miljoonaa euroa
- Lappeenranta: 260 miljoonaa euroa

Tiedot perustuvat Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy:n TAK Rajatutkimuksiin vuosilta 2003 ja 2012. Verotuloja venäläiset toivat Etelä-Karjalaan 7 miljoonaa euroa vuonna 2012.

Maahanmuutto ja työllisyys

Maahanmuutto tuo alueelle pääasiassa työikäistä väestöä eniten Venäjältä, mutta enenevästi myös muualta maailmasta. Suuri osa näistä on opiskelijoita, mutta lisäksi on myös työn perässä tai avioliiton kautta maahan tulijoita. Muuttovoitto vaikuttaa viiveellä väestönlisäykseen. Jos muuttoliike jatkuu esimerkiksi Lappeenrannassa nykyisenä koko vuosikymmenen ajan, arvioidaan väkiluvun voivan kasvaa jopa kolmella tuhannella henkilöllä. Maahanmuuton voi enustaa jopa lisääntyvän entisestään, samoin kuin rajan ylittävän työssäkäynninkin. Lappeenranta, Imatra ja Pietari voivatkin tulevaisuudessa muodostaa yhden työssäkäyntialueen.

Kaiken kaikkiaan Etelä-Karjalassa on parempi työllisyystilanne venäläisille verrattuna moniin muihin maakuntiin. Esimerkiksi Lappeenrannassa on laskettu uusien kauppakeskusten aikaansaamaa työpaikka-vaikutusta jopa 6 000–9 000 uudeksi työpaikaksi. Tosin uudet kauppakeskukset syövät markkinoilta pienempiä kauppiaita ja näin verottavat työpaikkakehi-

tystä jonkin verran. Tällaisella työpaikkakehityksellä on kuitenkin vaikutusta jo väestönkin määrään, sillä työpaikkoja ei pystytä täyttämään jo alueella asuvan väestön voimin, vaan se edellyttää alueelle muuttoa maakunnan ulkopuolelta. Tämä tukee epävirallisena tavoitteena olevaa maakunnan väestömäärän vakiintumista 132 000 asukkaaseen vuoteen 2040.

Tutkimus- ja Analysointikeskus TAKin ja Itä-Suomen yliopiston tutkimuksessa syyskuussa 2013 on arvioitu Venäjän ja EU:n viisumittomuuteen siirtymistä ja sen tuottamia vaikutuksia. Venäläisten matkailun lisääntyminen loisi Suomeen yli 12 000 kaupan ja matkailupalvelujen kokoaikaista työpaikkaa. Matkailu muuttuisi ostosmatkailusta perinteisemmän turismin suuntaan yöpymiseen ja palvelutarpeineen. Matkailijat haluavat tehdä muutakin kuin pelkästään käydä ostoksilla, jolloin tarvitaan lomailuun sopivaa majoitusta, palveluja ja ajanvietettä. Tämä luo mahdollisuuksia monipuoliselle elinkeinotoiminnalle ja työllistämiseksi ja vaikutukset ovat alueen talouteen positiiviset. Kauppojen välisestä kilpailusta voi koitua kuluttajille taloudellista hyötyä.

Liikennejärjestelyistä ja liikenteen lisääntymisestä aiheutuvia kustannuksia on myös arvioitu. Kaupan aluevarusten osalta liikennejärjestelyt ovat pääosin jo tehty tai tekeillä.

3.2.8 Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Maa- ja kallioperä

Suurin osa vaihemaakuntakaavan keskusta- ja kaupan alueista sijaitsee Salpausselällä. Luumäen, Lappeenrannan, Imatran, Ruokolahden eteläosan ja Parikkalan pohjoisosan suunnittelualueet sijaitsevat Ensimmäisellä Salpausselällä ja Savitaipaleen Toisella Salpausselällä. Lemin, Taipalsaaren, Ruokolahden ja Rautjärven alueet sijaitsevat osin Salpausselkien välisillä pitkittäisharjuilla ja pohjamoreenialueilla. Maa- ja kallioperään ei ole olennaisia vaikutuksia uusilla / muutettavilla kaupan aluevarauksilla, koska ne sijaitsevat jo pitkään jatkuneen ihmistoiminnan vaikutusalueilla, jolloin kadut, tiet ja pääosa muusta infrasta on jo olemassa.

Vedet

Pintavedet: Suurten kauppapaikkojen ja laajojen pysäköintialueiden osalta hulevesien määrä saattaa hie- man lisääntyä. Niiden osalta on kuitenkin jo ryhdytty toimenpiteisiin Lappeenrannassa Pien-Saimaan veden laatuongelmien takia. Hulevedet johdetaan Saimaaseen laskeutumisaltaiden ja tekokosteikkojen kautta.

Pohjavedet: Salpausselkien ja harjujen takia maakunnassa on runsaat pohjavesivarat. Pääosa käytössä olevista pohjavesistä (pv) sijaitsee ensimmäiselle Salpausselälle rakennetuilla alueilla ja valtatie kuuden alla. Pääosa keskustojen varauksista ja kaupapaikkojen uusista varauksista sijoittuvat kuitenkin pohjavesialueiden ulkopuolelle, ainoastaan Savitaipeen tilaa vievän kaupan varaus sijoittuu pohjavesialueelle.

Luonnonvarat

Kiviaines: Kulutus lisääntyy lisääntyvän kaupan rakentamisen myötä, mutta on hyvin vähäistä verrattuna valtatie kuuden suureen, parivuotta sitten valmistuneeseen kunnostukseen. Luvitettuja kiviainesotto-paikkoja on runsaasti reservissä.

Metsät: Uudet aluevaraukset sijaitsevat pääosin taa-jamissa ja niiden lähialueilla, jotka ovat useissa tapauksissa käytöstä poistuvia peltoja.

Kasvi- ja eläinlajeihin sekä luonnon monimuotoisuuteen

Suurin osa suunnitelluista kaupan aluevarauksista sijaitsee voimakkaan ihmistoiminnan vaikutuksen alueella, jolla merkittäviä luonnonarvoja on lähtökohtaisesti vähän ja siksi merkittäviä haitallisia vaikutuksia luonnon arvokkaimpiin osiin ei ole. Lähes kaikki suunnitellut aluevaraukset on ilmakuvaattu vuosina 2012 ja 2013. Viistokuvista voidaan tarkastella itse alueita ja ympäristöjä. Kuvista ilmenee selkeästi ihmistoiminnan vaikutuksen aste (peltoja, joutomaita, teitä, voimalinjoja jne).

Lähes kaikkien vaihemaakuntakaavaan uusina aluevarauksina tulevien alueiden osalta on tehty tai on käynnissä 1. vaihemaakuntakaavan periaatteiden mukainen yksityiskohtaisempi maankäytön suunnittelu. Suunnittelun yhteydessä on tehty riittävät luontoselvitykset. Merkittäviä luontoarvoja tavattiin muutamalla alueella: Imatran Korvenkannassa KM-1, KM / res (valkoselkätikka) ja Parikkalan Arkusjärvellä, RM / A (valkoselkätikka). Molemmissa tapauksissa yleiskaavatyö on käynnissä ja luontoarvot on selvitetty ja ovat tiedossa. Selvitysten mukaiset arvot tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmissa kaavaratkaisuissa.

Ilman laatu ja ilmasto

Merkittävin kaavoitukseen liittyvä ilman laatuun vaikuttava tekijä on liikenne, jossa itäliikenne – ostosmatkailu ja muu turismi sekä rekkaliikenne – näyttelee huomattavaa osaa. Liikenteen päästöjä on tarkasteltu Etelä-Karjalan liikenneselvityksessä (2013), jossa todetaan, että ”Nykytilanteeseen verrattuna ajo-

neuvotekniikan kehittyminen ja autokannan uudistuminen vähentää kilometrikohtaisia päästöjä, min-kä johdosta Etelä-Karjalan liikenteen päästöt laskevat tulevaisuudessa. Rajaliikenteen kasvu aiheuttaa kuitenkin sen, että maltillisen kehityksen skenaariossa Etelä-Karjalan ostosliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat lähellä nykytasoa ja voimakkaan kasvun skenaariossa noin kaksinkertaiset nykytilanteeseen nähden.”

Globaalisti tarkasteltuna Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavalla ei ole ilmastovaikutuksia. Toisaalta aluevarausten koko ja toimintojen laajuus ovat niin pienet, ettei vaikutuksia paikallisilmastoonkaan ole nähtävissä.

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin sekä luonnon monimuotoisuuteen

Suurin osa suunnitelluista aluevarauksista sijaitsee voimakkaan ihmistoiminnan vaikutuksen alueella, joten lähtökohtaisesti merkittäviä luonnonarvoja on vähän.

Lähes kaikkien vaihemaakuntakaavaan uusina aluevarauksina tulevien alueiden osalta on tehty riittävät luontoselvitykset joko yleiskaavojen tai asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Merkittäviä luontoarvoja tavattiin muutamalla alueella: Imatran Korvenkannassa (valkoselkätikka) jossa yleiskaava on vahvistettu ja uhanalaisen lajin esiintyminen on otettu huomioon. **Muita tärkeitä kohteita ovat** valkoselkätiikan ja käenpiian pesinnät Joutsenon keskustaajaman alueella sekä mahdollinen liito-oravan elinalue Lappeenrannan Mustolan ja Nuijamaan raja-aseman välisessä maastossa. Kaikki ne on todettu kaavoihin liittyvissä luontoselvityksissä ja ne otetaan/on otettu asianmukaisesti huomioon yksityiskohtaisempia kaavoja laadittaessa.

Vaikutukset luontoarvoihin ja luonnonmaisemaan

Kunnat kaavoittavat alueitaan kiihtyvällä vauhdilla päämääränä saada ajankohtaiset kaupan- ja elinkeinojen investoinnit toteutumaan. Yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä on laadittu yksityiskohtaisia luonto- ja maisemaselvityksiä, joita voidaan hyödyntää vaihemaakuntakaavassa. Maakuntaliiton taholta tehdään jatkuvaa luontoselvitystä ja kaikki vaihemaakuntakaavan suunniteltavat alueet on käyty läpi luontoselvittäjän toimesta.

Vaihemaakuntakaavan aluevarauksiin liittyen on laadittu yhteenveto lähivuosina tehdyistä luontoselvityksistä sekä parhaillaan yleis- ja asemakaavoitettaville alueille laadituista luontoselvityksistä. Tarkemmat tiedot luontoselvityksistä löytyvät vaihemaakuntakaavan vaikutusten arvioinnin liitteestä L1.

Vähittäiskauppojen sijoittaminen hyvien liikenneyhteyksien varsille ja lähelle asukkaita vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Tarjonnan keskittäminen hyvin voimakkaasti vain Lappeenrannan ja Imatran keskustoihin pidentää varsinkin rajan ylittäviä ostosmatkoja, mikä taas lisää päästöjä. Myös lisäämällä erikoiskaupan rakentamismahdollisuuksia pääkaupunkiseudun ulkopuolelle voidaan vähentää tarvetta asioida pääkaupunkiseudulle, mikä osaltaan vähentää liikenteen ympäristölle aiheuttamaa kuormitusta.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen muuttaa maisemaa. Rakennukset ovat suuria ja erottuvat erityisesti avoimessa maisemassa. Vähittäiskaupan suuryksiköistä suurin osa sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön, jolloin maisemavaikutus on vähäisempi.

3.2.9 Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Pääosin KM-alueilla tai niiden lähellä ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristökohteita tai -arvoja. Suuri osa alueen suunnittelusta rakentamisesta rajoittuu jo rakennettuun uuteen liikennepalveluiden ympäristöön, jolloin maisemavaikutus on vähäinen. Muutamien kauppakohdeiden läheisyyteen liittyy sekä valtakunnallisia että maakunnallisesti merkittävää kulttuurimaisemaa esimerkiksi Mälkiän KM-1 alue rajautuu Saimaan kanaavaan, joka on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö. Maakuntakaavamääräysten mukaan alueen kulttuuriympäristö eli Saimaan kanaava tulee huomioida kaavoituksessa ja rakentamisessa.

Selkäharjun alueen läheisyydessä, kaava-alueen pohjoispuolella on valtakunnallisesti merkittävän toisen maailman sodan aikana rakennetun Salpalinjan linnoitusketjun rakenteita sekä Saimaan ja Kymijoen vesistön ylittäneen Rutolan ylivientilaitoksen rakenteita 1890-luvulta. Vaihemaakuntakaavan varauksilla ei ole vaikutuksia edellä mainittuihin kulttuuriympäristöarvoihin. Mustolan KM-r -varauksen Nuijamaantien toisella puolella sijaitsee Rasala–Lasolan kylämaisema, joka on maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Vaihemaakuntakaavan varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia siihen. Mustolaan jo rakennetut kauppakiinteistöt ovat suhteellisen matalia ja jäävät puurajan alapuolelle. Siten ne eivät dominoi maisemaa Rasalan–Lasolan suunnasta katsottuna. Edellä mainittuja arvoja tullaan tarkemmin tarkastelemaan valtatie 13:n YVA-ohjelman sekä Nuijamaan parhaillaan laadittavan yleiskaavoituksen yhteydessä. Taavetin puukylän lähistöllä, alueen ulkopuolella sijaitsee muinaismuistoja. Niihin ei kuiten-

kaan kohdistu tällä vaihemaakuntakaavan varauksella vaikutuksia.

Rautjärven Änkilänmäen KM-3 Alue sijaitsee maakunnallisesti merkittävässä kulttuurihistoriallisessa ympäristössä, Änkilän kylän kulttuurimaisema. Alue on jo pitkälti rakentunut ja uuden rakentamisen vaikutukset maisemaan ovat vähäiset. Toisaalta uusi rakentaminen voi parantaa olemassa olevaa rakennettua maisemaa.

Kaavoituksen kulttuuriset vaikutukset jäänevät pääosalla vaihemaakuntakaavan KM-alueita vähäisiksi.

Kauppapaikkojen sijoittumista ohjaava Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava keskittyy maakunnassa tarvittavien uusien kaupan neliöiden esittämiseen. Niiden tarve pohjautuu erittäin vahvasti Venäjältä saapuviin matkailijoihin ja matkailijoiden määrän kasvuun. Venäjä on rakennemuutosta läpikäyvälle Etelä-Karjalalle ainutlaatuinen mahdollisuus ja vaihemaakuntakaava toteuttaa tätä tavoitetta. Se mahdollistaa maakunnan kaupan ja matkailun kehittämisen jatkumisen. Ne kuuluvat molemmat vanhastaan maakunnan kulttuuriperintöön.

Historia toistaa itseään

Etelä-Karjalalle on vuosisatojen ajan ollut tyypillistä vilkas, idän suuntaan olevan kulttuurisen ja hallinnollisen rajan ylittävä kaupankäynti, joten vaihemaakuntakaava tukee pitkän kaupankäynnin perinteen jatkumista. Vuorovaikutus ja kauppa lisääntyivät merkittävästi 1700-luvun alussa, kun Pietarin kaupungista tuli itäisen Suomen kehitykseen moottori. Pietarin vaikutus ulottui välittömästi nykyiseen Etelä-Karjalaan, sillä Pietarista löytyi kysyntää kaikelle, mitä sinne tarjottiin.

Vuonna 1991 tapahtuneen Neuvostoliiton hajoamisen jälkeinen kehitys on kaupankäynnin pitkän perinteen jatkumo poikkeuksellisen suljetun rajan vuosikymmenten jälkeen. Se on sekä osa vuosisataista eteläkarjalaista kulttuuriperintöä että jälleen eteläkarjalaista kulttuuria ja kulttuuriympäristöä muokkaava tekijä samalla tavalla kuin ennen Suomen itsenäistymistä, jolloin raja oli edellisen kerran varsin avoin. Myös matkailulla on Etelä-Karjalassa pitkä historia: Venäjän keisarinna Katariina II vieraili ihailmassa Imatran koskea jo vuonna 1772. Imatran seutu on ollut noista ajoista lähtien pietarilaisten suosima matkailukohde poikkeuksena Neuvostoliiton aika. Lappeenrannan ympäristöön matkailijat alkoivat löytää 1800-luvulla ja vuosisadan lopulla seudulla oli kansainvälinen kylpylä sekä lukuisa joukko pietarilaisten huviloita, joita maakunnassa on jälleen enenevässä määrin.

Ihmisten elinolot

Kauppakeskukset ovat osa vallitsevaa tapakulttuuria: niihin mennään viettämään aikaa ja tapaamaan tuttavien. Niissä on ihmisvirtaa, joka on alkanut kiinnostaa kulttuuripalvelujen tuottajia, ja uusiin kauppakeskuksiin saattaa sijoittua myös kulttuuritarjontaa. Esimerkiksi Lappeenrantaan rakenteilla olevaan Kauppakeskus Iso-Kristiinään tulee Suomen ensimmäinen kauppakeskusteatteri, kun samaan kokonaisuuteen sijoittuvat Lappeenrannan kaupunginteatterin uudet tilat. Rauhan Capri -kauppakeskuksessa on Angry Birds -sisähuvipuisto. Kauppakeskuksissa on Suomessa myös kirjastoja ja seurakuntien koontumistiloja, jotka mahdollistavat erilaisen kulttuuritoiminnan järjestämisen sekä kulttuuripalvelujen tarjoamisen. Tällainen tarjonta saattaa olla nähtävissä Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan myötä toteutettavissa kaupan uusissa neliöissä, koska kaavaa tullaan toteuttamaan vähitellen. Kauppakeskuksissa asioi paikallisten ihmisten lisäksi merkittävässä määrin matkailijoita sekä vapaa-ajan asujia, joten samalla ihmisten väliset kohtaamiset lisääntyvät, mikä on myönteinen kulttuurinen vaikutus.

Etelä-Karjalassa näkyvimmän vähemmistökulttuurin edustajia ovat selkeästi venäläiset. Venäläiset tekevät tällä hetkellä vuosittain Etelä-Karjalaan noin neljä miljoonaa matkaa. He kuuluvat eteläkarjalaiseen arkielämään yhtälailla kuin vakituiset asukkaat. Vertailun vuoksi todettakoon, että 1800-luvulla Lappeenrannassa puhuttiin päivittäisissä kohtaamisissa suomea, ruotsia, saksaa, ranskaa ja venäjää. Suomenkieli oli tuolloin ”lingua franca”, jota kaikki osasivat.

Kauppakeskukset ovat lähtökohtaisesti, ja myös Etelä-Karjalassa, monikulttuurisia kohtaamispaikkoja. Ne ovat globaali ilmiö; ne ovat muodoltaan ja toiminnoltaan samanlaisia kaikkialla. Niissä on helppo toimia ja liikkua. Uusissa kaupparakennuksissa ja -keskuksissa esteettömyyteen kiinnitetään erityistä huomiota, joten usein ne tiloiltaan palvelevat paremmin esimerkiksi liikuntarajoitteisia. Siten ne toimivat myös kulttuuristen rajojen kaatajina, joissa ihmiset kohtaavat toisiaan samantarvoisina asiakkaina. Tämä lisää niin vuorovaikutusta kuin kulttuurien samankaltaistumista, mutta se saattaa aiheuttaa myös ristiriitoja erilaisen tapakulttuurin vuoksi. Esimerkiksi jonotuskäytäntöjen erot ovat herättäneet keskustelua Etelä-Karjalassa.

Alueella olevat ja sinne syntyvät työpaikat ovat maakunnan elinvoiman perusedellytys. Väestön muutto-liike suuntautuu edelleen maaseudulta kaupunkeihin, kasvukeskuksiin ja niiden tuntumaan. Palvelujen katoaminen väen vähetessä vähentää edelleen haluk-

kuutta asumiseen syrjäisemmillä seuduilla. Nuhjainen imago, tyhjät liiketilat ja yleinen hoitamattomuus kiihdyttävät alueen negatiivista kierrettä, jota on vaikea, joskaan ei mahdoton, kääntää positiiviseksi.

Vaihemaakuntakaavan maaseutukuntien kauppavarauksilla voidaan turvata palvelut kuntakeskuksissa ja sellaisilla alueilla, joilla on matkailua tai ohikulkuliikennettä, jolloin ne palvelevat myös alueen asukkaita. Missä on asiakaspotentiaalia, siellä on mahdollisuus ylläpitää lähipalveluja ja kehittää yrittäjyyttä, esimerkiksi lähiruokatuotantoa ja suoramyyntiä. Alueiden omintakeisia vahvuuksia hyödyntämällä luodaan omaleimaisuutta, jota ei löydy mistään muualta.

3.2.10 Keskustojen mitoittamatta jättäminen

Keskustojen osalta enimmäismitoituksen esittämisen tarve on arvioitu tapauskohtaisesti. Kaupan ohjeistuksen mukaan enimmäismitoituksen esittämättä jättämistä voidaan harkita esimerkiksi silloin, kun keskusta-alueen merkitys on aluerakenteellisesti maakunnallinen tai kun keskusta-alue on toimiva ja elinvoimainen ”aito keskusta” tai kun keskushierarkiaan samantasoisten keskusten välillä ei ole kilpailua. Esittämättä jättäminen on aina perusteltava vaikutusten arvioinnin kautta. Kun keskustatoimintojen alue on osoitettu maakuntakaavassa kohdamerkinnällä, kaavamääräyksissä esitetään tarkennus siitä, mitä aluetta enimmäismitoitus koskee, ellei keskusta-alue ole selkeä. Symbolimerkinnällä ja kerrosalalla merkittyjen keskustojen osalta keskusta-alueiden laajuutta on määritelty ja sen vaikutuksia on arvioitu tarkemmin. Myös keskustojen kerrosalojen esittämättä jättäminen on perusteltu.

Lappeenrannan ja Imatrankoski–Mansikkalan keskustojen osalta enimmäismitoituksen esittämättä jättäminen perustuu siihen, että Lappeenrannan keskusta-alueen merkitys on aluerakenteellisesti maakunnallinen ja Imatran osalta keskusta-alue on seudullinen, toimiva ja elinvoimainen ”aito keskusta”, haitallisia vaikutuksia ei ole. Pikemmin, kaupallisen selvityksen mukaan Imatran kaupallisten palveluiden kehittäminen vähentää ostosiirtymiä Lappeenrantaan. Lappeenrannan osalta ostosiirtymien väheneminen ei haittaa, kun venäläisistä matkailijoista saadaan lisäpotentiaalia tähän vajeeseen.

Joutsenon ja Vuoksenniskan keskustojen mitoittamatta jättämisen perusteluita ja vaikutuksia muihin keskustoihin ja palveluverkkoon on arvioitu kaupallisen selvityksen yhteydessä. Vuoksenniska sekä Joutseno ovat kaupallisen selvityksen mukaan selkeitä omia keskusta-alueita.

Vuoksenniskan keskusta on ollut perinteinen Imatran toinen keskusta. Vuoksenniskan keskustan hiipumisen estämiseksi on tehty paljon työtä, uusi S-market rakennettiin muutama vuosi sitten, alueella on myös Lidl ja K-Supermarket sekä Alko. Keskustaa kehitetään parhaillaan purkamalla vanhoja liikerakennuksia ja uudistamalla alueita. Kaupallisen selvityksen mukaan Vuoksenniska on Imatran pääkeskusten ohella monipuolinen keskus, jolla on myös seudullista merkitystä. Kauppaselvityksessä edelleen todetaan, että suurten keskustojen lisäksi erikoiskauppaa on myös jonkin verran Vuoksenniskalla, joka on myös perinteinen keskusta. Vuoksenniska palvelee paikallisen asutuksen lisäksi myös loma-asukkaita ja matkailijoita hyvän saavutettavuutensa ansiosta. Koko Vuoksenniskan kauppa on tullut keskustasta alueen kaupaksi, vaikka pieni osa todellisuudessa jää vaihemaakuntakaavan keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle. Vuoksenniskan alue on kuitenkin yhtenäinen toiminnallinen kokonaisuus, jonka palvelujen kehittyminen ei aiheuta merkittävää haittaa muihin keskustoihin. Jos Vuoksenniska mitoitetaan enimmäiskerrosalalla, voidaan tehdä koko Vuoksenniskan kaupallisten palveluiden kehittymiselle haittaa, koska ennustettavuus Vuoksenniskan kaupallisten palveluiden kehittymiselle on hyvin vaikeaa. Kovin suurta se ei todennäköisemmin ole, mutta keskusta on kehittynyt aikoinaan teollisuuden vuoksi ja sillä on oma asukaspora ja oma asiakaskunta. Vuoksenniskan palveluilla ei ole merkittävää vaikutusta sen lähikeskustojen: Imatran, Rautjärven ja Ruokolahden keskustapalveluihin. Alueen kehittämisen haittana voi olla enimmäiskerrosalan osoittaminen vaihemaakuntakaavaan määräykseen. Imatrankoski–Mansikkalan ja Vuoksenniskan keskustien välillä ei ole kilpailua, mikäli Vuoksenniskan kaupan palveluja ei ole osoitettu riittävästi tuoloin haittaa voi olla siirtymänä Imatrankoskelle.

Joutsenon keskusta on ollut kaupunkikeskustana vielä 2000 luvun alkupuolella. Joutsenon kaupallisten palveluiden kehittäminen vähentää Joutsenon asukkaiden asiointimatkoja, kun tällä hetkellä kaupallisia palveluja haetaan pääosin Imatralta tai Lappeenrannasta. Joutsenon kaupallisten palveluiden kehittyminen on paljolti riippuvainen myös venäläisten ostomatkailusta ja niin kutsutusta rengasmatkailusta. Jos Joutsenoon merkitään enimmäiskerrosala, vaarana on, että se voi haitata alueen kaupallisten palveluiden kehittymistä. Alue sijoittuu keskelle Etelä-Karjalan työssäkäyntialuetta ja keskelle alueen pääväylää. Enimmäiskerrosalan ilmoittamatta jättämisestä ei ole haittaa Imatran ja Lappeenrannan keskustojen kehittymiselle.

Kaupallisen selvityksen mukaan kokonaisuudessaan

esitettyllä keskustamitoituksella ei ole vaikutuksia maakunnan keskusverkkoon eikä muuhun palveluverkkoon. Pääkeskukset säilyvät pääkeskuksina ja näitä pienemmät keskuksien oman tasoisina keskuksina.

3.2.11 Kaupan toiminnan luonteen vaikutukset keskustakauppaan

Vähittäiskaupan suuryksikköalueiden mitoituksessa tärkeää on alueelle suunnatun toiminnan laatu. Lain mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. On tiettyjä kaupan toimialoja ja liiketyyppejä, joiden luonteva sijaintipaikka ei ole keskusta-alue.

Pääsääntöisesti voidaan todeta, ettei vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnatulla tilalla vaativalla kaupalla tai muulla alueelle soveltuvalla erikoiskaupalla ole merkitystä keskustakauppaan. Tilaa vaativa kauppa ei hakeudu keskustaan ja sen sijoittuminen keskustan ulkopuolelle ei vaikuta keskustaan. Kun vähittäiskaupan suuryksikköalueille suunnataan oikean tyyppistä kauppaa, ei tällä ole vaikutuksia keskustakauppaan ja sen kehittämiseen. Keskustoihin hakeutuva ja sijoittuva kauppa on erityyppistä eikä vähittäiskaupan suuryksikköalueille sijoittuva kauppa kilpaile keskustakaupan kanssa.

Alueet ovat siten jo olemassa olevia kauppapaikkoja, joita ollaan kehittämässä. Matkailun pohjalta tapahtuva kaupan kasvu maakunnassa on niin suurta, että lukuisilla kauppapaikoilla on alueella myös kehitysedellytyksiä. Mikäli uusia kauppapaikkoja ei alueelle synny, ei myöskään matkailu todennäköisesti kehity oletetulla tavalla. Kokonaisuudessaan palveluverkko tulee monipuolistumaan maakunnassa merkittävästi. Maakuntaan tulee syntymään luonteeltaan uuden tyyppisiä kauppapaikkoja, jotka palvelevat matkailijoita ja joissa kaupan konseptit ovat osin toisenlaisia kuin paikallisia asukkaita palvelevissa nykyisissä kauppapaikoissa (ks. Liite 1.).

Jos suuryksikköalueelle sijoittuu vähittäiskaupan suuryksiköitä kauppakeskusmuodossa, on tällä suurempi merkitys keskustakauppaan. Tarjonta kauppakeskuksissa on enemmän samantyyppistä kuin keskustoissa. Kauppakeskusmaista kauppaa on myös mahdollista sijoittaa jonkin verran suuryksikköalueille, niin ettei sillä ole vaikutusta keskustaan. Tähän vaikuttaa se, onko kauppakeskuksen ketjuliikkeillä omat myymälät myös keskustassa ja se miten keskustakauppa on kehittymässä.

Monipuolinen muotikaupan tarjonta on usein tarkastelun kannalta kriittinen. Muotikauppa on perinte-

sesti se kaupan toimiala, joka sijoittuu keskustoihin. Muotikauppa on myös monipuolisen keskustan merkittävin tekijä, mikä erottaa suuret monipuoliset keskustat muista keskuksista. Mikäli venäläisten asiointi Etelä-Karjalassa kasvaa arvioidulla tavalla, on muotikaupan kasvu maakunnassa suurta. Näin ollen muotikauppaa voidaan myös sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköalueillekin, kunhan keskustakaupan tarjonta jää riittävän vahvaksi.

Edellä esitetyt vaikutukset on arvioitu olettaen, ettei suuryksikköalueille saa sijoittaa uutta seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Seudullisesti merkittävä päivittäistavarakauppa voi muuttaa matkailuun painottuvien vähittäiskaupan suuryksikköalueiden luonteen enemmän seudun asukkaita palvelevaksi, millä voi olla haitallisia vaikutuksia lähimpiin keskustoihin. Lisäksi Korvenkannan ja Nuijamaantien risteyksen kauppapaikat muuttuisivat muun muassa hypermarketin myötä enemmän päivittäisasiointipaikoiksi, mikä taas lisäisi paikallista ja seudullista asiointiliikennettä.

Uutta seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa ei vähittäiskaupan suuryksikköalueille suositella sijoitettavan. Ainoastaan silloin päivittäistavarakauppaa voidaan sijoittaa kun lähialueen asukasmäärä on suuri ja päivittäistavarakaupan palvelut ovat vähäiset alueella.

Nykyään venäläiset ostavat Suomesta paljon elintarvikkeita. Elintarvikkeiden osuuden ostoskorista arvioidaan kuitenkin tulevaisuudessa pienentyvän. Jonkin verran päivittäistavarakauppaa suuryksikköalueille voidaan osoittaa, mutta sen tulee olla merkitykseltään pääosin matkailua palvelevaa kauppaa.

3.2.12 Seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön rajat

Mihin rajat perustuvat

Seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden rajoja on arvioitu nykyisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sekä lähialueen väestön ja ostovoiman pohjalta. Pinta-alatarkastelu perustuu kartoitukseen ja myymälöiden todelliset kerrosalat voivat olla hieman erisuuruisia. (Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvitys, kappale 5.1) Tarkkuustaso on kuitenkin maakuntakaavatasolla riittävä. Vähittäiskaupan seudullisuuden raja on suurempi isoissa kaupungeissa kuin pienissä kunnissa. Seudullisuus vaihtelee lisäksi toimialoittain jonkin verran. Tilaa vaativassa kaupassa yksiköt voivat olla pienempiä kuin päivittäistavarakaupassa tai tavaratalokaupassa, vaikka niiden vaikutusalue olisi sama.

Seudullisuuden käsitettä ja sen vaikutusta kauppaan on pohdittu kahdesta näkökulmasta. Näitä ovat, löytyykö myymälän myynnille riittävästi lähiasukkaita ja kuinka laajalta alueelta myymälässä asiodaan eli ovatko myymälät niin vetovoimaisia, että ne vetävät asiakkaita lähialuetta laajemmalla alueella. Usein suurmyymälän laskennalliseen myyntiin löytyy lähiasukkaita jo kohtalaisen läheltä, mutta usein suurmyymälä on niin vetovoimainen, että siellä asiodaan kauempaakin. Vetovoimaisuuteen vaikuttavat liikkeen sijainti, keskuksen muu tarjonta sekä myös muiden lähikeskusten tarjonta. Kaikki vähittäiskaupan suuryksiköt maakunnassa eivät ole seudullisesti merkittäviä. Paikallisten yksiköiden asiakaskunta tulee pääosin omasta kunnasta tai omalta lähialueelta, joten vaikutukset ovat suuryksikön alarajatavoitteen mukaiset.

Lappeenrannassa ja Imatralla erikoiskaupan ja laajan tavaravalikoiman seudullisesti merkittävän suurmyymälän alarajana voidaan pitää noin 7 000 kerrosneliömetriä. Tämän suuruisille myymälöille riittää laskennallisesti ostovoimaa lähialueelta, eikä yhdellä yksiköllä ole merkittäviä vaikutuksia palveluverkkoon. Parikkalassa ja Luumäellä rajana voidaan pitää 5 000 kerrosneliömetriä. Matkailijat ovat paikallisten asukkaiden ohella merkittävä asiakaskunta, millä on suuri merkitys tällaisen myymälän rakentumiseen. Yksittäinen tätä pienempi myymälä ei ole niin vetovoimainen, että sillä olisi merkittävää vaikutusta seudun asukkaiden asiointikäyttäytymiseen. Maakunnan pienemmissä kunnissa alarajana on 2 000 kerrosneliömetriä. Tätä suuremmalle yksikölle ei riitä tarpeeksi paikallista ostovoimaa.

Luumäellä ja Parikkalassa ei tällä hetkellä ole laajan tavaravalikoiman suuryksiköitä. Mikäli näihin kuntiin sellaisia sijoittuisi, ei oman kunnan ostovoima täysin kattaisi niiden laskennallista myyntiä olettaen, että kunnassa toimii myös muita pienempiä erikoiskaupan myymälöitä. Toisaalta kunnissa on kysyntää erikoiskaupan suuryksiköille, koska venäläisten asiakkaiden määrä seudulla on kasvussa. Luumäellä ja Parikkalassa erikoiskaupan suuryksiköt rakentuisivat pääosin paikallisten, matkailijoiden ja kesäasukkaiden ostovoiman varaan. Luumäellä ei lähikunnista suuntaudu merkittävästi ostovoimaa kuntaan, vaikka alueelle sijoittuisi erikoiskaupan suuryksikkö. Lappeenranta on luontevampi ostospaikka lähikuntalaisille monipuolisemman tarjonnan ja lyhyemmän matkan takia. Parikkalaan sijoittuva erikoiskaupan suuryksikkö palvelisi jonkin verran seudun asukkaita, mutta merkittävimmin lähikunnista suuntautuu ostovoimaa monipuolisempiin kauppapaikkoihin. Kesälahti ja Punkaharju kuuluvat Savonlin-

nan asiointialueeseen ja Rautjärvi Imatran asiointialueeseen. Näin ollen pienet erikoiskaupan suuryksiköt Luumäellä ja Parikkalassa eivät pääsääntöisesti ole seudullisesti merkittäviä.

Tilaa vaativa kauppa sijoittuu yleensä sellaisille kaupan alueille, joissa asioidaan koko seudulta. Näin ollen tällaiselle alueelle sijoittuvan tilaa vievän myymälän asiakaskunta on usein myös seudullista. Imatralla ja Lappeenrannassa rajana voidaan pitää 4 000 kerrosneliometriä, koska laskennallisesti lähiasukkaita löytyy riittävä määrä useallekin tämän kokoiselle tilaa vaativalla myymälälle. Pienemmissä kunnissa tilaa vaativan kaupan alaraja on 2 000 kerrosneliometriä. Tämän suuruinen myymälä vaatii pienemmissä kunnissa jo seudullista asiakaspohjaa.

Päivittäistavarakaupassa kahden 2 000 neliömetrin suuruisen myymälän laskennalliseen myyntiin tarvitaan noin 7 000 asukasta. Näin ollen pienemmissä kunnissa/keskuksissa alaraja ei voi olla tätä suurempi. Kahden kerrosalaltaan 5 000 suuruisen myymälän myyntiin tarvitaan noin 11 000 asukkaan ostovoimaa. Tämän verran asukkaita löytyy Imatran ja Lappeenrannan keskustien lähialueelta. Näin ollen tätä voidaan hyvin pitää seudullisen päivittäistavarakaupan suuryksikön alarajana. Tätä suurempia yksiköjä on käytännössä hypermarketeissa, jotka vastavasti ovat seudullisesti merkittäviä.

Seudullisuuden tarkastelu koskee yksittäisiä myymälöitä. Oman tarkastelunsa vaativat vähittäiskaupan myymäläkeskittymät. Vähittäiskaupan myymäläkeskittymä on useasta erillisestä ja toisistaan kävelyetäisyydellä olevasta myymälästä muodostuva kaupallinen keskus tai alue, jossa yksittäisten myymälöiden koko ei ylitä 2 000 kerrosalaneliometriä.

Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevia erityisiä säännöksiä sovelletaan sellaiseen myymäläkeskittymään, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön. Myymäläkeskittymän seudullisuuden raja on yleensä suurempi kuin yksittäisen myymälän.

Yksittäisiä tai useampia pieniä myymälöitä voi rakentaa kauppa-alueelle enemmän kuin edellä mainitut rajat osoittavat yhdelle suurmyymälälle ilman, että alueesta vielä muodostuu seudullinen keskittymä. Kahden tai useamman pienemmän myymälän vetovoima ei useastikaan yllä yhden ison myymälän vetovoimaan. Esimerkiksi kaksi supermarketia (á 2 500 k-m²) Lappeenrannassa eivät vielä muodosta seudullista keskittymää, mutta päivittäistavarakaupan pinta-alaltaan kaksinkertaisen suuruinen (5 000 k-m²) supermarket on jo seudullisesti merkittävä. Myös esimerkiksi Imatran ja Lappeenrannan taajama-alueella

6000 kerrosneliömetrin suuruinen tilaa vaativan kaupan myymäläkeskittymä on vielä vaikutuksiltaan paikallinen, mikäli alue muodostuu yksittäisistä pienistä paikallisesti merkittävistä yksiköistä. Alueella riittää tämän suuruiselle keskittymälle hyvinkin paikallista ostovoimaa. **Näin ollen myymäläkeskittymän raja voi olla suurempi kuin edellä lasketut yksittäisiä myymälöitä koskevat rajat kaupallisen selvityksen mukaan.**

Palvelujen lisääminen maaseutukuntiin palvelee laajaa asutusta, loma-asukkaita sekä matkailijoita ja siten täydentävät maaseutukuntien palvelurakennetta. Keskustojen ulkopuolelle sijoittuva kauppa ei kilpaille keskustakaupan kanssa, vaan tarjoaa paikallisille asukkaille oman kunnan alueella sellaista uutta kaupan tarjontaa, jota ei keskustoihin synny. Nykyisin näitä palveluja haetaan lähikaupungeista Imatralla tai Lappeenrannasta. Asiointimatkat lyhenevät kun tarjontaa lisääntyy myös pienissä kunnissa. Tässä toteutuu vaihemaakuntakaavan palveluverkon kattavuuden ja lyhentyvien asiointimatkojen tavoite.

Seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajaa on täydennetty tutkimalla, kuinka paljon asukkaita kaksi suurmyymälää tarvitsee toimiakseen keskimääräisellä myyntitehokkuudella. **Lähtökohdaksi on otettu kaksi myymälää, koska on päädytty siihen, ettei yksittäinen myymälä voi hallita koko markkinoita.** Tarkastelu on tehty päivittäistavarakaupassa, erikoiskaupassa (laajan tavara-alikoiman kaupassa) ja tilaa vaativassa kaupassa ja autokaupassa. Myyntitehokkuutena käytetään toimialan keskimääräistä myyntitehokkuutta ja ostovoimaan on laskettu mukaan toimialan ostovoima. Oletuksena erikoiskaupan laskelmassa on, että laajan tavara-alikoiman myymälöiden myynti muodostuu lähes koko erikoiskaupantoimialavalikoimasta. Laskelma on tehty vuoden 2011 ostovoiman tasolla. Ostovoima kasvaa tulevaisuudessa, joten tavoitemyynnin aikaansaamiseen, olettaen että myyntitehokkuus pysyy samana, tarvitaan pienempi määrä asukkaita.

Tässä luvussa esitetyt vähittäiskaupan suuryksikön alarajat ovat siten suuntaa antavia ja ne voivat olla yksittäisen suuryksikön kohdalla esitettyä alhaisempia tai korkeampia. Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksen mukaan vaihemaakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajaa koskeviin suunnittelumääräyksiin voidaan laittaa lause "jollei selvitysten perustella muutoin osoiteta". Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee siten vaikutusten arviointien pohjalta tarkastella, onko kyseessä seudullisesti vai paikallisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikkö.

3.2.13 Johtopäätökset kaupan toteuttamisesta ja toteutumisesta

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan osalta varaudutaan laadittujen selvitysten mukaiseen ostovoimaan perustuen siihen, että useiden eri tahojen ennusteet ovat samalla linjalla ostovoiman ja rajaliikenteen kehityksen suhteen. Jos ennusteiden mukainen kasvu ei toteudu, alueet jäävät toteutumatta. Vaihemaakuntakaavaan sisältyy alueiden toteuttamisen vaiheistuksia. Myös kaavaselostuksessa on esitetty alueiden toteuttamisen järjestystä jolloin toteuttaminen tapahtuu vaiheittain ensin olemassa olevan rakenteen ja palvelujen yhteyteen. Näin voidaan hallita paremmin mahdollisia muutoksia ostovoimaan liittyen; se kasvaa, pysyy entisellään tai vähenee.

Jos vähittäiskaupan suuryksikköalueille ei saisi maakunnassa sijoittaa muuta kuin tilaa vievä kauppaa eikä olekaan keskustakauppaa, ei maakuntaan olisi mahdollista saada houkuteltua arvioitua määrää venäläisiä asiakkaita ja matkailijoita. Näin ollen jäisi saamatta merkittävä määrä matkailutuloja, jäisi syntymättä uusia työpaikkoja, mistä seuraisi haitallisia vaikutuksia maakunnan kokonaistalouteen ja tätä kautta asukkaiden hyvinvointiin. Maakuntakaavassa kaupan mitoitus tulee tehdä joustavaksi ja niin, että elinkeinoilla on maakunnassa mahdollista kehittyä (Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvitys).

3.3 Matkailu ja virkistys

3.3.1 Kaavaratkaisut

Etelä-Karjalan voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) merkityt matkailupalvelujen alueet ovat kehittyneet nopeasti. Maaseutukunnissa matkailu jäi tuolloin vähemmälle huomiolle, mutta nyt yhä lisääntyvä venäläismatkailijoiden määrä on tuonut paineita matkailualueiden kehittämiseen myös Luumäellä, Savitaipaleella, Taipalsaarella, Ruokolahdella, Rautjärvellä ja Parikkalassa. Matkailun tavoitteita on vaihemaakuntakaavalla toteutettu seuraavilla matkailupalveluiden kehittämisvyöhykkeillä ja varauksilla.

mv	Matkailun ja virkistyskehitteamisen kohdealue
rm	Matkailun kehittämiskohde Kehitettävä matkailu- ja maisematie
RM	Matkailupalveluiden alue
VU/RM	Urheilu- ja matkailupalveluiden alue

3.3.2 Vaikutukset

Matkailualueet, matkailun ja virkistyskehitteamisen vyöhykkeet ja kohteet sekä matkailutiet sijoittuvat pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön. Matkailualueet ja sitä kautta kasvavat matkailijamäärät vaikuttavat positiivisesti alueen kaupallisiin ja muihin palveluihin sekä elinkeinoelämään. Ne vaikuttavat myös mahdollisina uusina työpaikkoina alueen talouteen ja hyvinvointiin palveluiden monipuolistumisena ja verkottumisena. Kuntakohtaisen tarkastelun perusteella alueille on hyvät ja monipuoliset liikenneyhteydet ja alueet sijoittuvat pääosin valtatie kuuden varrelle sekä osittain muiden pääliikenneväylien varsille. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen sekä maantieliikenteen yhteydet ovat varsin hyvät. Siitä tarkemmin kunta-kohtaisessa tarkastelussa Liitteessä 1.

Parikkalan Koirniemi–Särkisalmi sekä Arkusjärven matkailuvyöhykkeiden tavoitteena on eheyttää ja täydentää voimassaolevan maakuntakaavan (2011) seutukeskuksen kehittämisvyöhykkeen aluerakennetta. Tätä tavoitetta kaavavaraukset toteuttavat Särkisalmen ja Parikkalan keskustaajaman välialueen täydentymisenä sekä asumisen ja matkailun yhteensovittamisena. Laatokanportin–Koitsanlahden matkailuvyöhykkeen tavoite on alueen matkailutoimijoiden ja olemassa olevien matkailupalvelujen verkottuminen ja kehittäminen. Tämän matkailukokonaisuuden yhteen kokoamisella myötävaikutetaan alueen matkailupalvelujen kehittämistä ”saman sateenvarjon alla” kaavan tavoitteiden mukaisesti. Ruokolahden matkailuvaraus yhdistyy Etelä-Karjalan laatuikäntävään ja laajempaan matkailun kehittämisen kohdealueeseen vaikuttaen näin positiivisella tavalla Rasilan yhdyskuntarakenteeseen ja sen palveluihin. Jo nyt Rasilan palveluita käyttää paljon suurempi asiakasmäärä kuin taajaman ja kunnan oma asukasluku edellyttää. Alueella on paljon matkailijoita sekä loma-asukkaita. Luumäen Rantsilanmäen läheinen matkailuvyöhyke sekä Taipalsaaren Linnavuoren ja Savitaipaleen Pettilän matkailun kohdemerkinnät toteuttavat jo olemassa olevaa tilannetta ja kaavavarauksella voi edistää alueen kehittämistä edelleen kehittyvään matkailuun. Taipalsaaren matkailutien varaus ja tien matkailullinen kehittäminen voi vetää matkailijoita alueelle ja sitä kautta myös alueen muut palvelut hyötyvät siitä. Luumäen Itsenäisyyden tien vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat positiiviset., pääliikenneväyrrat siirtyvät pois tältä tieltä ja asutusrakenne voi tiivistyä ja kehittyä paremmin nyt olemassa olevan vanhan valtatie ja siihen rakennettavan kevyenliikenteen tien tuntumaan. Matkailualueiden ja -kohteiden sekä matkailuteiden yhteydessä vaikutuk-

sia on arvioitu sekä luonto- että kulttuuriarvojen osalta. Merkittäviä vaikutuksia niihin ei ole, ainoastaan Arkusjärvellä on erityisiä määräyksiä järven vedenlaatuun ja alueen kulttuuriarvoihin liittyen, jotka tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaihemaakuntakaavan määräysten mukaisesti ja sillä voidaan vaikuttaa alueen arvojen haittojen lieventämistä ja arvoja vaarantamatta. Matkailuun liittyvissä vaihemaakuntakaavamääräyksissä korostetaan luonto- ja kulttuuriarvojen esiintuomista sekä niiden hyödyntämistä matkailussa kulttuuri- ja luonnonarvoja vaarantamatta. Tämä otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaihemaakuntakaavamääräysten mukaan.

Vaikutukset Natura 2000 -ohjelman alueisiin

Vaihemaakuntakaavan matkailun maankäyttövarauksia ei ole osoitettu Natura 2000 -ohjelman alueille eikä niiden välittömään läheisyyteen.

3.4 Liikennejärjestelmä

3.4.1 Kaavaratkaisut

Vaihemaakuntakaava sisältää pääosin liikenneverkon täydennyksiä voimassaolevaan maakuntakaavaan (2011). Uusia liikenteeseen liittyviä alue- ja muita varauksia on Parikkalassa, Imatralla ja Lappeenrannan Nuijamaantiellä.

- Ilk** Liikenteen ja logistiikan kehittämisen kohdealue
Tieliikenteen yhteystarve
Eritasoliittymä
Eritasoliittymä, suunniteltu
- log** Logistiikkakeskittymä

3.4.2 Vaikutukset

Vaihemaakuntakaavan liikenteen varausten tavoitteena on ollut yhdyskunta- ja aluerakenteen kehittäminen liikenteen kehittämisvyöhykkeiden ja liikenteen yhteystarpeiden keinoin. Imatran rajanylityspaikka ja siihen liittyvä logistiikkavyöhyke yhdistyy sekä Tepanalan, Rajapatsaan, Imatrankosken ja Mansikkalan taajama- ja yhdyskuntarakenteisiin ja sekä Imatra-Svetogorsk kaksoiskaupunkialueeseen. Merkinnällä on positiivinen vaikutus alueen kehittymiseen tiiviimmäksi rakenteeksi.

Korvenkannan tieliikenteenyhteystarve -merkintä toteuttaa Korvenkannan alueen valtatie kuuden molemminpuolisen yhdyskunta- ja palvelurakenteen yhdistämisen turvallisella ja sujuvalla alikulkutunnelilla.

Simpeleen rautatieasema sijoittuu valtatie kuuden toiselle puolelle Simpeleen taajamasta. Asema liittyy kiinteästi yhdyskuntarakenteeseen, mutta on jopa seudullisesti merkittävästi liikenneturvallisuuksaan vaarantavan yhteyden päässä. Uudella ali-/ylikulku yhteydellä voidaan vaikuttaa turvallisempaan yhdyskuntarakenteen sisällä tapahtuvaan liikkumiseen. Aseman liikenne vaikuttaa myös valtatie kuuden liikenneturvallisuuuteen.

Parikkalan rajanylityspaikan uusi tieyhteystarve on hyvä yhdyskuntarakenteen kannalta. Tie suuntautuu lähemmäs Parikkalan taajamaa sekä sen elinkeinojen kannalta tärkeitä alueita ja sen yhdyskuntarakennetta. Rajan kautta kulkee tulevaisuudessa paljon vienti- ja tuontikuljetuksia ja siihen liittyviä tuotantotoiminnan alueita ja logistisia palveluita tulee sijoittua rajalta taajaman suunnalle joka hyödyttää alueen yhdyskuntarakenteen ja Parikkalan taajaman, sen läheisten palvelujen ja elinkeinojen kehittymistä ja hyödyntämistä paremmin kuin nykyinen Kolmikannan tieyhteys.

Imatran logistinen vyöhyke perustuu Imatran rajanylityspaikan kasvavaan rajaliikenteeseen vastaamiseen ja sekä raide- että tieliikenneyhteyksien ja logistiikan kehittämiseen. Kaavavaraus voi osaltaan toteuttaa multimodaalisen kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikennevyöhykkeen toteutumista ja vaikuttaa merkittävästi alueen elinkeinoelämän ja matkailun kehittymiseen, mikäli tavoite raideyhteyden kansainvälisestä toteutuu.

Varsinaisia tiealuevarauksia vaihemaakuntakaavassa ei ole, mutta tieliikenteen yhteystarpeita on merkitty Parikkalan rajanylityspaikan merkittävään kehittymiseen liittyen Kolmikannan rajanylityspaikalle valtatie kuudelle taajamaa lähemmäs nykyisen Kolmikannan pohjoispuolelle. Tämä varaus toteuttaa vaihemaakuntakaavan tavoitetta uuden tien mahdollistamiseen ja liikenteen sujuvuuteen mikäli siihen tarvetta tulee rajaliikenteen kasvun kehittyessä. Myös Simpeleen aseman ja taajaman välille on osoitettu tieliikenteen yhteystarve. Mikäli taajamajunayhteys toteutuu tulevaisuudessa, tulee silloin viimeistään varautua turvalliseen liikenneyhteyteen asemalta kuntataajamaan. Merkintä tukee alueen liikenneturvallisuuden ja sujuvan liikenneyhteyden toteuttamista aseman ja taajaman välillä, se koskee myös kokonaisuudessaan valtatie kuuden varsin vilkasta liikennettä.

Sekä Parikkalan tieyhteyden että Imatran logistisen yhteyden osalta laaditaan useita selvityksiä tie- sekä raideyhteystarpeiden tarkempaan sijoittamiseen liittyen. Vaihtoehtoja tutkitaan Parikkalassa yleiskaavatasolla ja Imatralla ratasuunnittelun ja siihen liitty-

vän YVA:n sekä käynnistettävän tielikenteen suunnittelun ja YVA-menettelyn kautta. Näissä suunniteluissa ja YVA-menettelyissä tutkitaan alueen väylän merkittävät vaikutukset ja tarvittavat selvitykset laaditaan väylien alueilta. Parikkalan luonto- ja kulttuuriselvitykset oli jo laadittu ja niitä voitiin hyödyntää Parikkalan varausten vaikutusten arvioinnissa. Muita jatkossa laadittavia selvityksiä hyödynnetään jatkosuunnittelussa ja sen vaikutusten arvioinnissa. Lappeenrannassa on liikenteen liittymävarauksia Nuijamaantiellä. Nuijamaantien, valtatie 13, suunnitteluun liittyy useiden eritasoliittymien suunnittelu ja toteuttaminen. Valtatie 13:n suunnittelun yhteydessä YVA-vaikutusten arviointityö on käynnissä ja siitä on myös hyödynnetty vaihemaakuntakaavatyössä ja sen vaikutusten arvioinnissa. Laadittujen selvitysten perusteella vaihemaakuntakaavan liikenteen varauksista ei aiheudu suoria merkittäviä vaikutuksia luontoon tai kulttuuriympäristöön. Vaikutuksia arvioidaan vielä yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä, kun tiedetään tarkemmin mistä kohdin tietä tai raideyhteydet kulkevat.

Vaikutukset Natura 2000 -ohjelman alueisiin

Vaihemaakuntakaavan liikenteeseen liittyviä maankäyttövarauksia ei ole osoitettu Natura 2000 -ohjelman alueille eikä niiden välittömään läheisyyteen.

3.5 Erityisalueet

3.5.1 Kaavaratkaisut

Erityisalueita EP-2 jouduttiin laajentamaan Rajavartiolaitoksen ja Tullin alueille Parikkalan, Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikoilla. Luumäen ampumarata merkittiin maakunnallisena ampumaratana, siitä on laadittu alustavat selvitykset ampumaradan toteuttamiselle.

EP-2 Rajavartiolaitoksen / Tullin alue

Ea Ampumarata

3.5.2 Vaikutukset

Keskeisiä ylimaakunnallisia kehittämisvyöhykkeitä ovat Etelä-Karjalan rajanylityspaikat ja niille johtavat pääväylät. Ne palvelevat koko Suomea ja kansainvälisinä vyöhykkeinä ne ulottuvat Pietarin alueelle ja myös edemmäs Venäjän ja Baltian alueille. Vaihemaakuntakaavaratkaisulla tuetaan näiden kehittämisedellytyksiä. Imatran rajanylityspaikan kehittämisen vaikuttaa suoraan rajanläheisten alueiden Imatran sekä Svetogorskin kaksoiskaupunkialuerakenteeseen positiivisella tavalla ja Nuijamaan rajanylityspaikan kehittämisellä on vaikutusta Nuijamaan koko

alueen yhdyskuntarakenteeseen. Rönäkankaan ampumaradalla on maakunnallista merkitystä. Sillä ei ole vaikutusta alueen yhdyskuntarakenteeseen muutoin kuin siten, että nykyinen ampumarata siirretään pois Luumäen taajaman lähialueelta Luumäen Rönäkankaalle, jossa ampumarataa voidaan kehittää paremmin maakunnallisena ampumaratana.

EP-2 alueet sijoittuvat jo rakennetuille alueille eivätkä vaikuta merkittävästi ympäristöön eikä niillä ole maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia merkittäviä vaikutuksia. Imatran rajanylityspaikan yleis- ja asemakaavaan liittyy selvityksiä ja vaikutusten arviointia riittävällä tarkkuudella. Nuijamaalle laaditaan parhailaan yleiskaavaa ja siihen liittyvät selvitykset ovat vaihemaakuntakaavaan riittäviä. Myös Parikkalassa laaditaan yleis- ja asemakaavaa Koirniemen ja Komikannan rajanylityspaikalle, myös Parikkalan kaavaan liittyvät selvitykset ovat vaihemaakuntakaavaan riittävät.

Luumäen ampumarata merkittiin maakunnallisena ampumaratana. Siitä on laadittu alustavat selvitykset ampumaradan toteuttamiselle. Ampumarata sijoittuu vanhan sorakuopan alueelle eikä alueella ole pohjavesi- eikä muitakaan alueita, jotka voisivat vaarantua ampumaradan toteuttamisesta ja ampumaradan käytöstä.

Vaihemaakuntakaavan olennaisia vaikutuksia ulottuu Venäjän puolelle. Ne koskevat pääosin rajanylityspaikkojen kehittämistä. Rajanylityspaikkojen osalta on perustettu erilaisia rajatyöryhmiä ja toimikuntia, joissa on myös Venäjän edustajia. Rajaan liittyvät aisat hoidetaan edellä mainituilla tavoilla. Rajanylityspaikkoihin liittyvän liikenteen- ja muun infran rakentamisen ja kehittämisen rahoitusta hoidetaan muun muassa erillisillä ENPI ja ENI -ohjelmilla.

Vaikutukset Natura 2000 -ohjelman alueisiin

Vaihemaakuntakaavan erityisalueisiin liittyviä maankäyttövarauksia ei ole osoitettu Natura 2000 -ohjelman alueille eikä niiden välittömään läheisyyteen.

4. VALTAKUNNALLISTEN ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet vaihemaakuntakaavassa

Vaihemaakuntakaavan kaupallisen- ja liikenteellisen selvityksen sekä alueen viranomaisnäkemysten mukaan Etelä-Karjalan yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että erityisesti kaupalliset palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenteellisessä selvityksessä on lisäksi todettu muun muassa, että autoilu vähenee tällä kaupan ratkaisulla.

Vaihemaakuntakaavan liikenteellisen selvityksen mukaan mikäli kaikki kaupat sijoitetaan keskustoihin liikennemäärät henkilöautoilla sekä sen mukana liikennemäärät ja päästöt kasvavat. Venäläisten matkailijoiden ja muun aluerakenteen vuoksi on tarpeellista osoittaa kaupallisia palveluja myös keskustojen ulkopuolelle. Nämä vaihemaakuntakaavan ratkaisut vähentävät kokonaisliikennemäärää, koska erityisesti venäläisten asiakkaiden mutta myös maakunnan asukkaiden ei välttämättä tarvitse ajaa pidemmälle keskustoihin asti, kun kaupan palvelut ovat lähempänä rajanylityspaikkojen pääväyliä ja lähempänä pysyvää asutusrakennetta. Vaihemaakuntakaavan kauppapaikat sijoittuvat pääsääntöisesti YKR 2012 taajama-alueille.

Tässä kohdin valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet eivät tunnista Etelä-Karjalan erityispiirteitä ja venäläisten runsasta matkailua sekä ostoskäyntejä maakuntaan. Tosin useat venäläiset tulevat maakuntaan bussikuljetuksilla ostosmatkoille Lappeenrantaan ja Imatralle, jolloin joukkoliikennetavoite toteutuu.

Vaihemaakuntakaavan alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Elinkeinotoiminnalle on osoitettu jo voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) paljon työpaikka-alueita ja niitä on sijoitettu monipuolisesti olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja erityisesti liikenneinfraa hyödyntäen. Uusia työpaikka-alueita on vaihemaakuntakaavassa osoitettu kuntakeskusten ja asutuksen lähelle. Myös tärkeiden pääväylien varrelle sijoitettuna ne helpottavat kuljetuksia ja vähentävät kuljetusmatkoja. Esimerkiksi Parikkalan ja Imatran rajanylityspaikkojen läheisyydessä olevat TP-1 -alueet palvelevat rajanylitystä ja siellä olevaa yhdyskuntarakennetta.

Liikenteellisessä selvityksessä oli kaksi vaihtoehtoa kauppojen sijoittumiselle sekä ostovoiman ja liikenteen kehittymiselle. Eniten liikennettä syntyi venäläisten ostosmatkailusta. Suuri osa venäläisistä tulee omilla autoillaan, mutta myös bussikuljetuksia on merkittävän paljon. Näin ollen valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet toteutuvat, kun kauppota sijoitetaan rajan lähelle sekä niille johtavien pääväylien varteen runsaan venäläisten henkilöautoliikenteen vuoksi vähentäen näin liikennemäärää ja liikenteen painetta keskustoihin. Myös keskustoihin, joihin pääsääntöisesti pääsee joukkoliikenneyhteyksillä, on mitoitettu paljon kaupan kerrosalaa. Todettakoon, että vaihemaakuntakaavan keskustojen ulkopuolisiin kaupan kohteisiin pääsee joukkoliikenteellä sekä kevyen liikenteen keinoin varsin hyvin (ks. kappale 2.4.3). Myös runsaasti henkilöauto- ja tavaraliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot on ohjattu olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muuten hyvien monipuolisten yhteyksien äärelle kuten rajanylityspaikkojen läheisyyteen varatut työpaikkojen ja kaupallisten palveluiden alueet.

Vaihemaakuntakaavalla on täydennetty Lappeenranta–Imatra kaupunkiseutua ja työssäkäyntialuetta tasapainoisena kokonaisuutena, keskustojen kaupallisia palveluja on vaiheistettu ja olemassa olevia keskuksia pyritään kehittämään uusilla palveluilla ja asumisella. Erityisesti laatuikäytävän keskuksia ja keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Myös maaseutukunnissa työpaikkojen, palvelujen ja matkailun kehittäminen tukeutuu olemassa oleviin kunta- ja seutukeskuksiin. Parikkalassa ja Rautjärvellä palveluja ja työpaikkoja kehitetään siten, että hajautunutta taajamarakennetta pyritään eheyttämään välialueita rakentamalla.

Valtakunnallisia erityistavoitteita

Valtakunnallisten alueidenkäytön erityistavoitteiden mukaan vaihemaakuntakaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio. Sekä liikenteellisen että kaupallisen selvityksen pohjana on ollut melko tuore väestönkehitysarvio. Maakunnan suunnittelussa on tarkasteltu pitkällä aikavälillä sekä taajama- että maaseutualueiden väestömäärän kehityksen erilaisia vaihtoehtoja. Myös Etelä-Karjalan liitossa on laadittu uusi väestönkehitysarvio, johon sisältyvät seutukunnan väestö, työvoima, työllisyys, kuntatalous ja aluetuote 2000–2010/2011 sekä niiden ennakointi 2010–2040.

Sekä kaupallisessa että liikenteellisessä selvityksessä on selvitetty myös väestömäärän kehitystä. Lappeenranta kuuluu Tilastokeskuksen selvityksen mukaan kymmenen kärkekaupungin joukkoon, jossa venäläisten maahanmuutto on Suomessa suurinta. Vuosikasvu oli 10 prosenttia vuosina 2008–2011. Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksen mukaan (kappale 3.4) pelkkä asukasmäärä ei luo perustaa kaupan ostovoiman kehitykselle. Asukkaiden ja maakunnan vakituisten loma-asukkaiden lisäksi alueella on merkittävä määrä matkailijoita ja tilapäisiä loma-asukkaita. Määrän odotetaan yhä kasvavan, koska panostus matkailun kehittämiseen on maakunnassa suurta.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan yhdyskuntarakenteen tukemisen tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista. Vähittäiskaupan suuryksiköjä on sijoitettu keskustoihin merkittävä määrä (Kaavaselostus kappale 7.3.5, Keskustatoimintojen kaupan mitoitus). Myös keskustojen ulkopuoliset kaupungit on sijoitettu tukemaan yhdyskuntarakennetta. Suurimmat kaupan kerrosalat sijoittuvat pääosin Etelä-Karjalan laatukäytävälle, jossa yli 75 prosenttia väestöstä asuu ja käy työssä. Laatukäytävän kaupungit sijoittuvat myös YKR 2012 taajama-alueille. Liikenteellinen selvitys, kaupallinen selvitys ja niiden vaikutusten arviointi ja tämä erillinen tarve- ja vaikutusselvitys sekä vaikutusten arviointi osoittaa sen, että laatukäytävälle sijoitettujen kauppa-alueiden käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista. Myös maaseutukuntien kauppapaikat sijoittuvat pääosin YKR 2012 taajama-alueille tai niiden reunalle.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytön suunnittelussa uusia, huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vaihemaakuntakaavassa on edistetty sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Keskustojen ulkopuoliset kauppapaikat sijoittuvat pääsääntöisesti YKR 2012 taajama-alueille tai niiden rajalle. Voidaan todeta, että vaihemaakuntakaavan kaupungit eivät hajota yhdyskuntarakennetta sijoittumalla paikkoihin, joissa taajamat on kaukana sekä joukkoliikenteen- ja kevyenliikenteen yhteydet eivät ole mahdollisia. Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksessä sekä vaihemaakuntakaavan selostuksessa kaupan varauksiin liittyy joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä ja palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palvelu-

verkko. Myös vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoitumista on selvitetty sosiaalisten, kulttuuristen ja yhdyskuntataloudellisten vaikutusten osalta. On myös selvitetty sellaiset vaihtoehdot, että kaupan ostovoima ei toteudu tai se toteutuu suurempana kuin mihin on varauduttu.

Kaupallisessa selvityksessä esitetyllä palveluverkolla ja sen mitoituksella tavoitellaan sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Palveluverkkoa kehitetään sekä asukkaiden että kasvavan ostosmatkailun pohjalta. Kokonaisuudessaan palveluverkko palvelee hyvin asukkaita heidän lähialueillaan sekä matkailijoita heidän hyvin saavutettavissa olevissa paikoissaan. Nämä eivät ole tosiaan poissulkevia, eikä matkailua palvelevalla kaupalla ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia maakunnan asukkaiden kannalta optimaaliseen palveluverkkoon.

Kaupallisen selvityksen mukaan vaihemaakuntakaavassa on melko joustava mitoitus. Sillä voisi olla vaikutuksia siihen, että kauppa kasvaa alueella epätasapainoisesti ja ylimitoitettusti. Kauppa kuitenkin tekee viime kädessä laskelmansa siitä, mihin sillä on liikelatoudelliset mahdollisuudet sijoittua. Kauppa pyrkii myös sijoittumaan lähelle asiakkaitaan. Eli mikäli matkailijoiden määrä ei kasva, ei myöskään kauppa matkailuun painottuvissa kohteissa kehity. **Vaihemaakuntakaavan uudet kaupungit sijoittuvat pääosin olemassa olevan rakenteen yhteyteen.** Puhuttaasti paikallisia asukkaita palveleva kauppa ei sijoitu Nuijamaalle tai Oritlammelle, vaikka siellä olisi kaavailisia mahdollisuuksia. Näin ollen on epätodennäköistä, että palveluverkko alueella muodostuisi epätasapainoiseksi. Vaihemaakuntakaavassa on toteuttamiseen liittyen kaupan vaiheistusta kaavan suunnittelumääräyksissä sekä toteuttamisen järjestystä on kaavaselostuksessa. **Myös vaihemaakuntakaavan ohjausryhmän jäsenet (keskeiset viranomaiset) ovat hyväksyneet vaiheistuksen hyvin ohjaavana tekijänä ja viranomaiset tulevat omassa toiminnassaan noudattamaan niitä ohjeistuksia.**

Osa kaupan kerrosalasta jää pidemmälle tulevaisuuteen reservialueina. Mikäli venäläisten sekä muiden matkailu ja ostovoima ei kasvakaan niin paljon kuin liiketilan laskennallisessa mitoituksessa on arvioitu, ei myöskään kauppa alueella kasva niin paljon. Kaupan alueet toteutuvat vain osittain, osa uusista alueista saattaa jäädä jopa toteutumatta. Osa toteutuu vasta pidemmällä aikavälillä. Eli tuolloin kaavat eivät vain toteutuisi mitoitus mukaisina. Vaiheistuksella alueen toteutuminen tapahtuu järkevästi..

4.2 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioiminen vaihemaakunta-kaavassa

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	Huomioiminen Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavassa
Toimiva aluerakenne Yleistavoitteet Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyä ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävä 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 raideliikenneyhteyksiin. Alueidenkäytöllä edistetään kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutusta sekä kyläverkoston kehittämistä. Erityisesti harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvilla alueilla kiinnitetään alueidenkäytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen sekä elinkeinotoiminnan ja muun toimintapohjan monipuolistamiseen. Alueidenkäytössä otetaan huomioon haja-asutukseen ja yksittäistoimintoihin perustuvat elinkeinot sekä maaseudun tarve saada uusia pysyviä asukkaita.	Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava tukeutuu olemassa olevaan keskusrakenteeseen vahvistamalla Lappeenrannan ja Imatran kaupunkikeskustojen ja niihin liittyvien Joutsenon ja Vuoksenniskan kaupallisia palveluja sekä keskusten ulkopuolisia kaupan palveluja Etelä-Karjalan laatukäytävällä. Myös maaseutukuntien ja -keskusten kaupallisia ja matkailupalveluja on suunnattu niin, että ne hyödyntävät olemassa olevaa rakennetta ja mahdollistavat olemassa olevien palvelujen verkottumisen. Vaihemaakuntakaavalla edistetään Etelä-Karjalan laatukäytävän liikenteen ja palvelujen kehittämistä mutta myös muuta kuntaverkostoa; maaseutukuntien ja erityisesti seutukusten kaupallisten ja matkailupalvelujen kehittämisen mahdollisuuksia. Imatran osalta pyritään kehittämään uutta raideliikenneyhteyttä Venäjältä Imatran matkakeskuksen kautta Karjalan radalle. Uudella kansainvälisellä raideyhteydellä on vientiteollisuutta ja muuta elinkeinoelämää tukevaa merkitystä sekä matkailua palvelevaa uutta ulottuvuutta Etelä-Karjalan raideliikenteessä. Vaihemaakuntakaavan ratkaisulla on mahdollisuus toteuttaa parempaa kaupallisten palvelujen saavutettavuutta koko maakunnan alueella. Maaseutukuntien elinkeinoja on pyritty tukemaan vaihemaakuntakaavaan merkityillä matkailun kehittämisen kohdealueilla sekä tuotantotoiminnan ja palvelujen alueilla.
Erityistavoitteet Maakunnan suunnittelussa yhteistyössä maakuntien liittojen kesken on selvittettävä ne alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään ylimaakunnallisten kehittämisvyöhykkeiden muodostamista ja niiden kehittämisedellytyksiä. Maakunnan suunnittelussa on esitettävä valtakunnallisesti tärkeät vyöhykkeet sekä kaupunki- ja taajamaverkostot ja niiden kehittämisperiaatteet.	Keskeisiä ylimaakunnallisia kehittämisvyöhykkeitä ovat Etelä-Karjalan rajanylityspaikat ja niille johtavat pääväylät. Ne palvelevat koko Suomea ja kansainvälisinä vyöhykkeinä ne ulottuvat Pietarin alueelle ja myös edemmäs Venäjän ja Baltian alueille. Vaihemaakuntakaavaratkaisulla tuetaan näiden kehittämisedellytyksiä mm. Imatran multimodaalisella vyöhykkeellä sekä Nuijamaan rajanylityspaikalle johtavan tien parantamisella eritasoliittymän avulla. Etelä-Karjala on mukana LVM:n Pohjoisen kehityskäytäväprojektissa. Siinä päätavoitteena on rajanylityspaikoille johtavien liikenneväylien ja niiden varrella olevien elinkeinon ja palveluiden kehittäminen. Yhteistä liikennestrategiaa on laadittu Kymenlaakson liiton kanssa.
Maakunnan suunnittelussa on selvittettävä maaseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä kyläverkoston kehittämiseen liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään olemassa olevien rakenteiden hyödyntämistä, palvelujen saatavuutta, maaseudun elinkeinotoiminnan monipuolistamista sekä ympäristöarvojen säilymistä.	Keskeisillä paikoilla olevat maaseutukuntien vähittäiskaupan suuryksiköt ja suuryksikköjen alarajojen määrittely vaihemaakuntakaavassa antavat maaseutualueille mahdollisuuden kehittää kaupallisia sekä niihin liittyviä muita palveluja entistä paremmin. Palvelut ovat kadonneet maaseutukylistä ja nyt vaihemaakuntakaavaratkaisulla voidaan toteuttaa laadukkaampia palveluja lähempänä maaseutukuntien asutusta. Ympäristöarvojenkin kannalta on järkevää, että palveluja on lähempänä asutusta, jolloin pitkät asiointimatkat lyhenevät.

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.	Nuijamaan ja Imatran sekä Parikkalan rajanylityspaikkojen osalta on otettu huomioon Rajavartioloituksen ja Tullin tarpeet sekä liikenneinfran kehittämistarpeet. Rajanylityspaikkojen läheisyyteen ja rajalle johtavien pääteiden varrelle on osoitettu rajaliikennettä palvelevaa kauppaa. Tämä rajakauppa vähentää liikenteellisen selvityksen mukaan kokonaisliikennemääriä ja helpottaa rajaliikenteen asiakkaiden kaupan asiointimahdollisuuksia. Samalla liikenteen päästöt vähenevät.
Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon maanpuolustuksen ja rajavallvonnan tarpeet ja turvattava riittävät alueelliset edellytykset varuskunnille, ampuma- ja harjoitusalueille, varikkotoiminnalle sekä muille maanpuolustuksen ja rajavallvonnan toimintamahdollisuuksille. Samalla on huomioitava muun yhdyskuntarakenteen, elinympäristön laadun ja ympäristöarvojen asettamat vaatimukset.	Vaihemaakuntakaavassa on otettu huomioon valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävien toimintojen, kuten rajanylityspaikkojen toimintojen ja niihin liittyvien liikenneväylien kehittämismahdollisuudet myös pidemmälle tulevaisuuteen (vrt Parikkalan rajanylityspaikka). Muita toimintoja ei ole sijoitettu rajavallvonnan alueiden välittömään läheisyyteen ja riittävät aluevaraukset kaavaan on varattu.
Eheyttyvä 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.	Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavaratkaisussa on selkeytetty erityyppisten kaupallisten palveluiden eroa määrittämällä kaupan kohteisiin ja niiden laatuun liittyviä määryksiä sekä kaupan toteuttamisen vaiheistusta. Vaikutuksia on arvioitu myös sosiaalisten ekologisten, taloudellisten ja kulttuuristen vaikutusten osalta. Kauppojen sijoittamisessa on tarkastelu liikenteellistä sujuvuutta, saavutettavuutta eri väestöryhmille, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen mahdollisuuksia. Keskustoihin on sijoitettu suuri osa kaupan kerrosalasta, mutta kauppia on osoitettu myös sinne mistä on pitkät matkat keskustoihin. Vaihemaakuntakaavalla on varattu mahdollisuuksia toteuttaa palveluja myös muille tärkeille paikoille tulevaisuudessa.
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 joukkoliikennedyteyksiä äärelle. Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle. 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.	Voimassa olevassa maakuntakaavassa (2011) on jo varattu runsaasti alueita elinkeinoelämän tarpeisiin keskeiseltä laatu-käytävän alueelta, jossa liikenneyhteydet ovat hyvät ja asuminen on keskittynyt ko. laatu-käytävän alueelle. Myös pienempiin kuntiin on vaihemaakuntakaavassa osoitettu elinkeinoelämän alueita (TP) hyödyntämään olemassa olevaa rakennetta ja tuomaan elinkeinojen kehittämisen mahdollisuuksia myös maaseutukuntiin. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen mahdollisuuksista on tietoa kohdassa 2.8.12. Voimassa olevassa maakuntakaavassa on varattu asumisen alueita erityisesti laatu-käytävän alueelle, johon keskittyy yli 75 prosenttia maakunnan väestöstä ja suurin osa työpaikoista sekä olevista ja vaihemaakuntakaavassa suunnitelluista palveluista on ko. alueella. Vaihemaakuntakaavassa on varattu muutamia yhdyskuntarakennetta eheyttäviä taajama-alueita maaseutukuntiin muun muassa Parikkala, Rautjärvi. Voimassaolevan maakuntakaavan mukaan keskustoja kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen Merkittävä osa kaupan kerrosalasta on suunnattu keskustoihin. Keskustojen ulkopuolisista vaihemaakuntakaavan kaupan kohteista on saavutettavissa joukkoliikenteellä sekä kevyen liikenteen keinoin. Kaupan sijoitusratkaisut sijoittuvat pääsääntöisesti YKR 2012 taajama-alueille tai niiden reunalle. Suuri osa kaupallisista palveluista sijoittuu Etelä-Karjalan laatu-käytävän alueelle sekä valtatie 6 varrelle, jossa joukkoliikenne toimii parhaiten. Toisaalta kaupan ratkaisulla voidaan saada jopa joukkoliikenne toimimaan paremmin vrt Parikkalan Koirniemi ja kisko-bussi sekä Ikea-Ikano ja uusi bus-sireitti. Vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisut tukevat joukkoliikenteen säilymistä ja kehittämistä.

Erityistavoitteet Maakuntakaavan ja yleiskaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio. Maakunnan suunnittelussa ja yleiskaavoituksessa on tarkasteltava pitkällä aikavälillä sekä taajama- että maaseutualueiden väestömäärän kehityksen erilaisia vaihtoehtoja.	Etelä-Karjalan liitossa on laadittu äskettäin väestönkehitysarvio, se perustuu erilaisiin selvityksiin (vaihemaakuntakaavan liikenteellinen selvitys, Tilastokeskuksen trendi, HEMASU -menetelmä). Myös maaseudun asutuksen kehitystä on tutkittu pitkään. Maakunnan väestön määrän arvioissa Venäjän läheisyys on merkittävä tekijä. Maahanmuutto Etelä-Karjalaan kasvaa 10 prosentin vuosivauhdilla. Venäläisten matkailulla Etelä-Karjalaan on vaikutusta uusien työpaikkojen muodostumiseen palvelujen ja matkailun saralta. Se lisää myös väestöä alueelle. Myös loma-asukkaiden määräin venäläisillä on huomattava vaikutus.
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 suunnittelulla on huolehdittava, että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata.	Vaihemaakuntakaava on keskittynyt kauppaan, palveluihin, elinkeinoihin ja liikenteeseen. Voimassa olevassa maakuntakaavassa on riittävästi työpaikkarakentamisen alueita erityisesti Imatra–Lappeenranta kaupunkiseudulla. Vaihemaakuntakaavalla on kuitenkin osoitettu maaseutukuntiin lisää työpaikkarakentamiseen tarkoitettuja alueita. Pendelöinti on melko suurta jo nykyisin. Kauppaan liittyvää liikennettä on pyritty vähentämään sijoittamalla kaupat niin, että ne ovat hyvin saavutettavissa eri asiakassektoreille sekä joukko- että kevyellä liikenteellä (kappale 2.8.12).
Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irrallenen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve- ja vaikutus selvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista.	Kauppapaikkojen sijoittamisessa vertailtiin kahta eri vaihtoehtoa; Ve1) osa kaupoista sijoitettiin valtateiden ja rajaliikenteen varrelle, Ve 2) kaikki muut paitsi tilaa vievät kaupat sijoitettiin keskustoihin. Sekä kaupallisen että liikenteellisen selvityksen tulos oli, että palvelujen saatavuus paranee, liikennemäärät vähenevät ja samalla päästöt vähenevät vaihtoehdossa 1. Luokun ottamatta yhtä aluetta kaikki keskustojen ulkopuoliset kaupat sijoittuvat YKR 2012 taajama-alueille tai niiden reunalle. Kaikkiin kaupan kohteisiin on toimivat tai kaupan toteuttamiseen liittyen toteutettavat joukkoliikenne ja kevyenliikenteen yhteydet. Kaupan Raja-alueen erityisluonne on otettu huomioon.
Alueidenkäytön suunnittelussa on maaseudun asutusta sekä matkailu- ja muita vapaa-ajan toimintoja suunnattava tukemaan maaseudun taajamia ja kyläverkostoa sekä infrastruktuuria.	Useita uusia matkailun kehittämisen kohdealueita on varattu vaihemaakuntakaavassa maaseutukuntiin Ruokolahdelle, Rautjärvelle ja Parikkalaan tukemaan maaseudun taajamia ja kyläverkostoa sekä olemassa olevaa infraa. Taipalsaarelle ja Luumäelle on osoitettu uusi matkailutie. Voimassa olevassa maakuntakaavassa (2011) on melko kattavasti otettu huomioon maaseudun matkailu.
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.	Voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) on varattu ylimaakunnallisia virkistysreitistöjä ja -verkostoja. Vaihemaakuntakaavan matkailupalvelujen vyöhykkeiden toteuttaminen ja matkailutoimintojen kehittäminen voidaan yhdistää myös edellä mainittuihin virkistysreitistöihin.
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 kehittämiselle riittävät alueet.	Vaihemaakuntakaavan teemoihin liittyen matkailuun on varattu olemassa olevia matkailualueita. Tavoitteena on niiden verkottuminen palvelukokonaisuuksiksi. Vaihemaakuntakaavalla on pyritty eheyttämään olemassa olevia matkailukohteita saman kehittämisvyöhykkeen sisään ja pyritty siihen, että matkailulle on osoitettu riittävät alueet ja kehittämisen mahdollisuudet.

Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto Yleistavoitteet Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuk- sina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikenne- järjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vä- hennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympä- ristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedelly- tyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvalli- suuden parantamiseen. Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä en- sisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkos- toja.	Kaupan sijoittamisen suunnittelussa on tehty liikenteellinen selvitys, jossa on arvioitu sijoittumiseen liittyviä liikenteen määriä sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista. Li- kenteen vähentäminen on ollut päätavoitteena ja vaihema- kuntakaava on toteuttanut tätä tavoitetta. Kaupan kohteisiin on myös joukkoliikenne ja kevyenliikenteen mahdollisuudet. (Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavan liikenteellinen selvi- tys ja Vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi). Myös lii- kenneturvallisuuteen on kiinnitetty huomiota varaamalla eri- tasoliittymiä vilkkaan Nuijamaan rajaliikenteen väylän varrelle (parhaillaan laadittavan tiesuunnitelman mukaisesti).
Erityistavoitteet Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakun- nallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jat- kuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaik- kojen kehittämismahdollisuudet. Alueidenkäytössä on edis- tettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiselle. Alueidenkäytön suunnittelussa on varattava riittävät alueet tavara- ja henkilöliikenteen terminaalien ja matkakeskusten toimintaa ja kehittämistä varten. Nopean liikenteen junarata- yhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamali- ikenteen toimintaedellytyksistä.	Liikennejärjestelmän suunnittelussa pääpaino on ollut rajalii- kenteen sujuvuuden kehittäminen. Imatralla on eri liikenne- muotoja yhdistetty multimodaaliseksi liikennekäytäväksi ja tä- mä käytävä liittyy rajanylityspaikan liikenteen kehittämiseen. Vyöhykkeen tavoitteena on kehittää sekä tavaraliikennettä et- tä henkilöliikennettä raide-, vesi- ja maantiekuljetusten muo- dossa. Parikkalassa on varauduttu rajaliikenteen kasvuun va- raamalla uusi tieyhteystarve. Se on uusi yhteys, mutta se pal- velisi kunnan elinkeinoelämää merkittäväällä tavalla entiseen yhteyteen verrattuna. Sen varrelle voidaan tulevaisuudessa sijoittaa elinkeinoelämää tukevia palveluja ja edistää liiken- neturvallisuutta. Vaihemaakuntaan on osoitettu useita logis- tisia keskuksia. Imatran raideliikenteen kansainvälistäminen ja sen kautta henkilöliikenteen mahdollistaminen tuo Imatran matkakeskukseksi uutta ulottuvuutta ja kehittämisen tarvetta.
Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonai- suudet Yleistavoitteet Alueiden käytöllä edistetään rannikkoalueen, Lapin tunturi- alueiden ja Vuoksen vesistöalueen säilymistä luonto- ja kult- tuuriarvojen kannalta erityisen merkittävänä aluekokonaisuuk- sina. Samalla varmistetaan, että asumisen ja elinkeinotoimin- nan harjoittamisen edellytykset säilyvät. Alueiden erityispiir- teet tunnistetaan ja alueidenkäyttö sovitetaan mahdollisim- man tasapainoisesti yhteen poikkeuksellisten luonnonolojen, luonnon kestokyvyn ja kulttuuriarvojen turvaamiseksi. Samal- la tuetaan luonnonoloihin sopeutuneiden omaleimaisten ky- lä- ja kulttuuriympäristöjen säilymistä ehyinä. Vuoksen vesistöalueella ohjataan matkailua, vesistöjen vir- kistyskäyttöä ja vesiliikennettä sekä rakentamista ja muuta maankäyttöä siten, että järviluonnon, maiseman ja kulttuuri- perinnön erityispiirteet säilyvät.	Vuoksen vesistöalueelle Lappeenrantaan on sijoitettu asumi- sen täydennysalueita ja saaristokaupungin kehittämisen koh- dealueita. Vaikutusten arvioinnissa on todettu, ettei näillä va- rauksella vaaranneta Vuoksen vesistöalueen luonto- ja kult- tuuriarvoja. Kaavaratkaisulla varmistetaan, että asumisen se- kä virkistyskäytön edellytykset säilyvät ja niitä voidaan edelleen kehittää. Myös luonnonarvot ovat tärkeällä sijalla alueen ke- hittämisessä.

5. YHTEENVETO VAIHEMAAKUNTAKAAVAN VAIKUTUKSISTA

Lain vaatimukset

Vaihemaakuntakaavan kaikkien maankäyttövarausten vaikutuksia on arvioitu MRL:n 28§:n sisältövaatimusten mukaisesti sekä vaikutusten arvioinnin MRL 9§ ja MRA 1§:ien mukaisesti. Lisäksi kaupan palveluverkon vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset maakunta- ja yleiskaavoille MRL 71 b § sekä 71c §. Vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon kaavoitusta koskevia ympäristöministeriön laatimia oppaita. Erityisesti uusimmat oppaat, Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus 3/2013, Kaavan vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, Opas arviointiin (13/2013) ja Kulttuuriympäristö vaikutusten arvioinnissa (14/2013) ovat olleet vaikutusten arvioinnin yhtenä perustana. Myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettu huomioon koko kaava-alueen osalta. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista on arvioitu kaavan teemoihin soveltuvien tavoitteiden mukaisesti koko kaava-alueen varausten osalta. Kaupan osalta on keskitytty niihin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, joista on ohjeistus ympäristöministeriön julkaisussa 3/2013.

Vaikutusten arvioinnissa on muodostettu vaihemaakuntakaavan teemoihin sovellettu vaikutuslista, jota on käytetty johdonmukaisesti läpi koko arvioinnin. Vaikutuslistan lähtökohtana on ollut selkeyttää vaikutusten arviointiin liittyvää monimuotoista ja -tasoista rakennetta. Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset toteutuvat läpäisevästi vaikutuslistan mukaisena. Vaikutuslistan teemoina ovat olleet alue- ja yhdyskuntarakenne, liikenne ja yhdyskuntahuolto, kauppa ja muu elinkeinoelämä sekä palvelut, talous, luonto- ja luonnonvarat sekä kulttuuriympäristö ja ihmisten elinolot. Vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta vaikutuksia on arvioitu tarkemmin ja arvioinnissa on nostettu esiin kaupan laatu ja toiminnan luonne, toimintaedellytykset keskustassa, asiakas- ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen.

Arvioinnissa on noudatettu ympäristöministeriön varsin tuoreiden oppaiden ohjeistusta, vaihemaakuntakaavaa varten laadittujen selvitysten vaikutusten arviointeja sekä muita maakunnan alueella laadittuja muun muassa asema- ja yleiskaavoitukseen liittyviä selvityksiä. Periaatteena on ollut kaikkien olennaisten vaikutusten mukaan ottaminen ja niiden arvioiminen pyrkien välttämään tarpeetonta päällekkäisyyttä. Vai-

kutusten arvioinnissa on arvioitu kaikki merkittävät vaikutukset. Mikäli aluevaraukseen tai kohteeseen ei ole merkittäviä vaikutuksia tai vaikutukset ovat hyvin vähäisiä, ei niitä ole erikseen mainittu. Joitakin erillisiä vaikutuksia on arvioitu yleisemmällä tasolla. Vaihtoehtojen vaikutusten tarkastelua vaihtoehtoihin tilanteisiin peilaten, vaikutuksia lähialueelle ja lähimaakuntiin sekä riski- ja turvallisuusvaikutuksia on arvioitu yleisemmällä tasolla.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen kuuluvat asumisen alueet, laatuikästä, tuotantotoiminnan- ja palveluiden, rajapalveluiden kehittämisen alueet sekä logistiikan alueet.

Asumisen alueet eli taajama-alueet Ruokolahdella, Rautjärvellä sekä Parikkalassa on liitetty matkailupalvelujen yhteyteen. Niillä on seudullista sekä kansainvälistä merkitystä ja erityisesti Parikkalan ja Rautjärven osalta niillä voidaan eheyttää yhdyskuntarakennetta kuromalla rakennettuja palvelu- ja taajama-alueita yhteen. Asumisen alueet Lemillä liittyvät Lappeenrannan kaupunkiin ja mahdolliseen kuntaliitokseen tulevaisuudessa. Lappeenrannan Mikonsaaren vapaa-ajan asumisen alue vetää uusia asukkaita. Alue vaikuttaa positiivisesti matkailuun, elinkeinoihin, kauppaan, yhdyskuntarakenteen toimivuuteen ja asumisen monipuoliseen valikoimaan.

Elinkeinotoiminnalle oli osoitettu jo voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) paljon työpaikka-alueita ja niitä oli sijoitettu monipuolisesti olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja erityisesti liikenneinfraa hyödyntäen. Nyt vaihemaakuntakaavalla täydennetään muuttuneita olosuhteita ja osoitetaan uusia sijoitumismahdollisuuksia työpaikka-alueille. Työpaikka-alueet liittyvät joko olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai rakennettuun muuhun ympäristöön hyvien liikenneyhteyksien varrelle. Parikkalan tuotantotoiminnan TP-1 -varaukset toteuttavat rajanylityspaikan rajapalveluiden ja raja-alueen aluerakenteen kehittämistavoitteita. Vainikkalassa rajapalveluiden kehittämisyöhykkeen määräystä muutettiin raja-aseman henkilöliikenteen palveluiden kehittämistarpeen vuoksi. Kansainvälinen raja-asema sijoittuu Vainikkalan taajamaan, jonka elinvoima on hiipunut vuosien mittaan. Vainikkalan rajapalveluiden kehittämisen kohdealue ja uuden tuotantotoiminnan ja palveluiden alueen vaikutukset Vainikkalan alue- ja yhdyskunta-

rakenteeseen ovat positiiviset. Vaihemaakuntakaavan aluerakenteen ja keskusverkon työpaikka- ja logistiikan aluevarauksilla edistetään olemassa olevan yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

Kaupan varauksia on suunniteltu maankäyttö- ja rakennuslain sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Keskustahakuista kauppaa on suunnattu maakunnassa yleisesti keskustoihin. Keskustojen ulkopuolelle toteuttavien suuryksikköalueiden tavoitteena on, että keskustojen ulkopuolelle ei ole merkittävästi haitallisia vaikutuksia keskustoihin ja niiden kehittämiseen eikä aiheuta ylimääräistä henkilöautoliikennettä. Vaihemaakuntakaavan keskustojen ulkopuoliset kauppapaikat sijoittuvat pääsääntöisesti YKR 2012 taajama-alueille.

Kokonaisuudessaan palveluverkko palvelee hyvin asukkaita heidän lähialueillaan sekä matkailijoita heidän hyvin saavutettavissa olevissa paikoissa. Nämä eivät ole tosiaan poissulkevia, eikä matkailua palvelevalla kaupalla ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia maakunnan asukkaiden kannalta optimaaliseen palveluverkkoon.

Kaupan osalta vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat pääosin hyvät. Kaikkiin alue- ja kuntakeskustoihin on merkitty uutta kaupan kerrosalaa, lukuun ottamatta Lappeenrannan ja Joutsenon keskustaa sekä Imatran ja Vuoksenniskan keskustaa. Vaikka edellä mainittuihin keskustoihin ei kaavassa ole osoitettu enimmäismitoitusta kaupalle, on kaupan kerrosalat määritelty kokonaismitoituksessa ja ne on kirjattu kaavaselostukseen. Keskustoihin sijoitettuna kaupat eheyttävät ja tiivistävät yhdyskuntarakennetta sekä lisäävät keskustojen vetovoimaa. Vaikutukset ovat positiiviset kaupunkirakenteen suhteen, kunhan liikaa kauppaa ei tule keskustaan eikä viihtyisyys kärsi.

Kauppaa sijoittuu myös keskustojen ulkopuolisille alueille asutusta, matkailua ja rajaliikennettä palvelemaan. Kokonaisuudessaan vaihemaakuntakaavassa on useita uusia keskustojen ulkopuolisia kauppapaikkoja verrattuna voimassaolevaan maakuntakaavaan (2011). Suurin osa näistä keskustojen ulkopuolisista kauppapaikoista tukeutuu jo olemassa oleviin palveluihin ja sijaitsee pääosin siten, että lähietäisyydellä asuu useita tuhansia ihmisiä. Ne sijoittuvat kokonaan tai osittain YKR 2012 taajama-alueille. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat hyvät. Ainoastaan matkailua pääasiassa palveleva kauppapaikka Luumäen Rantsilanmäellä ei rajoitu taajama-alueeseen. Ruokolahden Oritlampi–Puntalan alueella sekä Rautjärven Änkilänmäellä kaupan alueet ovat taajaman reunalla ja perustuvat matkailuun, ohikulkuliikenteeseen sekä

lähialueen asutuksen ostovoimaan. Parikkalan Koirniemi sijoittuu kahden taajama-alueen väliselle alueelle, sopivalle etäisyydelle rajanylityspaikasta yhdyskuntarakenteen eheyttämisen tavoitteiden mukaisesti. Kauppavaraukset on esitetty YKR 2012 taajamakartoilla vaihemaakuntakaavakartan yhteydessä.

Matkailualueet, matkailun ja virkistykseen kehittämisyöhykkeet ja kohteet sekä matkailutiet sijoittuvat pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön. Parikkalan Koirniemi–Särkisalmi sekä Arkusjärven matkailuyöhykkeiden tavoitteena on eheyttää ja täydentää voimassaolevan maakuntakaavan (2011) seutukeskuksen kehittämisyöhykkeen aluerakennetta. Tätä tavoitetta kaavavaraukset toteuttavat Särkisalmen ja taajaman välialueen täydentymisenä ja asumisen sekä matkailun yhteensovittamisena. Ruokolahden matkailuvaraus yhdistyy Etelä-Karjalan laatuikäytävään sekä olemassa olevaan (maakuntakaava 2011) matkailun kehittämisen kohdealueeseen vaikuttaen positiivisesti Rasilan yhdyskuntarakenteeseen ja sen palveluihin. Savitai-paleen Pettilän ja Taipalsaaren Linnavuoren matkailun kohdemerkinnät toteuttavat jo olemassa olevaa tilannetta ja kaavavaraukset voivat edistää alueiden toteuttamista edelleen kehittyvään matkailuun. Taipalsaaren matkailutien varaus ja tien matkailullinen kehittäminen voivat houkuttaa matkailijoita alueelle, sitä kautta myös alueen muut palvelut hyötyvät siitä. Luumäen Itsenäisyyden tien vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat positiiviset, pääliikennevirrat siirtyvät pois tältä tieltä ja asutusrakenne voi tiivistyä ja kehittyä paremmin nyt olemassa olevan vanhan valtatie ja siihen rakennettavan kevyenliikenteen väylän tuntumaan.

Vaihemaakuntakaavan liikenteen varausten tavoitteena on ollut yhdyskunta- ja aluerakenteen kehittämisen liikenteen kehittämisvyöhykkeiden ja liikenteen yhteystarpeiden keinoin. Imatran rajanylityspaikka ja siihen liittyvä logistiikkavyöhyke yhdistyvät Teppanalan, Rajapatsaan, Imatrankosken ja Mansikkalan taajama- ja yhdyskuntarakenteisiin sekä Imatra–Svetogorsk -kaksoiskaupunkialueeseen. Merkinnällä on positiivinen vaikutus alueen kehittymiseksi tiiviimmäksi rakenteeksi. Korvenkannan tieyhteystarvemerkinä toteuttaa Korvenkannan alueen, valtatie kuuden molemminpuolisen yhdyskunta- ja palvelurakenteen, yhdistämisen turvallisella ja sujuvalla ali- tai ylikulkuyhteydellä. Simpeleen rautatieasema sijoittuu valtatie kuuden toiselle puolelle Simpeleen taajamasta. Asema liittyy kiinteästi yhdyskuntarakenteeseen, mutta on jopa seudullisesti merkittävästi liikenneturvallisuutta vaarantavan yhteyden päässä. Uudella ali- /ylikulkuyhteydellä voidaan vaikuttaa turval-

lisempaan liikkumiseen yhdyskuntarakenteen sisällä. Aseman liikenne vaikuttaa myös valtatie kuuden liikenneturvallisuuteen. Parikkalan rajanylityspaikan uusi tieliikenteen yhteystarve on hyvä yhdyskuntarakenteen kannalta. Tie suuntautuu lähemmäs Parikkalan taajamaa, sen elinkeinojen kannalta tärkeitä alueita ja sen yhdyskuntarakennetta. Rajan kautta voi kulkea tulevaisuudessa paljon vienti- ja tuontikuljetuksia. Siihen liittyviä tuotantotoiminnan alueita ja logistisia palveluita tulee sijoittua rajalta taajaman suuntaan. Edellä mainitut Parikkalan tuotantotoiminnan ja palvelualueiden sekä uuden tieyhteystarpeen vaihekaavavaraukset hyödyttävät alueen yhdyskuntarakenteen, Parikkalan taajaman, sen läheisten palvelujen sekä elinkeinojen kehittymistä ja hyödyntämistä paremmin kuin nykyinen Kolmikannan tieyhteys.

Keskeisiä ylimaakunnallisia kehittämisvyöhykkeitä ovat Etelä-Karjalan rajanylityspaikat ja niille johtavat pääväylät. Ne palvelevat koko Suomea ja kansainvälisinä vyöhykkeinä ne ulottuvat Pietarin alueelle ja myös edemmäs Venäjän ja Baltian alueille. Vaihemaakuntakaavaratkaisulla tuetaan näiden kehittämisedellytyksiä. Imatran rajanylityspaikan kehittäminen vaikuttaa positiivisella tavalla rajanläheisiin alueisiin sekä Imatra–Svetogorsk -kaksoiskaupungin aluerakenteeseen. Nuijamaan rajanylityspaikan kehittäminen vaikuttaa koko Nuijamaan alueen yhdyskuntarakenteeseen. Rönäkankaan ampumarata on maakunnallisesti merkittävä. Sen vaikutus alueen yhdyskuntarakenteeseen tulee sitä kautta, että nykyinen ampumarata siirretään pois Luumäen taajaman lähistöltä Rönäkankaalle. Siellä ampumarataa voidaan kehittää paremmin maakunnallisena ampumaratana. Taavetin keskustan aluetta voidaan kehittää myös paremmin ilman ampumaratavarausta.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Alue- ja yhdyskuntarakenteen varausten osalta liikenteelliset yhteydet ovat hyvät. Taajama-alueet, työpaikka- ja logistiset alueet sijoittuvat olemassa olevien pääliikenneväylien yhteyteen. Kaikki maaseutukuntiin merkityt symboli- ja aluemerkinnoilla osoitetut TP-1-alueet sijoittuvat pääliikenneväylien varrelle ja tukevat alueen laajempaa kehitystä. Myös tärkeiden pääväylien varrelle sijoitettuna ne helpottavat kuljetuksia ja vähentävät kuljetusmatkoja, kuten esimerkiksi Imatran rajanylityspaikkaan liittyvät TP-1-alueet ja logistiikka-alueet sekä Parikkalan rajanylityspaikan läheisyydessä olevat TP-1 -alueet ja logistiikka-alueet. Ne palvelevat rajanylitystä ja rajan läheistä yhdyskuntarakennetta. Alueille on pääosin myös hyvät joukko- ja kevyenliikenteen yhteydet.

Liikenteellisen selvityksen mukaan vaihemaakunta-kaavan ratkaisu tukee sellaisen kaupan palveluverkon muodostumista, jossa palvelut sijaitsevat liikenteellisesti hyvin ja ovat saavutettavissa myös joukkoliikenteellä sekä jalan ja pyöräillen. Liikenteellisistä yhteyksistä ja erityisesti joukkoliikenteestä ja kevyenliikenteen mahdollisuuksista kaupan palveluiden suhteen on tarkempaa tietoa vaikutustenarviointiraportin kuntakohtaisessa liitteessä 1.

Vaihemaakuntakaavan vaikutukset liikenteeseen syntyvät pääosin kaupan- ja matkailupalveluiden sekä rajaliikenteen liikennemääristä. Imatran ja Lappeenrannan kaupunkiseuduilla kaupalliset palvelut ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa julkisella ja kevyellä liikenteellä sekä kävellen. Suurten matkailukeskittymien sekä kasvavien ja monipuolistuvien kaupan palveluiden myötä asiointiliikenne maakunnan ulkopuolelta tulee todennäköisesti lisääntymään jonkin verran, varsinkin Imatran ja Lappeenrannan alueella. Myös rajaliikenteen arvioidaan kasvavan edelleen maakunnassa.

Vaihemaakuntakaavan liikenteellisillä ratkaisuilla on pyritty edistämään kaupan ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sujuvilla ja turvallisilla liikenneyhteyksillä myös valtakunnan rajalta käsin. Nämä varaukset toteuttavat hyvin kaupan hyvän saavutettavuuden ja liikenteellisen sijainnin tavoitetta. Kaupan sijainti keskustatoimintojen alueella parantaa palveluiden saavutettavuutta keskusta-alueilla ja niiden lähi-alueilla. Merkittävä osa kauppohenkilöstön asiakkaista saapuu Venäjältä omilla autoilla tai linja-autoilla, joten keskustojen ruuhkautumisen estämiseksi tiettyjä kaupallisia palveluja on hyvä olla myös keskustojen ulkopuolella pääliikenneväylien tuntumassa. Rajaliikenne ja ostosmatkailu vaativat paljon henkilöautojen ja linja-autojen sekä osin myös rekka-autojen pysäköintitilaa mikä on helpompi järjestää keskustojen ulkopuolelle. Vaikka tavoitteena on kaupan sijoittuminen keskustoihin, on todettava, ettei keskustoja kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista ruuhkauttaa tai saada aikaan kalliita liikennejärjestelyjä. Vaihemaakuntakaavaratkaisu tukee edellä mainittuja liikenteellisiä tavoitteita. Kaupan sijoittumisella keskustojen ulkopuolelle estetään turha keskustojen ruuhkautuminen, liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja keskustan pysäköintialueiden merkittävä lisääminen.

Etelä-Karjalan liikenteen kannalta suuret muutokset liittyvät rajaliikenteen kasvuun. Kotimaisen henkilöliikenteen näköpiirissä olevat muutokset jäävät suhteellisesti varsin pieniksi. Hitaan kasvu mukaisiin liikennemääriin on syytä varautua jo lähivuosien investoinneissa, nopean skenaarion toteutumiseen puoles-

taan pidemmän aikavälin tilavaraussuunnittelussa. Palveluverkkoselvityksen sekä liikenneselvityksen pohjalta voidaan tehdä arvio asiointi- ja työmatkojen pituuksien kehityksestä sekä liikenteen kehittämistarpeista. Mikäli kauppaja sijoitetaan vain keskustoihin, asiointimatkat saattaisivat kaupan yksipuolisen keskittämisen seurauksena pidentyä, samoin kuin työmatkatkin.

Keskustojen ulkopuoliset suuryksikköalueet sijaitsevat liikenteellisesti hyvin, mutta niidenkin toteuttaminen vaatii paikallistasolla joitakin uusia liikennejärjestelyjä. Toiminnot sijoittuvat pääosin valtatie kuuden varrelle, jota pitkin kulkee useita bussivuoroja päivässä ja alueen kehittymisen myötä uusia bussipysäkkejä on mahdollista sijoittaa uusien kauppapaikkojen eritasoliittymien yhteyteen. Useita kaupallisten palveluiden liikennejärjestelyjä on jo tuoreissa tiesuunnitelmissa (vt-6 ja vt 13) ja toteuttamista vaille valmiita muun muassa Luumäen Rantsilanmäki ja Nuijamaantien varren kauppapaikat.

Vaihemaakuntakaavan liikenteellisen selvityksen mukaan kaupan asiointimatkat eivät pitene vaan ne voivat lyhentyä merkittävästi, joten keskustojen ulkopuolisilla kauppavarauksilla ei ole liikenteen osalta merkittäviä negatiivisia vaikutuksia. Selvityksen mukaan kotimaisen henkilöliikenteen näköpiirissä olevat muutokset jäävät suhteellisen pieniksi. Ostosmatkojen kilometrisuoritetta syntyy eniten pienimmissä kunnissa. Myös rajan takaa tulevien ostosmatkat ovat Etelä-Karjalan alueella 2–3 -kertaa pidempiä kuin maakunnan asukkaiden henkilöautolla tehtävien ostosmatkojen keskipituudet. Pendelöinti tulee lisääntymään hieman nykyisestä työpaikkojen ja muun muassa terveystalvelujen muuttuessa yhä enemmän keskitetyille alueille. Sitä on vertailtu kunta- ja sote -uuditus selvityksissä.

Matkailupalvelujen osalta matkailualueille on melko hyvät ja monipuoliset liikenneyhteydet. Alueet sijoittuvat pääosin valtatie kuuden varrelle. Osa matkailualueista sijoittuu muiden pääliikenneväylien varsille. Kevyenliikenteen ja joukkoliikenteen sekä maantieliikenteen yhteydet ovat varsin hyvät. Siitä tarkemmin kuntakohtaisessa tarkastelussa liitteessä 1.

Joukkoliikenne ja kevyen liikenteen väylät palvelevat sekä kauppaa että matkailua, mutta myös muita elinkeinotoimintaa. Kevyen liikenteen Etelä-Karjalan laaturaitti -reitit palvelevat pääosaa Etelä-Karjalan laatuikäytävän kauppapaikkoja ja matkailukohteita. Linja-autot kulkevat Lappeenrannan, Joutseon, Imatrankosken ja Mansikkalan keskustojen välillä kauppajen läheisyydessä. Lappeenranta–Imat-

ra joukkoliikenteen lisäksi kaukoliikenteen bussit, muun muassa Helsinkiin ja Joensuuhun, kulkevat pitkin valtatie kuutta kaupanalueiden läheltä.

Parikkalan Koirniemen alueelle kulkee kevyenliikenteen väylä Särkisalmelta sekä Parikkalan taajamasta. Joukkoliikenteen bussit kulkevat alueen ohi valtatie kuutta useita kertoja päivässä. Katetut linja-autopysäkit ovat Koirniemen liittymän kohdalla sekä myös muissa kohdissa taajaman ja Särkisalmen välillä. Myös kiskobussi (taajamajuna on liityntäyhteys Savonlinnaan Helsinki–Joensuu kaukojunalta) Parikkalan taajamasta Särkisalmen kautta Savonlinnaan kulkee useita kertoja päivässä. Kiskobussin pysäkin toteuttaminen Särkisalmelle lähelle Koirniemen aluetta on mahdollista toteuttaa, kun sen tarve tulee ajankohitaiseksi. Parikkalan vuoden 2010 kehityskuvan mukaan Parikkalassa joukkoliikenne perustuu kutsutaksiliikenteeseen ja linja-autoilla hoidettavaan asiointiliikenteeseen.

Etelä-Karjalan alueella kuntakeskusten väliset yhteydet perustuvat linja-auto- ja joissakin kunnissa junaliikenteeseen. Junayhteystarjonnan kasvu ja matkajikojen lyheneminen on lisännyt rautatieliikenteen kilpailukykyä muihin liikennemuotoihin nähden.

Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen yhteydet ovat hyvät Rautjärven Änkilänmäelle. Kevyenliikenteen reitti on Simpeleen taajamasta ja linja-autot kulkevat valtatie kuutta pitkin useita kertoja päivässä Simpeleen taajaman ja Änkilänmäen kautta. Oritlammen alueella linja-autot ajavat useasti päivässä valtatie kuutta pitkin eri kohteisiin ja koululaisten kuljetustarve lisää normaaleja linja-autovuoroja. Kevyen liikenteen reitti ulottuu kauppapaikalle Oritlammen taajamasta ja Puntalan suunnalta. Luumäen Rantsilanmäelle rakentuu valtatie kuuden parantamisen yhteydessä uusi eritasoliittymä ja kevyen liikenteen yhteys Taavetin suuntaan. Rantsilanmäestä Jurvalaan on kevyenliikenteen väylä. Taavetista Rantsilanmäelle pääsee lähitulevaisuudessa rinnakkaistietä pitkin. Kevyen liikenteen väylä paranee valtatie kuuden parantamisen yhteydessä. Rantsilanmäessä on linja-autopysäkit ja alikulku valmiina. Valtatie kuudella kulkee useita bussivuoroja päivän aikana. Kuitenkin pääosa Rantsilanmäen asiakkaista on matkailijoita ja ohikulkijoita. Rantsilanmäki on taajamaliikenteen ulkopuolella, mutta se sijaitsee hyvin muiden liikenne- ja matkailun palvelujen yhteydessä. Alueella olemassa olevan ja alueelle rakentuvan uuden matkailu- ja lomakeskuksen asiakkaille kauppapaikka sijaitsee kävelyetäisyydellä. Savitaipaleen tilaa vievän vähittäiskaupan alueelle on kevyen liikenteen yhteys. Linja-autot kulkevat valtatie 13:a pitkin Lappeen-

ranta–Mikkeli välillä ja sen läheisyydessä on linja-autopysäkki. Kaikissa kunnissa on mahdollista käyttää kutsutaksia kaupassakäyntiin. Kutsutaksimaksut ovat samat kuin muun joukko liikenteen maksut. Tarke mmat kuntakohtaiset kuvaukset ovat liitteessä 1.

Imatran logistinen vyöhyke perustuu Imatran rajanylityspaikan lisääntyvän liikenteen, raide- ja tieliikenneyhteyksien sekä logistiikan kehittämiseen. Kaava-varaus voi osaltaan toteuttaa multimodaalisen kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikennevyöhykkeen toteutumista. Se vaikuttaa merkittävästi alueen elinkeinoelämän ja matkailun kehittämiseen, mikäli tavoite raideyhteyden kansainvälistämisestä toteutuu.

Varsinaisia tiealuevarauksia vaihemaakuntakaavassa ei ole. Parikkalan rajanylityspaikan merkittävän kehittämisen vuoksi tieliikenteen yhteystarve on merkitty Kolmikannan rajanylityspaikalta valtatie kuudelle nykyisen Kolmikannantien pohjoispuolelle, lähemmäksi taajamaa. Tämä varaus toteuttaa vaihemaakuntakaavan tavoitetta, joka tekee mahdolliseksi uuden tien rakentamisen. Uusi tie vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen, mikäli sen toteuttamiselle tulee tarvetta rajaliikenteen kasvun kehittyessä. Myös Simpeleen aseman ja taajaman välille on osoitettu tieliikenteen yhteystarve. Jos taajamajunayhteys toteutuu tulevaisuudessa, tulee viimeistään silloin varautua turvalliseen liikenneyhteyteen asemalta kuntataajamaan. Merkintä tukee alueen liikenneturvallisuuden ja sujuvan liikenneyhteyden toteuttamisen aseman ja taajaman välillä, se koskee myös kokonaisuudessaan valtatie kuuden varsin vilkasta liikennettä.

Sekä Parikkalan tieyhteyden että Imatran logistisen yhteyden osalta laaditaan useita selvityksiä liittyen tie- sekä raideyhteystarpeiden tarkempaan sijoittamiseen. Vaihtoehtoja tutkitaan Parikkalassa yleiskaavatasolla ja Imatralla ratasuunnittelun ja siihen liittyvän YVA:n sekä käynnistettävän tieliikenteen suunnittelun ja YVA-menettelyn kautta. Näissä suunnitteluissa ja YVA-menettelyissä tutkitaan alueen väylän merkitävät vaikutukset ja tarvittavat selvitykset laaditaan väylien alueilta. Lappeenrannassa on liikenteen liittymävarauksia Nuijamaantiellä. Nuijamaantien, valtatie 13, suunnitteluun liittyy useiden eritasoliittymien suunnittelu ja toteuttaminen. Valtatie 13:n suunnittelun yhteydessä YVA vaikutusten arviointityö on käynnissä. Sitä on hyödynnetty vaihemaakuntakaavatyössä ja sen vaikutusten arvioinnissa.

Erityisalueiden osalta liikenteellisiä vaikutuksia on paljon ja olennaisia liikenteeseen liittyviä vaikutuksia ulottuu myös Venäjän puolelle. Liikenteen vaikutukset koskevat pääosin rajanylityspaikkoja ja niiden

kapasiteettia sekä rajoille johtavien teiden sujuvuutta ja laatua. Rajanylityspaikkojen osalta on perustettu erilaisia rajatyöryhmiä ja toimikuntia, joissa on mukana myös Venäjän edustajia. Rajaan ja sen liikenteeseen liittyviä asioita hoidetaan edellä mainituilla tavoilla. Rajanylityspaikkoihin liittyvän liikenteen - ja muun infran rakentamisen ja kehittämisen rahoitusta hoidetaan muun muassa erillisillä ENPI ja ENI -ohjelmilla sekä myös valtion rahoituksella.

Vaihemaakuntakaavan varaukset tuovat yhdyskunta-huoltoon erilaisia tarpeita, vaikkakin uudet toiminnot sijoittuvat pääosin olemassa olevien verkostojen lähelle. Tarvittavat toimenpiteet liittyvät vesi-, jäte- ja energiahuoltoon sekä hulevesien hallintaan ja pohjavesien suojeluun. Vaihemaakuntakaavan laajojen työpaikka-, rajanylityspaikka- ja kauppavarausten hulevesien asianmukainen hallinta ja pohjavesien suojelutoimenpiteet edellyttävät erityisiä järjestelyjä. Kotitalouksien jätehuoltoon tukevia palveluita voidaan sijoittaa suuryksikköjen yhteyteen tehostamaan alueellista jätehuoltoon. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia on pyritty lieventämään vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksillä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Vaihemaakuntakaavan ratkaisulla keskusta-alueet sekä kaupungeissa että maaseutukunnissa vahvistuvat kaupan kehittämisellä.

Vaihemaakuntakaavaan merkityt taajama-alueet Parikkalassa, Rautjärvellä ja Ruokolahdella vaikuttavat myös positiivisesti matkailuun, elinkeinoihin, kauppaan ja yhdyskuntarakenteen toimivuuteen.

Vainikkalan rajanylityspaikan rajapalveluiden kehittämisen kohdealueen määräystä täydennettiin perustellen alueen henkilöliikenneaseman ja rajanylityspaikan palveluiden sekä työpaikka- ja logististen toimintojen kehittämistä. Varaus vaikuttaa henkilöliikenteen matkustajaterminaalien kehittämiseen ja samalla myös alueen muiden palvelujen kehittämiseen. Somerharjun työpaikka-alue (tp-1) tukee alueen matkailukeskuksen kehittämistä ja alueen uuden outletkaupan toimintaa. Savitaipaleella tp-1-alue on merkitty ABC -aseman ja tilaa vievänkaupan varauksen km-2 läheisyyteen. Myös Selkäharjuun on merkitty työpaikka-alue (tp-1). Se mahdollistaa alueelle esimerkiksi pienimuotoisen tehtaan ja sen myymälän. Muut uudet työpaikka-alueet tukeutuvat olemassa olevaan rakenteeseen ja mahdollistavat alueiden kehittämisen.

Kaupan vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon myös kaupan laatu ja toiminnan luonne, toimin-

taedellytykset keskustassa, asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen. Kaupan osalta vaihemaakuntakaavan tavoitteena on ollut edistää nykyiseen kauppatilanteeseen verrattuna sellaisen kaupan palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Siihen on päädytty sekä kaupunkiseudun että maaseudun kaupallisten palvelujen turvaamisella ja ottamalla huomioon lisääntyvä matkailijoiden ostoskäyttäytyminen. Tavoitteena on ollut myös mahdollistaa kaupan vahva kehittyminen, mikäli kasvu ja ostovoimaennusteet toteutuvat. Kaupan vaiheistuksella ja toteuttamisen järjestyksellä pyritään hallittuun kaupan sijoittumiseen.

Vaihemaakuntakaavan kaupan varaukset parantavat toteutuessaan palvelujen saavutettavuutta. Liikenteen kokonaisvaikutusten kannalta on erittäin tärkeää, että osa venäläiseen ostovoimaan liittyvästä kaupan mitoituksista voidaan sijoittaa keskustojen ulkopuolisille alueille, rajanylityspaikoille johtavien pääteiden ja risteysten tuntumaan. Myös muuta matkailua palvelevaa kauppaa on ollut perusteltua sijoittaa pääteiden varsille, jossa kauppa on kytketty muun muassa liikenneasemien ja muiden matkailupalveluiden läheisyyteen. Tavoitteena on, että tällainen kauppa ja muut palvelut houkuttelevat ohikulkijoita, mutta eivät houkuttele asiakkaita kauempaa lähtemään ostoksille.

Asiointimatkojen pituuteen vaikuttaa muun muassa yksiköiden kaupan laatu, koko, toteuttamisjärjestys ja keskinäinen kilpailu. Vaihemaakuntakaavan matkailua palvelevan kaupan ratkaisut muuttavat asiointimatkojen luonnetta, koska ne palvelevat pääosin ohikuliikennettä ja ostosmatkailijoita, mutta palvelevat tarvittaessa myös lähialueen asukkaita. Päivittäistavaran ja muun erikoistavarankaupan osalta maakuntakaavan tuomat muutokset vastaavat asukasmäärän ja ostovoiman alueelliseen kasvuun.

Kaupan palveluverkko säilyy Etelä-Karjalassa riittävän tiheänä niin, että palvelut ovat maakunnassa hyvin saavutettavissa ja asiointimatkat pysyvät kohtuullisina. Keskustojen ulkopuoliset suuryksiköt täydentävät palveluverkkoa ja tarjoavat paljon tilaa vaativan erikoiskaupan palveluita lähellä asuville asukkaille. Uudet suuryksiköt lisäävät asiakkaiden valintamahdollisuuksia.

Rajaliikennettä palveleva kauppa on luontevaa sijoittaa rajanylityspaikoille johtavien teiden tuntumaan, jotta ostoksilla pistäytyvien ei tarvitse ajaa Suomen puolella tarpeettoman kauas ja ettei pistäytyvä ostoliikenne tarpeettomasti kuormita esimerkiksi Lappeenrannan tai Imatran keskustan pääväyliä. Se voi

myös säilyttää keskustojen viihtyisyyttä, kun liikenne keskustoissa vähenee tai ei ainakaan lisäännä matkailua palvelevien kauppojen asiakkaiden johdosta. Matkailupalveluiden ja matkailua palvelevan kaupan kehittämisen myötä myös maakunnan, erityisesti maaseutukuntien, palvelut ja asukkaiden virkistys ja vapaa-ajan palvelut monipuolistuvat ja parantavat näin ihmisten elinolosuhteita sekä lisäävät maaseutukuntien vetovoimaa.

Arkisin kauppa-asioinnit hoidetaan yleensä lähellä. Viikonloppuisin voidaan kauppaan lähteä hieman kauemmaksi. Harvemmin hankittavat erikoistavarat yleensä haetaan kauempaa, sieltä missä on monipuolisin valikoima, edullisimmat hinnat tai asiointin kannalta mielekkäin kokonaisuus. Kauppakeskukseen mennään myös viihtymään ja kuluttamaan vapaa-aikaa, joten niiden tulisi entistä enemmän tyydyttää ihmisten sosiaalisia tarpeita hankintojen tekemisen ohella. Tämä koskee paitsi alueella vierailevia, myös alueen vakituksia asukkaita. Tarvitaan paikkoja kohtaamiseen ja rauhoittumiseen.

Yksityistaloudellisesta näkökulmasta uudet kaupan yksiköt tarjoavat kuluttajille laajentuneen valikoiman ja lisääntyneen kilpailun myötä laskevia hintoja. Etelä-Karjalan alueella kaupan rakenne on monipuolinen. Kuntiin on jopa jälleen rakentunut lähikauppoja vuosia sitten poistuneiden tilalle. Lappeenrannassa ja Imatralla keskusta-alue on säilyttänyt matkailijoiden lisääntymisen myötä vetovoimaisuutensa, jolla niin, että erikoisliikkeille sopivista vapaista liike-tiloista on pulaa.

Kauppapaikkoja pitää olla riittävästi ja tasapainoisesti tarjolla, jotta alueen eri osien asukkaat eivät joudu epätasa-arvoiseen asemaan kauppapalvelujen tarjonnan suhteen ja yrityksillä on mahdollisuus sijoittua optimaalisesti. Keskustatoimintojen ulkopuolelle sijoittuneet ensisijaisesti matkailijoita palvelevat kaupat turvaavat myös haja-asutusalueiden palveluja ja lyhentävät asukkaiden asiointimatkoja. Ne houkuttelevat paikallisia asukkaita hieman erilaisella tavara-valikoimallaan, jolloin on vähän kuin kävisi kaupassa ”ulkomailla” (esimerkiksi Laplandia Market Nuijamaalla).

Keskustojen kehittäminen ensisijaisena seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijaintipaikkana säilyttää myös muita palveluja keskustoissa. Keskustojen elinvoimaisuus voi vaikuttaa myönteisesti asukkaiden elinoloihin ja viihtyvyyteen. Asukkaat voivat kokea maisema- ja taajamakuvan muutokset kielteisinä erityisesti uusia suuryksikköalueita rakennettaessa keskustoihin. Julkisten tilojen sijoittaminen suur-

yksiköiden yhteyteen voi vaikuttaa yksilöiden ja yhteisöjen väliseen vuorovaikutukseen.

Venäjän ostovoiman ansiosta Lappeenrannan ja Imatran kauppajen valikoimat ovat monipuolistuneet ja vaatekauppojen valikoimat ovat erityisen monipuoliset verrattuna muiden vastaavan kokoisten kaupunkien tavara- ja muotivalikoimaan. Myös virkistys- ja urheilupalvelut kehittyvät vahvemmin matkailijoiden myötä ja niistä hyötyvät myös alueen asukkaat.

Matkailun tavoitteena on uusien yritysten syntyminen, ympärivuotisten toimintojen kehittäminen ja palvelutarjonnan lisääminen. Matkailupalvelujen kehittämisen myötä positiiviset tulo- ja työllisyysvaikutukset lisääntyvät. Lisäksi ostovoima kasvaa matkailijoiden ja loma-asukkaiden myötä, mikä on myös huomioitu vaihemaakuntakaavan kauppaa koskevissa kaavamerkinnöissä. Matkailualueet ja sen myötä kasvavat matkailijamäärät vaikuttavat positiivisesti alueen kaupallisiin ja muihin palveluihin sekä elinkeinoelämään. Maaseututukuntien matkailuvaraukset ja pääteiden matkailullinen kehittäminen voi vetää matkailijoita alueelle ja sitä kautta myös alueen kauppa ja muut palvelut hyötyvät siitä.

Vaihemaakuntakaavan liikenneväylien ja liikenteen yhteystarpeiden kehittäminen vaikuttaa positiivisella tavalla alueen palveluihin ja niiden saavutettavuuteen. Parikkalassa tieyhteystarpeen toteutuminen vaikuttaa positiivisella tavalla taajaman palvelujen saavutettavuuteen rajalta käsin, Rautjärvellä aseman ja palvelujen parempaan liikenneyhteyteen ja Imatralla Korvenkannan palvelujen parempaan saavutettavuuteen molemmiin puolin valtatieä.

Etelä-Karjalan rajanylityspaikat ja niille johtavat pääväylät ovat keskeisiä ylimaakunnallisia kehittämisvyöhykkeitä. Ne palvelevat koko Suomea ja kansainvälisinä vyöhykkeinä ne ulottuvat Pietarin alueelle ja myös edemmäs Venäjän ja Baltian alueille. Vaihemaakuntakaavaratkaisulla tuetaan näiden kehittämisedellytyksiä ja niillä on vaikutuksia kaupallisten palvelujen saavutettavuuteen ja palvelujen kehittymiseen. Imatran rajanylityspaikan kehittäminen vaikuttaa suoraan rajanläheisten alueiden kaupan palveluihin Imatralla. Nuijamaan rajanylityspaikan kehittämisellä on merkittävä vaikutus Lappeenrannan kaupallisiin palveluihin.

Kaupan vaiheistuksen vaikutukset

Vaihemaakuntakaavan kaupan mitoitus pohjautuu siihen, että venäläisten matkailijoiden määrä maakunnassa tulee kasvamaan hyvin merkittävästi. Venäläisten matkailijoiden ja ostovoiman kasvun ennustami-

nen on hyvin haasteellista. Matkailijavirtojen kehittymiseen vaikuttaa lukuisat erilaiset tekijät, joiden vaikutuksia matkailijamääriin tietyllä alueella ei voida aukottomasti selvittää. Näitä ovat muun muassa liikenneyhteydet ja niiden parantaminen, tarjonnan kehittyminen alueilla, Venäjän talouden kehittyminen, raja-asemien läpäisykyky, tullirajoitukset ja viisumikäytännöt. Vaihemaakuntakaavan liikenteellisen selvityksen mukaan (Vaihemaakuntakaavan liikenneselvitys, kappale 8., Strafica 2013) kaupan rakenteen kehittäminen on luontevinta aloittaa nykyistä verkkoa vahvistamalla ja jatkaa valitsemalla muutamia kehittämiskohteita, jotka täydentävät parhaiten puuttuvaa tarjontaa. Näin saadaan myös aikaa ostosliikenteen kehitystrendien seuraamiselle ennen kuin tehdään seuraavia kehittämisvaiheita koskevia toteuttamispäätöksiä. Maakuntakaavan varausten hallittu ja tarkoituksenmukainen vaiheittainen käyttöönotto on liikkumisen ja liikenteen kannalta vähintään yhtä tärkeä asia kuin maakuntakaavan varausten tasapainoinen sijoittuminen huomioiden nykyinen ja tuleva ostoskysyntä. Vaihemaakuntakaavassa onkin kaupan alueiden toteuttamista vaiheistettu ja toteuttamisjärjestyksestä on kirjattu suositus. Vaihemaakuntakaavan tavoitevuosi on vuosi 2025.

Todennäköisesti kaikki kaavaan merkityt kauppapaikat eivät tule toteutumaan tavoitevuoteen mennessä. On kuitenkin hyvä, että maakuntakaavassa on riittävästi paikkoja kaupan kehittämiseksi, jotta venäläisten ja muiden matkailijoiden kasvavaan kysyntään pystytään vastaamaan. Ylimoitusella ei ole haitallista vaikutusta keskustoihin tai muuhun palveluverkoon. Osa kauppapaikoista todennäköisesti jää vain toteutumatta. Kokonaisuudessaan kauppapaikkojen toteutuminen Etelä-Karjalassa riippuu hyvin pitkälti matkailun kasvusta. Mikäli matkailu ei kasvakaan odotetulla tavalla, kauppapaikat jäävät osin toteutumatta.

Vaikutukset talouteen

Vaihemaakuntakaavan aluerakenteen ja keskusverkon varauksilla edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja niillä on merkittävä vaikutus aluelouteen. Elinkeinotoiminnalle on osoitettu jo voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) paljon työpaikka-alueita ja niitä on sijoitettu monipuolisesti olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja erityisesti liikenne- ja kunnallistekniikan infraa hyödyntäen.

Liikenneinfran ja rajanylityspaikkojen parantamisesta, vesihuollon, jätehuollon ja muu teknisen huollon kehittämisestä sekä ympäristön suojelusta aiheutuu paljon kustannuksia. Yksityiskohtaisia kustannusarvioita vaadittavista toimenpiteistä ei kuitenkaan voi-

da tässä yleispiirteisessä suunnittelutyössä tehdä. Liikenteen kehittämisen osalta voidaan todeta, että liikenne- ja kunnallistekniikan infran parantaminen ja edelleen kehittäminen hyödyttää vaihemaakuntakaavan aluevarauksia ja päinvastoin, varaukset hyödyntävät toteutettua liikenteen- ja kunnallistekniikan investointeja. Se on myös LVM:n Pohjoisen kehityskäytävän tärkeä tavoite.

Taajamarakenteen kehittäminen Parikkalassa, Rautjärvellä ja Ruokolahdella vaikuttavat positiivisesti alueen talouteen, matkailuun, elinkeinoihin, kauppaan sekä yhdyskuntarakenteen toimivuuteen ja olemassa olevan yhdyskuntahuollon hyödyntämiseen. Rajanylityspaikkojen kehittäminen tuo kustannuksia. Niiden rahoitusta voidaan toteuttaa rajanylityspaikkoihin liittyvän liikenteen- ja muun infran rakentamisen ja kehittämisen yhteydessä erillisillä ENPI ja ENI -ohjelmilla. Vainikkalassa rajanylityspaikan raja-asemapalveluiden kehittämismerkinnällä ja läheisen TP-1 -alueen toteuttamisella voidaan alueen kaupallisia palveluja myös kehittää. Merkinnällä voi olla positiivisia vaikutuksia alueen talouteen. Matkustajia voi tulla enemmän Vainikkalasta Lappeenrannan ja Imatran seudulle, kun raja-aseman tilat sen nykyään mahdollistavat. Kaikki maaseutukuntiin merkityt symboli- ja aluemerkinnöillä osoitetut TP-1-alueet sijoittuvat pääliikenneväylien varrelle ja tukevat alueen laajempaa kehitystä. Myös tärkeiden pääväylien varrelle sijoitettuna ne helpottavat kuljetuksia ja vähentävät kuljetusmatkoja, kuten esimerkiksi Imatran rajanylityspaikkaan liittyvät TP-1 -alueet ja logistiikka-alueet sekä Parikkalan rajanylityspaikan läheisyydessä olevat TP-1 -alueet ja logistiikka-alueet palvelevat rajanylitystä ja siellä olevaa yhdyskuntarakennetta.

Matkailun tavoitteena on uusien yritysten syntyminen, ympärivuotisten toimintojen kehittäminen ja palvelutarjonnan lisääminen. Matkailupalvelujen kehittämisen myötä positiiviset tulo- ja työllisyysvaikutukset lisääntyvät. Lisäksi ostovoiman lisäys kaupan palveluihin kasvaa matkailijoiden ja loma-asukkaiden myötä, mikä on myös huomioitu vaihemaakuntakaavan kauppaa koskevissa kaavamerkinnöissä. Kaupan ja matkailun osalta aluetaloudellisista vaikutuksista merkittävimmät ovat aluetaloudelliset hyödyt eli esimerkiksi verotulot, alueellisen tuotannon määrä, alueelliset investoinnit, työllisyys ja kotitalouksien tulot sekä väestön määrä. Kaupan suuryksiköiden toteuttaminen vaatii yhdyskuntahuollon investointeja. Jo rakennetuilla alueilla voi hyödyntää olemassa olevaa teknisen huollon verkostoa.

Uudet kaupan toimipaikat, erityisesti matkailua palvelevat kaupat voivat ottaa valikoimaansa paikallista

tuotantoa, jolloin tuotannosta saatava hyöty jää alueelle. Työllisyyteen uudella kaupalla arvioidaan olevan merkittävä vaikutus. Tukku- ja vähittäiskauppa on viime vuosina kasvattanut henkilöstömäärää, mutta toimipaikkojen lukumäärä ja liikevaihto on laskenut jonkin verran. Etelä-Karjalassa kauppa kasvoi vuoden 2013 ensimmäisellä neljänneksellä ainoana alueena Suomessa. Henkilöstömäärä kasvoi miltei kaksi prosenttia. Kaupan alalla on tehty mittavia investointeja ja venäläisten ostosmatkailun odotetaan siivittävän uusien kaupan yksiköiden perustamista. Näitä on nousemassa joitakin myös kaupunkialueiden ulkopuolelle. Nämä tarjoavat työpaikkoja paitsi kantaväestölle, myös venäläisille palvelualan työntekijöille.

Matkailun tavoitteena on uusien yritysten syntyminen, ympärivuotisten toimintojen kehittäminen ja palvelutarjonnan lisääminen. Matkailupalvelujen kehittämisen myötä positiiviset tulo- ja työllisyysvaikutukset lisääntyvät. Matkailualueet ja sitä kautta kasvavat matkailijamäärät vaikuttavat positiivisesti alueen kaupallisiin ja muihin palveluihin sekä elinkeinoelämään. Ne vaikuttavat myös mahdollisina uusina työpaikkoina alueen talouteen ja hyvinvointiin palveluiden monipuolistumisena ja verkottumisena. Liikenteen osalta kaavavaraukset edistävät liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Kaava edistää Parikkalan tieyhteystarpeiden ja Imatran multimodaalisen kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenneväyhykkeen toteutumista ja vaikuttaa merkittävästi alueiden elinkeinoelämän ja matkailun kehittymiseen, mikäli tavoite Parikkalan rajanylityspaikan ja Imatran raideyhteyden kansainvälistämisestä toteutuu. Erityisalueiden osalta rajanylityspaikkojen kehittyminen vaikuttaa positiivisesti aluetalouteen, rajaliikenteen sujuvuus ja turvallisuus edesauttaa matkailijoiden saapumista Etelä-Karjalaan. Se vaikuttaa merkittävästi alueen talouteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin sisältää myös luonnonmaisemaan kohdistuvat vaikutukset. Vaihemaakuntakaavan alueidenkäytöllä täydenneään pääosin jo rakennettuja alueita, mutta osoitetaan myös uusille toiminnoille sijoittumismahdollisuuksia. Vaihemaakuntakaavan aluevarausten vaikutuksia luonnonarvoihin ja luonnonvaroihin sekä luonnonmaisemaan on arvioitu kaikissa maankäyttövarauksissa. Arvioinnin pohjana on ollut monipuolinen aineisto; vaihemaakuntakaavaa varten toteutettu ilmapäätös, luontokohteiden arviointi paikan päällä sekä aluevarauksiin liittyvät kuntien yleis- ja asema-kaavojen hyvinkin yksityiskohtaiset luontoselvityk-

set muun muassa Parikkalan Kolmikannan ja Koirniemen alueen luontoselvitys sekä Lappeenrannan ja Imatran kaupunkien ajantasaiset yleiskaavojen luontoselvitykset, valtatie 13:n ja Luumäki–Imatra kaksisraiteen YVA-selvitykset.

Edellä mainittujen tietojen pohjalta voitiin pääosin todeta, ettei merkittäviä vaikutuksia uusilla eikä muutettavilla aluevarauksilla ole. Joillakin alueilla on luonnonarvoja, jotka voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelun yhteydessä. Vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräykset sekä vaikutusten arvioinnit ohjaavat jatkosuunnittelua.

Uudet aluevaraukset sijaitsevat pääosin jo pitkään jatkuneen ihmistoiminnan vaikutusalueilla, jolloin kadut, tiet ja pääosa muusta infrastruktuurista on jo rakennettu ja alueet sijoittuvat olemassa olevan rakenteen yhteyteen. Joitakin aivan uusia vaihemaakuntakaavan alueita jouduttiin varaamaan rakentamattomille alueille kuten rajanylityspaikkojen erityisalueiden laajennukset ja Parikkalan rajanylityspaikan tieyhteyden, työpaikka-alueiden ja logististen alueiden varaiminen. Niiden osalta on laadittu alueiden yleiskaavoi- tukseen liittyvät yksityiskohtaiset luontoselvitykset. Selvitykset ja luontoarvoihin kohdistuvat vaikutukset on otettu huomioon vaihemaakuntakaavan varauksissa ja suunnittelumääräyksissä. Aluevarauksiin liittyy paljon erilaisia luontoarvokohteita. Myös joitakin uhanalaisia lajeja on todettu vaihemaakuntakaavan vaikutusalueella. Tarkempaa tietoa luontoarvoihin kohdistuvista vaikutuksista ja niiden lieventämisestä on vaikutusten arviointiraportin kuntakohtaisessa liitteessä 1.

Vaihemaakuntakaavan erityisalueita jouduttiin laajentamaan Rajavartiolaituksen ja Tullin alueilla Parikkalan, Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikoilla. Kaupan alueita laajennettiin olemassa olevien rakentamisalueiden ulkopuolelle. Laajennusalueet sijoittuvat pääosin rakennetuille alueille. Kuntakohtaisessa vaikutusten arvioinnissa liitteessä 1 on tarkempaa tietoa alueiden luonnonarvoista ja niiden huomioonottamisesta. Myös vaikutusten lieventämiseen ja merkittävien haittojen estämiseen on arvioinnissa otettu kantaa. Pääosin vaihemaakuntakaavan aluevaraukset eivät vaikuta merkittävästi luontoon ja luonnonvaroihin eikä luonnonmaisemaan.

Vähittäiskauppojen sijoittaminen hyvien liikenne- yhteyksien varsille ja lähelle asukkaita vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Tarjonnan keskittäminen hyvin voimakkaasti vain Lappeenrannan ja Imatran keskustoihin pidentää varsinkin rajan ylittäviä ostosmatkoja, mikä taas lisää päästöjä.

Globaalisti tarkasteltuna Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavalla ei ole ilmastovaikutuksia. Toisaalta aluevarausten koko ja toimintojen laajuus ovat niin pienet, ettei vaikutuksia paikallisilmastoonkaan ole nähtävissä. Suurin osa suunnitelluista aluevarauksista sijaitsee voimakkaan ihmistoiminnan vaikutuksen alueella, joten lähtökohtaisesti merkittäviä luonnonarvoja on vähän. Lähes kaikkien vaihemaakuntakaavaan uusina aluevarauksina tulevien alueiden osalta on tehty riittävät luontoselvitykset joko yleiskaavojen tai asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Vaihemaakuntakaavan maankäyttövarauksia ei ole osoitettu Natura 2000 -ohjelman alueille.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen muuttaa maisemaa, koska rakennukset ovat suuria ja erotuvat erityisesti avoimessa maisemassa. Vähittäiskaupan suuryksiköistä suurin osa sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön, jolloin maisemavaikutus on vähäisempi eivätkä vaadi merkittäviä uusia maa-alueita taajama-alueiden ulkopuolelta. Vähittäiskauppojen sijoittaminen hyvien liikenneyhteyksien varsille ja lähelle asukkaita vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Tarjonnan keskittäminen hyvin voimakkaasti vain Lappeenrannan ja Imatran keskustoihin pidentää varsinkin rajan ylittäviä ostosmatkoja, mikä taas lisää päästöjä.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elin- oloihin

Vaikutukset kulttuuriympäristöön sisältää myös alueen muinaismuistot ja arkeologisen perinnön. Vaihemaakuntakaavan alueidenkäytöllä täydennetään pääosin jo rakennettuja alueita, mutta osoitetaan myös uusille toiminnoille sijoittumismahdollisuuksia. Vaihemaakuntakaavan varausten vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kulttuurimaisemaan sekä muinaismuistoihin on arvioitu kaikissa maankäyttövarauksissa. Arvioinnin pohjana on ollut monipuolinen aineisto; vaihemaakuntakaavaa varten toteutettu ilmakuvaukset, kulttuuriympäristökohteiden arviointi paikan päällä sekä aluevarauksiin liittyvät maakuntaliiton sekä kuntien yleis- ja asemakaavojen maisema- ja kulttuuriympäristöselvitykset. Tarkemmat tiedot kulttuuriympäristöihin kohdistuvista vaikutuksista on vaikutusten arviointiraportin kuntakohtaisessa liitteessä 1.

Etelä-Karjalan kauppaa keskittävä 1. vaihemaakuntakaava koskee maakunnassa varsin rajattuja alueita, joten sen ulkopuolelle jää paljon perinteistä maaseutumaisemaa, metsämaisemaa sekä monenlaista muuta rakennettua ja rakentamatonta kulttuuriympäristöä. Kaavan toteutus muokkaa kuitenkin osittain rakennettua ympäristöä ja perinnemaisemaa alueiden laa-

jentuessa ja toimintojen lisääntyessä. Vaihemaakunta-kaavan laajennusalueiden ja uusien alueiden vaikutuksia kulttuuriympäristöön on arvioitu merkintäkohtaisesti. Myös merkittävien vaikutusten lieventämisestä ja estämisestä on esityksiä perusten kaavava-
rausten suunnittelumääräyksiin.

Kaavoituksen sosiaalisten vaikutusten arvioinnin avulla on pyritty tunnistamaan ja monipuolisesti arvioimaan ennalta kaavan mahdollistamien toimintojen vaikutuksia ihmisiin ja ihmisten elinoloihin, arkipäivän elämään, hyvinvointiin ja viihtyvyyteen. Arvioinnissa on hyödynnetty asukkaiden hyvinvoinnista kertovia tutkimus- ja tilastotietoja sekä alueesta ja sen osista kerrytettyä kokemustietoa.

Kaupan ja palveluiden ala tarjoaa maaseudulla ja kaupungeissa asuville niitä työpaikkoja, joita tarvitaan korvaamaan maa- ja metsätaloudesta sekä teollisuudesta väheneviä työllistymismahdollisuuksia. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava ei vaikuta suoranaisesti kulttuuripalvelujen sijoittumiseen maakuntaan, mutta sillä voi olla välillisiä vaikutuksia siihen.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavalla ei ole suora vaikutusta vähemmistöryhmien tai maahanmuuttajien arkipäivään. Kulttuurin ja elämäntapojen muutokset ovat maakuntakaavoitusta suurempia asioita, mutta maakuntakaavoituksella vaikutetaan myös niihin. Todettakoon myös, että alueen kauppojen valikoimat sekä urheilu- ja virkistyspalvelujen kehittyminen ovat olleet suurelta osin venäläisten matkailun ja ostovoiman tulosta. Niistä hyötyvät myös oma väestö ja alueen muut toimijat.

Tervehdyttävään elinympäristöön ja kaupunkiympäristön taiteeseen ja rakennusten visuaaliseen ilmeeseen pyritään vaihemaakuntakaavalla vaikuttamaan koko kaava-aluetta koskevalla määräyksellä, jossa maakunnan alueidenkäytön jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon tervehdyttävän ympäristön kehittäminen. Kaavoitus- ja rakennushankkeissa tulee ottaa kohtuullisessa määrin huomioon taiteelliset ja visuaaliset sekä kulttuuriympäristöön liittyvät tavoitteet. Suunnittelumääräyksen ohjausvaikutustekstin mukaan nykyiset ja mahdollisesti uudet esiin tulevat kulttuuriympäristöt on otettava jatkosuunnittelussa huomioon.

Vaihemaakuntakaavaa varten laadittujen selvitysten lisäksi vaikutustenarvioinnissa voitiin hyödyntää Lappeenrannan useisiin yleiskaavoihin ja valtatie 13:n YVA-työhön liittyviä luonto- ja kulttuuriselvityksiä sekä liikenteeseen liittyviä selvityksiä. Myös Imatran ja Parikkalan osalta saatiin täydentäviä selvityksiä vaihemaakuntakaavavarauksiin käynnissä ole-

vista yleiskaavoista ja liikennesuunnitelmista muun muassa Parikkalan Kolmikannan ja Koirniemen alueen muinaismuistonselvityksestä.

Vaikutukset maakunnan ulkopuolelle

Vaihemaakuntakaavaan saatujen lausuntojen perustella ei Pohjois-Karjalan, Etelä-Savon eikä Päijät-Hämeen maakuntiin ole merkittävää vaikutusta. Viisumivapausselvityksen yhteydessä laaditut viisumivapauden aluetaloudelliset vaikutukset Etelä-Karjalaan, Kymenlaaksoon ja Etelä-Savoon osoittivat, ettei Etelä-Karjalan maakunnalla ole merkittäviä vaikutuksia näiden viereisten maakuntien alueiden kehittymiseen ostovoiman ja kaupan kehittymisen osalta sen enempää kuin nykyisin. Sen sijaan vaikutuksia on Venäjän suuntaan rajaliikenteen ja kaupan osalta, joka on todettu jo monella eri taholla ja sen eteen tehdään kovasti töitä liikenteen sekä rajanylityspaikkojen kehittämiseksi sekä eri oppaiden laatimisella ulkomaalaisille.

Vaikutukset turvallisuuteen

Erityisiä turvallisuuskysymyksiä ovat Etelä-Karjalan strateginen asema rajamaakuntana, logistinen asema, rajaliikenteen ja energiaverkkojen kehittyminen sekä ilmastomuutoksen ehkäisyyn kohdistuvat toimet, kuten yhdyskuntarakenteen hajautumisen ehkäiseminen. Riskejä lisäävät keskustojen väestömäärän lisääntyminen ja maanalaisten tilojen ja korkeampien rakennusten rakentaminen. Mahdollinen viisumivapaus ja rajaliikenteen vilkastuminen voivat lisätä onnettomuusriskejä. Yhteiskunnan muutosnopeus ja toimintojen monimutkaistuminen voivat aiheuttaa suuronnettomuusriskejä. Se asettaa erityisvaatimuksia ennakointiin, riskien tunnistamiseen ja niiden arvioinnin kehittämiseen. Tärkeää olisi löytää keskeiset uhkakuvat ja niihin liittyvät erityistilanteet ja niiden vaikutusten arviointi esimerkkinä muun muassa:

- Laajenevat rakennuskohteet ja päällystetyt alueet kasvattavat ns. hulevesien määrää rankkasateiden aikana ja voivat aiheuttaa paikallisia tulvariskejä.
- Väestön ikääntyminen kasvattaa vanhuspalveluiden kysyntää ja asettaa lisääntyviä vaatimuksia turvallisuuden suunnitteluun ja toteutukseen – erityisesti harvaan asutuilla alueilla haasteet kasvavat turvallisuuspalveluiden osalta.
- Yhteiskunnan haavoittuvuus lisääntynee teknologian kehityksen, sähkön (energian) saannin riippuvuuden, toimintojen monimutkaistumisen ja verkostoitumisen myötä.

Voimassaolevan maakuntakaavan (2011) koko aluevarausta koskee seuraava suositus, joka on voimassa myös 1. vaihemaakuntakaavan varauksissa:

Maankäytön ja toimintojen suunnittelussa ja toteutuksessa tulisi turvallisuutta tarkastella yhtenä perusominaisuutena ja turvallisuuden oikea-aikaisella huomioinnilla voidaan tukea kestäväää kehitystä ja luoda kilpailuetua. Kokonaisuonnottomuusriskit tulisi liittää suunnitteluprosesseihin entistä selkeämmin.

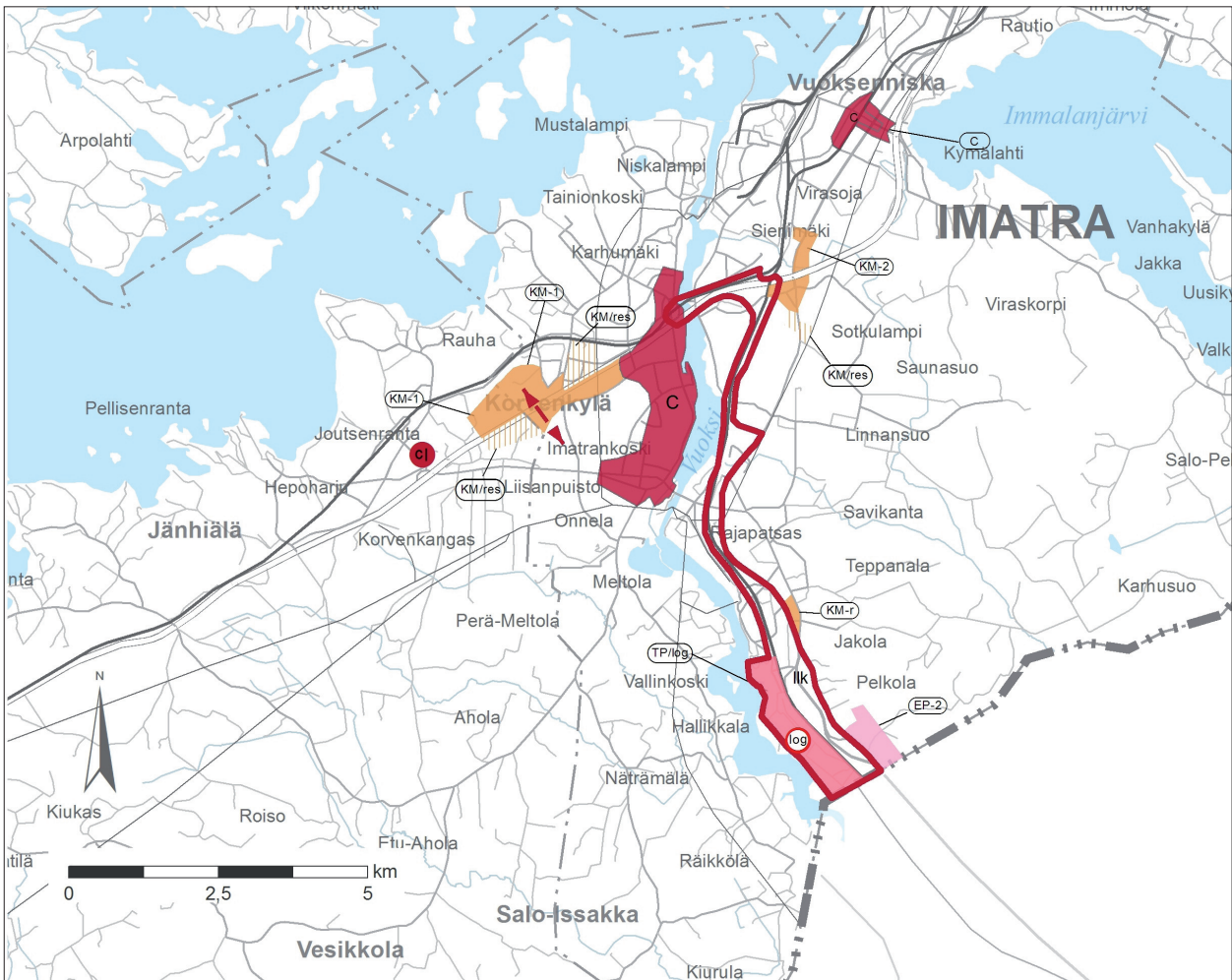
Muuta huomioitavaa

Vaikutusten arviointiraporttia täydennettiin puuttuvilta osin vaihemaakuntakaavaehdotuksen lausuntokierroksen jälkeen. Diskurssi Oy on esittänyt raporttiin ideoita sen selkiyttämiseksi ja kehittämiseksi.

Liite 1 Vaikutukset kaavamerkinnöittäin

Imatra	2
Aluerakenne ja keskusverkko	2
Kauppa ja palvelut	3
Liikennejärjestelmä	13
Erityisalueet	15
Lappeenranta	16
Aluerakenne ja keskusverkko	17
Kauppa ja palvelut	20
Liikennejärjestelmä	37
Erityisalueet	38
Lemi	40
Aluerakenne ja keskusverkko	40
Kauppa ja palvelut	42
Luumäki	43
Aluerakenne ja keskusverkko	43
Kauppa ja palvelut	44
Matkailu ja virkistys	48
Erityisalueet	49
Parikkala	51
Aluerakenne ja keskusverkko	51
Kauppa ja palvelut	58
Matkailu ja virkistys	62
Liikennejärjestelmä	65
Erityisalueet	68
Rautjärvi	69
Aluerakenne ja keskusverkko	69
Kauppa ja palvelut	71
Matkailu ja virkistys	74
Liikennejärjestelmä	75
Ruokolahti	76
Aluerakenne ja keskusverkko	76
Kauppa ja palvelut	79
Matkailu ja virkistys	81
Savitaipale	83
Aluerakenne ja keskusverkko	83
Kauppa ja palvelut	85
Matkailu ja virkistys	86
Taipalsaari	88
Kauppa ja palvelut	88
Matkailu ja virkistys	89

IMATRA



ALUERAKENNE JA KESKUSVERKKO

TP/log, Tuotantotoiminnan ja palveluiden sekä logistiikan alue
Log, Logistiikkakeskittymä

Pelkola, TP/log, Tuotantotoiminnan ja palveluiden sekä logistiikan alue
Pelkola, Log, Logistiikkakeskittymä

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

TP/log varaus sijoittuu hyvin kansainvälisen pääväylän varrelle. Tärkeiden pääväylien varrelle sijoitettuna logistiikka-alueet helpottavat kuljetuksia ja vähentävät kuljetusmatkoja, kuten tämä Imatran rajanylityspaikkaan liittyvä TP/log-alue. Se vastaa vientiin ja tuontiin liittyvii kuljetustarpeisiin ja parantaa rajalla olevaa yhdyskuntarakennetta.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Tällä Tuotantotoiminnan ja logistiikan varauksella on positiivisia vaikutuksia kansainvälisen tavaraliikenneväylän kehittämiseen. Tärkeiden pääväylien varrelle sijoitettuna nämä alueet helpottavat kuljetuksia ja vähentävät kuljetusmatkoja.

Merkinnällä voi olla vaikutuksia yhdyskuntahuoltoon.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Varauksella on vaikutuksia erityisesti elinkeinoelämään. Kaupan palveluilla on huomattava työllistävä vaikutus, josta osa kohdistuu myös liikenne- ja logistiikka-aloille. Kaavavaraus lisää kilpailua ja parantaa yritysten toimintaedellytyksiä. Vaikutukset ovat paikallisia, maakunnallisia ja osin myös laajemmalle alueelle ulottuvia. Kaakkois-Suomen metsäkeskus on esittänyt vaihemaakuntakaavaan vahvana näkemyksensä, että Etelä-Karjalaan tarvitaan useita logistiikkakeskuksia metsäteollisuuden ja biolaitosten tarpeisiin. Tätä tavoitetta on vaihemaakuntakaavalla pyritty toteuttamaan.

Muut vaikutukset talouteen

TP/log varauksella on positiivisia vaikutuksia talouteen. Logistiikka työllistää pelkästään Kaakkois-Suomessa noin 6 000 työntekijää. Transitoliikenteestä kertyy Suomessa vuositasolla noin 300 miljoonan euron tulot.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen länsireunassa, alueen ulkopuolella kulkee vesipuitedirektiivin mukainen joki, Vuoksi. Merkinnällä ei ole vaikutuksia Vuoksen arvoihin. Alueella on vain paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Imatran rajanylityspaikalle on laadittu yleis- ja asemakaavat, joihin liittyy yksityiskohtaiset luonto- ja maisemaselvitykset sekä muita kaavoitukseen liittyviä selvityksiä. Vaikutukset luontoarvoihin eivät ole merkittäviä.

Vaihemaakuntakaavan varauksessa tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristöä ja siten kaavavaraksesta ei ole vaikutuksia niihin.

Logistiikka-alue voi tuoda mukanaan uusia työpaikkoja, jotka ovat tervetulleita Imatran seudulle ja tuovat hyvinvointia alueelle.

KAUPPA JA PALVELUT

C, Keskustatoimintojen alue

Imatrankoski–Mansikkala, C, Keskustatoimintojen alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Imatralla Imatrankoski–Mansikkala keskusta-aluevaraus sijoittuu keskustan jalankulkuvyöhykkeelle, kevyen liikenteen vyöhykkeelle sekä joukkoliikennevyöhykkeelle. Yhdyskuntarakenne kehittyy siten että Imatrankoski ja Mansikkala yhdistyvät monelta suunnalta alueelle toteutettavien asuin- ja palvelualueiden myötä. Kaavavaraus mahdollistaa keskustan kehittymisen alueen vahvana kaupallisena keskuksena.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja uusi valtakunnallinen lippujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön pidemmälläkin matkoilla. Keskustaan on myös hyvät kevyen liikenteen väylät Etelä-Karjalan laaturaitiverkostoon liittyen.

Liikenteen määrä: Mikäli kauppaa kehittyy runsaammin, (jo nyt parhaillaan rakennetaan uutta Prismaa ja myös muita kaupan palveluja suunnitellaan) vaihemaakuntakaavan liikenteellisen selvityksen mukaan nykyinen liikennejärjestelmä voi paikoitellen tukkiutua. Mansikkalan alueella tehdään muutoksia liikennejärjestelmään ja kiertoliittymiä lisätään jo nyt kaupan kehittymisen myötä.

Yhdyskuntahuollon tarpeet on jo toteutettu alueelle lähitulevaisuuden tarpeisiin, joten varauksesta ei lähitulevaisuudessa ole vaikutuksia.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Imatrankosken–Mansikkalan alueen kehittäminen on tärkeää matkailulle ja alueen asukkaille sekä elinkeinoelämälle. Vaikutukset ovat positiivisia, matkailijat voivat saada laadukkaat kaupalliset, matkailulliset ja kulttuuriset palvelut Imatran keskeiseltä alueelta Imatra–Svetogorsk -kaksoiskaupungin rajanylityspaikan läheisyydestä.

Muut vaikutukset talouteen

Imatran keskusta-alueen elinkeinojen ja palvelujen kehittymisestä on ollut merkittävää aluetaloudellista hyötyä. Tilastokeskuksen maakunnittaisen vertailun mukaan Etelä-Karjalan BKT/asukas vuodesta 2010 vuoteen 2011 on kasvanut ylivoimaisesti eniten koko Suomeen verrattuna eli 16,4 %. Vuonna 2011 BKT/asukas oli 35 382 euroa ja vuonna 2010 vastaava luku oli 30409,02 euroa /asukas. Kaupan ja matkailun kehittämisellä on saatu talouteen nousua.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen itäpuolella on vesipuitedirektiivin mukainen joki, Vuoksi, joka tulee ottaa huomioon keskusta-alueen jatkosuunnittelussa. Vuoksi on lähitulevaisuudessa osa Geopark -kansainvälistä luontomatkailuverkostoa. Keskusta-alueen merkinnällä ei ole vaikutuksia Vuoksen arvoihin, keskustaan laaditun yleissuunnitelman perusteella. Alueen lounaiskulma sijaitsee I-luokan pohjavesialueella, Korvenkanta. Keskustavarauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia kyseiseen pohjaveteen, alueelle ei ole suunnitteilla pohjavettä pilaavaa toimintaa. Alueella on paikallisia luontoarvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Edellä mainituin perustein keskustavarauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia luontoon ja luonnonvaroihin. Vaihemaakuntakaavan varausalueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Imatrankosken–Mansikkalan keskustassa on sekä valtakunnallisesti että maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Kulttuuriympäristöarvot tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Mikäli vaihemaakuntakaavan kaupan varauksia toteutetaan keskustaan, tulee Imatrankosken keskustassa ottaa erityisesti huomioon alueen valtakunnalliset ja maakunnalliset kulttuuriympäristöarvot. Kulttuuriympäristöä koskeva määräys on keskustamerkintään liitettynä joka myös on voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) yleismääräyksenä.

Tunnetuista muinaisjäännöksistä kaava-alueen sisään jäävät historiallisesta ajasta kertovat Siitolan lauttapaikka, Pässiniemi sekä Imatrankosken uoma. Kaava-alueen läheisyydessä ovat samaten historiallisen ajan muinaisjäännökset Linnakoski, Siitola ja Siitolan kestiekvari. Alemman tason kaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota merkittävien rakennusten ja maisemakokonaisuuksien sekä muinaisjäännösten säilymiseen, jotta kulttuuriperintö, arkeologinen kulttuuriympäristö ja rakennettu ympäristö tulee otettua riittävästi huomioon. Tästä maakuntamuseo pitää hyvää huolta.

Imatran keskustoissa on merkittäväksi listattujen rakennusten lisäksi varsin paljon muuta, paikallisesti merkittävää sekä kulttuuriympäristön kerroksellisuuden säilymisessä olennaista rakennuskantaa, jota tulisi uudisrakentamisesta huolimatta säilyttää. Tärkeää on huomioida myös Imatrankoskelle tyypillinen kauppalaan mitakaava, uudisrakentamisen ei tulisi hävittää sitä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huolehditaan muun muassa viranomaisneuvotteluissa siitä, että keskustan kulttuuriarvot otetaan huomioon. Todettakoon, että huolellisen suunnittelun ja viranomaisohjeistuksen kautta vältetään merkittävät negatiiviset vaikutukset Imatrankosken–Mansikkalan keskustaan ja siihen rajoittuvaan kulttuuriympäristöön.

Sosiaaliset vaikutukset: Kulttuuripalvelujen saatavuudelle olemassa olevien keskustojen kehittäminen on myönteinen asia. Se lisää ihmisten liikkumista, mikä kasvattaa puolestaan kulttuuripalvelujen kysyntää, joka toivotavasti lisää tarjontaa. Monikulttuurisuudelle keskustojen kehittäminen tarjoaa lisää kohtaamispaikkoja, mikä lisää vuorovaikutusta.

Mansikkalan uusi Prisma ja Citymarketin laajennus parantavat kattavasti asukkaiden kauppapalveluja ja tämän tyyppisissä automarketeissa voi hoitaa esimerkiksi viikon ruokaostokset kerralla, mutta ne eivät välttämättä houkuttele hoitamaan pieniä täydennysostoksia. Sellaisia varten ihmiset kaipaavat pienempiä ruokakauppoja lähelleen esimerkiksi Imatrankoskella tai Vuoksenniskalla. Nämä palvelevat usein myös ikäihmisiä paremmin. Kaupunkikuvan muodostavat toki monet muutkin asiat kuin periaatteessa monistettavat kauppaliikkeet. Yksilöllinen kaupungin tai alueen kuva muodostuu siitä hengestä ja ”tekemisen meaningistä”, minkä alueella asuvat ja siellä vierailevat ihmiset luovat. Tällainen vaikutelma aineettoman, sosiaalisen pääoman kasvattamisesta on Imatralla viime vuosina onnistuttu luomaan melko hyvin.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Vuoksenniska on Imatran kolmas keskusta, joka on rakentunut Stora Enson tehtaiden ympärille. Asukkaita Vuoksenniskalla on noin 2 500. Suurin osa heistä asuu pienkerrostaloissa tai omakotitaloissa Vuoksenniskan C-varaus sijoittuu hyvin jalankulku ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Vuoksenniskan keskusta on Etelä-Karjalan maakuntakaavan laatukäytävän alueella sekä se sijoittuu kaupunkikeskustan kehittämisalueelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä on hyvä.

Liikennemäärät eivät todennäköisesti kasva merkittävästi. Vuoksenniskan liikennejärjestelmää on kehitetty uusien kaupallisten palveluiden myötä. Vanha keskusta ei voi kehittyä massiivisille kaupan palveluille kapean ”kauppakadun” ja olevan vanhan rakennuskannan vuoksi. Uudet kaupan alueet soveltuvat paremmin liikenteellisesti väljemmille keskustan osille, johon uusi kauppa on alkanut jo kehittyäkin. Alueelle on hyvät liikenneyhteydet moottoritietä sekä vanhaa valtatieta pitkin.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Vuoksenniska toimii merkittävänä kaupunginosana ja palvelee työssäkäyviä (Stora-Enso) ja asukkaita sekä myös pohjoisten kuntien, erityisesti Ruokolahden ja Rautjärven asukkaita sekä loma-asukkaita. Vuoksenniska on kaupallinen keskus, josta löytyvät tarpeelliset päivittäin tarvittavat tavarat ja myös useat erikoistavaliikkeit. Vanhaa keskustaa tulisi kehittää erilaisille kaupan- ja muille palveluille ”kauppakadun” olevaa vanha rakennuskantaa hyödyntäen. Lisää uusia kaupallisia palveluja tarvitaan myös valtatie suuntaan, ettei palveluja tarvitse hakea kauempaa. Kaavavaraus mahdollistaa sen. Vuoksenniskalla käy paljon venäläisiä asiakkaita.

Muut vaikutukset talouteen

Imatran kaupunki on asettanut Vuoksenniskalle kehittämistyöryhmän ja myöntänyt alueelle suunnittelurahaa. Tulevaisuudessa esiintyy siis entistä ehempi ja toimelempi kaupunginosa, jota vaihemaakuntakaavavaraus voi myös edistää, sillä on vaikutusta alueen kokonaistalouteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen itäpuolella sijaitsee vesipuitedirektiivin mukainen järvi, Immalanjärvi. Vuoksenniskan C-alue sijoittuu kauemmas Immalanjärvestä eikä sillä ole todennäköisiä vaikutuksia järveen. Alueella on vain paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa, joten kaavavarauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia luonnonvaroihin tai luonnonvaroihin. Vaihemaakuntakaavan varausalueilla tai niiden vaikutusalueilla ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueen eteläpuolella sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Lakasenpelto. Pelto rajoittuu Vuoksenniskan C-alueeseen. Keskustan rakentamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia perinteisen matalan rakentamistyylin jatkuessa alueella.

Vuoksenniskan palveluiden kehittäminen on alueen asukkaiden ja työssäkäyvien kannalta tärkeää. Paljon palveluja on siirtynyt Imatrankoskelle. Nyt olisi aika palauttaa palvelut Vuoksenniskan asukkaille ja saada vireyttä taantuneelle vanhalle keskusta-alueelle. Uusien palveluiden kehittyminen keskustan laajenemisalueelle tuo todennäköisesti elinvoimaa myös sinne.

KM-1, Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue

KM/res, Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä

Korvenkanta, KM-1, Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue, yhteensä 121 500 k-m² (KM-1 66 500 k-m², KM-2 55 000 k-m²)



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Korvenkanta liittyy hyvin yhdyskuntarakenteeseen ja asutukseen sekä yhdistyy Mansikkalassa keskusta-alueeseen. Tällä hetkellä Mansikkalan ja Korvenkannan välisellä alueella on jo jonkin verran kauppaa (Mansikkalan Key-East yrityspuisto). Laajennusten toteutuessa Korvenkanta–Mansikkala tulee olemaan yhtenäistä keskusta/kaupan aluetta. Se muodostaa erittäin vetovoimaisen kauppapaikan seudulle. Alue sijaitsee lähellä Rauha-Tiurun ja Ukonniemen matkailualueita. Imatralla ei ole muita alueita, joille voidaan sijoittaa uutta yhdyskuntarakenteeseen liittyvää kaupan toimintaa laajamittaisesti ja suuressa yksikkökoossa, joten vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ovat positiiviset. Jos tämä alue jää toteutumatta, matkailu ja kauppa eivät pysty riittävästi kasvamaan Imatralla.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Keskustojen tuntumassa kaupan saavutettavuus on varsin hyvä. Imatralla kaupassa käydään kävellen kaksi kertaa useammin kuin maakunnan muissa kunnissa. Korvenkanta on kevyen liikenteen laaturaitin varrella ja laaturaitti haarautuu Korvenkannassa moneen eri suuntaan. Joukkoliikennetytydet ja linja-autopysäkit ovat alueen tuntumassa ja joukkoliikennettä kehitetään kaupan toteuttamisen yhteydessä lisää.

Liikenteen määrä: Kaupan tarjonnan muutokset vaikuttavat ostosmatkojen suuntautumiseen ja ostosliikenteeseen. Kotimaisen ostosliikenteen kasvu on suurinta valtatie kuudella Lappeenrannan kohdalla sekä Lappeenrannan ja Imatran välillä. Liikennemäärien kasvu Korvenkannan alueella johtuu pääosin rajaliikenteestä. Imatran rajanylityspaikan liikenteen kasvuprosentit ovat olleet suurimmat koko Kaakkois-Suomessa.

Liikenteen kasvu on voimakasta Imatralla erityisesti Imatrantiellä, Korvenkannantiellä ja Helsingintiellä, liikenneverkon välityskyvyn ylittymien voi siirtää liikenteen kasvua myös vaihtoehtoisille ajoreiteille. Liikennemääriin vaikuttaa myös se, mitkä kaupan varaukset toteutuvat ja mitkä eivät. Korvenkannan yleis- ja asema-kaavoihin liittyen on laadittu liikenteellinen selvitys.

Alueelle on rakennettu tarvittavat liikennejärjestelyt valtatie kuuden parantamisen ja uuden ABC-liikenneaseman toteuttamisen yhteydessä. Korvenkannan KM-1 alueille on rakennettu uudet eritasoliittymät valtatie kuuden parantamisen yhteydessä. Liittymäratkaisut sekä sisäiset liikennejärjestelyt on kehitetty näiden alueiden kehittämistä ja liikenteen kasvua silmälläpitäen, joten liikenteelliset olosuhteet ovat hyvät ja vaikutukset positiiviset vaihemaakuntakaavan varausten osalta.

Liikennemäärien kasvamisella ja lähellä olevan kaksoisraiteen kehittämisellä ei ole negatiivisia vaikutuksia (esimerkiksi melu) alueen kehittämiseen. Myöskään KM-varauksilla ei ole liikenteeseen negatiivisia vaikutuksia edellä mainituin edellytyksin.

Korvenkannan valtatie kuuden alikulun/ylikulun mahdollinen rakentaminen jatkossa lisää liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta, mikäli alue kehittyy kokonaisuudessaan. Korvenkannan KM-varausten toteuttaminen lisää tehtyjen liikenne- ja yhdyskuntahuollon investointien hyödyntämistä ja niiden käyttöä.

Vaikutukset asiointimatkojen pituuteen: Vähiten ostosmatkojen kilometrisuoritetta syntyy Imatralla, jossa kolmen keskuksen rakenne tarjoaa erityisesti päivittäistavaran osalta hyvät lähipalvelut. Myös Korvenkannassa tämä tavoite toteutuu, monipuoliset palvelut saadaan läheltä asutusta ja keskustaa.

Yhdyskuntahuolto: Kaupan suuryksiköiden toteuttaminen vaatii aina yhdyskuntahuollon investointeja. Jo rakennetulla Korvenkannan alueella voi hyödyntää olemassa olevaa teknisen huollon verkostoa, joka on mitoitettu uudelle rakentamiselle. Hulevesien asianmukainen hallinta uusilla alueilla edellyttää erityisiä järjestelyjä. Kotitalouksien jätehuoltoa tukevia palveluita voidaan sijoittaa suuryksikköjen yhteyteen tehostamaan alueellista jätehuoltoa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alueelle on tarkoitettu suunnata sellaista erikoistavarakauppaa, joka ei kilpaile keskustan palveluiden kanssa eikä vähennä keskustan ostovoimaa (määräykset siitä ovat voimassaolevassa asemakaavassa). Kaupan laadulla on merkitystä siihen, onko Korvenkannan alueen kaupalla vaikutuksia keskustoihin. Mikäli Korvenkantaan rakentuisi perinteinen keskustakaupan kauppakeskus, voisi tällä olla keskustan kehittämistä hidastavia vaikutuksia. Imatran kaupungilla on vahva näkemys alueen kehittämisestä. Korvenkannan kehittyminen kaupan alueena edistää matkailun ja muiden elinkeinojen kehittymistä Imatran seudulla, mikä taas pitkällä aikavälillä vaikuttaa positiivisesti keskustaan ja sen kehittymiseen. Matkailupalveluilla ei ole merkitystä paikallisiin keskustuksiin, sillä paikalliskeskukset palvelevat kaupunkilaisia ja matkailukeskukset pääosin matkailijoita.

Asukkaiden matkapituuksia kasvattaa usein se, että kauppaostokset keskittyvät entisestään keskustoihin. Tästä seuraa myös, että asunalueiden lähellä sijaitsevien kauppojen suhteellinen vetovoima hieman heikkenee.

Muut vaikutukset talouteen

Kaupan suuryksiköiden toteuttaminen monipuolistaa Imatran alueen kaupallisten palveluiden tarjontaa ja vähentää kaupan sekä kaupan ostovoiman siirtymää Lappeenrantaan, joten se lisää alueelle jäävien tulojen määrää. Korvenkannan alueelle on tarvittu merkittäviä liikennejärjestelyjä jo olemassa olevia palveluita varten. Liikennejärjestelyt ja liittymät on tehty valtatie kuuden Imatra–Lappeenranta parantamisen yhteydessä vuosina 2010–2012. Alueen tavoitteena on uusien yritysten perustaminen, ympärivuotisten toimintojen kehittäminen ja palvelutarjonnan lisääminen. Korvenkannan matkailu- ja kauppapalvelujen kehittymisen myötä alueen positiiviset tulo- ja työllisyysvaikutukset lisääntyvät. Kaupan palveluilla on huomattava työllistävä vaikutus, josta osa kohdistuu myös liikenne- ja logistiikka-aloille.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin (Vaikutuksia käsitellään koko Korvenkannan KM-1 aluetta Imatra–Lappeenranta)

Alueen lähellä sijaitsee I-luokan pohjavesialue, Tiuruniemi. Lappeenrannan puoleisen osan pohjoisreuna ulottuu pohjavesialueelle. Vaihemaakuntakaavan varauksella ei ole vaikutuksia siihen, koska alueet ovat kauempana ja alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa pohjavesien mahdolliset suojelutarpeet otetaan huomioon. Korvenkannan KM-1 -alueella on kaksi luontokohdetta, Muteikon lähteet ja Korvenkylän raviinialue. Lisäksi kaksi muuta luontokohdetta sijaitsee Korvenkylän el-aluekeskuksen ja KM-1 -alueen välisellä vyöhykkeellä. Muteikon alue (1 ha lähteet ja norot, 5 ha koko alue) sisältää liito-oravan elinpiiriksi soveltuvaa metsäaluetta, metsälain mukaista erityisen tärkeää elinympäristöä sekä vesilailloja suojeltua vesialuetta. Pienvesikohteena alue on Korvenkylä–Korvenkanta alueen arvokkain. Valkoselkätikan on todettu pesivän alueen pohjoisosassa vuonna 2013. Liito-oravista ei ole merkkejä eikä lepakkohavainnot ole merkittäviä. Alueelle laaditun luontoselvityksen mukaan kohde on otettava maankäytön suunnittelussa huomioon kokonaisuutena, ettei sen luontoarvojen säilyminen vaarannu. Merkittävimmät luontoarvot ovat kohteen pohjoisosassa. Korvenkylän raviinialue (0,9 ha) soveltuu valkoselkätikan ruokailualueeksi. Alueella on metsälain mukaista erityisen tärkeää ympäristöä.

KM-1 alueen eteläpuoleisessa välimaastossa on kaksi maisemallisesti merkittävää puustoista saarekettä, jotka tulee ottaa huomioon aluetta suunniteltaessa. Korvenkannan KM-1 varaukset eivät kuitenkaan vaikuta näiden alueiden luontoselvityksen mukaisiin maisema- ja luontoarvoihin.

Alueiden luontoarvojen säilyvyys voidaan turvata yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yleiskaava-asiakirjoissa on esitetty, että Korvenkannan luontoalueet tulee jättää maankäytön ulkopuolelle vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräysten mukaisesti.

Korvenkannan KM-1 alueella eikä sen reservialueilla ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Korvenkannan alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole arvokkaita rakennettuja ympäristöjä tai muinaisjäännöksiä. Alueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristökohteita tai -arvoja. Suuri osa alueen suunnittelusta rakentamisesta rajoittuu jo rakennettuun uuteen liikennepalveluiden ympäristöön, jolloin maisemavaikutus on vähäinen.

Alue sijoittuu valtatie kuuden ja matkailupalvelukohteisiin (Imatran kylpylä, Ukonniemen alue ja Rauha) johtavan päätien risteykseen, joten keskeisen sijaintinsa ansiosta se palvelee hyvin matkailijoita ja lähialueen asukkaita. Alueen palvelut lisääntyvät ja se sopii hyvin myös pistäytymisluonteiseen ostosmatkailuun Venäjän puo-

lelta vähentäen siten esimerkiksi pitemmälle suuntautuvan liikenteen kuormitusta. Toisaalta se palvelee hyvin myös ohikulkumatkalaisia. Merkitty ali-/ylikulkuyhteys valtatie kuuden poikki Korvenkannan kauppapaikkojen välillä lyhentää alueen kauppajen välistä matkaa, helpottaa kaupassakäyntiä ja lisää sekä kevyen liikenteen että autoilijoiden liikenneturvallisuutta.

Korvenkannan alueella on erittäin hyvät mahdollisuudet kehittyä merkittäväksi ja vetovoimaiseksi matkailu- ja ostoskohteeksi, joka lisää palvelutarjontaa, edistää kilpailua ja luo työpaikkoja alueelle niin rakennusaikana kuin jatkossa toiminnan käynnistyttyä.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle suunnitellaan erikoistavarakauppaa urheilu-, kalastus- ja teknistä kauppaa sekä tilaa vievää kauppaa esimerkiksi auto-, huonekalu-, outlet- ja tehtaanmyymäläkauppaa. Voimassa olevassa maakuntakaavassa (2011) alueella on vähittäiskaupan suuryksikön symbolimerkintä km-1. Imatran kaupungin tavoitteena on, että vähittäiskaupan suuryksikkö-alueiden kauppa on pääosin erikoistavarakauppaa ja tilaa vievää kauppaa. Alueella on voimassa asema- ja yleiskaava. Kaavat mahdollistavat erikoistavarakauppaa, joka ei kilpaile keskustan palveluiden kanssa. Korvenkannan alueelle ei myöskään suositella suunnattavan massiivisesti sellaista kaupan toimintaa, joka kuuluisi sijoittaa keskustaan. Alue soveltuu tyypiltään sellaiselle kaupalle ja palveluille, joihin suurin osa asiakaskuntaa tulee kaukaa ja jota ei keskustoihin voida sijoittaa. Imatran kaupungilla on aiesopimus YIT:n kanssa liike- ja kauppakeskuksen rakentamisesta. Alueella on Nesteen liikenneasema ja uuttaa ABC-liikenneasemaa rakennetaan parhaillaan. Alueella on jo myös muita kaupallisia palveluja. Aluetta on tarkoitus toteuttaa vaiheittain. Korvenkanta täydentää Imatrankosken ja Mansikkalan palveluita lähinnä erikoiskaupan ja tilaa vevän kaupan osalta palvelun kauempaa tulevia seudun asukkaita sekä merkittävästi myös matkailijoita.

Toimintaedellytykset keskustassa

Kaupallisen selvityksen mukaan vaihemaakuntakaavan mahdollistamien muutosten myötä Imatrankoski säilyy perinteisenä keskustakaupan kauppapaikkana erikoiskauppoineen, kävelykatuineen ja keskustatunnelmineen. Alueella ei kuitenkaan ole suuria laajentumismahdollisuuksia tiiviin rakenteen vuoksi. Mansikkalaan keskittyy suurempimuotoista kauppaa kuin Imatrankoskelle. Mansikkalan luonne muuttuu palveluiltaan nykyistä enemmän keskustamaisemmaksi. Mansikkalaan onkin tulossa uusia kauppajia (muun muassa uusi Prisma). Sellaisia kaupan konsepteja, joita ei voida kehittää keskustoihin, voidaan suunnata muille alueille. Suuren tilantarpeen vuoksi Korvenkantaan suunniteltua kauppaa ei voida sijoittaa keskustaan. Rajaliikenteen voimakkaan kasvun skenaarion mukainen liikennemäärien kasvu aiheuttaa keskustoihin suurella todennäköisyydellä vakavia ongelmia liikenteen sujuvuudessa.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Korvenkanta palvelee tällä hetkellä matkailijoita ja ohikulkuliikennettä sekä paikallista väestöä. Lähialueella on paljon asutusta ja alue on hyvin asukkaiden saavutettavissa myös kevyellä liikenteellä. Liikenneaseman vuoksi suuri osa asiakaskunnasta on ohikulkijoita ja matkailijoita, jotka tulevat kauempaa. Imatran rajanylityspaikka on lähellä, rajan ylittävistä matkailijoista on ollut noin 65 prosenttia pääasiassa ostosmatkalla ja 35 prosenttia muulla matkalla. Venäläisten osuus rajanylittäjistä on 80 prosenttia. Korvenkannan lähellä sijaitsevat Rauhan- ja Imatran kylpylä- ja vapaa-ajan alueet, joka ovat matkan varrella rajanylityspaikkaan nähden. Kahden kilometrin säteellä oli vuonna 2012 4012 asukasta, joten Korvenkanta palvelee näitä alueen asukkaita ja lyhentää heidän asiointimatkojaan.

Asiointitiheys

Korvenkannan suuret liikenneasemat vetävät asiakkaita puoleensa ja kauppapaikkojen asiointi voi niveltyä liikenneasemien asiakaskäynteihin. Lähiasukkaiden asiointi voi sen sijaan olla tiheämpää. Yksittäisten venäläisten ja muiden matkailijoiden käyntejä voi olla useita kuukaudessa.

KM/res Korvenkanta, Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä yhteensä 40 000 k-m²

KM/res -alueeseen kohdistuu samat vaikutukset kuin varsinaiseen KM-1 -varaukseen. Alueen suunnittelussa noudatetaan samoja kaavamääräyksiä.

**KM-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue
KM/res, Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä**

Sotkulampi, KM-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue,
yhteensä 45 000 k-m² (KM-2 45 000 k-m²)



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijaitsee Mansikkalan ja Vuoksenniskan välissä. Se sijoittuu hyvin Imatran Virasojan ja Sotkulammen taajamarakenteeseen (YKR 2012) valtatie kuuden ja rajalle vievän Pietarintien risteykseen. Se sijoittuu voimassaolevan maakuntakaavan kaupunkikehittämisen kohdealueelle sekä Etelä-Karjalan laatuikäytäväalueelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Alueelle on hyvä saavutettavuus seudun asukkaille ja matkailijoille. Alue sijaitsee kevyen liikenteen laaturaitin varrella. Alueelle johtaa linja-autoyhteys ja alueelle pääsee kutsutaksilla.

Liikenteen määrä: Liikenteen kokonaismäärä saattaa kasvaa ja kaupan luonteesta riippuen liikenteestä saattaa aiheutua hetkellistä kuormitusta. Alueella on jo entuudestaan samantyyppistä toimintaa ja tämän myötä asiakas- ja tavaraliikennettä. Sotkulammen tarkasteltavan uuden kaava-alueen liikenteen kokonaistuotokseksi arviointiin maksimissaan noin 4750 autoa/vrk (tulo- ja paluuliikenne yhteensä). Sotkulammen alueen asemakaavan selvityksen mukaan Sotkulammen uuden KM-2 alueen toteuttaminen ei oleellisesti vaikuta tarkastelualueen liikenteelliseen toimivuuteen. Kaistajärjestelyin ja valo-ohjauksella voidaan tulevaisuudessa edelleen parantaa liittymien välityskykyä, mutta nämä toimenpiteet eivät kuitenkaan ole millään tavalla välttämättömiä kaavan toteutukselle. Mikäli jatkossa aluetta laajennetaan kaupallisiin tarkoituksiin valo-ohjaus voi olla tarpeellinen.

Muut vaikuttavat asiat: Suunnittelun pohjoisreunassa kulkee valtatie kuusi, joka on rakennettu moottoritieksi. Itäpuolella on raja-asemalle suuntautuva kantatie 62 Pietarintie, eteläpuolella pääkatuna toimiva Kartanonkatu ja lännessä Venäjä–Imatra välinen rautatie. Alueelle on laadittu Luumäki–Imatra -kaksoisraiteen yleissuunnitteluun liittyen Ratahallintokeskuksen teettämä meluselvitys Imatran rataverkko 26.10.2006/Ramboll (kuvat 3 ja 4) sekä raporttiin: Luumäki–Imatrankoski kaksoisraiteen alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi Sito Oy/2008 liittyvä meluselvitys. Raide- ja maantieliikenteestä ei ole merkittäviä meluvaikutuksia kaupan alueelle.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Ei kilpaile keskustojen kaupan tarjonnan kanssa. Alueella sijaitsee jo entuudestaan rautakauppaa, jonka palveluita asukkaat ovat tottuneet käyttämään. Mikäli Imatran K-rautaa ei kehitetä, ostovoiman siirtymät Lappeenrantaan ovat suuret. Kaupan ostovoiman siirtyminen Lappeenrantaan vähentyy merkittävästi, kun Imatralle saadaan laadukkaat rauta- ja teknisen kaupan palvelut. Vaikutukset ovat näin ollen positiiviset alueen kauppaan ja palveluihin.

Muut vaikutukset talouteen

Sotkulammen tilaa vievän suuryksikön toteuttaminen monipuolistaa Imatran alueen kaupallisten palveluiden tarjontaa ja vähentää kaupan ostovoiman siirtymää Lappeenrantaan, joten se jättää tuloja alueelle. Liikennejärjestelyt ja liittymät on tehty moottoritie kuuden Imatra–Vuoksenniska rakentamisen yhteydessä. Alueen kaupapalvelujen kehittymisen myötä alueen positiiviset tulo- ja työllisyysvaikutukset lisääntyvät. Alueen lähellä on valmis kunnallistekniikka. Alueen rakentaminen edellyttää jonkinasteista maansiirtoa maaperän laadun vuoksi. Alue sijoittuu valtavyöhykkeen varteeseen, joten se voi osittain lisätä liikkumiskustannuksia ja osittain myös niveltyä muuhun asiointiin ja pendelöintiin.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee Ensimmäisellä Salpausselällä. Alueella on vain paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Sotkulammen vaikutusalueella ei ole Natura 2000 – eikä valtakunnallisia suojeluohjelmien alueita eikä myöskään luonnonsuojelulain tai vesilain mukaisia suojeltavia luontotyyppejä tai luonnonmaisema-arvoja.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Sotkulammen alueelta hieman sivussa sijaitsee maakunnallisesti merkittävä Viraskorven kulttuurimaisema. KM-2 -alueen kulttuuriset vaikutukset jäänevät vähäisiksi.

Alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole muita arvokkaita rakennettuja ympäristöjä tai muinaisjäänöksiä. Alueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristökohteita tai -arvoja. Kauppavaraus vaikuttaa ihmisten elinoloihin positiivisesti. Nykyinen K-rauta siirtyy uudistuneena alueelle. Tämä tuo mahdollisuuden saada Imatralta samat rautakaupan tuotteet kuin Lappeenrannasta. Tällöin rautakaupan tavaroita saadaan lähempää ja se helpottaa ihmisten arkipäivää. Myös muita vastaavanlaisia kauppiaita voitellaan alueelle. Asiakkaiden kannalta on usein mielekästä, että alueelta löytyy saman erikoisalan kauppiaita, jolloin vertailujen tekeminen on helpompaa ja myös hintakilpailu toimii kuluttajan eduksi. Alueen sosiaalisina muutoksina työpaikkojen lisäys on positiivinen muutos, mutta alue saattaa houkuttaa liikkeitä Vuoksenniskalta, jossa tyhjiä liiketiloja on jo ennestään. Vastaavia rautakauppapalveluja ei ole keskustoissa.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

KM-2 -alueelle on tarkoitus sijoittaa tilaa vievää kauppaa, kuten rauta- ja rakennustarvikekauppaa sekä muuta teknisluonteista kauppaa. Alueella nykyisin sijaitseva K-rauta laajenee ja siirtyy liikenteellisesti parempaan paikkaan. KM-2 -alueen toteuttaminen tapahtuu vaiheistamalla.

Toimintaedellytykset keskustassa

Kaupan laatu huomioiden suuria rauta- yms kauppiaita ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa keskustaan suuren tilantarpeen vuoksi. Tilaa tarvitaan suurille varasto-, parkki- ja lastausalueille. Kauppa sijoittuu olemassa olevan rautakauppapaikan yhteyteen, keskeiselle liikenteelliselle alueelle. Se ei kilpaile keskustojen kaupan tarjonnan kanssa.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

KM-2 -alue palvelee hyvin seudun asukkaita, rajaliikennettä ja matkailijoita. Kahden kilometrin säteellä oli vuonna 2012 3847 asukasta. Seudun asukkaille asiointimatkat eivät pitene, sillä alueella sijaitsee jo entuudestaan suosittu rautakauppa, jonka palveluita asukkaat ovat tottuneet käyttämään. Alueelta on hyvä liikenteellinen yhteys raja-asemalle.

Asiointitiheys

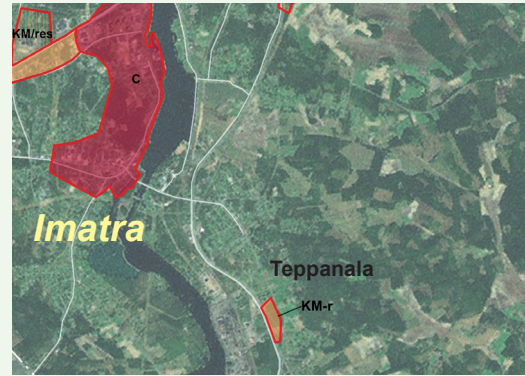
Paljon tilaa vievän kaupan asiointi ei ole päivittäistä, mutta voi olla hetkellisesti hyvinkin vilkasta .

KM/res Sotkulampi, Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä yhteensä 10 000 k-m²

KM/res -alueeseen kohdistuu samat vaikutukset kuin varsinaiseen KM-2 -aluevaraukseen. Alueen suunnittelussa noudatetaan samoja kaavamääräyksiä.

KM-r, Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikkö

Teppanala, KM-r, Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikkö, yhteensä 25 000 k-m²



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijoittuu Imatra–Teppanala YKR taajama-alueelle, rajalle vievän päätien varrelle Imatra–Svetogorsk rajanylityspaikan tuntumaan. Se sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) laatukäytävälle ja vaihemaakuntakaavan liikenteen ja logistiikan vyöhykkeelle. Alue on hyvin saavutettavissa rajalta sekä taajamasta käsin. Kahden kilometrin säteellä oli vuonna 2012 2778 asukasta.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Alueen saavutettavuus on hyvä. Kauppapaikka sijoittuu Pietarintien varrelle, jonka rinnalla kulkee kevyenliikenteen väylä. Kevyen liikenteen väylä jatkuu rajalle asti ja alueelle on joukkoliikenneyhteys, Teppanalan linja-autopysäkit, Linja 1.

Liikennemäärät: Mikäli rajaliikenne kasvaa erittäin voimakkaasti, ongelmia aiheutuu Imatran Pietarintien välityskyvyn ja muiden liikennöitävyysongelmien muodossa. Liikennemäärien kasvu riippuu rajaliikenteen kasvusta. Voimakkaan kasvun skenaariossa liikenne voi ruuhkautua rajalle vievällä Pietarintiellä ja sen liittymisissä. Rajaliikenteen maltillisen kasvun skenaariossa liikennemäärät kasvavat kaksin–kolminkertaiseksi, jolloin kokonaisliikennemäärä olisi 5 000–6 000 ajoneuvoa/vuorokausi riippuen raskaan liikenteen kehityksestä. Pietarintien välityskyky uhkaa ylittyä, jos liikennemäärä nousee 19 000 ajoneuvoon vuorokaudessa voimakkaan kasvun skenaarion mukaisesti. Maakuntatason tarkastelun tarkkuustaso ei kuitenkaan mahdollista yksittäisten katujen ja liittymien toimivuuden tarkempaa arviointia. Rajaliikenteen merkittävän kasvun vuoksi Kaakkois-Suomen ELY-keskus käynnistää Pietarintien kehittämislaitoksen laatimisen vuonna 2014.

Alueelle on jo rakennettu kolme tavarataloa ja kunnallistekniikka sekä liikennejärjestelmä on toteutettu, joten varaukset eivät vaikuta merkittävästi liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Toiminnan luonne on hyvin erilaista verrattuna keskustapalveluihin. Rajakauppa ei vaikuta merkittävästi keskusta-alueiden palveluihin ja niiden kehittämiseen eikä se kilpaile keskustakaupan kanssa.

Asiakaskunnan ollessa pääasiassa venäläisiä, heidän asiointimatkinsa lyhenee eikä heillä välttämättä ole tarvetta edes käyttää keskustojen palveluita. Matkailua ja rajaliikennettä palvelevien kauppajien valikoima ei suurimalta osin kiinnosta paikallisia asukkaita, joten näin ollen he eivät ole pääasiallisia asiakkaita. Rajaliikenteen matkoja pidentää matkailua palvelevan kaupan tarjonnan vähäisyys rajanylityspaikkojen tuntumassa, jolloin myös pistäytymisluonteisilla matkoilla ostokset joudutaan tekemään hieman kauempana olevistakeskustoista.

Muut vaikutukset talouteen

Venäläisten matkailijoiden osalta kauppajien sijoittaminen rajanylityspaikkojen tuntumaan ja rajalle johtavien pääteiden risteyksiin vähentää venäläisistä aiheutunutta liikennemäärää, liikenteestä johtuvia kustannuksia (esim. keskustojen pysäköintitalot, maanalaiset parkkihallit, liikenneväylien kuluminen) ja muita haittoja kuten liikenneturvallisuuden heikkeneminen sekä melun ja päästöjen lisääntyminen keskustoissa. Rajakauppaa toteutetaan hallityyppeihin rakennuksiin eikä niiden sijoittuminen sovellu keskustoihin. Vastaavien palveluiden sijoittaminen keskustoihin nostaisi rakentamiskustannuksia huomattavasti (tontti sekä rakentamisen laatu) ja aiheuttaisi myös kaupan toimijoille lisäkustannuksia. Kaupan palveluilla on huomattava työllistävä vaikutus, josta osa kohdistuu myös liikenne- ja logistiikka-aloille. Kaava lisää kilpailua ja parantaa yritysten toi-

mintaedellytyksiä. Vaikutukset ovat paikallisia, maakunnallisia ja osin myös laajemmalle alueelle ulottuvia. Ostovoimaa keräävä vähittäiskaupan suuryksikkö voi lisätä myös läheisten muiden palveluiden asiakasmääriä ja liikevaihtoa, mutta se voi myös heikentää olemassa olevien palveluiden kannattavuutta. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia on pyritty lieventämään kaavan suunnittelumääräyksillä sekä kaavaselostuksen suosituksilla.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee Ensimmäisellä Salpausselällä sekä I-luokan pohjavesialueella. Kaupan rakentamisessa on otettu huomioon rakentamisen vaikutukset pohjavesiin ja parkkialueiden hulevedet käsitellään asianmukaisesti myös jatkossa. Alueella on vain paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Vaihemaakuntakaavan varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia. Teppanalan vaikutusalueella ei ole Natura 2000 - tai valtakunnallisia suojeluohjelmien alueita eikä myöskään luonnonsuojelulain tai vesilain mukaisia suojeltavia luontotyypppejä tai luonnonmaisema-arvoja.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole arvokkaita rakennettuja ympäristöjä tai muinaisjäännöksiä. Alueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristökohteita tai -arvoja.

Teppanalan alueelle on varaus pääosin venäläisiä matkailijoita palvelevalle kauppalle. Alue sijaitsee rajan tuntumassa. Alueelle jo rakennetut sekä uudet rakenteilla olevat, ulkomaalaisille suunnatut kauppaliikkeet voivat johtaa siihen, että alueen asukkaat asioivat niissä vähemmän ja alue eriytyy tyypillisesti matkailijoiden tarpeita palvelevaksi. Tällöin alueen asukkaat eivät välttämättä koe siellä asioimista luontevaksi. Toisaalta hieman erittyypiset kaupat voivat lisätä myös paikallisväestön kiinnostusta. Kauppaliikkeet lisäävät lähialueen palveluja.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on rakennettu matkailua ja rajaliikennettä palvelevaa kauppaa. Alueelle on jo rakentumassa Laplandia market, Disa's Fish ja Scandinavian Market. Maakunnassa tunnetaan venäläisten ostoskäyttäytyminen ja tuotteet, joita venäläiset ostavat. Tiedetään myös ettei osa ostosmatkailijoista edes kaipaa keskustatyyppisiä kaupan palveluita. He hakevat tiettyjä kulutustavaroita kuten pesuaineita, kahvia, teetä, tuoretta ja säilöttyä kalaa sekä kuivaelintarvikkeita. Näitä ostosmatkailijoita ei ole tarpeen ohjata kaupunkien keskustoihin. Palveluiden sijoittaminen rajalle vievien liikenneväylien varteen mahdollistaa myös keskustoissa asioivien matkailijoiden ostokset kotimatkan varrella.

Toimintaedellytykset keskustassa

Toiminnan luonne huomioiden rajaliikennettä palvelevaa kauppaa ei ole syytä sijoittaa keskustoihin liikenteen ruuhkautumisen ja suuren pysäköintitilan tarpeen vuoksi. Venäläiset asiakkaat tulevat pääsääntöisesti pikku-busseilla, linja-autoilla, rekoilla tai henkilöautoilla.

Vaihemaakuntakaavaluonnoksen rinnalla simuloitiin vaihtoehto, jossa Lappeenrannan ja Imatran keskustojen ulkopuolella sijaitsevat kaupan varaukset on poistettu ja korvattu vastaavalla määrällä vähittäiskaupan varauksia Lappeenrannan ja Imatran keskustoissa. Tässä keskustapainotteisessa vaihtoehdossa sekä asukkaiden että venäläisten ostosmatkojen keskipituudet pitenevät. Tämä lisää hieman ostosliikenteen kilometrisuoritteita ja liikenteen CO₂-päästöjä.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Asiakaskunta koostuu pääosin venäläisistä rajan ylittävistä matkailijoista. Asiakaskuntaan voidaan katsoa kuuluvan myös muita matkailijoita. Alueelle sijoittuva kauppa palvelee myös paikallista asutusta, vaikka se ei ole kovin suosittua paikallisten keskuudessa. Pääasiallinen asiakaskunta on venäläisiä. Heidän asiointimatkinsa lyhenee, eikä heillä välttämättä ole tarvetta edes käyttää keskustojen palveluita. Matkailua ja rajaliikennettä palvelevien kauppojen valikoima ei suurimmalta osin kiinnosta paikallisia asukkaita. Rajaliikenteen matkoja pidentää matkailua palvelevan kaupan tarjonnan vähäisyys rajanylityspaikkojen tuntumassa, jolloin myös pistäytymisluonteisilla matkoilla ostokset joudutaan tekemään hieman kauempana keskustoista.

Asiointitiheys

Venäläisten ostosmatkailijoiden osalta käyntejä voi olla muutamia/kuukausi, jotkut käyvät useammin. Paikallisilla asukkailla asiointikäyntejä on todennäköisesti vähemmän.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Ilk, Liikenteen ja logistiikan kehittämisen kohdealue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Imatran rajanylityspaikka ja siihen liittyvä logistiikkavyöhyke sijoittuu Imatran alue- ja yhdyskuntarakenteeseen melko tiiviisti. Merkinnällä on positiivista vaikutusta alueen kehittymiseen tiiviimmäksi rakenteeksi Rajapatsaan ja Imatrankosken välillä mahdollisen uuden henkilöliikenneaseman toteutumisen kautta Yhteislyseon tuntumaan vanhan Rautatieaseman paikalle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Merkinnän tavoitteena on luoda edellytykset raja-aseman kehittämiseksi. Se mahdollistaa raja-aseman laajentamisen ja rajaliikenteen sujuvuuden sekä tie- ja raideliikenteen parantamisen. Liikenneyhteyttä kehitetään parhaillaan, kaksoisraiteen yleissuunnitelma käynnistyi rajalle asti ja rautatieyhteyden kansainvälistäminen on lähitulevaisuuden tavoite. Tällä liikennevyöhykemerkinnällä on positiivisia vaikutuksia kansainvälisen liikenneväylän kehittämiseksi sekä raideliikenteessä tavara- ja henkilöliikenteen osalta, mutta myös rajaliikenteen tieosuuden parantamisessa. Imatran raideliikenteen kansainvälistäminen ja sen kautta henkilöliikenteen mahdollistaminen tuo Imatran matkakeskukselle uutta ulottuvuutta ja kehittämisen tarvetta.

Kaavaan merkitty multimodaalinen yhteys tähtää siihen, että raideliikenteen kansainvälistymisen kautta aluetta voidaan kehittää sekä tavarakuljetusten logistisena keskuksena (rauta-, maan- ja vesitie) että henkilökuljetusten logistisena keskuksena. Henkilöjunayhteyksien toteuttaminen Imatran ja Pietarin välillä sekä Imatralta edelleen Lappeenrantaan vähentää muiden väylien ruuhkia ja muodostaa sujuvamman matkailuyhteyden Venäjältä Imatralle.

Merkinnällä voi olla vaikutuksia yhdyskuntahuoltoon.

Vaikutukset kaupan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Varauksella on vaikutuksia erityisesti elinkeinoelämään. Kaupan palveluilla on huomattava työllistävä vaikutus, josta osa kohdistuu myös liikenne- ja logistiikka-aloille. Kaavavaraus lisää kilpailua ja parantaa yritysten toimintaedellytyksiä. Vaikutukset ovat paikallisia, maakunnallisia ja osin myös laajemmalle alueelle ulottuvia. Kaakkois-Suomen metsäkeskus on esittänyt vaihemaakuntakaavaan vahvana näkemyksensä, että Etelä-Karjalaan tarvitaan useita logistiikkakeskuksia metsäteollisuuden ja biolaitosten tarpeisiin. Tätä tavoitetta on vaihemaakuntakaavalla pyritty toteuttamaan.

Muut vaikutukset talouteen

Merkinnällä on vaikutuksia sekä työllisyyteen, hyvinvointiin että kulttuuriin. Imatran ja Pietari–Viipurin juna-matkustaminen Venäjälle helpottunee paljon nykyisestään ja se palautuu entiseen malliinsa, jolloin junamatkustajia oli paljon tällä reitillä. Se tulee tuomaan Imatralle paljon matkailijoita ja antaa elinvoimaa alueelle.

Logistiikka työllistää pelkästään Kaakkois-Suomessa noin 6 000 työntekijää. Transitoliikenteestä kertyy Suomessa vuositulolla noin 300 miljoonan euron tulot.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen ulkopuolella, länsireunaa pitkin kulkee vesipuitedirektiivin mukainen joki, Vuoksi. Aluevarauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia Vuokseen.

Alueen keskiosa sijaitsee I-luokan pohjavesialueella, parhaillaan laadittavan raideliikenteen suunnittelun ja tulevan tiesuunnittelun yhteydessä alueelle laaditaan YVAt ja niissä tullaan tarkastelemaan myös pohjaveteen aiheutuvat vaikutukset ja tekemään tarvittavat toimenpidesuunnitelmat pohjavesien suojelemiseksi.

Vyöhykkeelle on laadittu ympäristövaikutusten arviointi Luumäki–Imatra–Imatran raja -yleissuunnittelun yhteydessä. Yleissuunnitelma ja vaikutusten arviointi valmistui vuoden 2014 aikana.

Vaihemaakuntakaavan varauksessa tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 alueita. Alueella on paikallisia luontoarvoja, joiden vaikutuksia arvioidaan ja otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueen keskiosassa, länsipuolella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Imatran Voiman ja Kuparin asuinalueet sekä maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Imatrankosken vanha keskusta. Alueella sijaitsee kaksi muinaismuistokohdetta. Alueen pohjoisosan rajalla sijaitsee maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö, Siitolan kartano. Logistiseen vyöhykkeeseen liittyvän Luumäki–Imatra–Imatran raja -kaksoisraiteen suunnitteluun liittyy YVA-tarkastelu, jossa kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan ja yleissuunnitelmassa ne otetaan huomioon siten, että vaikutukset ovat mahdollisimman vähäiset. Aluevaraukseen ei kohdistu muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristöarvoja.

Tieliikenteen yhteystarve

Saareksiinmäki–Korvenkanta, Tieliikenteen yhteystarve

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Valtatien molemminpuolinen yhdyskuntarakenne voidaan yhdistää turvallisella ja sujuvalla alikulkutunnelilla.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Korvenkannan valtatie kuuden alikulun/ylikulun mahdollinen rakentaminen jatkossa on tarpeellinen ja se lisää liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta sekä vähentää liikennettä Korvenkannan päätiellä. Alikulku toteutuu, mikäli kaupan alue kehittyy kokonaisuudessaan.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alikulku mahdollistaa sujuvan asioinnin valtatie molemmilla puolilla oleviin kauppapaikkoihin. Kauppa voi siten kehittyä tiiviimmin Korvenkannan alueelle ja antaa mahdollisuuden vähentää autoilua sekä pyöräilyä ja kävelyä Korvenkannan päätiellä. Palvelut ovat paremmin saavutettavissa.

Muut vaikutukset talouteen

Kokonaisuudessaan vaihemaakuntakaavan varausten toteuttaminen lisää tehtyjen liikenneinvestointien hyödyntämistä ja niiden käyttöä. Alikulkutien toteuttaminen tuo Imatran kaupungille mukanaan kustannuksia, mutta se edistää liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta, joka voi vaikuttaa positiivisesti myös talouteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on paikallisia luontoarvoja, joiden vaikutuksia arvioidaan ja otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristöä ja vaikutuksia siten kaavavarauksesta ei ole.

Alikulku voi edistää kevyenliikenteen liikkujien määrää alikulkutunnelin suurempien yhteyksien ja liikenneturvallisuuden ansiosta.

ERITYISALUEET

EP-2, Rajavartiolaitoksen/Tullin alue

Pelkola, EP-2, Rajavartiolaitoksen/Tullin alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rajanylityspaikkojen erityisalueita EP-2 jouduttiin laajentamaan Rajavartiolaitoksen ja Tullin esityksestä Parikkalan, Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikoilla. Imatran rajanylityspaikan kehittäminen vaikuttaa suoraan rajanläheisten alueiden Imatran sekä Svetogorskin kaksoiskaupunkialuerakenteeseen positiivisella tavalla.

Keskeisiä ylimaakunnallisia kehittämisvyöhykkeitä ovat Etelä-Karjalan rajanylityspaikat ja niille johtavat pääväylät. Ne palvelevat koko Suomea ja kansainvälisinä vyöhykkeinä ne ulottuvat Pietarin alueelle ja myös edemmäs Venäjän ja Baltian alueille. Vaihemaakuntakaavaratkaisulla tuetaan näiden kehittymisedellytyksiä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Liikennemäärät Imatran rajanylityspaikalla ovat jatkuvasti kasvaneet. Sujuvilla rajapalveluilla liikenteen ruuhkautumista voidaan ehkäistä. Rajapalveluita kehitetään jo olemassa olevalle rajapalveluiden alueelle, mutta sen seurauksena voidaan joutua tekemään investointeja myös yhdyskuntahuoltoon.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Kaavavaraus antaa mahdollisuuden raja-aseman palveluiden kehittämiseen ja sitä kautta joustavan rajaliikenteen ja ostosmatkailun kasvamiseen. Tällä on positiivisia vaikutuksia alueen kaupallisille palveluille, muille matkailupalveluille sekä elinkeinoelämälle. Tutkimus osoittaa että kaksi tuntia jonotusta rajalla on optimaalinen aika, jolloin venäjältä lähdetään vielä rajaa ylittämään. Rajanylityspaikan kehittämisellä ja riittävillä aluevarauksilla tätä tavoitetta voi toteuttaa.

Muut vaikutukset talouteen

Sujuvat rajanylitykset vaikuttavat merkittävästi matkailijoiden saapumiseen maakuntaan ja siten myös maakuntaan jäävien tulojen määrään. EP-2 alueiden laajentamisella saadaan myös tavaraliikenteen rajatarkastuksille riittävät alueet ja liikennettä voidaan nopeuttaa ja sujuvoittaa. Rajapalveluiden parantamiseen Imatralla on saatu rahoitusta (ENPI) ja parannustoimenpiteet olivat valmiit vuoden 2014 lopulla.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Imatran EP-2 alue sijoittuu pääosin rakennetulle alueelle eikä se vaikuta merkittävästi ympäristöön. Imatran rajanylityspaikan yleis- ja asemakaavaan liittyy kattavia luonto- ja luonnonvaraselvityksiä. Niiden perustella alueella ei ole merkittäviä vaikutuksia luontoarvoihin. Alueella on paikallisia luontoarvoja, joiden vaikutuksia arvioidaan ja otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

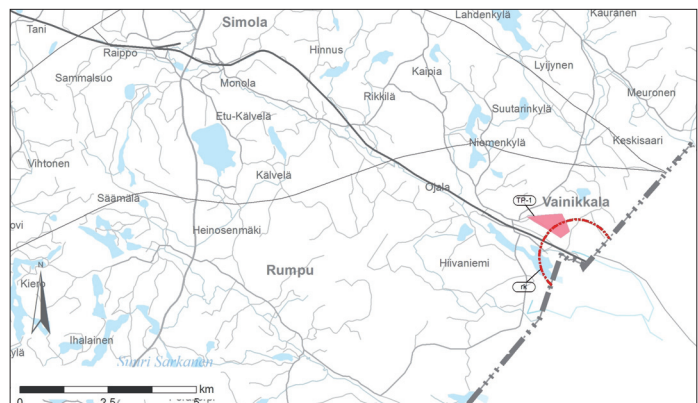
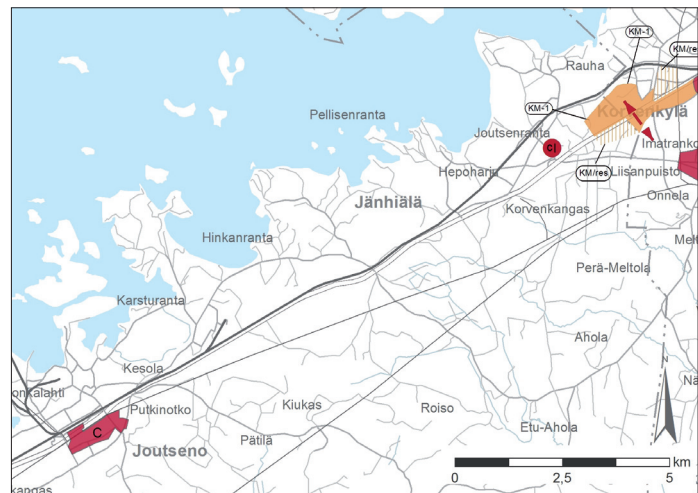
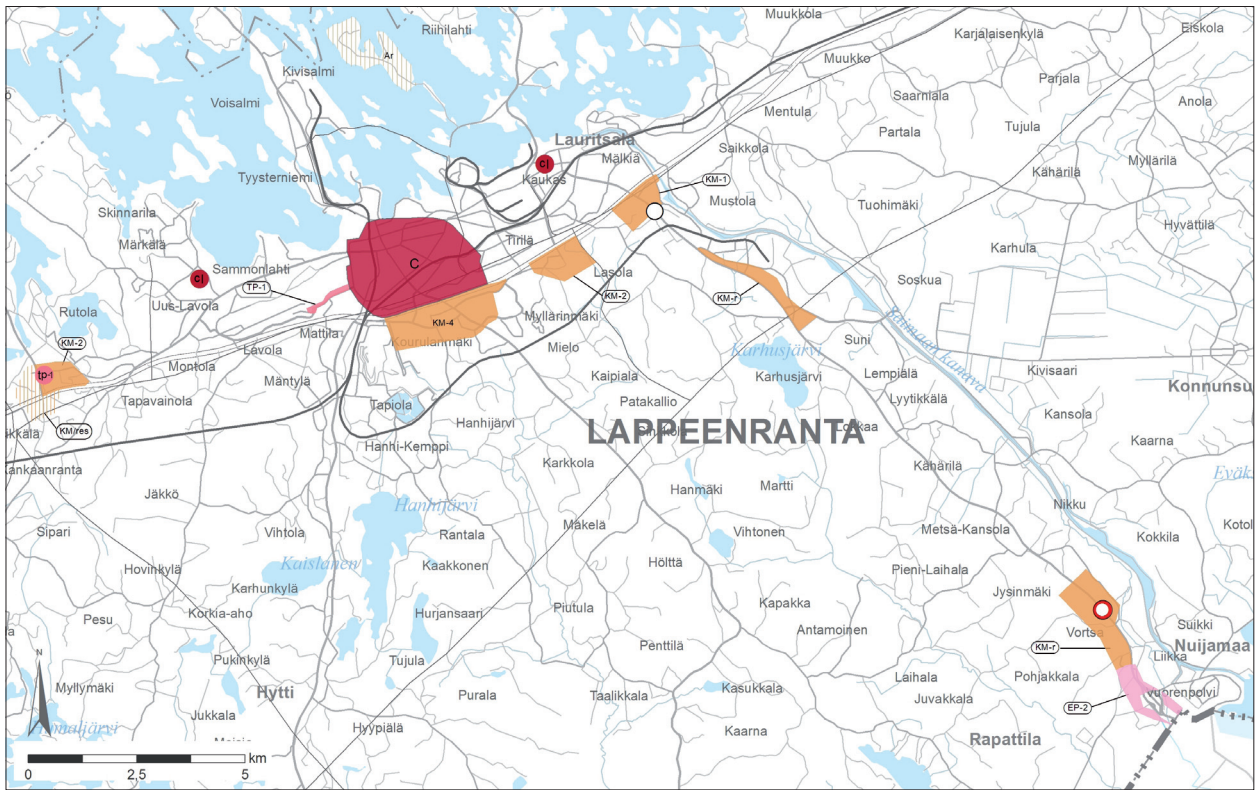
Vaihemaakuntakaavan varauksessa tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita. Alueella on riittävä luontoselvitys (Kuitunen 2013). Alueella ei ole arvokkaita luonnonarvoja.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristöä ja siten kaavavarauksesta ei ole vaikutuksia niihin.

Rajanylityspaikan laajentaminen ja palvelujen lisääminen tuo mukanaan uusia työpaikkoja, jotka ovat terveellisiä Imatran seudulle ja tuovat hyvinvointia alueelle. Rajanylityspaikan mahdollisuus parantaa kevyenliikenteen kulkua mahdollistaa pyöräilyn lisääntymisen Imatran ja Svetogorskin välillä.

LAPPEENRANTA



ALUERAKENNE JA KESKUSVERKKO

Ar, Rakennetta tiivistävä tai uusi asuntovaltainen alue

Mikonsaari, Ar, Rakennetta tiivistävä tai uusi asuntovaltainen alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Mikonsaari on perinteinen loma-asutuksen saari Kaukaan edustalla ja se kytkeytyy Lappeenrannan keskusta-alueen lähisaarten kehittämiseen. Alueelle on tieyhteys, matkaa on muutamia kilometrejä Lauritsalasta. Mikonsaari sisältyy voimassa olevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) laatukäytävän alueelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Mikonsaaren varauksella ei ole vaikutuksia liikenteeseen. Varaus mahdollistaa olemassa olevan loma-asutuksen kehittämisen, joka ei aiheuta merkittäviä liikennemäärien kasvua tieosuudelle. Loma-asutukselle on kiinteistökohtainen yhdyskuntahuolto.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Ei vaikutuksia Lappeenrannan alueen kauppaan.

Muut vaikutukset talouteen

Ei vaikutuksia talouteen, kun saarta kehitetään vaihemaakuntakaavamääräysten mukaan pääsääntöisesti olemassa olevan loma-asutuksen kehittämiseen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Mikonsaarta ympäröi vesipuitedirektiivin mukainen Läntinen Pien-Saimaa, itäosa. Alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto-, eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita. Etelä-Karjalan maakuntakaavaa (2011) vahvistettaessa alueelle jäi voimaan seutukaavan VL -merkinä. Nyt on tarkoitus osoittaa saari Ar -alueeksi, jossa pääpaino on loma-asumisen kehittämisessä virkistysarvoja vaarantamatta.

Saari sijaitsee Saimaalla Lappeenrannan kaupungin edustalla. Alue on vanhastaan kesämökkialuetta, jolla on myös vanhaa ympärivuotista asutusta. Saareen on tieyhteys, siellä on muun muassa mattolaituri, uimaranta yms. Saari on osa rakennettua Saimaan maisemaa, jota hallitsevat Lappeenrannan kaupungin keskusta, UPM:n Kaukaan tehtaot ja asuntoalueet Tyysterniemestä Taipalsaaren Saimaanharjulle. Merkinnän muutos VL:sta Ar:ksi ei uhkaa VAT:ssa mainittuja järviluonnon, maiseman ja kulttuuriperinnön erityispiirteitä. Vaihemaakuntakaavan Ar -suunnittelumääräyksen mukaan aluetta kehitettäessä tulee vaikutukset vielä arvioida tarkemmin VAT-Vuoksen arvoihin. Mahdollisia vaikutuksia luonnonarvoihin ja luonnonvaroihin voidaan huolellisella jatkosuunnittelulla lieventää ja välttää.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Mikonsaarella sijaitsee muinaismuistokohde, joka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakennuslupaprosessin yhteydessä. Alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja.

Alueen tulevaisuuden visio on, että aluetta kehitetään pysyvän / loma-asumisen alueena, jolloin se korvaa monille pelkän loma-asumisen. Tällä tavoitteella saadaan Mikonsaaren aluetta kehitettyä elinvoimaisemmaksi.

rk, Rajapalveluiden kehittämisen kohdealue

Vainikkala, rk, Rajapalveluiden kehittämisen kohdealue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijoittuu kansainväliselle rajanylityspaikalle, henkilöjunaliikenteen ja tavaraliikenteen raideyhteyden ratarkastusalueelle. Vainikkala on merkittävä Helsinki–Pietari Allegro -junayhteyden raja-asema. Sillä on myös tärkeä rooli tavaraliikenteen raja-asemana. Raja-asema sijoittuu Vainikkalan taajamaan, jonka elinvoima on hiipunut vuosien mittaan. Vainikkalassa on tavaraliikenteen logistiikka-alueita ja suuret ratapihat. Varuksen vaikutukset Vainikkalan alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ovat siten positiiviset.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Varaus vaikuttaa henkilöliikenteen raja-aseman matkustajaterminaalin kehittämiseen ja samalla myös alueen muiden palvelujen kehittämiseen.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Merkinnällä on vaikutusta myös alueen kaupallisten palveluiden kehittämiseen. Alueen kaupat ovat lopettaneet toimintansa. Rajanylityspaikan raja-asemapalveluiden kehittämisellä ja läheisen TP -alueen toteuttamisella voidaan Vainikkalan kaupallisia palveluja myös kehittää.

Muut vaikutukset talouteen

Merkinnällä voi olla positiivisia vaikutuksia alueen talouteen, matkustajia voi tulla enemmän Vainikkalasta Lappeenrannan ja Imatran seudulle sen myötä, kun raja-aseman tilat uudistuvat ja laajentuvat.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella ei ole luontokohteita eikä muita luonnonarvoja. Varauksella ei ole vaikutusta niihin.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristökohteita eikä muita kulttuuriarvoja. Varauksella ei ole vaikutusta niihin. Varauksella on vaikutusta Vainikkalan matkustaja-aseman ja sen palveluiden parantamiseen sekä koko rajanylityspaikan kehittämiseen molemmiin puolin rajaa, mikä parantaa matkustajien, alueella työssäkäyvien sekä alueen asukkaiden elinoloja.

TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Kesämäki, TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Kesämäen TP-1 alue sijoittuu taajama-alueelle lentokentän laidalle. Se sijoittuu yhdyskuntarakenteeseen nähdessä hyvin. Varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

TP-1 -alue sijoittuu liikenteellisesti hyvälle paikalle muiden alueen palveluiden tuntumaan, varaus ei vaikuta merkittävästi alueen liikennejärjestelmään. Liikennemäärät eivät nouse kovin suuriksi tämän TP-1 -varauksen osalta.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alue ei ole vaikuta alueen kaupallisiin palveluihin, mutta alueen kaupallisilla palveluilla voi olla vaikutusta tämän TP-1 -alueen elinvoimaan alueen suurten asiakasmäärien kautta. Leirin kaupallisten palveluiden alueella (Prisma, City-Market, Raja-Market jne.) asioi venäläisiä asiakkaita paljon ja synergiaetua TP-1 -alueelle voi olla sitä kautta.

Muut vaikutukset talouteen

Yritystoiminnan kehittyminen tuo taloudellista voimavaraa ja uusia työpaikkoja alueelle.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on vain paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Mahdollisia vaikutuksia luonnonvaroihin ja -varoihin voidaan huolellisella jatkosuunnittelulla lieventää ja välttää.

Alueella tai sen vaikutusalueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- eikä luonnon-suojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueen lähellä sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Ristikankaan kappeli ja Kesämäen koulukeskus. TP-1 -varauksesta ei todennäköisesti ole merkittäviä vaikutuksia kulttuuriympäristöön, koska ne ovat TP-1 -alueen ulkopuolella. Alue sijoittuu lentokentän viereiselle alueelle, jossa jo nyt on paljon työpaikka- ja kaupparakentamista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kuitenkin edellä mainitut arvot ottaa huomioon.

TP-1 -alueen kehittymisen myötä alueen elinvoimaisuus lisääntyy, uusia työpaikkoja muodostuu ja alueen lähipalvelut paranevat alueella.

Vainikkala, TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijoittuu Vainikkalan taantuneelle taajama-alueelle kansainvälisen rajanylityspaikan, raideyhteyden ja hyvien valokaapeliyhteyksien varrelle. TP-1-alueen sijoittuminen on sen toiminnan kannalta tärkeä ja tarkoituksenmukainen paikka. Varaus on maakunnallisesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Alue sijoittuu kansainvälisen rajanylityspaikan tuntumaan ja sieltä on hyvät yhteydet, raideyhteydet sekä uusi suora tieyhteys Simolan ja Vaalimaantien kautta Lappeenrantaan. Varaus edellyttää liittymistä alueen kunnallistekniikkaan.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Varauksella ei ole vaikutuksia alueen tai seudun kauppaan. Mikäli alueelle tulee paljon työpaikkoja Vainikkalan palveluiden kehittämiseksi on mahdollisuuksia. Vainikkalassa ei ole enää kaupallisia palveluja, ainoastaan raja-asemalla on ravintola Ukko-Pekka.

Muut vaikutukset talouteen

Varaus mahdollistaa uudenlaisen tuotantotoiminnan kehittymisen Etelä-Karjalan alueelle ja sillä tulee olemaan paljon positiivisia taloudellisia vaikutuksia.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella ei ole merkittäviä luonnonarvoja tai luonnonvaroja, eikä varauksella ole siten vaikutuksia niihin.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole merkittäviä kulttuuriympäristöarvoja eikä varauksella ole siten vaikutuksia niihin. Mikäli Vainikkalaan toteutuu kyseinen alue, se lisää alueen työpaikkoja ja tuo alueelle mahdollisesti myös muita palveluja. Ne ovat alueen asutukselle hyvin tervetulleita ja varauksella on positiivisia vaikutuksia ihmisten elinoloihin.

Selkäharju, tp-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Selkäharjun aluevaraukset sijoittuvat YKR 2012 taajamarajaus alueen reunalle. Tämä tp-1 varaus perustuu liikenteelliseen sijaintiin, hyvään saavutettavuuteen valtavyölien (vt 6 ja vt 13) risteyksessä sekä Lappeenrannan läntisen alueen yhdyskuntarakenteessa liittyen Ruoholammen–Laptonniemen taajama-alueeseen. Varauksella hyödynnetään olemassa olevaa rakennuskantaa ja rakennetta liittyen läntiseen yhdyskuntarakenteeseen sekä Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) laatuikäytävään. Tp-1 varaus on seudullisesti tärkeä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Valtatie kuuden uusi liittymä on rakennettu ja liikennejärjestelmä on mitoitettu suurelle liikennemäärälle. Vaihemaakuntakaavan varaus on liikenteellisesti hyvin sijoittunut valtatie kuuden ja valtatie 13:n uuden eritasoliittymän tuntumaan, lähelle jo olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Alueen kunnallistekninen valmius on toiminnan näkökulmasta erittäin hyvä. Alueen jo toteutuneen sekä asemakaavalla toteutuvan rakenteen perusteella jalankulun ja muun kevyen liikenteen etäisyydet ovat hyvät.

Joukkoliikennenyhteys on valtatieltä (vt 6) pitkin. Selkäharjun eritasoliittymässä on linja-autopysäkit. Linja-autovuorot kulkevat sekä Mikkelin suuntaan että Helsingin suuntaan. Lemin/Savitaipaleen linja-autot kulkevat Selkäharjunkatua/vanhaa Mikkeliintietä, jossa sijaitsee omat pysäkit. Lisäksi linja-autot kulkevat Lappeenrannan suuntaan. Alueen yleiskaavoituksen yhteydessä tutkitaan alueen joukkoliikenteen kehittämistä. Alue sijaitsee kevyen liikenteen laaturaitin varrella, opastettu laaturaitti Savitaipaleen, Lappeenrannan ja Luumäen suuntaan. Liikenteellisesti työssäkäynnin edellytykset ovat melko hyvät.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Tp-1 varaus mahdollistaa esimerkiksi ympäristöhaijotonta teollisuutta ja siihen liittyvää tehtaanmyymälää. Alue sisältyy Lappeenrannan läntisen alueen yleiskaavaan, jota laaditaan parhaillaan.

Muut vaikutukset talouteen

Alueelle tuleva yritys vetää puoleensa muita yrittäjiä. Ne tuovat alueelle uusia työpaikkoja ja tuloja sekä hyödyntävät alueen tyhjiällä olevia rakennuksia ja toteutettua infraa. Olemassa olevan rakenteen hyödyntäminen on taloudellisesti järkevää ja kannattavaa.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on paikallisia luonnonarvoja, ja ne otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Mahdollisia vaikutuksia luonnonvaroihin ja -varoihin voidaan huolellisella jatkosuunnittelulla lieventää ja välttää. Selkäharjun tp-1 alueella tai sen vaikutusalueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Selkäharjun alueen läheisyydessä, kaava-alueen pohjoispuolella, on valtakunnallisesti merkittävän toisen maailman sodan aikana rakennetun Salpalinjan linnoitusketjun rakenteita sekä Saimaan ja Kymijoen vesistön ylittäneen Rutolan ylivientilaitoksen rakenteita 1890-luvulta. Alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja.

Tyhjänä ollut, ränsistymässä oleva, rakentamisalue saadaan käyttöön. Lisäksi alueen tuotantotoiminnan ja kaupan kehittäminen lisää ihmisvirtoja ja tietämys alueen historiasta kasvaa. Salpalinjaa on jo kehitetty kulttuuri-matkailukohteeksi. Potentiaalia on myös ylivientilaitoksessa sekä sen hyödyntämisessä kulttuurimatkaileukohteeksi sen myötä, kun alueen asiakasvirrat lisääntyvät. Ihmiset pysähtyvät usein tehtaanmyymälöissä tai vastaavissa ohikulkumatkoillaan. Kauppojen edulliset hinnat perustuvat paitsi erikoiseriin tai tuotevolyyymiin ja myös siihen, että esimerkiksi tilojen vuokratkustannukset ovat keskustakauppoja edullisemmat. Tämäntyyppinen kauppa sijoittuu keskustakauppaa luontevammin ihmisten kauemmas suuntautuvien kulkureittien yhteyteen. Alue palvelee lisäksi kasvavan läntisen lähialueen asukkaita. Selkäharjussa on myös tulevaisuuden II-vaiheen kaavavarantoa tilaa vievälle kaupalle ja matkailua palvelevalle kaupalle hyvien ja kehittyvien valtatien kuuden kulkuyhteyksien varrella.

KAUPPA JA PALVELUT

C, Keskustatoimintojen alue

Keskusta-alue, C, Keskustatoimintojen alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Lappeenrannan maakuntakeskus sijoittuu valtatie kuuden ja Karjalanradan varrelle. Sen vaikutukset ovat merkittävät koko maakunnan aluerakenteeseen. Maakuntakeskuksen kehittäminen kaupallisille palveluille jatkuu. Keskustassa rakennetaan parhaillaan useaan eri paikkaan monipuolisia palveluja. Vaikutukset ovat positiiviset alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta. Vaihemaakuntakaavan varaus ja keskustan mitoittamatta jättäminen mahdollistaa sen, että tärkeät kaupalliset palvelut voidaan sijoittaa myös tulevaisuudessa keskustaan ilman erityisiä kerrosalarajoituksia. Keskusta-alue on Etelä-Karjalan maakuntakaavassa (2011) kaupunkikehittämisen kohdealuetta, johon kuuluu myös Myllymäen alue. Alueet sijoittuvat maakuntakaavan laatu-käytävän alueelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja uusi valtakunnallinen lip-pujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön. Keskustaan on myös hyvät kevyen liikenteen väylät liittyen Etelä-Karjalan laaturaitiverkostoon.

Liikenteen määrä: Mikäli kauppaa kehitty runsaammin, voi nykyinen liikennejärjestelmä tukkiutua vaihe-maakuntakaavan liikenteellisen selvityksen mukaan. Myös pysäköinti ja suurten ajoneuvojen liikkuminen kes-kustassa voi olla ongelmallista. Näitä negatiivisia vaikutuksia on vältetty sijoittamalla osa kaupoista keskus-tan ulkopuolelle.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu uuden rakentamisen myötä. Keskustaa kehitetään kaupallisilla pal-veluilla parhaillaan. Mikäli kauppoja rakennetaan liian suurella volyymillä, liikennejärjestelmä ei pysty toimi-maan. Siitä syystä joudutaan rakentamaan leveämpiä kaupungin sisääntuloteitä ja pysäköintitaloja tai maanalai-

sia pysäköintitiloja. Liikenneturvallisuus kärsii voimakkaasta kaupan rakentamisesta, se lisää turhaa henkilöauto- sekä tavaraliikennettä keskusta-alueella. Jo nykyisellään liikenne ajoittain ruuhkautuu. Keskustan kaupallisten palveluiden kehittäminen liikenteen näkökulmasta onnistunee parhaiten pidemmällä aikavälillä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Mikäli keskustan kaupat ovat riittävän vetovoimaisia, muu keskustojen ulkopuolinen kauppa ei kilpaile keskustan kaupallisten palveluiden kanssa. Keskusta-alueen nykyistä kauppaa uudistetaan parhaillaan ja muun muassa Iso-Kristiina -kauppakeskusta uudistetaan. Ylimpään kerrokseen rakennetaan kaupunginteatteri. Myös keskustassa sijaitsevan Galleria -kauppakeskusten taxfree -kauppa on ollut Suomen vilkkainta. Keskusta-alueen varaus mahdollistaa kaupan kehittymisen ja sen kilpailukykyyn muihin, keskustan ulkopuolisiin, kauppapaikkoihin.

Muut vaikutukset talouteen

Lappeenrannan keskustan elinkeinojen ja palvelujen kehittämisellä on ollut merkittävää aluetaloudellista hyötyä. Tilastokeskuksen maakunnittaisen vertailun mukaan Etelä-Karjalan BKT/asukas vuodesta 2010 vuoteen 2011 on kasvanut ylivoimaisesti eniten koko Suomeen verrattuna eli 16,4 %. Vuonna 2011 BKT/ asukas oli 35 382 euroa ja vuonna 2010 vastaava luku oli 30409,02 euroa / asukas. Kaupan ja matkailun kehittyminen on saanut talouden nousuun.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Lappeenrannan keskusta-alueen itäkulma sijaitsee I-luokan pohjavesialueella (Lappeenrannan meijeri), alueen länsireuna on Huhtiniemen pohjavesialueella. Suunnittelualueella on jo olemassa olevaa toimintaa ja alue on pitkälle rakennettua. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioida pohjavesialueet sekä turvata pohjaveden laatu ja saatavuus. Vaihemaakuntakaavan C -varauksella ei ole vaikutuksia pohjaveteen, keskusta-alue rajoittuu hyvin vähäiseltä osaltaan siihen.

Keskustan luontokohteet ovat paikallisia. Keskusta rajoittuu Saimaan rantaan, jolla on VAT -Vuoksen sisältämiä arvoja. Keskustan vähittäiskauppojen rakentamisen vaikutukset luontoon tai Saimaaseen eivät ole merkittäviä nykyisellä toiminnalla, mutta rakennettaessa liian suurella tehokkuudella negatiiviset vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti kaupunkiviihtyisyyteen, kaupunkimaisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä myös paikallisiin luontoarvoihin. Vaihemaakuntakaavan varausalueilla tai niiden vaikutusalueilla ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Lappeenrannan keskusta-alueen pohjoisosa rajoittuu Lappeenrannan linnoitus- ja varuskunta-kaupunkialueeseen sekä Kimpisen alueeseen, jotka molemmat ovat valtakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä (RKY2000). Alueen ulkopuolella, sen pohjoispuolella, Linnoituksen alueella ja Pallossa sijaitsee kaksi muinaismuistokohdetta. Keskustan rakentaminen on jo vaikuttanut hyvin negatiivisesti keskustan kulttuuriympäristöön. Vähittäiskauppojen rakentamisen vaikutukset kulttuuriympäristöön eivät ole kuitenkaan olleet merkittäviä nykyisellä toiminnalla, mutta rakennettaessa liian suurella tehokkuudella negatiiviset vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti kaupunkiviihtyisyyteen, kaupunkimaisemaan ja kulttuuriympäristöön ja myös paikallisiin luontoarvoihin.

Keskustan alueella rakennetaan parhaillaan uusia kauppapalveluja. Kauppakeskuksista tehdään monipuolisia tapaamispaikkoja. Kulttuuripalvelujen tarjonta paranee muun muassa keskustan kauppakeskus Iso-Kristiinaan toteutettavan uuden kaupunginteatterin myötä. Yleisesti voisi olettaa, että kaupallisten palvelujen sekä matkailun kasvu lisää kaikenlaisten kulttuuripalvelujen kysyntää ja tarjontaa, koska kulttuurista kiinnostuneita ihmisiä on aiempaa enemmän houkuteltavissa palvelujen pariin. Mahdolliset kaavavalitukset pysäyttävät pahimmassa tapauksessa kehityksen moneksi vuodeksi, mitä ei voi pitää asukkaiden etujen mukaisena. Valittamismahdollisuus turvaa kansalaisten oikeuksia, mutta pitkät valitusprosessit toisaalta jo loukkaavat näitä oikeuksia ja vaikeuttavat yritystoiminnan kehittämistä.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Joutsenon keskusta sijoittuu yhdyskuntarakenteeseen Imatran ja Lappeenrannan välille. Joutsenon kaavavaraus mahdollistaa entisen kaupunkikeskustan kehittymisen Etelä-Karjalan laatukäytävän merkittävänä asumisen ja kaupallisten sekä julkisten palveluiden keskustana. Joutsenon keskusta-alue on myös Etelä-Karjalan maakuntakaavan kaupunkikehittämisen kohdealuetta. Lappeenrannan kaupunki on panostanut viime vuosina Joutsenon palveluiden kehittämiseen. Keskustamerkinnällä on positiivinen vaikutus Joutsenon keskusta-alueeseen ja sen asemaan tärkeänä laatukäytävän aluekeskuksena.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joutseno sijoittuu keskeisesti Imatra–Lappeenranta pääliikenneväylän (vt 6) varrelle. Joukkoliikennedyteet ovat hyvät ja uusi valtakunnallinen lippujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön. Itse keskustaan on myös hyvät kevyen liikenteen väylät liittyen Etelä-Karjalan laaturaitiverkostoon.

Liikenteen määrä: Joutsenon keskustapalvelut sijoittuvat hyvin pääliikenneväylän varrelle. Liikenne ei todennäköisesti ruuhkaudu, mikäli kauppa vähän lisääntyy. Todennäköisesti tarvitaan kiertoaliittymiä kaupallisten palveluiden vahvemman kehittämisen myötä. Valtatie kuuden parantamisen yhteydessä on tehty eritasoliittymät Joutsenon keskustan molempiin päihin. Kaavavarauksella ei ole edellä olevan perusteella merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Joutsenon keskusta oli kaupunkikeskusta vielä 2000 -luvun alkupuolella. Joutsenon kaupallisten palveluiden kehittäminen vähentää Joutsenon asukkaiden asiointimatkoja. Tällä hetkellä kaupallisia palveluja haetaan pääosin Imatralta tai Lappeenrannasta. Joutsenon kaupallisten palveluiden kehittyminen riippuu myös venäläisten ostosmatkailusta ja niin kutsutusta rengasmatkailusta. Jos Joutsenoon merkitään enimmäiskerrosala, vaarana on, että se voi haitata alueen kaupallisten palveluiden kehittymistä. Alue sijoittuu keskelle Etelä-Karjalan työssäkäyntialuetta ja keskelle alueen pääliikenneväylää. Enimmäiskerrosalan ilmoittamatta jättämisestä ei ole haittaa Imatran ja Lappeenrannan keskustojen kehittymiselle eikä muuhun kauppaan.

Muut vaikutukset talouteen

Joutsenon keskustan kehittämisellä on tärkeä tehtävä Etelä-Karjalan laatukäytävän osana. Laatukäytävän tavoitteena on keskustan palvelujen kehittäminen alueen asukkaille, siellä työssäkäyville sekä matkailijoille. Tämä vaikuttaa positiivisesti aluetalouteen ja sen kehittymiseen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Keskusta-alueelle ei sijoitu valtakunnallisia eikä maakunnallisia luontokohteita, eikä myöskään paikallisia kohteita, jotka olisi syytä mainita vaihemaakuntakaavassa. Mahdolliset muut arvot otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Alue sijaitsee I-luokan pohjavesialueella, Joutsenonkangas, ja alueen läheisyydessä on SEVESO -alue. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa arvioidaan pohjavesialueiden maankäyttöä sekä myös SEVESO -alueen vaikutuksia. Vaihemaakuntakaavan varausalueilla tai niiden vaikutusalueilla ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 -alueita.

Edellä mainituin perustein Joutsenon C-alueella ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen luontoon ja luonnonvaroihin.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Joutsenon keskusta-alue kattaa koko Joutsenon kirkonkylän taajaman. Sen eteläpuolelle sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä Kirkonkylän–Konnunsuon maisema-alue sekä Joutsenon kirkko ja sen ympäristö. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kyseiset arvot on jo otettu huomioon (Joutsenon keskustaajaman yleiskaava) ja jatkosuunnittelussa ne tullaan myös huomioimaan vaihemaakuntakaavan ja alueen yleiskaavan tavoitteiden pohjalta.

cl, Laatukäytävään kuuluva aluekeskus

Lappeenranta, Korvenkylä, cl, Laatukäytävään kuuluva aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Korvenkylän aluekeskusvaraus on uusi varaus. Se perustuu Rauhan alueen vahvaan kehittymiseen ja Korvenkylän vanhan keskusta-alueen uudelleen kehittymiseen. Korvenkylän aluekeskus yhdistyy lähelle Imatran keskustaa ja kuntarakennemuutoksessa kahden kunnan mallissa sen kuuluminen edelleen Lappeenrantaan on suuren kysymyksenä. Merkintä on Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) laatukäytävän aluekeskus, joka mahdollistaa tulevan kehityksen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet toimivat ja niitä kehitetään Rauhan alueen kehittämisen myötä. Kevyen liikenteen laaturaitti kulkee Korvenkylän keskuksen kautta.

Liikenteen määrä: Kaupan kehittyminen Korvenkylässä ei todennäköisesti aiheuta merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen. Rauhan alueen kehittyminen sen sijaan voi aiheuttaa liikenteen ruuhkautumista Korvenkylän alueella. Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu tarvittaessa uuden rakentamisen myötä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Korvenkylän kaupallisten palveluiden kehittyminen palvelee pääosin alueen asukkaita, Rauhan matkailijoita ja Rauhan Golf kentän sekä muiden harrastepalveluiden käyttäjiä. Palvelut ovat kävelymatkan päässä. Laajempi palvelutarjonta on Korvenkylän alueella sekä Imatrankoski–Mansikkala -alueella. Palvelut ovat erityyppisiä eikä niillä tule olemaan keskinäistä kilpailua.

Muut vaikutukset talouteen

Korvenkylän palvelut täydentävät Saimaan matkailutriangelin palvelutarjontaa sekä lisäävät alueen elinvoimaisuutta ja kasvattavat todennäköisesti matkailusta saatavia tuloja. Kaavavaruksen mahdollistamat uudet kaupan palvelut tukevat ja täydentävät myös alueella olevia muita palveluja muun muassa Karjalan Portin majotus- ja ravintolapalvelut sekä muut Korvenkylän ravintolapalvelut.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Merkintä sijaitsee I-luokan pohjavesialueella, Tiuruniemi. Tämä tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa mietittäessä mitä toimintoja alueelle voidaan sijoittaa. Merkittäviä vaikutuksia varauksesta ei todennäköisesti ole.

Korvenkylän alueilla ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Kohteeseen liittyy tuore Korvenkylän alueen maisema- ja kulttuuriympäristöselvitys (Pöyry). Korvenkylän kohdealueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristökohteita tai -arvoja.

Korvenkylän aluekeskuksen kehittäminen tuo palveluja lähemmäs taajama-asutusta sekä Rauhan matkailu-alueita.

Lappeenranta, Lauritsala, cl, Laatukäytävään kuuluva aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Lauritsalan asema Lappeenrannan aluekeskuksena ja sen kaupallisten palvelujen kehittäminen on tärkeää. Lauritsalan alue sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) kaupunkikeskustan kehittämisvyöhykkeelle sekä Etelä-Karjalan laatukäytävän alueelle. Keskusta palvelee myös laajaa työpaikka-alueita muun muassa Etelä-Karjalan keskussairaalan ja Kaukaan aluetta. Kaavavaruksen vaikutukset ovat positiiviset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Liikenteellisten selvitysten mukaan alueella on kattava kevyen liikenteen verkosto. Myös joukkoliikenteellä on melko toimiva yhteysverkosto. Vähittäiskaupan suuryksikön rakentaminen Lauritsalan keskustaan ei lisää merkittävästi liikennettä, päinvastoin Lauritsalan palvelut parane-

vat ja liikenne muihin keskustoihin vähenee. Merkinnästä ei todennäköisesti aiheudu negatiivisia vaikutuksia. Joukkoliikenneyhteydet Lauritsalaan ovat hyvät ja uusi valtakunnallinen lippujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön. Hyvät kevyen liikenteen väylät kulkevat Lauritsalan kautta liittyen Etelä-Karjalan laaturaitiverkoston.

Liikenteen määrä: Kaupan kehittäminen kaavan mukaisesti ei merkittävästi lisää liikennettä alueen ulkopuolelta. Alueen sisäiset liikennemäärät todennäköisesti lisääntyvät ja Ikean toteutumisen myötä myös liikenne lisääntyy Lauritsalan ja Ikean välillä.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu uuden rakentamisen myötä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Lauritsalan kaupallisten palveluiden kehittäminen lisää palvelujen tarjontaa Lappeenrannan itäiselle alueelle. Lauritsalan kehittyvät kaupan palvelut eivät vaikuta laajemmalle alueelle tai alueen elinkeinoihin, mutta parantavat alueen palvelurakennetta aluekeskuksen sisällä. Ikean tulo lähelle voi kuitenkin vaikuttaa Lauritsalan palveluiden kehittymiseen ja alueen perinteisestä asiakaskunnasta poikkeavien asiakkaiden lisääntymiseen. Jo nyt on havaittavissa Lauritsalan erikoistuminen palveluiden suhteen ja Lauritsalan palveluita haetaan myös Lappeenrannan keskustasta ja myös muualta lähiseudulta.

Muut vaikutukset talouteen

Kaupan varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia talouden kannalta.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Lauritsalan paikalliset kohteet huomioidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Lauritsalan alueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita. Maankäyttövarauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia luontoon ja luonnonvaroihin.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella tai sen vaikutusalueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja. Lauritsalan palveluiden kehittyminen lisää asukkaiden hyvinvointia ja vähentää tarvetta lähteä kauemmas ostoksille.

Lappeenranta, Sammonlahti, cl , Laatukäytävään kuuluva aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Sammonlahden asema Lappeenrannan aluekeskuksena on tärkeä. Se palvelee laajaa aluetta muun muassa Skinnarilan suurta yliopiston ja ammattikorkeakoulun aluetta ja muuta ympäristöä. Sammonlahden kaupallisten palveluiden kehittäminen lisää palvelujen tarjontaa Lappeenrannan läntiselle aluerakenteelle. Kaavavaruksen vaikutukset ovat positiiviset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Sammonlahti on Etelä-Karjalan maakuntakaavassa (2011) kaupunkikehittämisen kohdealuetta sekä Etelä-Karjalan laatukäytäväaluetta.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet Sammonlahden kautta Skinnarilaan ovat hyvät ja uusi valtakunnallinen lippujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön. Alueelle on hyvät liikenneyhteydet valtatie kuudelta, joukkoliikenne toimii hyvin muun muassa alueen lähellä olevan Lappeenrannan yliopiston ja ammattikorkeakoulun joukkoliikenteen ansioista. Uusien kaupallisten palveluiden rakentaminen Sammonlahteen vähentää todennäköisesti liikennettä keskustaan. Liikennejärjestelmä toimii hyvin ja cl-alueen merkinnällä ei ole negatiivisia vaikutuksia liikenteeseen ja liikenneväyliin. Tarvetta uusien liikenneväylien rakentamiseen ei todennäköisesti ole. Keskustaan on hyvät kevyen liikenteen väylät liittyen Etelä-Karjalan laaturaitiverkoston.

Liikenteen määrä: Kaupan kehittäminen kaavan mukaisesti ei merkittävästi lisää liikennettä alueen ulkopuolelta, liikennemäärät lisääntyvät todennäköisesti alueen sisällä.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu uuden rakentamisen myötä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Vaihekaavalla mahdollistuvat Sammonlahden uudet kaupan palvelut parantavat alueen palvelurakennetta aluekeskuksen sisällä, mutta eivät vaikuta vahvasti laajemmalle alueelle tai alueen elinkeinoihin.

Muut vaikutukset talouteen

Kaupan varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia talouden kannalta.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on alueen luontoselvityksen mukaan vain paikallisia luontokohteita. Paikalliset kohteet huomioidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Alueella on laaja pohjavesialue, joka tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Vaihemaakuntakaavan varauksen vaikutukset pohjaveteen eivät ole merkittävät kaavamerkinnän yleispiirteisyyden vuoksi. Sammonlahden alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella tai sen vaikutusalueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja.

KM-1, Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue

KM/res, Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä

Korvenkanta, KM-1, Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue, yhteensä 8 700 k-m² (KM-1 4 700 k-m², KM-2 4 000 k-m²)



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Lappeenrannan Korvenkannan alue liittyy kiinteästi Imatran alueeseen. Alue sijaitsee valtatie kuuden sekä Ukonlinnan ja Rauha-Tiurun matkailukohteisiin ja Imatran rajanylityspaikalle johtavan tien risteyksessä. Se sijoittuu voimassaolevan maakuntakaavan kaupunkikehittämisen kohdealueelle sekä Etelä-Karjalan laatukäytävän alueelle. Matkaa alueelle on Imatran raja-asemalta alle 10 kilometriä ja Rauha-Tiurun ja Ukonniemen matkailualueet ovat muutaman kilometrin päässä Korvenkannan luoteispuolella. Alueelle on hyvät liikenneyhteydet ja se sijaitsee YKR 2012 taajama-alueella. Lappeenrannan puolella Korvenkannan KM-1 alue liittyy hyvin yhdyskuntarakenteeseen ja asutukseen. Se yhdistyy Imatran Korvenkannan KM-1 alueeseen ja samalla Mansikkalan keskusta-alueeseen. Laajennusten toteutuessa Korvenkanta–Mansikkala tulee olemaan yhtenäistä keskusta/kaupan aluetta. Se muodostaa erittäin vetovoimaisen kauppapaikan seudulle. Lappeenrannan kaupungin raja on aivan Imatran keskustan rajalla ja näin ollen on luontevaa, että Korvenkannan aluetta hyödynnetään myös Lappeenrannan kaupungin puolella.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Korvenkannan KM-1 varauksen vaikutukset on arvioitu Imatran puoleisen KM-1 kohteen kohdalla.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Korvenkannan KM-1 varauksen vaikutukset on arvioitu Imatran puoleisen KM-1 kohteen kohdalla.

Muut vaikutukset talouteen

Korvenkannan KM-1 varauksen vaikutukset on arvioitu Imatran puoleisen KM-1 kohteen kohdalla.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Korvenkannan KM-1 varauksen vaikutukset on arvioitu Imatran puoleisen KM-1 kohteen kohdalla.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Korvenkannan KM-1 kohteeseen liittyy tuore Korvenkylän alueen maisemaselvitys ja kulttuuriympäristöselvitys (Pöyry). Korvenkannan ja Korvenkylän kohdealueilla ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristökohteita tai -arvoja.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla erikoistavarakauppaa ja tilaa vievää kauppaa. Alue toteutetaan vaiheittain, Imatran puoli toteutetaan ensin.

Toimintaedellytykset keskustassa

Toiminta ei sovellu keskustaan. Alueelle ei ole tulossa seudullista päivittäistavarakauppaa. Toteutuu Imatran kaupan jatkumona.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Korvenkanta palvelee tällä hetkellä matkailijoita ja ohikulkijoita sekä myös paikallista väkeä. Lähialueella on paljon asutusta ja alue on hyvin asukkaiden saavutettavissa myös kevyellä liikenteellä. Liikenneaseman vuoksi suuri osa asiakaskunnasta on ohikulkijoita ja matkailijoita, jotka tulevat kauempaa. Imatran rajanylityspaikka on lähellä, rajan ylittävistä matkailijoista noin 65 prosenttia on pääasiassa ostosmatkalla ja 35 prosenttia muulla matkalla. Venäläisten osuus rajanylittäjistä on 80 prosenttia. Korvenkannan lähellä sijaitsevat Rauhan ja Imatran kylpylä- ja vapaa-ajan alueet, ja se on matkan varrella rajanylityspaikalle. Kahden kilometrin säteellä oli vuonna 2012 4012 asukasta, joten Korvenkanta palvelee näitä alueen asukkaita ja lyhentää heidän asiointimatkojaan.

Asiointitiheys

Ei päivittäistä asiointia, matkailijat ja ohikulkijat, lähialueen asukkaat.

KM/res Korvenkanta, Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä yhteensä 4 300 k-m² (KM-1 2 300 k-m² KM-2 000 k-m²)

KM/res -alueeseen kohdistuu samat vaikutukset kuin varsinaiseen KM-1 -varaukseen. Alueen suunnittelussa noudatetaan samoja kaavamääräyksiä.

Lappeenranta, vt-13 Nuijamaantien kauppapaikat, liikenteen yleisarvioni

Valtatie 13:n kehittämisessä ja sen YVA-prosessissa otetaan huomioon tien lähialueelle aiheutuvat vaikutukset. Ikean ja Mustolan alueella on jo olemassa olevat liittymät. Mustolan ja Nuijamaan Laplandian liittymän välille on suunniteltu vielä yksi liittymä. Laplandian alueelle suunnitellaan eritasoliittymää, joka tulee palvelemaan vähittäiskaupan suuryksikön lisäksi myös Nuijamaan taajaman asukkaita. Näin saadaan turvallinen ja tarkoituksenmukainen liittymä sekä kaupallisille palveluille että alueen asukkaille. Rajanylityspaikkaan liittyvä rajaliikenne jää omalle alueelleen, eikä muu liikennevirta tällä ratkaisulla ole sekoittumassa siihen. Tämä edistää liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta.

Km-1 ja KM-r varaukset valtatie 13:n varrella eivät vaikuta negatiivisesti liikenteeseen. Valtatietä on suunniteltu parannettavaksi näitä kaupallisia ja muitakin tarpeita silmälläpitäen. Tien alkupään liittymät ovat jo toteutuneet ja valtatie 13:n suunnitelmissa on mukana yksi uusi eritasoliittymä. Joka tapauksessa Laplandian kaupallisten palveluiden alueelle tarvitaan liittymää ja samalla saadaan toimiva ratkaisu myös alueen asutukselle ja muulle liikenteelle. Vaihemaakuntakaavan varausten toteuttaminen lisää tehtyjen liikenneinvestointien hyödyntämistä ja niiden käyttöä.

Nuijamaantien risteys, KM-1, Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue, yhteensä 127 000 k-m² (KM-1 72 000 k-m², KM-2 55 000 k-m²)



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Nuijamaantien liittymän Mälkiän alue (Ikea-Ikano) sijoittuu YKR 2012 taajama-alueelle Lauritsalan keskustan - alueen tuntumaan, SYKE:n taajama-alueen autovyöhykkeelle sekä Etelä-Karjalan maakuntakaavan laatuikäytävälle. Kaupan varaukset perustuvat liikenteelliseen sijaintiin ja hyvään saavutettavuuteen valtaväylien ja rajaliikenteen väylien varrelle. Alue sijoittuu hyvin yhdyskuntarakenteeseen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Julkista liikennettä on jo nykyisin Nuijamaantien varrella ja Mälkiän KM-1 -alueelle suunnitellaan parhaillaan uusia joukkoliikenteen reittejä. Joukkoliikenteen pysäkit ovat alueelle tulevan kaupan läheisyydessä. Todettakoon, että Etelä-Karjalan kevyen liikenteen laaturaitin varrelle osuvat Nuijamaantien risteys, Viipurinportti ja Selkäharju.

Liikennemäärä: Rajaliikenne kasvaa voimakkaasti ja Mälkiän alueelle on jo toteutettu eritasoliittymä kaupan aluetta varten. Myös Nuijamaantietä (Vt 13) on parannettu ja rekkakaistoja on toteutettu pitkälle osuudelle. Mikäli rajaliikenne kasvaa edelleen voimakkaasti, ongelmia aiheutuu Nuijamaantien välityskyvyn ja muiden liikennöitävyysongelmien muodossa. Nuijamaantietä (vt 13) tullaan parantamaan lähivuosina 2+2 ajorataisena tienä eritasoliittymillä. Tiehanke on alkanut vuonna 2013 YVA-menettelyllä. Myös Saimaan kanavan huoltotietä, nykyistä rajaliikenneyhteyttä, Venäjän puolella parannetaan vuonna 2014 ENPI-rahoituksella 2 miljoonalla eurolla.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alueen kehittäminen ei vähennä keskustan ostovoimaa, Imatran ja Lappeenrannan keskustoja kehitetään parhaillaan. Kaupan laatu ja luonne Mälkiässä ei sovellu keskustaan. Kauppa tuo uusia asiakkaita koko Lappeenrannan alueelle ja monipuolistaa merkittävällä tavalla alueen palveluja. Ikea-Ikano vetää puoleensa muita elinkeinoelämän toimijoita koko Lappeenrannan–Imatran alueelle.

Muut vaikutukset talouteen

Rajanylityspaikoille johtaviin teihin ja rajanylityspaikkoihin liittyvää infraa on voitu toteuttaa Interreg- ja ENPI –rahoituksella. Rajanylityspaikkojen kapasiteettia huomattavasti parantavat hankkeet valmistuivat vuoden 2014 lopulla. Tulevaisuudessa rajaliikenteen kehittäminen ja väylien sekä muun infran parantaminen tapahtuu vastaavalla EU -naapurisuusohjelman rahoituksella (ENPI-CBC). Kaupan alueet hyödyntävät jo tehtyjä ja tulevia liikenneinvestointeja, millä on positiivinen vaikutus kokonaistalouteen. Venäläisten matkailijoiden osalta kauppohenkilöstön sijaittaminen rajanylityspaikkojen tuntumaan ja rajalle johtavien pääteiden risteyskohtiin vähentää venäläisten aiheuttamaa liikennemäärää, liikenteen aiheuttamia kustannuksia (esim. keskustojen pysäköintialot, maanalaiset parkkihallit, liikenneväylien kuluminen) ja muita haittoja kuten liikenneturvallisuuden väheneminen sekä melun ja päästöjen lisääntyminen keskustoissa. Rajakauppaa toteutetaan hallityypiksi rakennuksiin eikä niiden sijaittaminen sovellu keskustoihin. Vastaavien palveluiden sijaittaminen keskustoihin nostaisi rakentamiskustannuksia huomattavasti (tontti sekä rakentamisen laatu) ja aiheuttaisi myös kaupan toimijoille lisäkustannuksia.

Liikenteen voimakas kasvu voi aiheuttaa ongelmia erityisesti rajaliikenteen ajoreiteillä ja uusien kauppohenkilöstön sijaittamisesta sekä mahdollisesti myös kaupunkien keskustoissa lisäen liikenteen järjestelyyn liittyviä kustannuksia.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Mälkiän KM-1 alueella ei ole todettuja luontoarvoja. Alue on jo raivattu ja pohjatyö on tehty kaupan rakentamista silmälläpitäen, myös voimalinja on siirretty toiseen paikkaan. Alueen eteläpuolella, Mustolan Km-r kauppapaikan ja tämän KM-1 alueen välissä on liito-oravan elinalue, lisääntymisalue sekä levähdysalue. Km-1 alueen ja kanavan välisellä alueella on jalopuumetsää. Saimaan kanavan varressa Mustolassa (Mustolan lehto) on alueellista linnustollista merkitystä, joka on otettu jo huomioon vaihemaakuntakaavarajauksessa. Alueen läheisyydessä oleva Saimaan kanava on vesipuitedirektiivin joki. Valtatie 13:n länsipuoleisen KM-1 alueen läheisyydessä on Hartikkalan liito-orava-alueita ja arvokasta laidun- ja metsäaluetta, ne eivät sijoitu suunnitellulle alueelle.

Vaihemaakuntakaavan varauksilla Mälkiässä ei ole vaikutuksia alueen ja lähialueen luontoarvoihin. Edellä mainittuja luonto-arvoja tullaan tarkemmin tarkastelemaan valtatie 13 YVA-ohjelman yhteydessä. Ne liittyvät valtatie 13 tiesuunnitelmaan ja ne otetaan huomioon yksityiskohtaisemman tiesuunnittelun yhteydessä.

Alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Mälkiän KM-1 alue rajautuu Saimaan kanavaan, joka on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö (Saimaan kanava ja Pontuksen kaivanto), Saimaan kanavan matkailullinen kehittäminen Mälkiän alueella on suunnitteilla, eritasoliittymä valtatie kuudelta on jo sinne toteutettu. Mälkiän alueella on jo olemassa olevia, melko vanhoja, maisemaa rumentavia hallityyppejä kaupallisia ja liikenteellisiä palveluja, jot-

ka siirtyvät alueelta pois. Näin ollen Mälkiän uudella kauppavarauksella voi olla pelkästään positiivisia vaikutuksia kanavaympäristön paranemisen ja uuden suunnittelun avulla tapahtuvan alueen huomioimisen myötä. Maakuntakaavamääräysten mukaan alueen kulttuuriympäristö eli Saimaan kanava tulee huomioida kaavoituksessa ja rakentamisessa. Nuijamaantien risteyskaava-alueen läheisyydessä valtatie kuuden toiselle puolelle jäävät maakunnallisesti merkittävät Tirilän asuinalueet sekä kanavan toiselle puolelle valtakunnallisesti merkittävä Mälkiän asuinalue ja Pontuksen kaivanto. Kaupan varauksella ei ole edellä mainittuihin kulttuuriympäristöihin merkittäviä vaikutuksia.

Edellä mainittuja kulttuuriympäristöarvoja tullaan tarkemmin tarkastelemaan myös valtatie 13:n YVA-ohjelman sekä parhaillaan laadittavan alueen yleiskaavoituksen ja asemakaavoituksen yhteydessä. Valtatie 13:n YVA liittyy laadittavaan tiesuunnitelmaan ja kyseiset arvot otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemman tiesuunnittelun yhteydessä.

Asukkaille kaupan palvelut paranevat merkittävästi. Kaupallinen rakentaminen lisää ihmisvirtoja Saimaan kanavan äärelle. Saimaan kanavaa, sen matkailupuistoa ja näköalatasannetta voidaan kehittää vielä paremmalla otteella kulttuurimatkailukohteena. Ikea -tavaratalot Suomessa ovat suosittuja kodintarvikkeiden ostospaikoja ja jopa retkikohteita. Ikean yhteyteen tuleva kauppakeskus monipuolistaa ostosten tekoa ja ajanviettoa, se palvelee myös itäalueen asukkaita. Jo rakennetut ja rakenteilla olevat tieliittymät, joukkoliikenneyhteydet ja kevyen liikenteen väylät tekevät liikenteestä turvallisempaa, varsinkin kun otetaan huomioon mahdollinen merkittävä liikenteen lisäys.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla pääosin erikoistavaraa, tilaa vievää kauppaa ja päivittäistavarakauppaa. Aluetta on tarkoitus toteuttaa vaiheistamalla, ensin Ikean-Ikanon alue ja sen jälkeen valtatie 13:n toinen puoli.

Toimintaedellytykset keskustassa

Palveluiden suuri tilantarve, liikennemäärät, parkkipaikat ja lastausalueet eivät mahdollista kaupan toteuttamista keskustaan. Keskusta-alue ei pysty tarjoamaan tarvittavaa maapinta-alaa.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Alue palvelee hyvin laajaa asiakaskuntaa ja matka Ikeaan lyhenee merkittävästi (nykyiset Ikeat Helsinki–Kuopio). Asiakaskunnan muodostavat alueen asukkaat, opiskelijat (yliopisto, AMK) venäläiset, muut matkailijat ja pendelöijät sekä asiakkaat ”IKEA vyöhykkeeltä”. Lähiseudun asukkaille ja Nuijamaan rajanylityspaikan kautta tuleville matkailijoille matka lyhenee. Pendelöijille matka pysyy samana ja Imatran suunnasta tuleville, kuten joutsenolaisille, matka monipuolisempiin palveluihin lyhenee. Kahden kilometrin säteellä oli vuonna 2012 6367 asukasta.

Asiointitiheys

Todennäköisesti tavarataloasiointi ei ole viikoittaista. Lähialueen asukkaat hyödyntävät päivittäistavarakauppaa useammin.

KM-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue KM/res, Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä

Selkähärju, KM-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikkö-alue, yhteensä 45 000 k-m² (KM-2 25 000 k-m², KM-3 20 000 k-m²)



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Selkähärjun aluevaraukset sijoittuvat YKR 2012 taajama-alueen reunalle. Tämä kaupan varaus perustuu liikenteelliseen sijaintiin, hyvään saavutettavuuteen valtavyölien (vt 6 ja vt 13) risteyksessä sekä Lappeenrannan läntisen alueen yhdyskuntarakenteessa liittyen Ruoholammen–Laptonniemen taajama-alueeseen. Varauksella hyödynnetään olemassa olevaa rakennuskantaa ja rakennetta, joka liittyy läntiseen yhdyskuntarakenteeseen sekä Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) laatukäytävään.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteys vt 6 ja vt 13 valtateitä pitkin, Selkäharjun eritasoliittymässä on linja-autopysäkit. Linja-autovuorot kulkevat valtateitä pitkin Mikkelin ja Helsingin suuntaan. Kauppapaikan läheisyydessä on joukkoliikenteen pysäkit. Lemm/Savitaipaleen linja-autot kulkevat lähempää Selkäharjuntatua/vanhaa Mikkelin tietä, jossa sijaitsee omat pysäkit. Alueen yleiskaavoituksen yhteydessä tutkitaan uusia joukkoliikenteen reittejä Selkäharjun–Ruoholammen alueelle ja edistetään alueen joukkoliikenteen kehittämistä. Tarve saada Ruoholammen alue paremmin julkisen liikenteen piiriin voi merkitä uusien reittien avaamista ja niiden edellyttämiä liikennejärjestelyjä. Alue sijaitsee kevyen liikenteen laaturaitin varrella, opastettu laaturaitti jatkuu Savitaipaleen, Lappeenrannan ja Luumäen suuntaan.

Liikennemäärät tulevat todennäköisesti lisääntymään lähialueelta, mutta toisaalta liikennemäärät keskustan suuntaan voivat laskea. Alueen lähellä ei tällä hetkellä ole kaupan palveluja, joten palveluja haetaan nykyisin kauempaa. Selkäharjussa on valtatie kuuden eritasoliittymä ja liikennejärjestelyt ovat kunnossa. Tehtyjä liikenneinvestointeja ja infraa tulee hyödyntää, kuten LVM:n Pohjoisen kasvukäytävähankkeen päätavoitteet edellyttävät. Etelä-Karjala kuuluu tähän kasvuvyöhykkeeseen.

Myös muu kunnallistekniikka ja yhdyskuntahuolto (maakaasu kahdelta suunnalta, vesi ja viemäri ja muu tarvittava infra) on jo toteutettu alueelle rakennetun Järvi-Suomen lihajalostusteollisuusalueen myötä.

Valtatie kuuden uusi liittymä on rakennettu ja liikennejärjestelmä on mitoitettu nykyistä suuremmalle liikennemäärälle. Vaihemaakuntakaavan varaus sijoittuu liikenteellisesti hyvin valtatie kuuden ja valtatie 13:n uuden eritasoliittymän tuntumaan. Vaihemaakuntakaavan kaupallisen selvityksen mukaan Selkäharjun yksikkö sijoittuu pääväylien risteysalueelle, lähelle jo olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja alueen kunnallistekniikan valmius on toiminnan näkökulmasta erittäin hyvä. Yksikön osalta tarkastelussa tulee kuitenkin ottaa huomioon tuleva tilanne. Alueen jo toteutuneen sekä asemakaavalla toteutuvan rakenteen perusteella jalankulun ja muun kevyen liikenteen etäisyydet ovat hyvät.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Läntisen alueen kaupalliset palvelut ovat tällä hetkellä heikot. Kauppapaikka parantaa Lappeenrannan läntisen alueen kasvavan asukasmäärän palvelutarjontaa. Kaupan laatu huomioiden alue ei kilpaile keskustojen kaupan kanssa. Kaavavarauksella hyödynnetään olemassa olevaa rakennetta ja infraa. Alueelle on nyt jo tulossa toimijoita, jotka voivat hyödyntää olemassa olevia rakenteita. Tämä tulee vetämään puoleensa myös muita toimijoita. Tuleva toiminta perustuu hyvin pitkälti matkailuun ja ohikulkuliikenteeseen. Lisäksi se palvelee myös lähi-alueen asukkaita ja sillä on positiivinen vaikutus Lappeenrannan läntisen alueen palvelutarjontaan.

Muut vaikutukset talouteen

Alueelle nyt tuleva yritys vetää puoleensa muita kaupan yrittäjiä. Yritykset tuovat alueelle työpaikkoja ja tuloja. Ne hyödyntävät alueen tyhjillä olevia rakennuksia ja sinne jo toteutettua infraa. Olemassa olevan rakenteen hyödyntäminen on taloudellisesti järkevää ja kannattavaa.

Tehtyjä liikennejärjestelyjä voidaan nyt hyödyntää. Liikennejärjestelyt ja liittymät on tehty valtatie kuuden Imatra–Lappeenranta parantamisen yhteydessä vuosina 2010–2012. Myös kevyen liikenteen yhteydet ovat kunnossa, reitti kuuluu Etelä-Karjalan laaturaitiverkostoon. Useissa tapauksissa kunta on ollut osittainen maksaja edellä mainituissa liikennejärjestelyissä. Julkisen liikenteen kehittämisestä (uusi lippujärjestelmä ja uudet reitit) aiheutuu kustannuksia niin suunnittelun, työvoimakustannusten, kaluston kuin liikenneväylienkin osalta.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on paikallisia luontoarvoja ja ne otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, joten vaihemaakuntakaavan KM-2 varauksella ja se reservialueella ei ole merkittäviä vaikutuksia luontoarvoihin.

Vaihemaakuntakaavan varausalueilla tai niiden vaikutusalueilla ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Selkäharjun alueen läheisyydessä, kaava-alueen pohjoispuolella, on valtakunnallisesti merkittävän toisen maailmansodan aikana rakennetun Salpalinjan linnoitusketjun rakenteita sekä Saimaan ja Kymijoen vesistön ylitäneen Rutolan ylivientilaitoksen rakenteita 1890-luvulta. Muinaisjäännöksiä ei jää kaava-alueiden sisään eikä

niiden välittömään läheisyyteen. KM-4 alueen suunnittelumääräyksessä tulee ottaa huomioon alueen kulttuuriarvot ja -ympäristö. Alueella on jo merkittävää hallirakentamista ja aluetta on muokattu, joten uusi rakentaminen ei merkittävästi vaikuta pohjoispuolen kulttuuriarvoihin. Alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja.

Sosiaaliset vaikutukset: Alueen rakennukset ovat olleet tyhjillään ja ovat lakaneet ränsistystä. Rakentamisalue saadaan käyttöön ja erityisesti Lappeenrannan läntisen alueen asukkaiden palvelut paranevat. Lisäksi kaupallinen rakentaminen lisää ihmisvirtoja ja tietämys alueen historiasta kasvaa. Salpalinjaa on jo kehitetty kulttuurimatkailukohteeksi. Potentiaalia on myös ylivientilaitoksessa sekä sen hyödyntämisessä kulttuurimatkailukohteena alueen asiakasvirtojen kasvaessa. Ihmiset pysähtyvät usein tehtaanmyymälöissä tai vastaavissa ohikulkumatkoillaan. Kauppojen edulliset hinnat perustuvat erikoiseriin tai tuotevolyyymiin ja siihen, että esimerkiksi tilojen vuokratkustannukset ovat keskustakauppoja edullisempia. Tämän tyyppinen kauppa sijoittuu keskustakauppaa luontevammin ihmisten edemmäs suuntautuvien matkojen kulkureittien yhteyteen, samalla alue palvelee myös kasvavan läntisen lähialueen asukkaita. Selkäharjussa on myös tulevaisuuden II-vaiheen kaavarantoa tilaa vievälle kaupalle ja matkailua palvelevalle kaupalle hyvien ja kehittyvien valtatie kuuden kulkuyhteyksien äärellä.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla tilaa vievää kauppaa, matkailua palvelevaa kauppaa kuten outlet-kauppaa sekä muuta erikoistavarakauppaa. Lisäksi alueelle on suunnitteilla tuotantotoimintaa ja tehtaanmyymäläkauppaa.

Toimintaedellytykset keskustassa

Keskustassa ei ole tarvittavia alueita. Alueella on jo valmiiksi tieyhteydet ja muu infra, kuten sähkö- ja maakaasuliittymät sekä olemassa olevia, hyödynnettäviä rakennuksia. Alueen palvelutaso on tällä hetkellä heikko. Lähellä sijaitsevat laajat Ruoholammen ja Lapatonniemen asuinalueet, joita kehitetään edelleen. Alueen yleiskaavoitus, johon liittyy useita eri selvityksiä, on käynnissä. Alue on tarkoitettu toteuttaa vaiheistamalla. Ensimmäisessä vaiheessa on entisen Järvi-Suomen Portin alueen ja rakennusten hyödyntäminen.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Asiakaskuntana ovat lähialueen asukkaat, ohikulkijat ja matkailijat. Asukkaita oli kahden kilometrin säteellä 402 (vuonna 2012) ja 3–4 kilometrin etäisyydellä moninkertainen asukasmäärä. Ruoholammen–Lapatonniemen asuinalue laajenee koko ajan ja useita tuhansia asukkaita tulee lisää lähivuosina.

Lähialueen asukkaiden asiointimatkat lyhenevät. Sijaintinsa puolesta Selkäharjun alue on ohikulkijoiden ja matkailijoiden helposti saavutettavissa. Kaupallisen selvityksen mukaan samantyyppistä kauppaa on myös lähempänä rajanylityspaikkoja ja näin ollen alue tuskin houkuttelee suuressa määrin rajan ylittäviä matkailijoita. Kouvolan ja Mikkelin suuntaan matkaa jatkaville venäläisille alue on sopivassa paikassa.

Asiointitiheys

Pääasiakaskuntana ovat seudun asukkaat ja matkailijat. Kaupan osalta asiointitiheys on pieni.

KM/res Selkäharju, Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä yhteensä 25 000 k-m² (KM-2 12 100 k-m² KM-3 12 900 k-m²)

KM/res -alueeseen kohdistuu samat vaikutukset kuin varsinaiseen KM-2 -varaukseen. Alueen suunnittelussa noudatetaan samoja kaavamääräyksiä.

Viipurinportti, KM-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikkö-alue, yhteensä 13 000 k-m² (KM-2 7 000 k-m², KM-3 6 000 k-m²)



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Viipurinportin alue sijoittuu YKR 2012 taajama-alueelle ja SYKE:n taajama-alueen autovyöhykkeelle. Tämä kaupan varaus perustuu liikenteelliseen sijaintiin, hyvään saavutettavuuteen valtavyöhykkeen ja rajaliikenteen varrella. Se sijoittuu olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja Etelä-Karjalan maakuntakaavan laatukäytävälle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Viipurinportin eritasoliittymät ja liikennejärjestelyt toteutettiin valtatie kuuden parantamisen yhteydessä. Alueelle on tehty myös muita liikenneinvestointeja olemassa olevaa ABC-alueen varten laajoine pysäköintialueineen sekä liittymineen sekä alueen edelleen kehittämistä varten. Vaihemaakuntakaavan varauksen toteuttaminen lisää tehtyjen liikenneinvestointien hyödyntämistä ja niiden käyttöä. Tällä kaavavaruksella valmista infraa hyödynnetään, kuten LVM:n pohjoisen kasvukäytävähankkeen päätavoitteet edellyttävät.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alueen kehittämisellä ei ole vaikutusta keskustan palveluihin. ABC:n ja siihen liittyvien palvelujen asiakas-kuntaa ovat venäläiset ja muut matkailijat, ohikulkijat ja lähialueen kuten Karhuvuoren ja Tirilän alueen asukkaat, joilla on hyvin vaatimattomat kaupalliset palvelut lähellä. Alueelle pysähdytään ja samalla saadaan monipuolisempia palveluja samalla kertaa.

Muut vaikutukset talouteen

Viipurinportin alueelle on tehty eritasoliittymä valtatie kuuden parantamisen yhteydessä ja lisäksi muita melko massiivisia liikennejärjestelyjä. On taloudellista, että alueelle tehtyjä investointeja hyödynnetään kehittämällä elinkeinoelämää alueilla, joissa infra on kunnossa ja suunnitellut toiminnot sijoittuvat olemassa olevan palvelurakenteen yhteyteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Viipurinportin alueella on Pikkalan lähde, joka on huomioitu suunnittelumääräyksissä ja se tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Alueella on myös paikallisia luontokohteita, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, eikä vaihekaavavaruksella ole vaikutuksia niihin.

Alueen länsi-luoteispuolella sijaitsee I-luokan pohjavesialue. Km-2 varauksella ei ole vaikutuksia kyseiseen pohjaveteen.

Vaihemaakuntakaavan varausalueilla tai niiden vaikutusalueilla ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueen lähellä, valtatie kuuden toisella puolella sijaitsevat Lapveden maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö sekä Hakalin ja Tirilän maakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt (vanhat työväen asuinalueet). Kulttuurialueet ovat valtatie kuuden toisella puolen meluvallien takana. Vaihemaakuntakaavan varuksella ei ole vaikutuksia edellä mainittuihin kulttuuriympäristöarvoihin.

Sosiaaliset vaikutukset: Viipurinportin kaava-alueen sisään jää 1800-luvun alussa löydetty Pikkalan lähde, joka liittyy Lappeenrannan kylpylähistoriaan. Kaupallinen rakentaminen lisää ihmisvirtoja ja mahdollistaa esimer-

kiksi Pikkalan lähteen hyödyntämisen kulttuurimatkailukohteena, joten sitä tullaan suojelemaan rakentamisen vaikutuksilta. Lähteen lähellä sijaitsevat kaupalliset palvelut tarjoavat kulttuurimatkailukohteelle kiinnostuneita katsojia. Siten kulttuuripalvelujen tarjonta saattaa lisääntyä vaihemaakuntakaavoituksen myötä.

Viipurinportin alueella on jo olemassa olevia kaupan palveluita, joissa asioidaan vilkkaasti valtatie kuuden molemmista suunnista. Asukkaiden asiointimatkat lyhenevät esimerkiksi Karhuvuoren ja Hiessillan sekä Ojala–Tuomelan laajoilta asuinalueilta. Nuoret tapaavat toisiaan ABC:lla ja siellä kokoontuu vanhempien herrojen ”pyhäkouluksi” eli myös tämänkaltaisia sosiaalisen kohtaamisen paikkoja tarvitaan, joista esimerkiksi nuoria ei hätistellä pois. Nykyisinkin ABC palvelee liikenneasemana ja päivittäistavaramyymälänä 24 tuntia vuorokaudessa, joten alue palvelee paitsi matkailijoita ja ohikulkijoita, myös alueen asukkaita esim. täydennysostosten hankintapaikkana. Valtatie kuuden kulkijoiden lisääntyessä tarvitaan erilaisia kaupallisia kohteita, joihin matkailijavirrat voivat jakautua. Polttoaineen saanti on myös tärkeä palvelu niin alueen asukkaille kuin matkailijoille.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla tilaa vievää kauppaa ja matkailua palvelevaa kauppaa sekä lisäksi vähän päivittäistavarakauppaa. Alueella toimii jo ABC-huoltoasema päivittäistavarakauppoineen sekä Savu-Kari kalakauppa. Tulossa olisi uusia ravitsemuspalveluita ja siihen liittyvää kauppaa. Alueen yleiskaavoitus on käynnissä ja luonto- ym. selvitykset on laadittu. Vaihekaavavaraus tukee alueen positiivista kehitystä.

Toimintaedellytykset keskustassa

Keskusta-alue ei pysty tarjoamaan tarvittavan laajoja alueita tämän tyyppisen kaupan tarpeisiin. Uudet palvelut soveltuvat hyvin ABC:n yhteyteen ja tuovat alueelle kilpailua sekä tuovat alueen asukkaille lähipalveluja.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Asiakaskuntana ovat lähialueen asukkaat, matkailijat, venäläiset ja ohikulkijat. Asukkaita kahden kilometrin säteellä oli 6510 vuonna 2012. Alueella on hyvä saavutettavuus ja liittymät valtatie kuudelle. Se sijaitsee lähellä Myllymäen aluetta ja Lappeenrannan itäistä asuinaluekokonaisuutta, jotka luovat kattavan asiakaspohjan. Lähialueen asukkaille asiointimatkat lyhenevät, matkailijoille ja ohikulkijoille matka pysyy samana. Nuijamaalta rajan ylittävien matkailijoiden asiointimatka lyhenee. Imatran suunnasta kuten esimerkiksi Joutsenosta tuleville matka monipuolisiin palveluihin lyhenee. Palveluihin on helppo tulla isommalla ajoneuvolla; henkilöauto-peräkärrä, pikkubussi, linja-auto ja rekka.

Asiointitiheys

Päivittäistavarakaupassa asioidaan muita kaupan laatuja useammin, lisäksi ABC on suosittu pysähdyspaikka.

KM-4, Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue, jota kehitetään liikekeskustamaisena alueena

Myllymäki, KM-4, Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue, jota kehitetään liikekeskustamaisena alueena.



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Myllymäen aluevaraus sijoittuu keskustan reunavyöhykkeelle joukkoliikennevyöhykkeen piiriin. Alue liittyy Lappeenrannan keskustaan oleellisesti. Alue on valtatie kuuden varrella, rautatieasema ja matkakeskus ovat lähellä. Sijainti on liikenteellisesti erittäin hyvä, sinne on helppo tulla muuan muassa rajan suunnalta. Myllymäki sijoittuu voimassaolevan maakuntakaavan (2011) kaupunkikehittämisen kohdealueelle sekä Etelä-Karjalan laatukäytäväalueelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Alueelle johtaa kevyen liikenteen väylä ydinkeskustasta asti. Lisäksi alueelle on toimiva joukkoliikenneyhteys ja linja-autopysäkit sijaitsevat aivan alueen tuntumassa. Juna-asema ja matkakeskus sijaitsevat Lappeenrannan keskustan ja Myllymäen alueen välissä.

Liikennemäärät Vanhalla Viipurintiellä sekä Myllymäki–Hyrymäki alueen pienemmillä teillä tulevat kasva-
maan kaupan palvelujen lisääntyessä ja rajaliikenteen kasvun myötä. Kuitenkaan kaupan kasvun aiheuttama
liikenteen kasvu ei merkittävästi vaikuta nykytilanteen liikennejärjestelmään, joka on mitoitettu tulevaa kasvua
silmällä pitäen. Liikennejärjestelmä toimii hyvin, vaikka kauppvoja ja muuta rakentamista lisätäänkin alueelle.
Yhteys Lappeenrannasta Vainikkalaan siirtyy Vaalimaantielle, joten tämä liikenne jää pois Myllymäen alueel-
ta ja liikennemäärät voivat siten kasvaa kaupan osalta ilman merkittäviä lisäinvestointeja.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Ensisijainen toteuttaminen nykyisen keskustan rinnalla, tavoitteena kehittää aluetta Lappeenrannan keskustan
jatkoksi. Myllymäen alue on kehittynyt kaupan alueena keskustan viereen, koska Lappeenrannan varsinainen
keskusta ei ole voinut tarjota riittäviä kauppapaikkoja. Myllymäen alue tarjoaa sellaisia palveluja, joita pää-
sääntöisesti ei keskustassa ole. Myllymäen kehittäminen vaikuttaa positiivisesti Lappeenrannan, Etelä-Karja-
lan maakuntakeskuksen, koko palvelutarjontaan hyödyttäen alueen matkailuelinkeinoja ja vetäen uusia elin-
keinoja puoleensa.

Muut vaikutukset talouteen

Elinkeinojen ja palvelujen kehittymisestä on aluetaloudellista hyötyä. Tilastokeskuksen maakunnittaisen ver-
tailun mukaan Etelä-Karjalan BKT/asukas on kasvanut vuodesta 2010 vuoteen 2011 ylivoimaisesti eniten ko-
ko Suomessa eli 16,4 %. Vuonna 2011 BKT/ asukas oli 35382 €/asukas ja 2010 vastaava luku oli 30409 €/asu-
kas. Kaupan ja matkailun kehittyminen on saanut talouden nousuun.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

KM-4 alueen koillisnurkka sijoittuu I-luokan pohjavesialueelle. Myllymäen alueella on vain paikallisia luonto-
kohteita, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Vaihemaakuntakaavan KM-4 varauk-
sella ei ole merkittävää vaikutusta luontoarvoihin tai pohjavesiin.

Vaihemaakuntakaavan varausalueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia ei-
kä seudullisia luonto ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja
ympäristöarvoja. Alueen maatalous ja maatalouden asuinpaikat ovat väistyneet alueelta vähitellen.

Sosiaaliset vaikutukset: Alueelle on hyvät kevyen liikenteen väylät ja toimivat joukkoliikenteen yhteydet. Siel-
lä on jo paljon kauppaliikkeitä, palveluja ja asumista, joten se on ihmisille luonteva asioinnin suunta lähellä
ydinkeskustaa. Myllymäki palvelee alueen asukkaita, mutta valtatie kuudelta on myös ohikulkevien matkaili-
joiden helppo poiketa sinne asioimaan tarvitsematta kulkea ”vanhaan” ydinkeskustaan asti.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on tarkoitus sijoittaa tilaa vievää kauppaa, erikoistavara- ja päivittäistavarakauppaa. Alueella sijait-
see entuudestaan tilaa vievää kauppaa, autokauppaa, tavaratalokauppaa ja erikoiskauppaa sekä päivittäistava-
rakauppaa. Alueelle tarvitaan lisää päivittäistavara- ja erikoistavarakauppoja sekä ulkomaisia kauppaketjuja ja
tyylikkaita kaupparakennuksia laatikkokauppojen sijaan. Lisäksi tavoitellaan alueen tiivistymistä ja kehitty-
mistä keskustamaiseksi alueeksi.

Toimintaedellytykset keskustassa

Keskustakaupan mahdollisuuksia tarvitaan jonkin verran myös muilla alueilla kuten Myllymäessä. Lappeenran-
nassa on olemassa paljon sellaisia kaupan konsepteja, joita ei keskustassa voi kehittää. Keskustahankkeet ovat
usein hitaita, koska alueella on useita kiinteistönomistajia. Tarvitaan vaihtoehtoisia kaupan alueita, jos kaupan
kehittäminen keskustassa ei onnistu. Tavoitteena on kehittää Myllymäen aluetta Lappeenrannan keskustan rin-
nalla, nykyisen keskustan jatkoksi.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

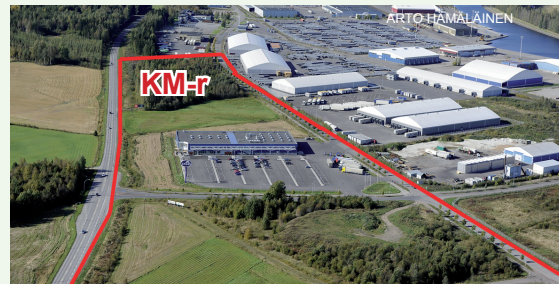
Asiakaskuntana ovat Lappeenrannan seudun asukkaat, ohikulkijat, matkailijat ja venäläiset sekä Imatran seudulta tulevat asiakkaat. Imatran palvelut eivät ole vielä Lappeenrannan kaupan palvelujen tasolla. Aukkaita kahden kilometrin säteellä oli 9087 vuonna 2012. Alueella on jo olemassa olevia kaupan palveluita, joissa asioidaan vilkkaasti valtatie kuuden molemmista suunnista. Jos alueelle saadaan päivittäistavarakauppaa, alueen asukkaiden asiointimatkat päivittäistavaraa varten lyhenevät esimerkiksi Karhuvuoren ja Hiessillan sekä Ojala–Tuomelan laajoilta asuinalueilta.

Asiointitiheys

Tämän hetkiselä palvelutarjonnalla ei ole päivittäistä asiointia. Alueella on Lidl ainoana päivittäistavarakauppana ja se on venäläisten suosiossa.

KM-r, Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikkö

Lappeenranta, Mustola, KM-r, Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikkö, yhteensä 43 500 k-m²



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Mustolan aluevaraus (rajakauppa) sijoittuu YKR 2012 taajama-alueen reunalle sekä SYKE:n autovyöhykkeelle. Sijainti Nuijamaan raja-asemalle vievän tien (vt 13) varressa. Mustolan alueella on suuri Disa's Fish tavaratalo ja lisäksi alueelle rakennetaan parhaillaan Raja-market ja Lidl-kokonaisuutta. Kaupan varaukset perustuvat liikenteelliseen sijaintiin ja hyvään saavutettavuuteen rajaliikenteen väylien varrelle. Mustolan alue sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) laatuikätyvän alueelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Alueelle on joukkoliikenneyhteydet (linja-auto ja palvelulinja). Kevyen liikenteen väylä on lähes alueelle asti. Valtatie 13:n parantamisen yhteydessä kevyen liikenteen väylä on tarkoitus jatkaa pidemmälle.

Liikennemäärä: Venäläisten matkailijoiden osalta kauppohen sijoittaminen rajanylityspaikkojen tuntumaan ja rajalle johtavien pääteiden risteyskseen vähentää venäläisten aiheuttamaa liikennemäärän lisääntymistä ja liikenteeseen kohdistuvia kustannuksia muilla väylillä, muun muassa keskustassa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Osa venäläisistä ostomatkailijoista ei kaipaa keskustatyypistä kauppaa vaan hakevat ”tukkupakkauksia” esim. pesuaineita, kuivaelintarvikkeita ja kalatuotteita. Ne matkailijat, jotka asioivat keskustassa, voivat hoitaa muun muassa elintarvike- ja tilaa vievät ostokset kotimatallaan. Negatiivisia tai merkittäviä vaikutuksia keskustaluoiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen ei tällä ratkaisulla ole.

Muut vaikutukset talouteen

KM-r kaavaratkaisulla on merkittäviä positiivisia taloudellisia vaikutuksia. Kaupan sijoittaminen rajaliikenteen ja ostosmatkalaisten raja-asiakkaiden matkan varrelle on taloudellista ja järkevää. Näitä rajakauppoja ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa keskustaan. Suuret henkilö- ja pakettiauto- sekä bussiliikennemäärät heikentäisivät keskustan liikenneturvallisuutta ja lisääisivät muita liikenteen aiheuttamia haittoja, kuten melua, päästöjä ja liikenneväylien kulumista sekä vaatisivat keskustaan paljon investointeja, muun muassa pysäköintiongelmiin ratkaisemiseksi.

Rajakauppaa toteutetaan hallityyppisiin rakennuksiin eikä niiden sijoittuminen sovellu keskustoihin. Vastaavien palveluiden sijoittaminen keskustoihin nostaisi rakentamiskustannuksia huomattavasti (tontti sekä rakentamisen laatu) ja aiheuttaisi myös kaupan toimijoille lisäkustannuksia.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

KM-r alueella on liito-oravakohteita; Pelkola 1 ja Pelkola-2. Valtatie 13:n länsipuolella on Karhusjärven kaksi Metsokohdetta ja Karhusjärvi, joka on vesipuitedirektiivin (2) mukainen järvi.

Pelkola 1 ja Pelkola 2 kohteet sijoittuvat aluevaraukselle, muut kohteet sijoittuvat varauksen ulkopuolelle valtatie 13:n toiselle puolelle. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueelle kohdistuvat luontoarvot otetaan huomioon rajaamalla maankäyttöalueet edellä mainittujen luontoarvojen ulkopuolelle. KM-r alueen vaikutukset alueen ulkopuolisiin luontoarvoihin eivät ole merkittäviä. Alueet sijoittuvat riittävän kauas KM-r alueesta. Useita liito-orava- ja muita arvokkaita luontokohteita sijoittuu Mustolan KM-r ja Nuijamaan KM-r väliselle laajalle rakentamattomalle alueelle. Edellä mainitulle välialueelle jää hyvin tilaa myös Pelkola 1 ja Pelkola 2 liito-oravan elinalueeksi.

Vaihemaakuntakaavan varausalueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Nuijamaantien toisella puolella sijaitsee Rasala–Lasolan kylämaisema, joka on maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Vaihemaakuntakaavan varauksella ei ole siihen merkittäviä vaikutuksia. Mustolaan jo rakennetut kauppakiinteistöt ovat suhteellisen matalia ja jäävät puurajan alapuolelle, eivätkä ne dominoi maisemaa Rasalan–Lasolan suunnasta katsottuna. Alueen lähelle sijoittuu Saimaan kanava, joka on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö. Edellä mainittuja arvoja tullaan tarkemmin tarkastelemaan valtatie 13:n YVA-ohjelman sekä Nuijamaan parhaillaan laadittavan yleiskaavoituksen yhteydessä. Valtatie 13:n YVA liittyy laadittavaan tiesuunnitelmaan ja kyseiset arvot otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemman tiesuunnittelun yhteydessä.

Alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja.

Mustolaan suunniteltu tilaa vievän ja matkailua palvelevan kaupan alue täydentää siellä jo nyt olevia, ensisijaisesti matkailijoille suunnattuja palveluja.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on jo toteutunut ja sinne on suunnitteilla rajaliikennettä palvelevaa kauppaa; tilaa vievää kauppaa ja matkailua palvelevaa kauppaa.

Toimintaedellytykset keskustassa

Kaupan painopiste on matkailua ja etenkin rajaliikennettä palvelevaa. Kaupallisten palvelujen tuotetarjonta rajaliikennettä palvelevassa kaupassa on suunnattu lähinnä venäläisille ostosmatkailijoille, jotka eivät välttämättä mene Lappeenrannan keskusta. Rajakaupan toimivuus keskustassa on huono.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

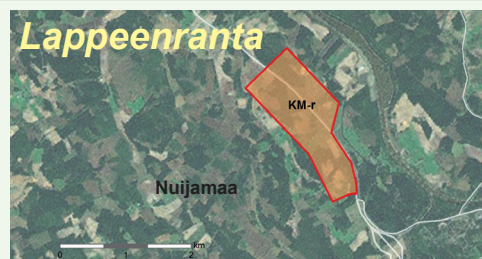
Asiakaskunnan muodostavat matkailijat ja lähialueen asukkaat sekä lähialueiden työssäkävijät. Asukkaita kahden kilometrin säteellä oli 274 vuonna 2012.

Venäläisten ostosmatkailijoiden ja lähialueen asukkaiden asiointimatkat lyhenevät. Ohikulkijoiden osalta KM-r-alue ei tee suurta lisäystä asiointimatkan pituuteen. Alue on hyvin saavutettavissa valtatie 13:ltä. Uusi Mustolan eritasoliittymä toteutetaan valtatie 13:n parantamisen yhteydessä.

Asiointitiheys

Venäläiset asioivat useita kertoja viikossa tai muutaman kerran kuukaudessa. Alueen lähiasukkaat asioivat venäläismatkailijoita huomattavasti harvemmin.

Lappeenranta, Nuijamaa, KM-r, Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikkö, yhteensä 40 000 k-m²



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijoittuu rajalle vievän valtatie (vt 13) varrelle, lähelle Nuijamaan rajanylityspaikkaa ja Nuijamaan YKR 2012 taajama-alueutta. Kaupan sijoittuminen hieman kauemmas rajasta ja olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta on Rajavartioston ja Tullin tavoite. Rajavalvonta tarvitsee riittävät alueet tulevaisuuden laajentamistarpeita varten. Kauppa sijoittuu nyt hyvin olemassa olevaan alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Alueelle on joukkoliikenneyhteydet (lähiliikenteen linja-autovuoro). Kevyen liikenteen väylälle ei ole tarvetta.

Liikennemäärä: Kauppojen sijoittaminen rajanylityspaikkojen tuntumaan ja rajalle johtavien pääteiden risteysiin vähentää venäläisten matkailijoiden aiheuttamaa liikennemäärän lisääntymistä ja liikenteeseen kohdistuvia kustannuksia muilla väylillä, muun muassa keskustan liikennejärjestelmässä. Pääasialliset asiakkaat kulkevat Nuijamaantietä pitkin jo entuudestaan, nyt palvelut sijaitsevat heidän matkansa varrella. Kaikki eivät välttämättä lähde asioimaan keskustaan. Uusien asiakkaiden myötä liikennemäärät Nuijamaantiellä saattavat lisääntyä, mutta toisaalta osa liikenteestä myös jää rajan pintaan eikä ruuhkauta keskusta-alueutta.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Tämä kauppavaraus sijoittuu Nuijamaan raja-aseman lähelle. Se palvelee rajanylittäjiä ostos- ja ravintolapalveluiden sekä saniteettitarpeiden osalta.

Alueella sijaitsee Laplandia -tavaratalo ja uusia kaupan varauksia on tulossa. Aivan lähellä raja-alueutta on voimassaoleva asemakaavavaraus vähittäiskaupan suuryksikölle. Osa venäläisistä ostosmatkailijoista ei kaipaa keskustatyyppistä kauppaa vaan hakevat läheltä rajaa ”tukkupakkauksia” muun muassa pesuaineita, kuivaelin-tarvikkeita ja tuoretta kalaa ja muita elintarvikkeita. Matkailijat, jotka asioivat keskustassa, voivat hoitaa kotiinkin liittyvät ostokset kotimatallaan. Merkittäviä vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen ei edellä mainituin perustein ole.

Muut vaikutukset talouteen

Tällä kaavaratkaisulla on merkittäviä positiivisia taloudellisia vaikutuksia. Kaupan sijoittaminen rajaliikenteen ja raja-aseman läheisyyteen on tarkoituksenmukaista (rajakauppaa ei ole syytä sijoittaa keskustoihin). Suuret henkilö- ja pakettiauto- sekä bussiliikennemäärät heikentäisivät keskustan liikenneturvallisuutta ja lisäisivät muita liikenteen aiheuttamia haittoja, kuten melua, päästöjä ja liikenneväylien kulumista. Ne vaatisivat myös keskustaan paljon investointeja, muun muassa pysäköintiongelmien ratkaisemiseksi.

Rajakauppaa toteutetaan hallityypisiin rakennuksiin eikä niiden sijoittuminen sovellu keskustoihin. Vastaavien palveluiden sijoittaminen keskustoihin nostaisi rakentamiskustannuksia huomattavasti (tontti sekä rakentamisen laatu) ja aiheuttaisi myös kaupan toimijoille lisäkustannuksia.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Nuijamaan Laplandian KM-r alueen pohjoisosassa on liito-oravalle soveltuva metsäalue, lisäksi alueella on muutamia liito-oravan papanakohteita. Alueen pohjoispuolella, hieman kauempana, on Karhumäen kallioalue, joka on paikallisesti arvokas luontokohde. Suurempi laajahko liito-orava alue on valtatie 13:n länsipuolella KM-r -aluetta vastapäätä. Alue on liito-oravan elinalue; lisääntymis-, levähdys ja papana-alueutta.

Alueen yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa edellä mainitut luonnonarvot otetaan huomioon. Aluetta yleiskaavoitetaan parhaillaan ja siinä kaavassa nämä alueet jätetään rakentamisen ulkopuolelle vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräysten mukaisesti. Myös valtatie 13:n YVA-menettelyn ja vaikutusten arvioinnin kautta arvioidaan ne vaikutukset, jotka aiheutuvat näille kohteille tien ja tieliittymien toteuttamisesta. Vaihemaakunta-

kaavan varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen edellä mainittuihin luontoarvoihin sillä edellytyksellä, että yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa ja suunnittelussa alueen ja alueen lähituntuman luontoarvot otetaan riittävällä tavalla huomioon.

Alueen itäpuolella kulkee Soskuanjoki, joka on vesipuitedirektiivin mukainen joki. Myös tämän joen arvot otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sekä valtatie 13:n YVA-tarkastelussa ja tiesuunnittelussa. Näin mahdollisia negatiivisia vaikutuksia voidaan minimoida. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia on pyritty lieventämään myös vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksillä.

Vaihemaakuntakaavan varausalueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja.

Nuijamaan raja-aseman läheisyyteen suunniteltu kaupan neliöiden lisäys palvelee lisääntyvää rajaliikennettä, mutta myös lähialueilla asuvia. Nuijamaalla kauppa keskittyy luontevasti rajalle vievän tien (vt 13) ja rajan tuntumaan. Rakennettava eritasoliittymä ja Nuijamaantien parannukset edistävät liikenteen turvallisuutta liikennemäärien kasvaessa. Liikenteen melusta aiheutuvia haittoja voidaan ehkäistä esimerkiksi meluvalleilla. Rajaliikennettä palveleva jäte- ja wc-huolto kauppa-alueella ehkäisee ympäristön likaantumisen aiheuttamaa epäviihtyvyyttä. Jos rajanylityksessä on viiveitä ja jonoja, on tärkeää, että alueella on käytettävissä muun muassa kauppa- ja ravintolapalveluja.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla rajaliikennettä palvelevaa kauppaa, tilaa vievää kauppaa ja matkailua palvelevaa kauppaa. Alueella sijaitsee jo Laplandia tavaratalo ja lähialueella on kalakauppa sekä ravintola. Alueen yleiskäyttö on käynnissä.

Toimintaedellytykset keskustassa

Kaupan painopiste on matkailua ja etenkin rajaliikennettä palvelevaa. Kaupallisten palvelujen tuotetarjonta rajaliikennettä palvelevassa kaupassa on suunnattu lähinnä venäläisille ostosmatkailijoille. Lähiseudun asukkaat eivät käy ko. kaupoissa, asiakaista yli 90 prosenttia on venäläisiä.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Pääasiallinen asiakaskunta ovat venäläiset ja muut matkailijat. Lähialueen asukkaiden asiointi ei ole kovin yleistä. Asukkaita kahden kilometrin säteellä oli 67 vuonna 2012. Pääasiallisen asiakaskunnan, venäläisten, asiointimatkat lyhenevät.

Asiointitiheys

Venäläiset asioivat viikoittain/ usean kerran kuukaudessa. Etenkin loppuviikosta asiakkaita on paljon.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Eritasoliittymä

Mustola, Eritasoliittymä sekä Vortsa, Eritasoliittymä, suunniteltu

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Liittymät parantavat Mustolan ja Nuijamaan yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Rakennettavat eritasoliittymät ja Nuijamaantien parannukset edistävät liikenteen turvallisuutta liikennemäärien kasvaessa.

Keskeisiä ylimaakunnallisia kehittämisvyöhykkeitä ovat Etelä-Karjalan rajanylityspaikat ja niille johtavat pääväylät. Ne palvelevat koko Suomea ja kansainvälisinä vyöhykkeinä ne ulottuvat Pietarin alueelle ja myös edemmäs Venäjän ja Baltian alueille. Vaihemaakuntakaavaratkaisulla tuetaan näiden kehittymisedellytyksiä.

Liikenneturvallisuuteen on kiinnitetty huomiota varaamalla eritasoliittymiä vilkkaan Nuijamaan rajaliikenteen väylän (vt 13) varrelle, parhaillaan laadittavan YVA:n ja yleissuunnitelman mukaisesti. Eritasoliittymät edistävät liikenneturvallisuutta sekä liikenteen sujuvuutta. Saadaan turvallinen ja tarkoituksenmukainen liittymä sekä kaupallisille palveluille että alueen asukkaille. Vortsan liittymällä ratkaistaan myös Nuijamaan taajaman asukkaiden liikkumisen sujuvuus.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Eritasoliittymät ovat erittäin tarpeellisia kaupallisten palveluiden sijoittamiseen valtatie 13:n varrelle. Liittymät mahdollistavat suuremman kauppavolyymin toteuttamisen rajaliikenteen väylän varrelle. Se lisää myös liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta.

Muut vaikutukset talouteen

Mustolan sekä Vortsan liittymillä on positiivisia vaikutuksia. Ne hyödyttävät vaihemaakuntakaavan kaupan varustusten toteuttamista. Kaupan sijoittamisella hyödynnetään tehtyjä liikenneinvestointeja ja niiden käyttöä. Toisaalta liikennejärjestelyistä aiheutuu rakentamiskustannuksia sekä rakenteiden käytöstä, korjauksesta ja kunnossapidosta aiheutuu kustannuksia.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Valtatie 13:n kehittämisessä ja sen YVA-prosessissa otetaan huomioon eritasoliittymiin ja niiden lähialueelle aiheutuvat luontoon ja luonnonarvoihin liittyvät vaikutukset. Tiesuunnitelmaa ei ole vielä tehty, mutta Mustolan liittymä on jo suunniteltu. Vortsan liittymän tarkempaa ratkaisua vielä tutkitaan tulevassa tiesuunnitelmassa. Vaikutuksia luontoarvoihin arvioidaan vt 13:n YVA-menettelyssä, joka on käynnissä. Myös alueen yleiskaavoituksessa luontoarvot ja luonnonvarat otetaan huomioon.

Vaihemaakuntakaavan eritasoliittymien varauksilla ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen luonnonarvoihin sillä edellytyksellä, että valtatie 13:n YVA:ssa ja yksityiskohtaisemmassa tiesuunnittelussa ja kaavoituksessa alueen ja alueen luontoarvot otetaan riittävällä tavalla huomioon. Alueella on myös paikallisia luontoarvoja, joiden vaikutuksia arvioidaan ja otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole merkittävää kulttuuriympäristöä, joten vaihekaavavarauksesta ei ole niihin vaikutuksia.

Sekä Mustolan että Vortsan eritasoliittymät mahdollistavat rajaliikennettä palvelevaa jäte- ja wc-huoltoa alueen palvelupaikoissa. Valtatie 13:n kehittämiseen ja eritasoliittymien toteuttamiseen liittyy melusuojaukset. Liikenteen melusta aiheutuvia haittoja voidaan ehkäistä esimerkiksi meluvalleilla.

ERITYISALUEET

EP-2, Rajavartiolaitoksen/Tullin alue

Nuijamaa, EP-2, Rajavartiolaitoksen/Tullin alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rajanylityspaikkojen erityisalueita EP-2 jouduttiin laajentamaan Rajavartiolaitoksen ja Tullin esityksestä Parikkalan, Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikoilla. Rajanylityspaikan kehittämisellä on vaikutusta Nuijamaan koko alueen yhdyskuntarakenteeseen.

Keskeisiä ylimaakunnallisia kehittämisvyöhykkeitä ovat Etelä-Karjalan rajanylityspaikat ja niille johtavat pääväylät. Ne palvelevat koko Suomea ja kansainvälisinä vyöhykkeinä ne ulottuvat Pietarin alueelle ja myös edemmäs Venäjän ja Baltian alueille. Vaihemaakuntakaavaratkaisulla tuetaan näiden kehittämisedellytyksiä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Liikennemäärät Nuijamaan rajanylityspaikalla ovat jatkuvasti kasvaneet. Sujuvilla rajapalveluilla liikenteen ruuhkautumista voidaan ehkäistä. Rajapalveluita kehitetään jo olemassa olevalle rajapalveluiden alueelle, mutta sen seurauksena voidaan joutua tekemään investointeja myös yhdyskuntahuoltoon.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

EP-2 -kaavavaraus antaa mahdollisuuden Nuijamaan raja-aseman palveluiden kehittämiseen ja sitä kautta joustavan rajaliikenteen ja ostosmatkailun kasvamiseen. Näillä on positiivisia vaikutuksia alueen kaupallisille ja muille matkailupalveluille sekä elinkeinoelämälle. Tutkimus osoittaa, että kaksi tuntia jonotusta rajalla on optimaalinen aika, jolloin Venäjältä lähdetään vielä rajaa ylittämään. Rajanylityspaikan kehittämällä ja riittäväillä aluevarauksilla tätä tavoitetta voidaan toteuttaa.

Muut vaikutukset talouteen

Sujuvat rajanylitykset vaikuttavat merkittävästi matkailijoiden saapumiseen maakuntaan ja siten myös maakuntaan jäävien tulojen määrään. EP-2 alueiden laajentamisella saadaan myös tavaraliikenteen rajatarkastuksille riittävät alueet, näin liikennettä voidaan nopeuttaa ja sujuvoittaa. Rajapalveluiden parantamiseen Nuijamaalla saatiin rahoitusta (ENPI) ja parannustoimenpiteet valmistuivat vuoden 2014 lopulla.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Nuijamaan raja-aseman tuntumassa molemmin puolin valtatie 13:a on liito-oravalle soveltuvaa metsäaluetta. EP-2 -alueella on liito-oravan lisääntymis- ja levähdysaluetta sekä papanahavaintoja. Itäpuolella on liito-oravalle soveltuva metsäalue, Liikka 3, ja liito-oravan elinalue, Juolukkamäki. Valtatie 13:n länsipuolella on liito-oravalle soveltuva metsäalue, Liikka 2, ja elinalue Liikka 1 sekä etelämpänä rajan tuntumassa liito-oravan elinalue, Hirvimäki. Rajanylityspaikan eteläosassa rajan pinnassa ovat suurimmat esiintymät.

EP-2 -alueen itäpuolella on laajahko pohjavesialue ja sen itäreunalla virtaa Soskuanjoki. Valtatie 13:n länsipuolella alueeseen rajoittuu Nuijamaan puro.

Kansainvälisen rajanylityspaikan tarpeet ja alueen luontoarvot tulee sovittaa yhteen laadukkaalla suunnittelulla. EP-2 alueen vaikutukset ovat luonnonarvoihin nähden merkittävät, mikäli jatkosuunnittelussa ei oteta niitä riittävällä tavalla huomioon.

Alueen poikki kulkee paikoitellen Soskuanjoki, joka on vesipuitedirektiivin mukainen joki. Tämä myös tullaan ottamaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Nuijamaan alueen yleiskaavoitus on käynnissä samaan aikaan kuin valtatie 13:n YVA ja tien yleissuunnittelu.

Alue sijaitsee osittain Jousikankaan I-luokan pohjavesialueella. Tämä tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa niin, ettei pohjaveden laatu kärsi eikä sen saanti vaikeudu.

Alueen läheisyydessä kulkeva Saimaan kanava on vesipuitedirektiivin joki, jonka arvot tulee tarvittaessa ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Saimaan kanava ja Soskuanjoki sijoittuvat kuitenkin alueen ulkopuolelle niin, ettei alueen maankäytöllä ole todennäköisesti negatiivisia vaikutuksia niiden luontoarvoihin.

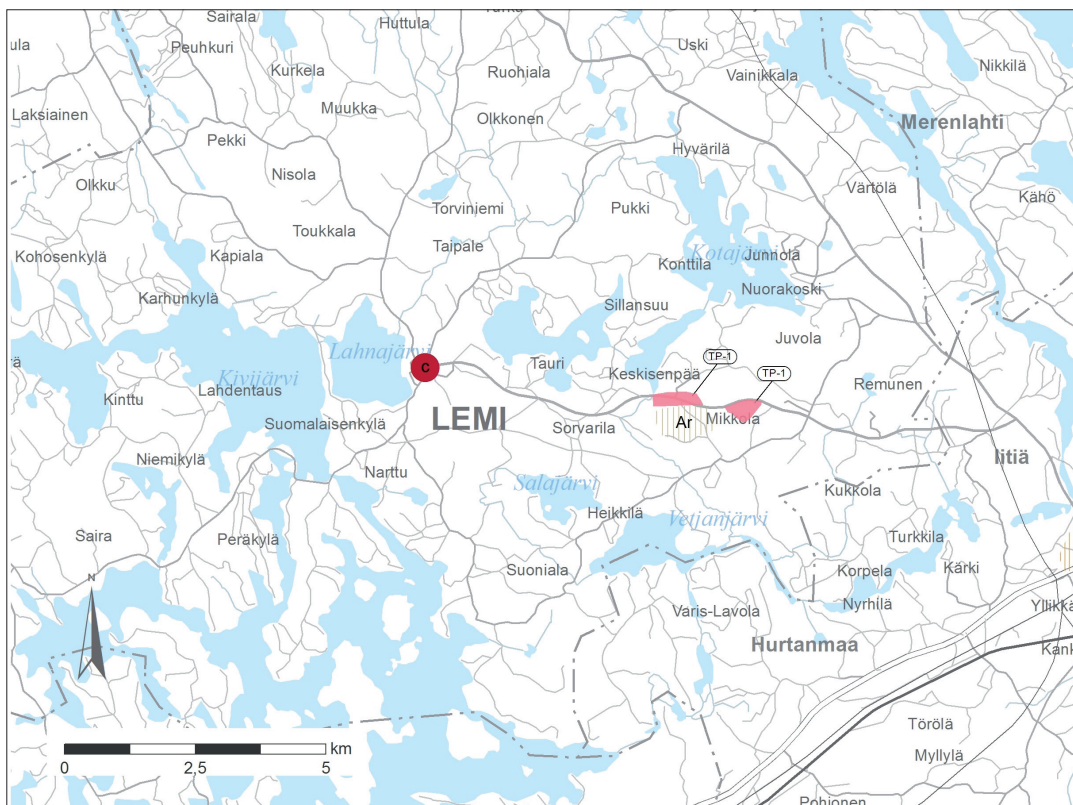
Kansainvälisen rajanylityspaikan tarpeet ja alueen luontoarvot tulee sovittaa yhteen laadukkaalla suunnittelulla. EP-2 alueen vaikutukset ovat luonnonarvoihin nähden merkittävät, mikäli suunnittelussa ei oteta niitä riittävällä tavalla huomioon.

Nuijamaan tien (vt 13) varren aluevarauksiin ei liity muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueen läheisyyteen sijoittuu Saimaan kanava, joka on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö (Saimaan kanava ja Pontuksen kaivanto). Saimaan kanava ja Pontuksen kaivanto sijoittuvat kuitenkin alueen ulkopuolelle niin, ettei alueen maankäytöllä ole todennäköisesti negatiivisia vaikutuksia niiden kulttuuriympäristöarvoihin.

Nuijamaantien varren vaihemaakuntakaavan varauksilla eikä niiden vaikutusalueella ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja.



ALUERAKENNE JA KESKUSVERKKO

Ar. Rakennetta tiivistävä tai uusi asuntovaltainen alue

Särkemänkangas, Ar, Rakennetta tiivistävä tai uusi asuntovaltainen alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijoittuu Lemin taajaman itäpuolelle, taajaman ja valtatie 13:n puoleen väliin. Voimassaolevan maakunta-
takaavan (2011) mukaan alue on taajaman laajenemisaluetta. Varaus liittyy myös kuntarakennemuutostukseen
ja asutuksen kasvattamisella Lappeenrannan suuntaan olevan kunnallistekniikan äärelle. Varaus on seudulli-
sesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Alueen asumisen kehittymisestä voi seurata liikennemäärien kasvua, kuitenkin vaikutukset eivät ole merkittävät kokonaisliikenteeseen. Alueella on kunnallistekniikka; vesi- ja viemärijärjestelmä on Lappeenrantaan. Asuinalueen alue voi toteutuessaan liittyä olemassa olevaan vesihuolto- ja viemärijärjestelmään, joten negatiivisia vaikutuksia merkinnästä ei ole.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alueen tulevilla asukkailla voi olla vähäistä vaikutusta taajama-alueen kauppa-asiointiin. Muuten vaikutuksia ei ole.

Muut vaikutukset talouteen

Uusien asukkaiden myötä kunta saa verotuloja ja kunnan talouden kehittyminen on mahdollista.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee suojellulla valuma-alueella, Kivijärven reitti. Alueen pohjoispuolella sijaitsevat yksityinen suojelualue, Kohinmäki, ja vesipuitedirektiivin mukainen järvi, Keskinen. Vaihemaakuntakaavan varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia alueisiin. Alueet ovat pääosin kauempana varauksesta. Kuitenkin mahdollisia vaikutuksia paikallisiin luontoarvoihin ja luonnonvaroihin voidaan huolellisella jatkosuunnittelulla lieventää ja välttää. Alueella eikä sen vaikutusalueella ole muita Natura 2000 – eikä valtakunnallisia suojeluohjelmien alueita eikä myöskään luonnonsuojelulain tai vesilain mukaisia suojeltavia luontotyyppejä tai luonnonmaisema-arvoja.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristöä, joten vaikutuksia ei ole.

TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Kaikki maaseutukuntiin merkityt TP-1-alueet sijoittuvat pääliikenneväylien varrelle ja tukevat näin alueen laajempaa kehitystä. Aluevarauksilla ei ole olennaisia vaikutuksia, koska ne sijaitsevat jo olemassa olevan rakenteen läheisyydessä.

Särkemänkangas, TP-1, ja Tölmäkorpi, TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alueet sijoittuvat Lemminkäisen taajaman itäpuolelle, Lemminkäisen taajaman ja vt 13 puoleen väliin, ne ovat lähellä toisiaan. Toiminnan laadun suhteen alueella ei ole vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen. Varaus on seudullisesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Alueiden toiminnasta voi tulla hetkellistä kasvua liikennemääriin, kuitenkin vaikutukset eivät ole merkittäviä jokapäiväiseen liikenteeseen. Merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntahuoltoon ei ole.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Särkemänkankaan ja Tölmäkorven alueen työntekijöillä voi olla vähäistä vaikutusta alueen kauppa-asiointiin.

Muut vaikutukset talouteen

Särkemänkankaan alueella tuotetaan kiviainesta ja soraa, se mahdollista uusia työpaikkoja alueelle. Tuotannon kehittyessä varauksella on myös positiivista vaikutusta talouteen. Tölmäkorven tuotantotoiminnasta ei ole tarkempaa tietoa, mutta alueen kehittämisellä tuotantotoimintaan on taloudellisesti positiivista vaikutusta.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueet sijaitsevat suojellulla valuma-alueella, Kivijärven reitti. Särkemänkankaan alueen lähellä (200 m) sijaitsee yksityinen suojelualue, Kohinmäki. Alue rajoittuu lännessä vesipuitedirektiivin mukaiseen järveen, Keskinen.

Alueilla ei ole muita kuin paikallisia luontoarvoja. Mahdollisia vaikutuksia luontoarvoihin ja luonnonvaroihin voidaan huolellisella jatkosuunnittelulla lieventää ja välttää. Ne otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Alueen asemakaava on voimassa. Se on laadittu vuonna 2013 ja siihen on laadittu luontoselvitys. Suunnittelualueet ovat lähes kokonaan avohakkuualueita. Vain alueiden reunoilla on todettavissa metsää tai metsäsaarekkeitä. Alueella ei ole todettu rauhoitettuja tai uhanalaisia kasvilajeja, rauhoitettuja lintulajeja, sellaisia luontoarvoja tai muita luontotekijöitä, jotka olisi otettava huomioon alueen maankäyttöä suunniteltaessa. Alueella ei ole todettu liito-oravaa, merkkejä liito-oravan oleskelusta alueella tai liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä.

TP-1 -alueilla eikä niiden vaikutusalueella ole muita Natura 2000 - eikä valtakunnallisia suojeluohjelmien alueita eikä myöskään luonnonsuojelulain tai vesilain mukaisia suojeltavia luontotyyppejä tai luonnonmaisema-arvoja.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueilla tai niiden läheisyydessä ei ole kulttuuriympäristöarvoja, joten vaikutuksiakaan ei ole.

KAUPPA JA PALVELUT

c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Kirkonkylä, c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Lemin keskustamerkinällä ei ole vaikutusta alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Lemin yhdistyminen Lappeenrantaan on todennäköistä lähitulevaisuudessa. Keskusta sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2911) kuntakeskuksen kehittämisvyöhykkeelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet toimivat jotenkin. Kevyen liikenteen laaturaitti ulottuu vt 13 pitkin Lemintien ja vt 13:n risteyskseen.

Liikenteen määrä: Kaupan kehittyminen Lemin taajamassa ei todennäköisesti aiheuta merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu uuden rakentamisen myötä tarvittaessa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Lemin palvelut ovat melko vaatimattomat ja suuri osa kaupallisista palveluista haetaan Lappeenrannasta. Lemin kaavavarauksen toteutuminen vaikuttaa todennäköisesti asukkaiden päivittäiseen asiointiin. Erikoistavarat ja muut ostokset tehdään todennäköisimmin suuremmista kuntakeskuksista ja kaupungeista.

Muut vaikutukset talouteen

Lemin palvelut ovat melko vaatimattomat ja Lemin talous ei ole parhaimmillaan. Kuitenkin vaihekaavavaraus mahdollistaa kaupallisten palveluiden kehittämisen ja palveluiden lisäämisen alueen asukkaille sekä lomasukkaille ja sillä voi olla positiivisia vaikutuksia Lemin taloudelle.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee suojellulla valuma-alueella, Kivijärven reitti. Alueen länsipuolella sijaitsee vesipuitedirektiivin mukainen järvi, Lahnajärvi.

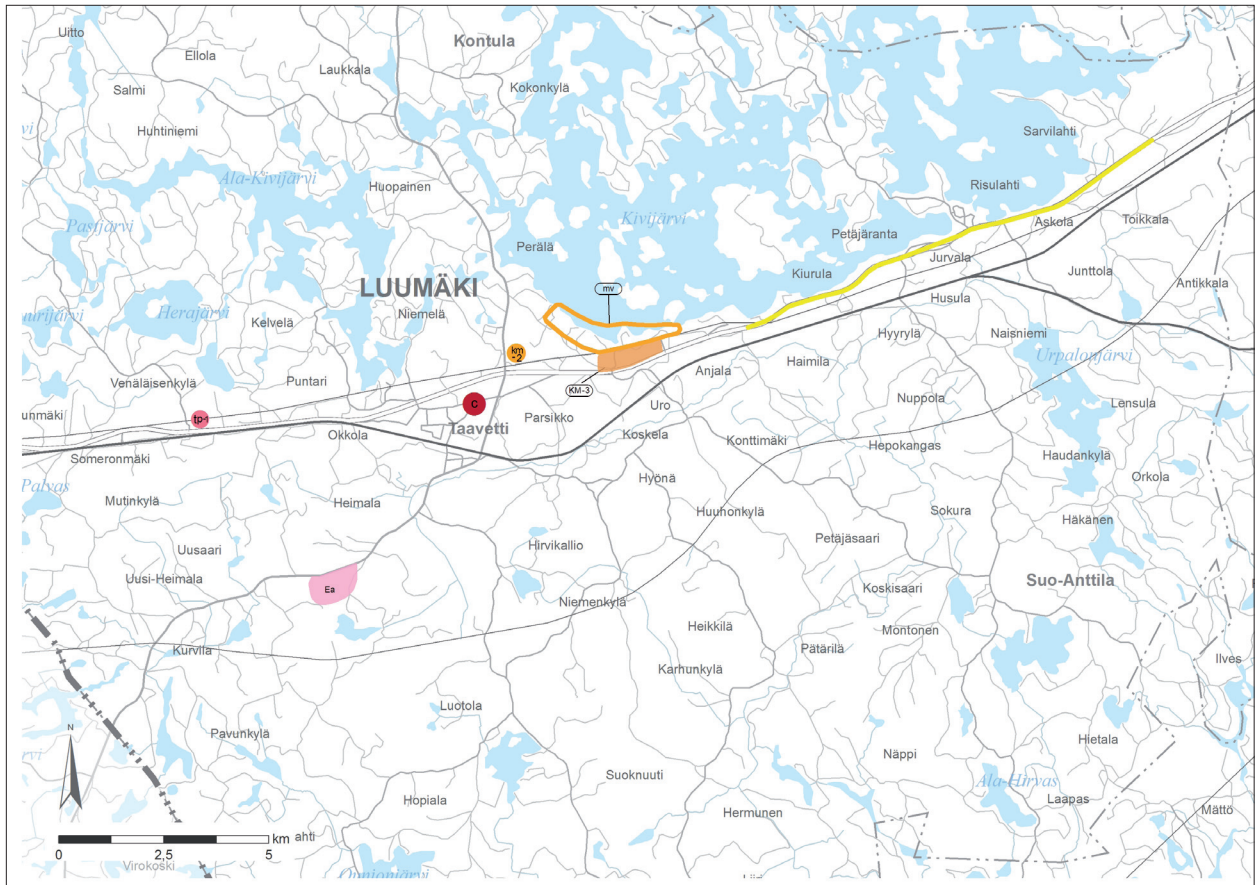
Keskusta-alueella on paikallisia luontokohteita, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Vaihemaakuntakaavalla ei ole suoria vaikutuksia edellä mainittuihin luonto- ja maisema-arvoihin, ne ovat kauempana c-alueesta.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Lemin taajama ja kirkonkylä on vanhaa kulttuuriympäristöä parhaimmillaan. Taajaman lisärakentamisessa maakuntamuseon rooli on suuri. Näin ollen merkittäviä vaikutuksia voidaan välttää huolellisella suunnittelulla ja viranomaisten ohjeistuksella. Myös alueen toimijat ovat asiantuntijoina arvokkaan taajaman kehittämisessä.

Lemin alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

LUUMÄKI



ALUERAKENNE JA KESKUSVERKKO

tp-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Kaikki maaseutukuntiin merkityt TP-1-alueet sijoittuvat pääliikenneväylien varrelle ja tukevat alueen laajempaa kehitystä. Aluevarauksilla ei ole olennaisia vaikutuksia, koska ne sijaitsevat jo olemassa olevan rakenteen läheisyydessä.

Somerharju, tp-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijoittuu Etelä-Karjalan voimassaolevan maakuntakaavan (2011) Luumäen seutukeskuksen kehittämisvyöhykkeelle valtatie kuuden varrelle Somerharjun matkakakeskuksen ja voimassaolevan asemakaavan mukaisen kauppapaikan tuntumaan. Varaus on seudullisesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Kauppapaikan kehittyessä myös liikenteen järjestelyjä parannetaan ja tp-1-alue voi olla verkottumassa tähän kauppapaikkaan ja sen liikenteelliseen kehittämiseen.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Somerharjun matkailukeskus oli kaavaluonnoksessa matkailua palvelevan vähittäiskaupan suuryksikkö -merkinnällä. Nyt merkintä on poistettu ja kauppaa on asemakaavoitettu seudullisen alarajan puitteissa ja asemakaava on hyväksytty. Somerharjun alue on ollut viime vuodet alennuksen tilassa huolimatta hyvästä sijainnistaan valtatie kuuden varrella. Tien varren mainospylöni on ollut suorastaan matkailijoita hämäävä, kun toimintaa ei ole ollut. Somerharjun matkailukeskuksen yhteyteen on suunniteltu suurta outlet-kauppahallia.

Outlet -kaupat ja tehtaanmyymälät sijaitsevat usein valtateiden varsilla. Kauppojen edulliset hinnat perustuvat paitsi erikoiseriiniin tai tuotevolyyymiin myös tilojen keskustakauppoja edullisempiin vuokratukustannuksiin. Tp-1 -varauksella on positiivisia vaikutuksia kaupallisiin palveluihin ja elinkeinoelämään alueella.

Muut vaikutukset talouteen

Tp-1 varaus tuo elinvoimaa Somerharjun matkailualueelle ja sen kauppapaikalle lisäten sen elinvoimaa ja taloutta.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee II-luokan Somerharjun pohjavesialueella ja maakunnallisesti arvokkaalla harjualueella, Somerharju (arvoluokka 3). Alueen vieressä sijaitsee yksityinen suojelualue, Someron luonnonsuojelualue. Kohde sijaitsee suojellulla valuma-alueella, Kivijärven reitti. Tp-1 -aluevarauksen toteuttamisessa tulee ottaa huomioon pohjavesien suojelu, joka otetaan huomioon yksityiskohtaisemman suunnittelun viranomaisohjauksessa. Voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) korostetaan pohjavesien suojelua, joka välittyy kuntakaavoitukseen. Tp-1 -alueella on vain paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Alueella, eikä sen vaikutusalueella, ole muita Natura 2000 - eikä valtakunnallisia suojeluohjelmien alueita eikä myöskään luonnonsuojelulain tai vesilain mukaisia suojeltavia luontotyyppejä tai luonnonmaisema-arvoja.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristöön liittyviä arvoja. Alueen kehittämisessä tuotantotoiminnan alueena kyseessä on aiemmin muiden elinkeinojen käytössä olleen alueen kehittäminen kaupallisten palvelujen alueena. Tuolloin teollisuuden ja palvelutarjonnan muutoksissa hyödyttömäksi tai vajaakäytölle jääneitä rakennuksia ja alueita otetaan kaupallisen toiminnan piiriin. Tämä tarkoittaa yleensä näkymien siistiytymistä sekä niin sanotun ”rötelöitymiskehityksen” katkaisemista. Matkailukeskus on ollut paikalla jo kauan. Sinne nyt suunnitteilla oleva suurehko outlet –kauppa sekä tuotantotoiminta sopii hyvin kyseiselle alueelle ja palvelee ohikulkijoiden lisäksi paikallisia asukkaita. Se monipuolistaa alueen palveluita ja tuo uusia työpaikkoja alueelle.

KAUPPA JA PALVELUT

c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Taavetti, c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Luumäen Taavetin seutukeskus sijoittuu vahvasti valtatie kuuden ja valtatie 26 risteysalueen tuntumaan. Se sijoittuu myös Karjalanradan varrelle. Kaavavaraus ei vaikuta merkittävästi alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, mutta se antaa mahdollisuuden Taavetin palvelujen kehittämiselle. Taavetti sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) seutukeskuksen kehittämisvyöhykkeelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet ovat melko hyvät Luumäen Taavetin keskustaan. Kevyen liikenteen laaturaitti ulottuu Luumäelle, mutta se valmistuu Taavettiin asti vasta vt 6:n Taavetti–Lappeenranta -välin parantamisen yhteydessä (aloitus v. 2015).

Liikenteen määrä: Taavetin keskustan liikenneverkon toimivuuden vuoksi liikenteellisiä ongelmia ei todennäköisimmin synny, vaikka sinne lisätään kauppaa vaihemaakuntakaavan mitoituksen mukaan.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu tarvittaessa uuden rakentamisen myötä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Taavetin palveluja käyttävät lähialueen asukkaat ja seutukeskuksen asukkaat sekä loma-asukkaat varsin laajalta alueelta. Tärkeää on, että Taavetin keskustan palvelut kehittyvät edelleen Rantsilanmäen ja Puukylän kaupan kehittymisen rinnalla. Niiden yhteisestä palvelutarjonnasta saadaan vahva palvelukokonaisuus Luumäen seutukeskusalueen asukkaille sekä loma-asukkaille ja erityisesti Rantsilanmäen lähialueen matkailupalvelualueille ja ohikulkijoille.

Muut vaikutukset talouteen

Luumäen kunnan talous on hyvällä mallilla ja keskustan palvelujen kehittyminen tuo lisää elinvoimaa Taavettiin, joka on läntisen maakunta-alueen seutukeskus.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee I-luokan pohjavesialueella. Sen läheisyydessä sijaitsevat valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Taavetin linnoitus, ja maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Taavetin Alakylä ja aseman ympäristö. Alueen ulkopuolella sijaitsee muinaismuistoja. Keskustan kehittäminen kaupallisten palveluiden osalta tulee tehdä huolellisesti suunnitellen, viranomaisten kanssa yhteistyössä. Tuolloin voidaan haitallisia vaikutuksia lieventää tai kokonaan välttää. Taavetin keskustan alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Taavetin keskustan läheisyydessä sijaitsevat valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Taavetin linnoitus, ja maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Taavetin alakylä ja aseman ympäristö. Alueen ulkopuolella sijaitsee muinaismuistoja. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kyseiset arvot tulee ottaa huomioon. Taavetin keskustan rakentaminen on ollut perinteisesti matalaa ja ympäristöä kunnioittavaa rakentamista. Edellä mainitut kulttuuriympäristöt tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Maakuntamuseo huolehtii asiasta viranomaisneuvotteluissa. Varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia kulttuuriympäristöön.

KM-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue

Taavetin puukylä, km-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikkö-alue, yhteensä 5 000 k-m²

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue rajautuu YKR 2012 taajama-alueeseen. Se sijoittuu uuden toteutettavan liikenneaseman yhteyteen sekä Puukylän työpaikka-alueen viereen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Linja-autot kulkevat valtatie kuutta pitkin useita kertoja päivässä. Liikenneaseman toteuttamisen yhteydessä on tarkoitus sijoittaa bussipysäkit tähän risteykseen. Valtatie kuuden parantamisen yhteydessä rakentuu uusi kevyenliikenteen väylä.

Liikennemäärä: Kunnan asukkaiden asioinnista saattaa syntyä lisää liikennettä. Ohikulkijoiden ja matkailijoiden asiointi perustuu ohikulkuun, eikä näin ollen synnytä lisää liikennettä muuta kuin liittymiin ja risteysiin. Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu liikenneaseman toteuttamisen yhteydessä. Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon eivät siten ole merkittäviä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

KM-2 -alueen kehittämisellä ei ole vaikutuksia Taavetin keskustan palveluihin. Paljon tilaa vaativaa kauppaa ei ole keskustassa.

Muut vaikutukset talouteen

Puukylän alueella on paljon teollista ja tuotannollista toimintaa. Alueelle on tehty investointeja. Yhdyskuntahuollon ja liikenteen kehittämistoimenpiteitä voidaan tällä kaavaratkaisulla hyödyntää. Mahdollisuus on myös verkottua Puukylän toimijoiden kanssa ja saada siten taloudellista hyötyä ja etua.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee I-luokan pohjavesialueella. Liikenneaseman asemakaavassa polttoaineen jakelu on sijoitettu pohjavesialueen ulkopuolelle. Paljon tilaa vaativasta kaupasta ei todennäköisimmin synny riskejä pohjavesiin eikä sillä ole merkittäviä vaikutuksia.

Vaihemaakuntakaavan varausalueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Taavetin puukylän lähistöllä, alueen ulkopuolella, sijaitsee muinaismuistoja. Niihin ei kuitenkaan kohdistu vaikutuksia tällä vaihemaakuntakaavan varauksella.

Taavetin Puukylän ja sen työntekijöiden sekä alueen asukkaiden kannalta on hyvä, että alueelle tulee uusia palveluita. Alueelle on tulossa liikenneasema, tilaa vaativaa kauppaa sekä todennäköisesti erikoistavarakauppaa. KM-2 -alue palvelee asukkaita, alueella työskenteleviä sekä ohikulkijoita ja matkailijoita. Liikenneasema mahdollistaa uusien sosiaalisten kontaktien syntymisen.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla paljon tilaa vaativaa kauppaa. Alueen kehittämällä ei ole vaikutuksia Taavetin keskustan palveluihin. Paljon tilaa vaativaa kauppaa ei ole keskustassa.

Toimintaedellytykset keskustassa

Toiminta ei sovellu keskustaan, se palvelee paremmin laajempaa asutusta ja ohikulkijoita.

Asiakaskunta

Asiakaskuntana ovat asukkaat, ohikulkijat ja loma-asukkaat. Alueen asukkaiden asiointimatkat monipuolisempiin palveluihin lyhenevät. Ohikulkijoille ja matkailijoille saavutettavuus pysyy samana.

Asiointitiheys

Asiointi ole ei päivittäistä.

KM-3, Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikköalue

Rantsilanmäki, KM-3, Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikköalue, yhteensä 34 000 k-m² (KM-2 9 000 k-m², KM-3 25 000 k-m²)



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijaitsee valtatie kuuden varrella ja sijoittuu jo olemassa olevien palveluiden yhteyteen. Alueella on useita liikenneasemia ja muita tienvarsipalveluja. Lähituntumaan on kehittymässä merkittävä matkailu- ja lomailualue. Alueen yleis- ja asemakaavoitus käynnissä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Alueelle on joukkoliikenneyhteys. Rantsilanmäessä on linja-autopysäkit ja alikulku valmiina. Linja-autovuoroja kulkee valtatie kuutta pitkin useita kertoja päivässä. Rantsilanmäeltä Jurvalaan on kevyenliikenteen väylä. Taavetista Rantsilanmäelle pääsee rinnakaistieyhteyttä ja uuden kuutostien tullessa myös kevyenliikenteen väylää pitkin. Etäisyys nyt Taavetin taajaman kevyenliikenteen väylästä on kaksi kilometriä ja jatkossa kevyen liikenteen väylä tulee kulkemaan Rantsilanmäelle asti.

Liikennemäärä: Valtatie kuuden liikennemäärät Rantsilanmäen kohdalla ovat suuret, erityisesti raskaan liikenteen osuus kokonaisliikenteestä on erittäin suuri. Rantsilanmäen kauppapaikka palvelee jatkossa entistä paremmin tätä yhä kasvavaa ohikulku- ja matkailuliikennettä sekä erityisesti raskasta liikennettä. Kauppapaikan sijainti on optimaalinen edellä mainittuun ostovoimaan ja palvelujen käyttöön. Kunnan asukkaiden asiointista saattaa syntyä lisää liikennettä. Ohikulkijoiden ja matkailijoiden asiointi perustuu heidän ohikulkuunsa, eikä näin ollen synnytä lisää liikennettä muuta kuin liittymiin ja risteyksiin.

Rantsilanmäen eritasoliittymä toteutuu valtatie kuuden Taavetti–Lappeenranta parantamisen yhteydessä. Aluetta on hyvä kehittää jatkossakin kaupallisille palveluille, koska tieliittymät tehdään joka tapauksessa jo olemassa olevien palveluiden vuoksi valtatie kuuden Taavetti–Lappeenranta parantamisen yhteydessä vuonna 2015. Alueen monipuolinen kehittäminen toteutuu, koska alueelle kehittyy kaupallisten palveluiden lisäksi merkittävä matkailupalvelujen alue. Edellä mainituin perustein vaikutukset liikenteeseen ovat positiiviset.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alueen kehittämisellä paljon tilaa vievälle kaupalle ei ole vaikutusta Taavetin keskustapalveluihin, koska keskustassa kyseisiä palveluja ei ole. Syntyy positiivisia vaikutuksia, alueen matkailualueet ja -palvelut kehittyvät. Parhailaan laaditaan matkailupalveluille yleis- ja asemakaavaa Rantsilanmäen lähelle, Kivijärven rantaan. Kauppa, liikennepalvelut ja matkailualueet tukevat hyvin toisiaan ja vetänevät lisää muita elinkeinotoimijoita alueelle.

Muut vaikutukset talouteen

Luumäen kunnan taloustilanne on Etelä-Karjalan parhain. Rantsilanmäen kaupallisten palveluiden kehittäminen edistää myös Rantsilanmäen matkailualueen kehittymistä ja päinvastoin. Varauksella on selvää taloudellista positiivista vaikutusta laajemmalla sektorilla. Liikenneinvestoinnit (eritasoliittymä ja tien parantaminen) tehdään joka tapauksessa. Näitä investointeja kauppavarauksella hyödyntää hyvin. Matkailu- ja kauppahankkeilla on kunnan ja alueen kannalta tärkeä työllisyysvaikutus.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

KM-3 -alue sijaitsee maakunnallisesti arvokkaalla harjualueella, Uronharju. Lisäksi alue sijaitsee kahdella I-luokan pohjavesialueella, Uro ja Rantsilanmäki. Alueen ulkopuolella sijaitsee luonnonsuojelualue, Väinämöisen suo (linnusto). Alue on jo rakentunut liikennepalveluille ja matkailulle. Alueella kulkee valtatie kuusi. Haitallisia vaikutuksia arvokkaaseen harjualueeseen ja pohjavesialueisiin voidaan vähentää huolellisella suunnittelulla. Alueen edellä mainitut arvot otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa asianomaisten viranomaisten neuvonnan ja opastuksen myötä. Merkittäviä vaikutuksia ulkopuolella olevaan luonnonsuojelualueeseen ei ole.

Vaihemaakuntakaavan varausalueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Aurinkorannalle ja Ammatourin alueelle on laadittu alueen yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä kulttuuri selvitys vanhan kasarmialueen osalta. Alueen kulttuuriympäristöarvot on jo otettu huomioon alueen matkailupalvelujen asemakaavassa. Rantsilanmäen alueella eikä sen vaikutusalueella ole kulttuuriympäristöön liittyviä arvoja. Ainoastaan Rantsilanmäen lähellä on Päräniemen kivikautinen asuinpaikka. Kulttuuristen vaikutusten arvioinnin näkökulmasta kaavoituksen vaikutukset ovat vähäisiä. Mahdolliset vaikutukset liittyvät maisemaan, kulttuuripalvelujen saatavuuteen ja vähemmistökuultureihin.

Lähistöllä sijaitsevaa lomakylää ja maa-alueita Kivijärven rannalla kehitetään merkittävästi matkailualueeksi majoitus-, matkailu- ja asumiskäyttöön. Alueella tarvitaan lisää muun muassa kaupallisia, ravintola- ja hotellipalveluja, koska esimerkiksi suosittu Luumäen motellin ravintola ei ole enää toiminnassa, alueen väestön ja ohikulkijoiden käytettävänä.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla matkailua palvelevaa kauppaa ja tilaa vievää kauppaa.

Toimintaedellytykset keskustassa

Taavetin keskustassa kaupan laatu ei ole monipuolista. Kaupan varaus perustuu matkailuun ja ohikulkuliikenteeseen (suuri osa on raskasta liikennettä), jonka vuoksi sijoittumispaikka on luonteva olemassa olevien liikennevirtojen ja liikennepalveluiden läheisyydessä eikä Taavetin keskustassa, missä se ei todennäköisesti tulisi menestymään.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Asiakaskunta on lähialueen asukkaat, loma-asukkaat, matkailijat ja ohikulkijat. Alueen asukkaille asiointimatkat lyhenevät, kun enää ei välttämättä tarvitse liikkua palvelujen perässä pitempiä matkoja esimerkiksi Lappeenrantaan tai Kouvolaan. Ohikulkijoille ja matkailijoille asiointimatka pysyy samana.

Asiointitiheys

Asiointi ei ole päivittäistä, lähialueen asukkaat voivat käydä useammin.

MATKAILU JA VIRKISTYS

mv, Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue

Taavetin loma-alue, mv, Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Mv- alueella on aiempaa matkailua palvelevaa rakennuskantaa. Matkailun kehittämisen kohdealue muodostaa yhtenäisen aluerakenteen matkailupalveluille matkailun perinteiselle alueelle. Lomaliiton suosittu matkailualue on ollut aikoinaan alueella.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Matkailualue sijoittuu Rantsilanmäen tuntumaan. Alueelle on tulossa eritasoliittymä valtatie kuudelta, joten liikennejärjestelmään ei ole tulossa ongelmia. Vaikutukset liikenteeseen ovat positiiviset. Valtatie kuuden yhteydessä rakennettavaa eritasoliittymää voidaan hyödyntää alueen liikennepalveluille, nykyisille ja vaihemaakuntakaavan mahdollistaville kaupallisille palveluille sekä lisääntyville matkailupalveluille.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Mv -varauksella on positiivisia vaikutuksia Luumäen kaupallisille palveluille sekä alueen elinkeinoille ja muille jo olemassa oleville Rantsilanmäen monipuolisille liikenne- ja ravintolapalveluille. Lisäksi ostovoiman lisäys kaupan palveluihin kasvaa matkailijoiden ja loma-asukkaiden myötä, mikä on myös huomioitu vaihemaakuntakaavan kauppaa koskevissa kaavamerkinnöissä mm. Rantsilanmällä.

Muut vaikutukset talouteen

Matkailun kehittyminen tuo merkittävää hyötyä ja elinvoimaa alueen matkailupalveluille. Luumäen matkailupalvelut ovat vähentyneet Lomaliiton alueen ja Luumäen motellin loppumisen vuoksi. Edellä mainittujen matkailupalvelujen hiipuminen johtuu niiden kehittämisen puutteesta. Matkailupalvelujen kehittämisen myötä positiiviset tulo- ja työllisyysvaikutukset lisääntyvät. Matkailu- ja kauppahankkeilla on kunnan ja alueen kannalta tärkeä työllisyysvaikutus.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Yhtenä mv -rajauksen tavoitteena on luontoarvojen säilyttäminen ja niiden hyödyntäminen matkailussa, kuten voimassaolevan maakuntakaavan (2011) yleisissä määräyksissä sekä vaihemaakuntakaavan määräyksissä määrätään. Alueen luonto ja luonnonarvot sekä maisema-arvot tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Alueella on yleis- ja asemakaavoitus käynnissä ja niissä otetaan huomioon voimassaolevan maakuntakaavan määräykset.

Mv -alue sijoittuu pohjavesialueelle. Vaikutukset pohjavesiin eivät liene merkittävät. Alueen suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee ottaa huomioon vedensaannin varmistaminen Kymenlaakson puolelle. Siitä on voimassaolevassa maakuntakaavassa (2011) määräys. Alueelle on laadittu laadukkaat ja riittävät luontoselvitykset luntakaavoituksen yhteydessä ja ne on otettu huomioon kaavaratkaisuissa. Vaikutukset luonnonvaroihin eivät ole edellä mainituin perustein merkittävät. Alueella on myös paikallisia luontoarvoja, joihin kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan ja otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Yleiskaavoituksessa ja asemakaavoituksessa on otettu huomioon alueen vanha rakennuskanta ja sen säilyttäminen. Alueella ei ole muita merkittäviä kulttuuriympäristöjä, joten vaikutuksia kaavavarauksesta niihin ei ole. Kauppa ja matkailu tarjoavat työpaikkoja myös maahanmuuttajille ja sitä kautta mahdollistavat heidän osallistumisen suomalaisen yhteiskunnan ylläpitämiseen ja kehittämiseen.

Kehitettävä matkailu- ja maisematie

Itsenäisyyden tie, Kehitettävä matkailu- ja maisematie

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Itsenäisyyden tie on vanha valtatie kuusi. Tie liittyy Luumäen Jurvalan yhdyskuntarakenteeseen hyvin tiivistä jatkuen Taavetin suuntaan. Itsenäisyyden tien vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat positiiviset, pääliikennevirrat siirtyvät pois tältä tieltä ja asutusrakenne voi tiivistyä sekä kehittyä paremmin nyt olemassa olevan vanhan valtatie (vt 6) ja siihen rakennettavan kevyenliikenteen väylän tuntumaan.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Valtatie kuusi parannetaan ja uusi valtatieyhteys tehdään ohitustieksi Jurvalan kohdalla. Vanha valtatie jää sisäiselle liikenteelle sekä kevyelle liikenteelle.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Itsenäisyydentie voi vetää matkailijoita alueelle ja sitä kautta myös sekä Taavetin että Rantsilanmäen kauppa- ja matkailupalvelut hyötyvät siitä.

Muut vaikutukset talouteen

Matkailutienä Itsenäisyyden tie monipuolistaa Luumäen matkailupalveluita. Matkailupalvelujen kehittämisen myötä positiiviset tulo- ja työllisyysvaikutukset lisääntyvät. Matkailu- ja kauppahankkeilla on kunnan ja alueen kannalta tärkeä työllisyysvaikutus.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Yhtenä Itsenäisyyden tien tavoitteena on tien kulttuuriarvojen esiintuominen ja niiden hyödyntäminen matkailussa, kuten voimassaolevan maakuntakaavan (2011) yleisissä määräyksissä sekä vaihemaakuntakaavan määräyksissä todetaan. Alueen kulttuuriarvot sekä alueen luonto-, maisema- ja luonnonarvojen vaikutuksia arvioidaan ja otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Tavoitteena on olemassa olevan tieyhteyden hyödyntäminen ja korostaminen Suomen 100-vuotisen itsenäisyyden juhluvuoden tienä. Tien varrella on Salpalingan kohteita ja Svinhufvudin kotitalo.

ERITYISALUEET

Ea, Ampumarata

Rönäkangas, Ea, Ampumarata

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rönäkankaan ampumaradalla on maakunnallista merkitystä. Sillä ei ole vaikutusta alueen yhdyskuntarakenteeseen muutoin kuin siten, että nykyinen ampumarata siirretään Luumäen taajaman lähialueelta Rönäkankaalle, jossa ampumarataa voidaan kehittää paremmin maakunnallisena ampumaratana.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Ampumaratavaraus sijoittuu hyvien liikenneyhteyksien päähän. Liikennemäärät voivat hetkellisesti kasvaa, mutta ampumaradan liikennejärjestelyillä ja riittävillä pysäköintipaikkojen varaamisella suuremmatkin liikennemäärät voidaan sujuvasti hoitaa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Ampumaradalla voi olla vaikutuksia kauppaan ja elinkeinoihin, mikäli radalla järjestetään laajoja maakunnallisia tai kansainvälisiä ampumakilpailuja. Ampumaradalla on erityisesti positiivisia vaikutuksia Luumäen kaukapaikalle ja matkailullisille palveluille.

Muut vaikutukset talouteen

Ampumaradan siirrosta ja sen kehittämisestä Rönäkankaalle aiheutuu kustannuksia. Toisaalta radasta saadaan aluetaloudellista hyötyä radan käyttäjien ja kilpailujen kautta.

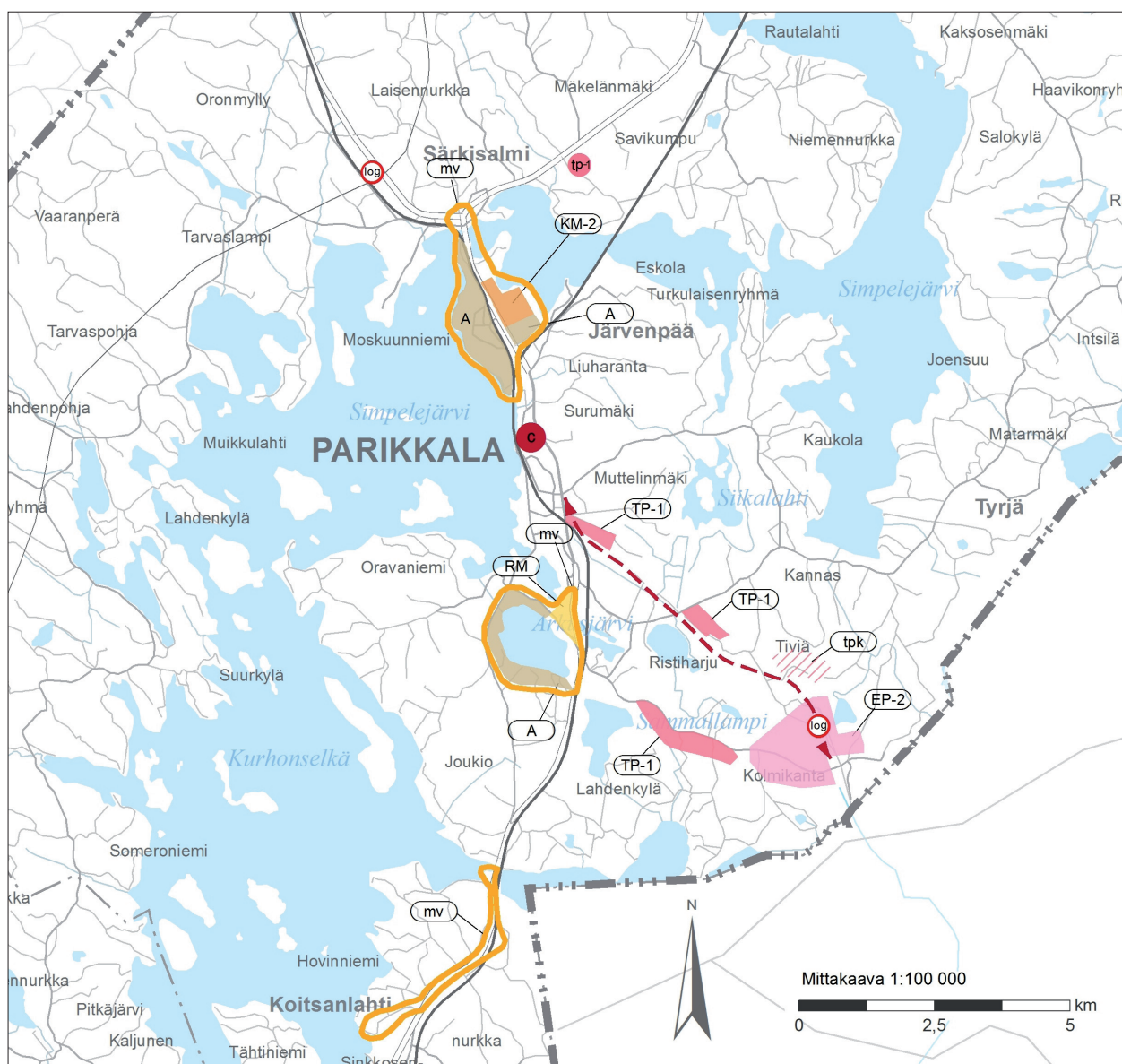
Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Rata sijoittuu vanhan sorakuopan alueelle. Alueella ei ole pohjavesi- eikä muitakaan alueita, jotka voisivat vaarantua ampumaradan toteuttamisesta ja ampumaradan käytöstä. Alueella on paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, joihin kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan ja otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole merkittäviä kulttuuriympäristöjä, joten kaavavarauksesta ei ole vaikutuksia niihin. Laajan alueen ampumaharrastajat saavat laadukkaan ampumaradan harrastuskäyttönsä. Se mahdollista erilaisten kilpailujen järjestämisen, mikä lisää sosiaalista kanssakäymistä sekä mahdollistaa ja monipuolistaa vapaa-ajan ampumaharrastusta.

PARIKKALA



ALUERAKENNE JA KESKUSVERKKO

A, Taajamatoimintojen alue

Taajama-alueita Ruokolahdella, Rautjärvellä ja Parikkalassa on liitetty matkailupalvelujen yhteyteen. Niillä on seudullista sekä kansainvälistä merkitystä ja erityisesti Parikkalan ja Rautjärven osalta voidaan eheyttää yhdyskuntarakennetta kuromalla rakennettuja palvelualueita ja taajama-alueita yhteen. Kaavan Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettiin, että kaavassa käsitellään myös muita tarvittavia teemoja. Sen mukaan vaihemaakuntakaavan yhteydessä voidaan ottaa mahdollisesti käsittelyyn myös edellisen maakuntakaavan muutostarpeet siltä osin kuin kyse on ajankohtaisista, maakuntakaavaratkaisua vaativista kysymyksistä. Nämä alueet vaikuttavat positiivisesti matkailuun, elinkeinoihin sekä kauppaan.

Arkusjärven ympäristö, A, Taajamatoimintojen alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Arkusjärven A alue liittyy kiinteästi Parikkalan taajamarakenteeseen. A-alue merkittiin, koska alue sijoittuu varsinaisen kuntataajama-alueen ulkopuolelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Arkusjärven taajamatoimintojen osalta liikenteelliset olosuhteet ovat hyvät. Jatkossa tarvittanee nykyisen Kolmikan tien ja valtatie kuuden uutta eritaso-/kiertoliittymää ja tällöin myös Arkusjärven alue hyöttyy tästä liittymästä, joten kaavavarauksesta ei ole merkittäviä liikenteeseen kohdistuvia vaikutuksia. Alue liittyy kiinteästi kunnan vesihuolto- ja viemäriverkostoon.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Taajaman kauppapaikkoihin on hyvät yhteydet ja varauksella on positiivisia vaikutuksia kaupallisiin palveluihin ja elinkeinoihin.

Muut vaikutukset talouteen

Uuden asutuksen lisääntymisen myötä kunta saa verotuloja ja vaikutukset talouteen ovat positiiviset. Toisaalta kustannuksia kunnalle syntyy asuinrakentamiseen liittyvän infran toteuttamisesta.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Arkusjärvi on vesipuitedirektiivin mukainen järvi. Itäpuolella sijaitsee II-luokan pohjavesialue, Likolampi, ja alueen itäreunasta pieni osa sijaitsee maakunnallisesti arvokkaalla harjualueella (arvoluokka 3), Vieverharju. Alueen ulkopuolella, sen länsipuolella, sijaitsevat yksityiset suojelualueet Pitkäpellon luonnonsuojelualue, Ristimäen luonnonsuojelualue ja Ristimäen Natura 2000 -alue, joka on valkoselkätikan pesimäalueeksi rauhoitettu metsä-/ pensaikkoalue. Alueen ulkopuolella, sen kaakkoispuolella, sijaitsee lintuvesiensuojeluohjelman ja Natura 2000 -ohjelman alue Sammallampi.

Arkusjärven A/RM -alueen ja Natura-alueen pääosan välissä on Kirkonkylä–Joukio -välinen maantie. Osa aluetta ulottuu myös maantien itäpuolelle. Meneillään olevassa yleiskaavaprosessissa sekä muussa jatkosuunnittelussa on valkoselkätikan pesimäalue ja Natura-arvot otettava huomioon.

Vaikutuksina voidaan todeta, että maakuntakaavan aluevarausten ja Natura-alueiden välissä on jo olemassa olevaa toimintaa eikä kaavaratkaisu merkittävästi heikennä Natura 2000 -alueiden luontoarvoja. Välillisetkin vaikutukset jäävät vähäisiksi. Edellä mainituin perustein kaavan toteuttaminen ei todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden perusteella edellä mainitut alueet on valittu Natura 2000 -verkostoon ja tämän vuoksi arviointikynnys ei yksityiskohtaisemman arvioinnin tekemiselle ylity.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueen itä- ja pohjoispuolella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö: kylämiljö, Parikkalan kirkko ympäristöineen. Alue ulottuu kirkonkylältä Arkusjärven rantaa pitkin kohti lomakylän aluetta. Niinimäenlahdella sijaitsee muinaismuisto, lomakylän yläpuolella. Kulttuurihistoriallisen ympäristön arvot saattavat vaarantua, mikäli alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ei kiinnitetä riittävästi huomiota alueen arvoihin. Oikeanlaisella suunnittelulla voidaan alueen kulttuurihistoriallisen ympäristön arvoja hyödyntää alueen matkailu- ja virkistyskäytössä. Yksittäinen muinaismuistokohde Niininiemenlahdessa tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Alueen ulkopuolella, sen länsipuolella sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Ristimäen hovi ja puisto. Se tulee ottaa huomioon alueen yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Mahdollisia vaikutuksia kulttuuriarvoihin ja -ympäristöön voidaan huolellisella jatkosuunnittelulla lieventää ja välttää.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Koirniemen A-alue on liitetty kaupallisten- ja matkailupalvelujen yhteyteen. Alueella on seudullista sekä kansainvälistä merkitystä ja ratkaisulla voidaan eheyttää yhdyskuntarakennetta kuromalla rakennettuja palvelualueita ja taajama-alueita yhteen. Joten varauksen vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat positiiviset. Alue on voimassaolevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan seutukeskuksen kehittämisvyöhykettä ja alue on myös vaihemaakuntakaavan matkailun kehittämisen kohdealuetta. Taajamatoimintojen alue (A) merkittiin, koska alue sijoittuu varsinaisen kuntataajama-alueen ulkopuolelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Koirniemen liittymän kohdalla on katetut linja-autopysäkit ja siitä kulkee useita vuoroja päivittäin. Asiointiliikenne on Parikkalan kunnan järjestämää kaikille avointa joukkoliikennettä, joka toteutetaan tilatakseilla sekä pikkubussilla. Kaukoliikenteen linja-autoja kulkee Parikkalan kautta Helsinkiin, Savonlinnaan ja Lappeenrantaan.

Parikkalan taajaman ja Särkisalmen välillä on kevyen liikenteen yhteys. Valtatien alituksiin tai ylityksiin sen sijaan ei ole rakennettu turvallista kevyenliikenteen yhteyttä. Taajamajuna ”kiskobussi” kulkee Koirniemen kautta Parikkalan aseman ja Savonlinnan väliä liityntäyhteytenä useita kertoja päivässä. Särkisalmelle tarvitaan kiskobussipysäkki, joka toteutetaan kaupan palveluiden toteutuessa.

Parikkalan Koirniemessä on nykyinen Koirniemen teollisuusalueen liittymä, mutta tulevaisuudessa alueen kehittyessä tarvitaan liikennejärjestelyjä. Parikkalan Koirniemen liikenneselvityksen mukaan toteuttamisen alkuvaiheessa on tarkoitus, että kalliita investointeja eritasoliittymän rakentamiseksi ei tarvita. Liittyminen alueelle tapahtuu tällöin kaupallisten palvelujen pohjoisosaan sijoittuvan olemassa olevan liittymän kautta. Lisäksi alueelle on osoitettu eritasoliittymä, joka toteutetaan kun liikennemäärät ovat kasvaneet niin suuriksi, että ilman sitä olemassa oleva liittymä ruuhkautuu. Taajama-alueen liikennejärjestelmä kehittyy kauppapaikan liikenneinfran kehittymisen myötä. Alueella on kunnallinen vesihuollon verkosto. Aluevaruksella ei siten ole merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon. Kevyen liikenen ja joukkoliikenteen sekä kaupan saavutettavuuden tarkempi arviointi on kaupan arvioinnin yhteydessä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Varaus vaikuttaa positiivisesti läheisen Koirniemen kauppapaikan palveluihin. Koirniemen ja Parikkalan taajaman palveluiden vaikutusten arvioinnin kohdalla on arvioitu näitä vaikutuksia.

Muut vaikutukset talouteen

Uuden asutuksen lisääntymisen myötä kunta saa verotuloja ja vaikutukset talouteen ovat positiiviset. Toisaalta kustannuksia kunnalle syntyy asuinrakentamiseen liittyvän infran toteuttamisesta.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen itäpuolella sijaitsee vesipuitedirektiivin mukainen järvi, Simpelejärvi, Lemmikonselkä–Sokkiselkä. Alueella on vain paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Koirniemen alueella laaditaan parhaillaan Kolmikannan–Koirniemen yleiskaavaa. Alueelta ei ole todettu kulttuuriympäristöjä. Koirniemen A-alueen eteläpuolella on muinaismuistokohde. Kohde sijoittuu vaihemaakuntakaavan taajama toimintojen aluevarauksen (A) ulkopuolelle eikä varauksesta synny vaikutuksia kulttuuri-kohteeseen.

Moskuunniemi, A, Taajamatoimintojen alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Moskuunniemen A-alue on liitetty matkailupalvelujen yhteyteen. Alueella on seudullista sekä kansainvälistä merkitystä ja ratkaisulla voidaan eheyttää yhdyskuntarakennetta kuromalla rakennettuja palvelualueita ja taajama-alueita yhteen. Joten varauksen vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat positiiviset. Taajamatoimintojen alue (A) merkittiin, koska alue sijoittuu varsinaisen kuntataajama-alueen ulkopuolelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Moskuunniemen alueelle on hyvät tieyhteydet, uuden Parikkalan pohjoisen liittymän ja uuden keskustaan johtavan tieyhteyden ansioista. Moskuunniemeen on rakennettu jo jonkin verran asutusta.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Asutuksen lisääntyminen lisää kaupan asiakkaita. Matka kaupallisiin palveluihin on liikenteellisesti hyvä sekä Koirniemeen, Särkisalmelle ja Parikkalan keskustaan. Koirniemen kaupan ja keskustankaupan arvioinnissa on kuvattu alueen monipuolisia liikenneyhteyksiä alueen kaupallisiin palveluihin.

Muut vaikutukset talouteen

Moskuunniemen alueella on jo asutusta ja toimiva kunnallistekniikka. A-varauksella ei ole merkittävää vaikutusta yhdyskuntakustannuksiin tai kunnan talouteen. Asutuksen lisääntyessä kunnan verotulot kasvavat ja toteutettua kunnallistekniikkaa voidaan paremmin ja kokonaisvaltaisemmin hyödyntää.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue rajoittuu länsipuolelta vesipuitedirektiivin mukaiseen järveen, Simpelejärven Kirkkoselkä. Alueella on vain paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristöä, joten vaikutuksia kaavavarauksesta niihin ei ole.

tpk, Tuotannon ja palveluiden kehittämisen kohdealue

Tiviä, tpk, Tuotannon ja palveluiden kehittämisen kohdealue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Tiviän tpk varaus tähtää rajanylityspaikan merkittävään kehittämiseen ja uuden rajatieyhteyden toteuttamiseen. Ratkaisu on hyvä kehittyvän yhdyskuntarakenteen kannalta. Alue tukeutuu rajanylityspaikkaan ja sen toimintaan. Varaus on seudullisesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Tiviän tpk -varaus voi toteutua vasta, kun uusi tieyhteys toteutuu.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Jo nyt toteutuneet Parikkalan rajanylityspaikan logistiset alueet ovat vaikuttaneet positiivisesti kuljetusten taroituksenmukaisuuteen ja elinkeinoelämään. Pitkälle tulevaisuuteen tähtäävän Tiviän tpk:n vaikutuksia alueen kauppaan, palveluihin ja elinkeinoihin on vaikea määritellä yksityiskohtaisemmin.

Muut vaikutukset talouteen

Pitkälle tulevaisuuteen tähtäävän Tiviän tpk:n vaikutuksia talouteen on vaikea määritellä yksityiskohtaisemmin. Vaikutukset erityisesti uuden tieyhteyden osalta infra- ja yhdyskuntakustannuksiin ovat suuret.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen eteläosa rajautuu II-luokan pohjavesialueeseen, Kolmikanta. Ei merkittäviä vaikutuksia.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Koko Kolmikannan suunnittelualueen ulkopuolella, tarkemmin sen eteläpuolella sijaitsee kaksi muinaismuistokohdetta. Vaihemaakuntakaavan varauksella ei ole vaikutuksia niihin.

TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Kaikki maaseutukuntiin merkityt TP-1-alueet sijoittuvat pääliikenneväylien varrelle ja tukevat alueen laajempaa kehitystä. Aluevarauksilla ei ole olennaisia vaikutuksia, koska ne sijaitsevat jo olemassa olevan rakenteen läheisyydessä.

Myös tärkeiden pääväylien varrelle sijoitettuna ne helpottavat kuljetuksia ja vähentävät kuljetusmatkoja, kuten esimerkiksi Parikkalan rajanylityspaikan läheisyydessä olevat TP-alueet ja logistiikka-alueet palvelevat rajanylitystä ja siellä olevaa yhdyskuntarakennetta.

Aittomäki, TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Ratkaisu on hyvä yhdyskuntarakenteen kannalta. Alue tukeutuu rajanylityspaikkaan ja sen toimintaan. Rajan kautta kulkee tulevaisuudessa paljon vienti- ja tuontikuljetuksia ja siihen liittyvien tuotantotoiminnan alueiden logistiset palvelut tulee olla sekä rajan että taajaman palvelujen tuntumassa. Varaus on seudullisesti merkittävä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

TP-1 aluevarauksen osalta nykyinen Kolmikannantie ja taajaman suunnasta tulevat tieyhteydet riittävät TP-alueen kehittämiseen sekä nykyiseen liikenteeseen perustuvaan kasvuennusteeseen hyvin. TP-varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen lyhyellä aikavälillä, pidemmällä aikavälillä rajanylityspaikan kehittyessä ja liikenteen kasvaessa tarvittaneen uusia liikennejärjestelyjä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Aittomäen TP-1 varaus voi sisältää mahdollista kauppaa tuotanto- ja logistiikkapalveluihin liittyen. Sillä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta Parikkalan muiden palvelujen kehittymiseen.

Muut vaikutukset talouteen

Vaikutukset talouteen ovat todennäköisesti positiiviset.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen ulkopuolella, sen pohjoispuolella, sijaitsee lintuvesien suojeluohjelmaan ja Natura 2000 -ohjelmaan kuuluva Siikalahti. Siikalahden se osa, jonka lähistölle vaihemaakuntakaavan suunnitellut aluevaraukset sijoittuvat, on Natura-alueen lahden äärimmäinen eteläpohjukka. Se lienee koko Siikalahden kuivinta osaa, eikä sillä ole sellaista merkitystä kasvillisuuden ja linnuston osalta kuin avovesialueilla, ruoikoilla ja kosteilla luhdilla. Vaihemaakuntakaavan varausten toteutuminen lisää jonkin verran liikennettä ja mahdollisesti melua riippuen alueelle sijoittuvan toiminnan laadusta. Sekä Siikalahtea että Sammallampea lähellä olevat aluevaraukset toteutuvat vain, jos Kolmikannan raja-asema avataan kansainväliselle liikenteelle. Siikalahden eteläpään läheisyydessä on tiedossa ainakin kolme valkoselkätikkareviiriä. Ne ja muut luonnonarvot tulee ottaa yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa huomioon.

Itäinen TP-1 -alue, Aittomäki, sijaitsee noin 200 metriä Natura-alueen eteläkärjestä kaakkoon. Näiden alueiden väliin jää peltoalueita ja Kangaskylä–Saari -välinen maantie. Luonnonarvot tulee ottaa yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa huomioon. Mahdollisia vaikutuksia luonnonvaroihin ja luonnonvaroihin voidaan huolellisella jatkosuunnittelulla lieventää ja välttää. Yksityiskohtaisempaa kaavoitusta sekä toimenpiteitä ohjaavat ja valvovat viranomaiset huolehtivat alueen arvojen huomioon ottamisesta, esimerkiksi Kolmikannan tien logistiikka-alueen viranomaisohjauksen merkitys oli suuri alueen pohjavesien ja luonnonarvojen suojelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

TP-1 varauksen eteläpuolella sijaitsee kaksi muinaismuistokohdetta. Vaihemaakuntakaavan varauksella ei ole vaikutuksia niihin.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Kolmikannan TP-1-alue kuten muutkin Kolmikannan vaikutusalueen TP-1 alueet liittyvät Parikkalan rajanylityspaikan kehittämiseen kansainväliseksi rajanylityspaikaksi. Ratkaisu on hyvä yhdyskuntarakenteen kannalta. Alue tukeutuu rajanylityspaikkaan ja sen toimintaan. Rajan kautta kulkee tulevaisuudessa paljon vienti- ja tuontikuljetuksia ja niihin liittyvien tuotantotoiminnan alueiden logistiset palvelut tulee olla rajan tuntumassa. Tämä TP-1 varaus sijoittuu Kolmikannan tien varrelle olemassa olevien logististen palvelujen yhteyteen. Varaus on seudullisesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Kolmikannan TP-1 -aluevarauksen, kuten myös muidenkin TP -aluevarausten, osalta nykyinen Kolmikannantie riittää nykyiseen liikenteeseen perustuvaan kasvuennusteeseen hyvin. Raja-aseman kansainvälistyminen tietää liikennemäärän ehkä huomattavaakin kasvua, jolloin tarvitaan mahdollisesti uutta tieyhteyttä. Siihen tarvitaan aluksi tien sijaintisuunnitelma, erillinen ympäristövaikutusten arviointi ja yleissuunnitelma sekä edelleen tie-suunnitelma. Varauksilla ei ole merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen lyhyellä aikavälillä. Pidemmällä aikavälillä rajanylityspaikan kehittyessä ja liikenteen kasvaessa tarvittaneen edellä mainittuja uusia liikennejärjestelyjä. Siihen on varauduttu uuden tieyhteystarpeen osoittamisella ja rajanylityspaikan aluevarauksen merkittävästi laajentamisella vaihemaakuntakaavaan.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Jo nyt toteutuneet Parikkalan rajanylityspaikan logistiset alueet ovat vaikuttaneet positiivisesti kuljetusten taroituksenmukaisuuteen. TP-1 -varaus voi sisältää mahdollista kauppaa tuotanto- ja logistiikkapalveluihin liittyen. Sillä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta Parikkalan muiden palvelujen kehittämiseen.

Muut vaikutukset talouteen

Uudet työpaikka- ja tuotantotoiminnan sekä logistiikan alueet vaikuttavat työllisyyteen ja kunnan talouteen positiivisesti. Kunnalle voi tulla myös kustannuksia niistä, esimerkiksi Parikkalan Kolmikannantien logistiikka-alueen pohjavesien suojelun toimenpiteiden kustannukset kohdistuivat kunnalle.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen itäpää sijaitsee II-luokan pohjavesialueella, Kolmikanta. Alueen länsipuolella, sen ulkopuolella, sijaitsee lintuvesien suojeluohjelmaan ja Natura 2000 -ohjelmaan kuuluva Sammallampi sekä yksityinen suojelualue Ripala.

Sammallampi on luonteeltaan sukua Siikalahdelle eli se on runsaslintuinen kosteikko, jonka avovesialue suhteessa pinta-alaan on kuitenkin paljon suurempi kuin Siikalahden. TP-1 -alue sijaitsee Natura-alueen itäpuolella valtatie kuusi–Kolmikannan välisen maantien eteläpuolella, lähimmillään noin 250 metrin päässä. Alueiden väli on viljelykäytössä olevaa peltoa. TP-alueen jatkosuunnittelussa tulee pohjavesien suojelu sekä alueen luonnonarvot ottaa huomioon alueen suunnittelu- ja toteuttamisratkaisussa, jotka on kirjattu myös vaihemaakuntakaavan määräyksessä. Mahdollisia vaikutuksia luonnonarvoihin ja luonnonvaroihin voidaan huolellisella jatkosuunnittelulla lieventää ja välttää. Yksityiskohtaisempaa kaavoitusta sekä toimenpiteitä ohjaavat ja valvovat viranomaiset huolehtivat alueen arvojen huomioon ottamisesta, esimerkiksi Kolmikannan tien logistiikka-alueen viranomaisohjauksen merkitys oli suuri alueen pohjavesien ja luonnonarvojen suojelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Parikkala Kolmikannan ja Koirniemen osayleiskaava-alueen muinaisjäännösinventointi on laadittu vuonna 2013. Kolmikannan suunnittelualueen ulkopuolella, tarkemmin sen eteläpuolella, sijaitsee kaksi muinaismuistokohdetta. Vaihemaakuntakaavan varauksella ei ole vaikutuksia niihin.

Rajanylityspaikan ja sen lähialueiden kehittyminen tuo alueen asukkaille uusia työpaikkoja ja sujuvat yhteydet Karjalan tasavallan alueelle sekä Pietarin suuntaan. Nyt matka lähimmän rajanylityspaikan, Niiralan, kautta esimerkiksi Lahdenpohjaan ja Sortavalaan kestää noin neljä tuntia kauemmin kuin Parikkalan kautta. Ihmisten välinen kanssakäyminen ja elinkeinoelämän kehittyminen molemmin puolin rajaa tuo elinvoimaa alueelle.

Tetrisuo, TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Tetrisuon TP-1 -alue on hyvä yhdyskuntarakenteen kannalta. Alue sijoittuu hyvin Parikkalan taajamaan sekä rajanylityspaikkaan ja sen toimintaan nähden. Rajan kautta kulkee tulevaisuudessa paljon vienti- ja tuontikuljetuksia ja niihin liittyviä tuotantotoiminnan alueita ja logistisia palveluita tulee sijoittua rajalta taajaman suunnalle. Varaus on seudullisesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Tetrisuon TP-1 -aluevarausten osalta nykyinen Kolmikannantie ja taajaman suunnasta tulevat tieyhteydet riittävät TP-1 -alueen kehittämiseen sekä nykyiseen liikenteeseen perustuvaan kasvuennusteeseen hyvin. TP-varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen lyhyellä aikavälillä. Pidemmällä aikavälillä, rajanylityspaikan kehittyessä ja liikenteen kasvaessa, tarvittaneen uusia liikennejärjestelyjä. Siihen on varauduttu uuden tieyhteystarpeen osoittamisella vaihemaakuntakaavaan. Yhdyskuntahuoltoon nähden varauksella voi olla vaikutuksia, alueella on kuitenkin vesi- ja viemäriinlinja.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Jo nyt toteutuneet Parikkalan rajanylityspaikan logistiset alueet ovat vaikuttaneet positiivisesti kuljetusten tarkoituksen mukaisuuteen. TP-1 -aluevaraus voi sisältää mahdollista kauppaa tuotanto- ja logistiikkapalveluihin liittyen. Sillä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta Parikkalan muiden palvelujen kehittymiseen.

Muut vaikutukset talouteen

Vaikutukset talouteen ovat todennäköisesti positiiviset.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen ulkopuolella länsipuolella sijaitsee I-luokan pohjavesialue, Likolampi. Ei vaikutuksia, pohjavesialue on kauempana TP-1 alueesta.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

TP alueen ulkopuolella sijaitsee kaksi muinaismuistokohdetta. Vaihemaakuntakaavan varauksella ei ole vaikutuksia niihin. Rajanylityspaikan ja sen lähialueiden kehittyminen tuo alueen asukkaille uusia työpaikkoja ja Parikkalan taajamaankin mahdollisesti lisää toimintaa.

Parikkala, Savikumpu, tp-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Tp-1 -aluevaraus sijoittuu valtatie kuuden varrelle, Parikkalan taajamarakenteen pohjoispuolelle, hyvän liikenneyhteyden varrelle. Alueella on jo palveluja muun muassa liikenneasema ja muuta liiketoimintaa. Uusi varaus liittyy olemassa olevaan aluerakenteeseen eikä siitä aiheudu merkittäviä negatiivisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteen kannalta. Varaus on seudullisesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Alueelle on hyvä liikenneyhteys eikä varaus aiheuttane merkittävää liikennemäärän lisäystä. Varauksen lähellä on liikenneasema ja näillä on synergiaetuja toisilleen sekä alueen liikennejärjestelyihin. Alueella on kunnallinen vesi- ja viemäriverkko.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Varaus voi vaikuttaa positiivisesti olemassa olevan liikenneaseman palveluiden kehittymiseen. Muiden palveluiden osalta ei TP-1 -aluevarauksella todennäköisesti ole merkittäviä vaikutuksia.

Muut vaikutukset talouteen

Vaikutukset talouteen ovat todennäköisesti positiiviset.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijoittuu Simpelejärven tuntumaan. Mahdolliset vaikutukset luonnonarvoihin ja luonnonvaroihin tulee ottaa yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa huomioon. Huolellisella jatkosuunnittelulla voidaan merkittäviä vaikutuksia lieventää ja välttää.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Savikummun kulttuurimaisema-alue on varauksen koillispuolella. Se on kuitenkin kauempana TP-1 -alueesta eikä merkittäviä vaikutuksia varauksella siihen todennäköisesti ole. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kuitenkin kulttuurimaisema ja -ympäristöasiat tulee ottaa huomioon vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksien mukaisesti.

KAUPPA JA PALVELUT

c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Keskustaajama, c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Parikkalan keskusta on kehittynyt viime vuosina merkittävästi. Parikkala on vahva seutukeskus monipuolisine palveluineen ja liikenneyhteyksineen: valtatie kuusi ja valtatie 14, Helsinki–Joensuu raideliikenneyhteys, rautatieasema ja raideliikenteen liityntäasemalta taajamajunayhteys Savonlinnaan. Parikkalan keskustan asema yhdyskuntarakenteessa vahvistui merkittävästi, kun Uukuniemen ja Saaren kunnat yhdistyivät Parikkalaan. Vaihemaakuntakaavamerkinällä on positiivinen vaikutus seutukeskuksen edelleen kehittämiseen. Keskusta-alue sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan seutukeskuksen kehittämisvyöhykkeelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät Parikkalan keskustaan ja Särkisalmelle sekä juna- että bussiliikenteessä. Uusi valtakunnallinen lippujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia bussijoukkoliikenteen käyttöön, tavoitteena olisi yhdistää lippujärjestelmä myös junaliikenteeseen.

Liikenteen määrä: Kaupan kehittyminen keskustassa ei todennäköisesti aiheuta merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu tarvittaessa uuden rakentamisen myötä. Ei merkittäviä vaikutuksia.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Parikkalan palveluja käyttävät lähialueen ja seudun asukkaat sekä loma-asukkaat varsin laajalta alueelta. Keskustassa on palveluja, joita on harvemmin asutuilla lähialueilla. Parikkalan keskustaa on tiivistetty palveluilla muun muassa uudella päivittäistavarakaupalla ja uudella päiväkodilla.

Muut vaikutukset talouteen

Parikkalan kunnan talouden kannalta on tärkeää, että keskustan palvelut kehittyvät Koirniemen kaupan alueen kehittämisen rinnalla. Niiden yhteisestä palvelutarjonnasta saadaan vahva palvelukokonaisuus alueen ja seudun asukkaille sekä loma-asukkaille, matkailijoille ja myös rajanylityspaikan avauduttua venäläisille asukkaille ja matkailijoille.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Keskustaajaman länsipuolella sijaitsee vesipuitedirektiivin mukainen Simpelejärven Kirkkoselkä. Kaavavarauksella ei ole suoria vaikutuksia Simpelejärveen. Alueella on vain paikallisia luonto- ja maisema-arvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Parikkalan keskustan alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Parikkalan keskustan eteläpuolelle sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä Parikkalan kirkko ympäristöineen. Parikkalan keskustassa on olemassa olevaa rakennuskantaa. Parikkalan keskustassa eri aikakausien liike- ja asuinrakennuksia. Varsinkin Parikkalan keskustassa olisi suotavaa, että rakennetun ympäristön monikerroksisuus ja siten keskustan historialliset vaiheet säilyisivät kulttuurimaisemassa. Pääkadun varteen sijoittuneiden rakennusten merkitys on paikallinen ja osa siitä tulee maaseututaajamalle sopivasta rakennusten sijoittumisesta ja massoittelemasta.

Keskustan kaupallisten palveluiden kehittäminen turvaa keskusta-alueen palvelutarjonnan vaikka Koirniemeen tulisi uutta tilaa vievää kauppaa. Keskusta-alueen vähittäiskaupan lisäys palvelee erityisesti lähialueen asukkaita ja loma-asukkaita. Erityisesti vanhenevan väestön kannalta on tärkeää, että keskeiset palvelut on saatavilla läheltä. On tärkeää, että taajaman liiketilat ovat käytössä ja vaikutelma elinvoimainen.

KM-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue

Koirniemi, KM-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue, yhteensä 60 000 k-m² (KM-2 40 000k-m², KM-3 20 000 k-m²)



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijaitsee valtatie kuuden varrella, Parikkalan ja Särkisalmen taajamien välissä yhdistyen molempiin taajamiin. Alueella on jo entuudestaan joitakin palveluja: vilkas liikenneasema ja taajamapalveluja Särkisalmella. Alueelle laaditaan parhaillaan Koirniemen yleiskaavaa. Siinä kaupallisten palvelujen alue on määrätty kaavamääräyksellä sellaiseksi, että sinne sijoittuvat palvelut eivät kilpaile keskustan toimintojen kanssa, myös vaihemaakuntakaavan määräykset ovat samoin. Tällä tavoin on pienennetty yhdyskuntarakenteen hajautumista, joka mahdollisesti syntyisi taajamasta suuntautuvana päivittäisenä asiointina Koirniemeen. Alue sijoittuu valtatie kuuden ja valtatie 14 sekä Karjalan radan ja Parikkala–Savonlinna taajamajunarakadan liikenteelliseen solmukohtaan. Koirniemi sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) seutukeskuksen kehittämisvyöhykkeelle ja vaikutukset yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen sekä taajamien yhdistämiseen ovat positiiviset. Alue on myös vaihemaakuntakaavan matkailun kehittämisen kohdealuetta.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Koirniemen liittymän kohdalla on katetut linja-autopysäkit ja siitä kulkee useita bussivuoroja päivittäin. Asiointiliikenne on Parikkalan kunnan järjestämää kaikille avointa joukkoliikennettä, joka toteutetaan tilataksella sekä pikkubussilla. Kaukoliikenteen linja-autoja kulkee Parikkalan kautta Helsinkiin, Savonlinnaan ja Lappeenrantaan.

Parikkalan taajaman ja Särkisalmen välillä on kevyen liikenteen yhteys. Valtatien alituksiin tai ylityksiin sen sijaan ei ole rakennettu turvallista kevyenliikenteen väylää. Taajamajuna ”kiskobussi” kulkee Koirniemen kautta Parikkalan aseman ja Savonlinnan väliä liityntäyhteytenä useita kertoja päivässä. Särkisalmelle tarvitaan kiskobussipysäkki, joka toteutetaan kaupan palveluiden toteutuessa.

Liikenteen määrä: Liikenneviraston vuoden 2011 tilaston mukaan valtatie kuuden tieosuuden liikennemäärä on 5100 autoa /vrk, josta raskaan liikenteen osuus on suuri, yli 500 autoa/vrk. Liikenne voi lisääntyä valtatie kuudella. Liikenneasema on jo lisännyt liikennettä. Siellä on melko vilkas asiointitiheys, koska palveluja on lähialueella vähän. Parikkalan Koirniemessä on nykyinen Koirniemen teollisuusalueen liittymä, mutta tulevaisuudessa alueen kehittyessä tarvitaan liikennejärjestelyjä. Nämä edellämainitut järjestelyt ovat kuitenkin pieniä kustannuksia verrattuna esimerkiksi nyt rakennettavaan Nuijamaantien liittymään ja voimalinjan siirtoon tai Rantsilanmäen eritasoliittymään, joka toteutetaan valtatie kuuden Taavetti–Lappeenranta välin parantamisen yhteydessä.

Parikkalan Koirniemen liikenneselvityksen mukaan toteuttamisen alkuvaiheessa on tarkoitus, että kalliita investointeja eritasoliittymän rakentamiseksi ei tarvita. Liittyminen alueelle tapahtuu tällöin kaupallisten palvelujen

pohjoisosaan sijoittuvan olemassa olevan liittymän kautta. Lisäksi alueelle on osoitettu eritasoliittymä, joka toteutetaan siinä vaiheessa, kun liikennemäärät ovat kasvaneet niin suuriksi, että ilman sitä olemassa oleva liittymä ruuhkautuu.

Eritasoliittymän toteutuessa on mahdollista poistaa suunnittelualueelle johtavat muut liittymät ja rakentaa alueelle sisäinen rinnakkaistie, josta liikenne on mahdollista johtaa koko Koirniemen alueelle. Tällöin myös rakennetaan turvallinen kevyenliikenteen yhteys valtatie kuuden yli tai ali. Toistaiseksi ei ole katsottu tarpeelliseksi osoittaa kevyenliikenteen ylitystä/alitusta valtatielle ennen eritasoliittymän rakentamista. Kaupallisten palvelujen toteuttaminen vaatii merkittävän määrän paikoitustilaa, joka on tarkoitus sijoittaa aluevarauksen sisäpuolelle.

Liikennemäärän kasvusta riippuu missä vaiheessa eritasoliittymän rakentaminen on ajankohtainen. Oletettavaa on, että tasoliittymä kestää vielä merkittävän liikennemäärän kasvamisen. Tällöin tulee kuitenkin melko pian toteutettavaksi kääntymiskaistat molempiin suuntiin liikenteen sujuvoittamiseksi. Näin ollen liikenteen vaikutukset eivät muodostu ongelmaksi edellä mainitulla asteittaisella alueen toteuttamisella.

Kaupallisten palvelujen toteuttaminen vaatii merkittävän määrän paikoitustilaa, joka on tarkoitus sijoittaa aluevarauksen sisälle. Aluevaraus mahdollistaa hyvin laajan pysäköintialueen. Yleiskaavan selvitysten mukaan Koirniemen tasoliittymä kestää vielä merkittävän liikennemäärän kasvamisen. Tällöin tulee kuitenkin melko pian toteutettavaksi kääntymiskaistat molempiin suuntiin liikenteen sujuvoittamiseksi.

Alue on liitetty kunnalliseen viemärointiin ja vesijohtoon. Alueella sijaitsee yksi jätevedenpumppaamo ja alueen pohjoisosassa, rajauksen välittömässä läheisyydessä, sijaitsee jätevedenpuhdistamo. Koirniemen kaupparauksen vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon eivät ole merkittäviä, jo tehtyjä investointeja ja liikenneyhteyksiä voidaan hyvin hyödyntää.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Koirniemeen tarkoitetut kaupalliset palvelut eivät sovellu keskusta. Kauppa vaatii laajat rakentamisalueet ja pysäköintialueet. Nyt keskustassa sijaitsee hyvin pienet rautakaupat, joilla ei ole kehittämismahdollisuuksia. Alueen kehittäminen ei vaikuta keskustan palveluihin. Keskustassa on muun muassa Tokmanni, S-market ja Alko, joilla on pysyvä asiakaskunta laajalta Parikkalan seudun alueelta sekä läheisiltä uusilta vaihemaakuntakaavan taajama-alueilta.

Muut vaikutukset talouteen

Kaavaratkaisu mahdollistaa Koirniemen alueen kaupallisten palvelujen merkittävän kehittymisen ja tätä kautta osaltaan venäläisen ostovoiman ohjaamiseen Parikkalaan. Myös lähitaajamien ostovoimasta pieni osa kuuluu tämän jälkeen Koirniemeen. Koirniemen alueella on jo muutamia yrityksiä sekä toimiva tieliittymä valtatie kuudelta. Parikkala kunta saa tuloja tämän alueen toteutumisen kautta, koska kunta omistaa suuren osan alueesta. Alkuvaiheessa alueen toteuttaminen ei tuota liikenneinfran tai yhdyskuntahuollon kustannuksia. Laadittujen selvitysten perusteella oletettavaa on, että venäläisten ostosmatkailu edelleen kasvaa ja Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistymisen myötä (vuoteen 2018 tai viimeistään vuoteen 2020 mennessä) venäläisten ostovoimaa voidaan merkittävässä määrin hyödyntää myös Parikkalassa. Tämä tarkoittaa elinkeinoelämän, kunnallistalouden sekä työpaikkojen kannalta merkittävää taloudellista hyötyä.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen itäpuolella sijaitsee vesipuitedirektiivin mukainen järvi, Simpelejärvi, Lemmikonselkä–Sokkiselkä. Alueella laaditaan parhaillaan Kolmikannan–Koirniemen yleiskaavaa, joiden luontoselvitykset kattavat vaihemaakuntakaavan varaukset. Koirniemessä on paikallisia luontoarvoja ja alue rajautuu Simpelejärveen. KM-2 -aluevarauksella ei ole suoria vaikutuksia Simpelejärveen eikä alueen luontoarvoihin. Ne otetaan huomioon vaihemaakuntakaavamääräysten mukaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa, kun tiedetään millaista kaupaa alueelle muodostuu.

Vaihemaakuntakaavan varausalueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Koirniemen alueella laaditaan parhaillaan Kolmikannan–Koirniemen yleiskaavaa. Alueelta ei ole todettu kulttuuriympäristöjä. Alueelle on tehty muinaismuistiselvitys ja Koirniemen A-alueen eteläpuolelta on löytynyt muinaismuistokohde. Kohde sijoittuu vaihemaakuntakaavan taajamatoimintojen aluevarauksen (A) ulkopuo-

lelle eikä varauksesta synny vaikutuksia kulttuurikohteeseen. Kohde sijoittuu kuitenkin matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdealueen (mv) -rajauksen sisään. Aluerajaus on yleispiirteinen ja muinaismuistokohde jää käytännössä kehitettävän alueen ulkopuolelle. Koirniemen KM-2 alueella tai sen vaikutusalueilla ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristöjä tai kulttuuriarvoja.

Koirniemestä katsottuna, idän suunnassa, Simpelejärven vastarannalla on maakunnallisesti merkittävä Savikummun kulttuurimaisema. Koirniemen kaava-alueen sisään jää Järvenpään Surkon historiallisen ajan hautauspaikka. Kirkonkylän eteläpuolella sijaitsee Simpeleenjärven rannalla Niininiemenlahden kivikautinen asuinpaikka. Muita muinaisjäännöksiä on kaava-alueiden tuntumassa, mutta ei niiden välittömässä läheisyydessä.

Koirniemessä on olemassa olevaa rakennuskantaa. Koirniemessä on joitain teollisuuden ja palvelujen käytössä olleita rakennuksia. Merkinnällä ei ole merkittäviä vaikutuksia kulttuuriympäristöön tai -arvoihin ja jatko-suunnittelussa otetaan huomioon vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräykset mahdollisten kulttuuriarvojen ja ympäristön suhteen.

Koirniemen kehittäminen saattaa johtaa keskustan palvelujen vähenemiseen, joka muodostaisi uhkan myös keskustan tarjoamien kulttuuripalvelujen säilymiselle. Vähemmistökulttuurien suhteen vaikutukset ovat lähinnä edellä esitettyjä mahdollisia vaikutuksia. Kuitenkin Koirniemeen voi muodostua paikallisen tuotannon yhteistoimintaa ja uutta kaupunkikulttuuria.

Kaupalliset palvelut parantavat huomattavasti lähialueen asutuksen kaupallisia palveluita. Liikennemäärien lisääntyminen kasvattaa valtatie kuuden aiheuttamaa meluhäiriötä asutukselle, joka sijoittuu jo nykytilanteessa valtatie viereen. Liikennemäärä lisääntyy osin kaavasta riippumatta esimerkiksi rajanylityspaikan kansainvälistämisen myötä, mutta toisaalta kaava myös ohjaa tätä kautta syntyvää liikennettä alueelle ja alueen suuntaan. Koirniemen tuleva kaupallinen kehittyminen palvelee Parikkalan seutua laajemminkin säteellä tuoden palveluja lähemmäs asukkaita. Nyt kyseisiä palveluja haetaan Savonlinnasta ja Imatralta.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla tilaa vievää kauppaa ja matkailua palvelevaa kauppaa, kuten esimerkiksi maatalous- ja puutarhakauppa, käytetyjen maatalouskoneiden myyntiä, rauta- ja rakennustarvikekauppaa, metsästystarvike-, veneily-, urheilu yms. kauppaa ja tehtaanmyymälöitä. Lisäksi outlet-kauppaa, leipomokauppaa ja alueen omaa lähituotantoa.

Toimintaedellytykset keskustassa

Toiminnot eivät sovellu keskustaan. Kauppa vaatii laajat rakentamisalueet ja parkkipaikat. Nyt keskustassa sijaitsee hyvin pienet rautakaupat, joilla ei ole kehittämismahdollisuuksia.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Asiakaskuntana ovat alueen asukkaat, loma-asukkaat ja lähialueiden asukkaat ja uudet asukkaat läheisiltä uusilta vaihemaakuntakaavan taajama-alueilta. Lisäksi asiakkaina ovat matkailijat, ohikulkijat ja rajanylityspaikan avauduttua yhä enemmän myös venäläiset asiakkaat. Alue on vaihemaakuntakaavan matkailun kehittämisen kohdealuetta ja alueen matkailupalvelujen kehittyessä matkailijat saattavat lisääntyä alueella uusina asiakkaina.

Alueen asukkaille sekä maaseudun asukkaille asiointimatkat lyhenevät. Parikkalan seudun palvelutarjonnassa on puutteita, jonka vuoksi asiointimatkat ovat olleet pitkiä. Monipuoliset palvelut saadaan lähelle seudun asutusta ja loma-asutusta. Matkailijoille ja ohikulkijoille sijainti on hyvä, se ei pidennä asiointimatkoja sijaintinsa vuoksi.

Asiointitiheys

Asiointi ei ole päivittäistä. Mikäli alueelle sijoittuu lähituotantoa ja leipomotuotteita, asiointi voi olla vähäisessä määrin usean kerran viikossa. Liikenneasemalla asioivat seudun asukkaat ovat potentiaalisia asiakkaita. Myös Parikkalan keskustan kauppapalvelujen ulkopuoliset käyttäjät ovat potentiaalisia asiakkaita.

MATKAILU JA VIRKISTYS

mv, Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue, RM, Matkailupalveluiden alue

Arkusjärven ympäristö, mv, Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue

Arkusjärvi, RM, Matkailupalveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Arkusjärven alueita on jo matkailukäytössä, mutta nyt vaihemaakuntakaavassa näytetään kokonaisuus matkailun kehittämisen kohdealueena, mv, jota jatkossa kehitetään matkailuun. Alue liittyy läheisesti Parikkalan taajamarakenteeseen ja matkailuvarauksilla on positiivisia vaikutuksia taajamarakenteen kehittämisessä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Arkusjärven matkailualueen osalta liikenteelliset olosuhteet ovat hyvät. Jatkossa tarvittaneen nykyisen Kolmikan tien ja valtatie kuuden uusi eritaso-/kiertoliittymä. Tällöin myös Arkusjärven alue hyötyy tästä liittymästä, joten kaavavarauksesta ei ole merkittäviä liikenteeseen kohdistuvia vaikutuksia.

Muiden matkailukohteiden osalta vaikutuksia on erityisesti uusien liittymien rakentamistarpeilla. Uudesta liittymästä on jo suunnitelmia tehty. Merkittäviä negatiivisia liikenteellisiä vaikutuksia liikenteeseen ei Arkusjärven matkailun varauksista näin ollen ole. Mikäli Parikkalan rajaliikenne kasvaa voimakkaimman ennusteen mukaan, tarvitaan merkittäviä toimenpiteitä rajanylityspaikoilla sekä pääliikenneväylillä ja Parikkalan alueen muilla tie- ja katuosuuksilla.

Vielä rakentamattomat matkailupalvelujen alueet voivat liittyä helposti lähellä olevaan kunnan vesihuoltoverkostoon, joten merkittäviä vaikutuksia varauksista ei ole alueen yhdyskuntahuoltoon.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Matkailupalvelujen kehittämisvyöhyke antaa mahdollisuuden yritystoimintaan, joka palvelee koko Parikkalan seutua sekä suomalaisia että rajan yli tulevia matkailijoita. Parikkalaan tavoitellaan näillä merkinnöillä uutta virtaa rajanylityspaikan avaamisen myötä, se antaa myös asukkaille uusia mahdollisuuksia toimia matkailupalvelujen tehtävissä.

Arkusjärven matkailualueet sekä Laatokanportti-Koitsanlahti matkailuvyöhyke tuovat Parikkalaan ja valtatie kuuden varteen uusia näkökulmia alueen kehittämiseksi. Eri matkailupalvelujen toimijat on tarkoitus saada ”saman sateenvarjon alle” hyödyntämään toinen toistaan. Näillä merkinnöillä on positiivisia vaikutuksia alueen palveluiden kehittämiseen, elinvoimaan, hyvinvointiin ja elinympäristöön.

Muut vaikutukset talouteen

Matkailu vaikuttaa positiivisesti kunnan talouteen ja sen palveluihin. Arkusjärven matkailupalvelut ovat tavoitelleet hiilijalanjäljen vähentämistä. Lomahovin lämmitysjärjestelmä vaihdettiin syksyllä 2009 öljystä pellettiin. Parikkalan kunta lähti Kuhmoisten, Padasjoen ja Uudenkaupungin kanssa mukaan HINKU-hankkeeseen, jossa tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä muita Suomen kuntia nopeammin. Tavoitteita on jo saavutettu. Tällä on hyvä matkailullinen ja taloudellinen arvo kunnan ekologiseen matkailumarkkinointiin.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Rantojen luonto on kauttaaltaan ihmistoiminnan vaikutuksesta muuttunut ja alue on pääosin ihmisen muokkaamaa luonnonmaisemaa. Idässä on lomakylä rantarakennuksineen, koillisrannalla on seurakunnan lomakeskus ja koivulle istutettuja vanhoja peltöjä, pohjois- ja länsipäässä on rantaan ulottuvia peltoalueita ja lounais- sekä eteläranta on suhteellisen tiheään rakennettu (kesämökkejä). Pääosalle aluetta ei aiheudu merkittäviä vaikutuksia lisärakentamisesta.

Arkusjärven alueen huomattavimmat luonnonelementit ovat itse Arkusjärvi, järven koillis- ja pohjoispuolella oleva kaakkois-luoteissuuntainen Vierevienharju, järven lounaispuolella oleva jyrkästi järveä kohti viettävä Ristimäki ja eteläpuolella sijaitseva Möykynmäki sekä itäpäässä oleva matalampi lomakylän (Karjalan lomahovi) mäki.

Koska luontoarvion maastotyö tehtiin 14.8.2013, ei linnustosta saatu havaintoja, mutta varmuudella voi sanoa, että rantatasanteen varttuneissa koivikoissa pesii ainakin kuhankeittäjä, joka on tälle seutukunnalle tyypillinen laji. Valkoselkätikka pesii alueen reunalla, mutta pesintä on mahdollista myös alueen sisällä. Liito-oravan esiintymisen mahdollisuutta ei voida laskea pois.

Luonto- ja maisema-arvot tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksiensä mukaisesti. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että matkailun kehittämistarpeet sovitetaan alueen luonto-, maisema-, rakennusperintö- ja kulttuuriympäristön arvoihin niitä hyödyntäen. Lisäksi tulee huolehtia myös siitä, ettei kyseisiä arvoja vaaranneta.

Myös järven luontoon ja vesistöön aiheutuvia vaikutuksia tulee estää. Vaihemaakuntakaavan mv- vyöhykkeen suunnittelumääräysten mukaan Arkusjärven ympäristön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota maisema- ja luonnonarvoihin sekä huomioida erityisen huolella jätevesi- ja hulevesiratkaisut ja muut vesistön tilaan vaikuttavat tekijät.

Arkusjärven matkailualueen asemakaavaan liittyen on laadittu asemakaavaan tarvittavat selvitykset ja vaikutusten arvioinnit. Myös Karjalan lomahovin alueesta on tehty yleiskaavatyön yhteydessä yksityiskohtainen luontoselvitys (Sipari 2009). Koko Arkusjärven osalta on tehty lisäksi erillinen luonto- ja maisemaselvitys. Jatko-suunnittelussa on mahdolliset valkoselkätikan pesimäalueet ja Natura-arvot otettava erityisesti huomioon. Alueella on myös paikallisia luontoarvoja, joiden vaikutuksia arvioidaan ja otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kun alueen matkailullisissa kehittämisissä otetaan huomioon edellä mainitut suunnittelumääräykset ja selvitykset, alueen kehittäminen matkailuun ei aiheuta merkittäviä vaikutuksia alueen luontoon ja luonnonvaroihin.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

RM, Arkusjärvi: Alueen keskiosa sijaitsee valtakunnallisesti merkittävässä kulttuurihistoriallisessa ympäristössä, Parikkalan kirkko ympäristöineen. Alueen pohjoispuoli sijaitsee maakunnallisesti arvokkaalla harjualueella, Vieverharju (arvoluokka 3). Alueella sijaitsee yksi muinaismuistokohde, Sammallampi. Olemassa oleva Arkusjärven matkailualue on hyvin suunniteltu ottaen huomioon valtakunnalliset kulttuuriympäristöarvot. Alueen suunnittelun jatkaminen tulee tapahtua samoilla ehdoilla, ja edellä mainitut tavoitteet tulee sisällyttää yksityiskohtaisemman suunnittelun periaatteisiin ja kaavamääräyksiin, myös muinaismuiston kohdalla menettellään samoin. Tällä edellytyksellä RM -varaus ei vaikuta negatiivisesti valtakunnalliseen kulttuuriympäristöön eikä alueen muinaismuistoon. Alueeseen rajoittuu historiallisesti ja maisemallisesti merkittävä Ristimäen kartano (rakennettu vuosina 1847–48) monine talousrakennuksineen. Möykymäen laella on maatila, jolla sijaitsee uudehko päärakennus. Ympäröivät pellot on metsitetty / metsittyneet. Kulttuurihistoriallisen ympäristön arvot saattavat vaarantua, mikäli alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ei kiinnitetä riittävästi huomiota alueen arvoihin. Oikeanlaisella suunnittelulla voidaan alueen kulttuurihistoriallisen ympäristön arvoja hyödyntää alueen matkailu- ja virkistyskäytössä.

Arkusjärven ympäristö on jo osittain matkailupalvelujen aluetta. Vaikutukset kulttuuriympäristöön tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksiensä mukaisesti: 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. Kun alueen matkailullisissa kehittämisissä otetaan huomioon edellä mainitut suunnittelumääräykset ja selvitykset, alueen kehittäminen matkailuun ei aiheuta merkittäviä vaikutuksia alueen kulttuuriympäristöön.

Arkusjärven alueen matkailupalvelujen kehittäminen antaa paremman mahdollisuuden myös alueen asukkaille ulkoilla ja virkistäytyä alueen kulttuuriympäristö- ja luontokohteissa.

Koirniemi, mv, Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Koirniemi sijoittuu YKR 2012 aineiston Särkisalmen ja Parikkalan taajama-alueiden väliin, se liittyy tulevaisuudessa taajama-alueet toisiinsa, kun alueen matkailupalvelut ja alueen asutus kehittyy.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Parikkalan Kolmikannan–Koirniemen yleiskaavaa laaditaan parhaillaan. Siihen liittyen laaditaan useita selvityksiä tieyhteystarpeen tarkempaan sijoittamiseen liittyen.

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Koirniemen liittymän kohdalla on katetut linja-autopysäkit ja siitä kulkee useita linja-autovuoroja päivittäin. Asiointiliikenne on Parikkalan kunnan järjestämää kaikille avointa joukkoliikennettä, joka toteutetaan tilatakseilla sekä pikkubussilla. Kaukoliikenteen linja-autoja kul-

kee Parikkalan kautta Helsinkiin, Savonlinnaan ja Lappeenrantaan.

Parikkalan taajaman ja Särkisalmen välillä on kevyen liikenteen yhteys. Valtatien kuusi alitukseen tai ylitykseen sen sijaan ei ole rakennettu turvallista kevyenliikenteen yhteyttä. Taajamajuna ”kiskobussi” kulkee Koirniemen kautta Parikkalan aseman ja Savonlinnan väliä liityntäyhteytenä useita kertoja päivässä. Särkisalmelle tarvitaan kiskobussipysäkki, joka toteutetaan kaupan ja matkailupalveluiden toteutuessa. Matkailualueeseen ja alueen kauppaan saavutettavuus on hyvä.

Liikenteen määrä: Liikenneviraston vuoden 2011 tilaston mukaan valtatie kuuden tieosuuden liikennemäärä on 5100 autoa /vrk, josta raskaan liikenteen osuus on suuri, yli 500 autoa/vrk. Liikenne voi lisääntyä valtatie kuudella. Liikenneasema on jo lisännyt liikennettä ja siellä on melko vilkas asiointitiheys, koska palveluja on lähialueella vähän. Parikkalan Koirniemessä on nykyinen Koirniemen teollisuusalueen liittymä, mutta tulevaisuudessa alueen kehittyessä tarvitaan uusia liikennejärjestelyjä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Matkailupalvelujen kehittyminen vetää matkailijoita myös alueen kaupallisiin palveluihin ja päinvastoin. Särkisalmen matkailupalveluna on hotelli-ravintola Lohikontti, joka on palvellut asiakkaita jo vuodesta 1971 lähtien. Alueelle tarvitaan myös uusia toimijoita ja monipuolisempaa matkailupalvelujen tarjontaa. Tällöin myös olemassa olevilla palveluilla on kysyntää enemmän. Matkailupalveluiden vaihtoehtoja tutkitaan yleiskaavatasolla. Parikkalan raja-aseman toiminnan laajentaminen ja kansainvälisen rajaliikenteen kehittäminen lisäävät edellytyksiä Parikkalan Koirniemen matkailupalvelujen kehittämiseksi.

Muut vaikutukset talouteen

Parikkalan alueella on vireää matkailutoimintaa. Matkailun kehittyminen Koirniemeen ja Särkisalmen alueelle lisää Parikkalan matkailutarjontaa ja tuo uusia työpaikkoja alueelle sekä lisää matkailijoille tarjottavia palveluja alueella. Matkailun kehittämisen varauksesta ja sen toteuttamisesta on positiivista vaikutusta sekä kunnalle että alueen yrittäjille ja niille, jotka työskentelevät alueella.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen pohjoisosa rajoittuu itä- ja länsipuolelta vesipuitedirektiivin mukaisiin järviin, Simpelejärven Kirkkoselkään, Lemmikonselkään ja Sokkiselkään. Alueen toteuttaminen vaatii tarkempia suunnitelmia ja jatkosuunnittelussa tulee luontoon ja luonnonvaroihin kohdistuvat vaikutukset arvioida vaihemaakuntakaavan määräysten mukaisesti. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että matkailun kehittämistarpeet sovitetaan alueen luonto-, maisema-, rakennusperintö- ja kulttuuriympäristön arvoihin niitä hyödyntäen. Lisäksi tulee huolehtia siitä, ettei kyseisiä arvoja vaaranneta.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella sijaitsee yksi muinaismuistokohde, joka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaihemaakuntakaavamääräysten mukaisesti, joten vaikutuksia kaavavarauksesta ei tule kulttuuriympäristöön. Matkailupalvelujen kehittyminen tuo palveluja lisää myös alueen asukkaille ja työssäkäyville vaikuttaen positiivisesti elinoloihin. Myös uudet työpaikat tuovat alueelle elinvoimaa.

Laatokanportti–Patsaspuisto, mv, Matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdealue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Matkailun kehittämisen kohdealueelle sijoittuu useita jo olemassa olevia matkailukohteita sekä matkailuun soveltuvia rakennettuja kohteita. Vyöhykkeeseen kuuluvat Laatokan portti, jonka alueelle on jo toteutettu merkittävää matkailupalvelujen aluetta ja rakennetta, kansainvälisesti tunnettu Patsaspuisto pysäköintialueineen ja palveluineen, paikallista tuotantoa ja muutakin kauppa tekevä Iloisen pässin myymälä sekä Koitsanlahden hovin kulttuurikohteena kehittyvä matkailualue. Alue sijaitsee lähellä Venäjän rajaa. Merkintä kokoa yhteen edellä mainitut matkailupalvelualueet verkottuvaksi kokonaisuudeksi.

Vyöhyke tukee alueen matkailupalvelujen monipuolista kehittymistä valtatie kuusi varrella. Koska alue on jo pääosin rakennettu ja kohteiden kehittämiseen on tehty melko yksityiskohtaisia suunnitelmia ja kaavoja, alueen kehittämisen merkinnällä ei ole vaikutuksia MRL:n mukaisiin vaikutusten arvioinnin kohtiin.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Liikenneviraston vuoden 2011 tilaston mukaan valtatie kuuden tieosuuden liikennemäärä on 5100 autoa /vrk, josta raskaan liikenteen osuus on suuri, yli 500 autoa/vrk.

Hotelli–Ravintola Laatokanportin osalta on jo tehty päätös uuden liittymän rakentamisesta, koska alue on kehittänyt merkittävästi ja kehittyä edelleen. Myös Patsaspuiston ja Koitsanlahden hovin matkailun kehittyminen edellyttävät todennäköisesti jatkossa liikenteen kehittämistoimenpiteitä. Myös yhdyskuntahuoltoon tarvittaneen kehittämistoimenpiteitä matkailupalvelujen edelleen kehittyessä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Tämän raja- ja kulttuurimatkailun kehittäminen tuo matkailijoita entistä enemmän alueelle. Hotelli–ravintola Laatokanportti on jo alkanut laajentaa toimintaansa. Matkailun kehittyminen tuo asiakkaita myös Parikkalan alueen kauppoihin. Myös muut alueen yritykset hyötyvät matkailun kehittämisestä.

Muut vaikutukset talouteen

Vaikuttaa positiivisesti kuntatalouteen sekä matkailu- ja kaupallisten palveluiden yritysten talouteen. Voi aiheuttaa investointeja kuten esimerkiksi Koitsanlahden hovin kunnostaminen ja kehittäminen matkailukäyttöön.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen eteläpää sijaitsee II-luokan pohjavesialueella, Seppälänmäki. Alue rajautuu vesipuitedirektiivin mukaiseen järveen, Simpelejärven Kurhonselkä. Alueella on paikallisia luontoarvoja, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Matkailun kehittämisen kohdealue sijoittuu osaksi valtakunnallisesti merkittävää kulttuurihistoriallista ympäristöä (Koitsanlahden hovi). Matkailua on mahdollista kehittää niin, etteivät Koitsanlahden hovin kulttuurihistoriallisen ympäristön arvot vaarannu. Matkailua valtakunnallisesti merkittävässä kulttuurihistoriallisessa ympäristössä tulisi kehittää alueen lähtökohdista ja vahvuuksista sekä tukea alueen säilymistä vaihemaakuntakaavan määräysten mukaisesti. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että matkailun kehittämistarpeet sovitetaan alueen luonto-, maisema-, rakennusperintö- ja kulttuuriympäristön arvoihin niitä hyödyntäen. Lisäksi tulee huolehtia siitä, ettei kyseisiä arvoja vaaranneta.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tieliikenteen yhteystarve

Kolmikanta–vt 6, Tieliikenteen yhteystarve

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Uusi tieyhteystarve on hyvä yhdyskuntarakenteen kannalta. Tie suuntautuu lähemmäs Parikkalan taajamaa, sen elinkeinojen kannalta tärkeitä alueita sekä sen yhdyskuntarakennetta. Rajan kautta kulkee tulevaisuudessa paljon vienti- ja tuontikuljetuksia ja niihin liittyviä tuotantotoiminnan alueita sekä logistisia palveluita tulee sijoittua rajalta taajaman suuntaan. Tieyhteys hyödyttää alueen yhdyskuntarakenteen kehittymistä ja sen hyödyntämistä paremmin kuin nykyinen Kolmikannan tieyhteys. Varaus on kansainvälisesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Tieliikenteen yhteystarvemerkinnän osalta nykyinen Kolmikannantie ja taajaman suunnasta tulevat tieyhteiset riittävät rajanylityspaikan lähitulevaisuuden kehittämiseen sekä nykyiseen liikenteeseen perustuvaan kasvuennusteeseen hyvin. Pidemmällä aikavälillä rajanylityspaikan kehittyessä ja liikenteen kasvaessa merkittävästi tarvittaneen uusia liikennejärjestelyjä. Siihen on varauduttu uuden tieyhteystarpeen osoittamisella vaihemaakuntakaavaan. Mikäli rajaliikenteen kasvu on hyvin voimakasta, uutta tieyhteyttä tulee ryhtyä suunnittelemaan aluksi tien toteuttamisselvityksellä ja YVA menettelyllä, jonka jälkeen tien rakentamisen perustelut voivat johtaa yleissuunnitelman tekemiseen ja tiesuunnitelman laatimiseen. Mikäli uuden tieyhteyden varrelle toteutetaan tuotantotoiminnan alueita ja logistisia alueita, vaikuttaa varaus alueen yhdyskuntahuoltoon. Rajanylityspaikan alueella on vesi- ja viemäriinlinja. Tässä varauksessa tien paikkaa ei ole määritelty, mutta sen päätepisteet ovat Kolmikannan rajanylityspaikka ja valtatie kuusi Parikkalan taajaman lähellä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Tieyhteys vaikuttaa positiivisesti Parikkalan taajaman kaupallisiin palveluihin ja elinkeinoelämään, koska liikenne kulkee tällöin suoraan rajalta taajaman ja Koirniemen palvelujen suuntaan.

Muut vaikutukset talouteen

Tien rakentaminen vaatii merkittäviä kustannuksia. Toteuttamisen jälkeen tie hyödyttää kuntaa aluetaloudellisesti.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Parikkalan kunta on laadituttanut Kolmikannan–Koirniemen alueelle Kolmikannan–Koirniemen osayleiskaavan luontoselvityksen vuonna 2013. Selvitys on hyvin yksityiskohtainen ja siinä näkyvät kaikki suunnittelualueen merkittävät luonto- ja maisema-arvot sekä luonnonvarat. Mikäli liikenne kuitenkin kasvaa merkittävästi, tarvitaan mahdollisesti uutta tieyhteyttä, johon tarvitaan aluksi tien sijaintisuunnitelma, erillinen ympäristövaikutusten arviointi ja yleissuunnitelma ja edelleen tiesuunnitelma. Näissä kaikissa vaiheissa tutkitaan tarkasti kaikki vaikutukset mitkä tielinjaus ympäristöön aiheuttaa ja pyritään lieventämään merkittäviä vaikutuksia. Alueella on arvokkaita kohteita muun muassa muinaismuistokohteita, luontokohteita ja maisemakohteita, jotka tulee ottaa huomioon uutta tielinjausta suunniteltaessa. Yhteystarvemerkinä on varaus tulevaisuuteen rajanylityspaikan liikenteen kehittämiseksi. Parikkalan Kolmikannan–Koirniemen yleiskaavaa laaditaan parhaillaan. Siihen liittyen laaditaan useita selvityksiä tieyhteystarpeen tarkempaan sijoittamiseen liittyen. Vaihtoehtoja tutkitaan yleiskaavatasolla.

Alue sijaitsee osin II-luokan pohjavesialueella, Kolmikanta, ja maakunnallisesti merkittävällä harjualueella, Roihankylmii (arvoluokka 3). Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa pohjavedet tulee ottaa huomioon kuten esimerkiksi alueella olemassa olevassa Kolmikannantien logistisessa kohteessa pohjavesisuojaukset tehtiin. Alueella on arvokkaita kohteita muun muassa muinaismuistokohteita, luontokohteita ja maisemakohteita, jotka tulee ottaa huomioon uutta tielinjausta suunniteltaessa. Yhteystarvemerkinä ei osoita suunniteltua linjausta, mutta lähimmillään sen voisi kuvitella kulkevan vanhan radan läheisyydessä. Siikalahti radan kohdalla on jo pidemmälle kuivuutta aluetta.

Kun tieyhteyden paikkaa ryhdytään tarkemmin suunnittelemaan, on edellä mainituista luontoselvityksistä paljon hyötyä ja vaikutuksia luonnonarvoihin ja -varoihin voidaan arvioida vasta sen jälkeen.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Parikkalan kunta on laadituttanut Kolmikannan–Koirniemen alueelle Kolmikannan–Koirniemen osayleiskaavan muinaismuistoselvityksen vuonna 2013. Selvitys on hyvin yksityiskohtainen ja siinä näkyvät kaikki suunnittelualueen merkittävät muinaismuistoalueet ja -kohteet. Kun tieyhteyden paikkaa ryhdytään tarkemmin suunnittelemaan, on edellä mainituista muinaismuistoselvityksestä paljon hyötyä ja vaikutuksia niihin voidaan arvioida vasta sen jälkeen.

Log, Logistiikkakeskittymä

Parikkala, Kolmikanta, Log, Logistiikkakeskittymä

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Parikkalan rajanylityspaikan läheisyydessä olevat TP-1 -alueet ja logistiikka-alueet palvelevat rajanylitystä ja siellä olevaa yhdyskuntarakennetta.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Kolmikannan raja-asema avataan lähivuosina kansainväliselle liikenteelle. Liikennemäärät kasvanevat rajanylityspaikalla merkittävästi ja muilta rajanylityspaikoilta saadun kokemuksen perusteella voidaan arvioida, että logistiselle keskukselle tulee tarvetta. Sujuvilla logistisilla rajapalveluilla tavaraliikenteen ruuhkautumista voidaan ehkäistä. Logistiikka-alueen laajuuden ja infran rakentamisen seurauksena voidaan joutua tekemään investointeja myös yhdyskuntahuoltoon ja pohjavesien suojeluun. Edellä mainittuja vaikutuksia arvioidaan tarkemmin logistiikka-alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Kaakkois-Suomen metsäkeskus on esittänyt vaihemaakuntakaavaan vahvana näkemyksenä, että Etelä-Karjalaan tarvitaan useita logistiikkakeskuksia metsäteollisuuden ja biolaitosten tarpeisiin. Tätä tavoitetta on vaihemaakuntakaavalla pyritty toteuttamaan.

Muut vaikutukset talouteen

Kaupan palveluilla on huomattava työllistävä vaikutus, josta osa kohdistuu myös liikenne- ja logistiikka-aloille. Logistiikkavaraus parantaa rajanylitykseen liittyvien logistiikkapalveluiden ja -yritysten toimintaedellytyksiä. Vaikutukset ovat hyvin positiiviset aluetalouteen ja yritystoimintaan.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Log -varaus sijaitsee II-luokan pohjavesialueella (Kolmikanta) ja maakunnallisesti merkittävällä harjualueella (Roihankylmii, arvoluokka 3). Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa pohjavedet tulee ottaa huomioon kuten esimerkiksi Kolmikannantien logistisessa kohteessa pohjavesisuojuukset tehtiin. Rajanylityspaikkaan liittyvien varausten osalta laaditaan parhaillaan yleiskaavaa sekä siihen liittyviä luonto- ja maisemallisia selvityksiä, jotka otetaan huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Tällöin myös maakunnallisesti merkittävään harjuun kohdistuvat vaikutukset arvioidaan tarkemmin ja otetaan huomioon suunnitteluratkaisuissa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Rajanylityspaikkaan liittyvien varausten osalta laaditaan parhaillaan yleiskaavaa. Siihen liittyen on laadittu Kolmikannan-Koirniemen alueen muinaismuistose selvitys. Alueella ei ole merkittäviä kulttuuriarvoja tai -ympäristöä eikä muinaismuistoja.

Parikkala, Särkisalmi, Log, Logistiikkakeskittymä

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijoittuu valtatie 14 varrelle kauemmas yhdyskuntarakenteesta. Logistiikkakeskittymän hyvä sijainti on taajamien ulkopuolella, mutta tarkoituksenmukaisella paikalla hyvän liikenneyhteyden varrella. Logistiikkavaraus on seudullinen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Särkisalmen logistiikkakeskuksen varaus antaa mahdollisuuden kehittää uusia logistiikan alueita Parikkalan pohjoispuolelle. Valtatie 14 varren alueet toimivat metsäteollisuuden ja energiapuun puunhankinta-alueina. Logistinen alue on tarpeellinen välivarastointialue metsäteollisuuteen ja biovoimaloille liittyville laitoksille. Parikkalan kunta kuuluu HINKU kuntiin (hiilineutraalikunta), ja bioraaka-aineiden tarve kunnassa on entistä suurempi. Logistiikka-alueen lähistöllä liikennemäärät saattavat hetimitäin kasvaa ja tarvitaan liikennejärjestelyjä, koska raskas liikenne on kysymyksessä ja kuljetuskalusto voi olla tavanomaista suurempaa. Alueelle tarvitaan todennäköisesti ryhmittymiskaista ja riittävät pysäköinti- ja kääntymispaikat.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Kaupan palveluilla on huomattava työllistävä vaikutus, josta osa kohdistuu myös liikenne- ja logistiikka-aloille. Logistiikkakeskittymän varaus parantaa metsä- ja biovoimaloiden yritysten toimintaedellytyksiä. Vaikutukset ovat paikallisia, maakunnallisia ja osin myös laajemmalle alueelle ulottuvia. Kaakkois-Suomen metsäkeskus on esittänyt vaihemaakuntakaavaan vahvana näkemyksenä, että Etelä-Karjalaan tarvitaan useita logistiikkakeskuksia metsäteollisuuden ja biolaitosten tarpeisiin. Tätä tavoitetta on vaihemaakuntakaavalla pyritty toteuttamaan.

Muut vaikutukset talouteen

Logistiikka-alueen kehittyminen tuo seudulle tuloja ja se vaikuttaa aluetalouteen. Logistiikka-alalla on huomattava työllistävä vaikutus.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on paikallisia luontoarvoja, joiden vaikutuksia arvioidaan ja otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristöön liittyviä kohteita. Työpaikkojen lisäys edistää asukkaiden hyvinvointia.

ERITYISALUEET

EP-2, Rajavartiolaitoksen/Tullin alue

Kolmikanta, EP-2, Rajavartiolaitoksen/Tullin alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rajanylityspaikkojen erityisalueita EP-2 jouduttiin laajentamaan Rajavartiolaitoksen ja Tullin esityksestä Parikkalan, Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikoilla. Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen kansainväliseksi vauhdittaa aluekehitystä Parikkalassa sekä myös laajemmalla alueella.

Keskeisiä ylimaakunnallisia kehittämisvyöhykkeitä ovat Etelä-Karjalan rajanylityspaikat ja niille johtavat pääväylät. Ne palvelevat koko Suomea ja kansainvälisinä vyöhykkeinä ne ulottuvat Pietarin alueelle ja myös edemmäs Venäjän ja Baltian alueille. Vaihemaakuntakaavaratkaisulla tuetaan näiden kehittymisedellytyksiä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Kolmikannan raja-asema avataan lähivuosina kansainväliselle liikenteelle. Liikennemäärät kasvanevat rajanylityspaikalla merkittävästi. Sujuvilla rajapalveluilla liikenteen ruuhkautumista voidaan ehkäistä. Rajapalveluita tullaan kehittämään olemassa olevalle rajapalveluiden alueelle, mutta sen seurauksena voidaan joutua tekemään investointeja myös yhdyskuntahuoltoon.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Kaavavaraus antaa mahdollisuuden raja-aseman palveluiden kehittämiseen ja sitä kautta joustavan rajaliikenteen ja ostosmatkailun kasvamisen. Parikkalan raja-aseman toiminnan laajentaminen ja kansainvälisen rajaliikenteen kehittäminen luovat edellytyksiä Parikkalan Koirniemen matkailupalvelujen kehittämiseksi.

Tällä on positiivisia vaikutuksia Parikkalan taajaman ja Koirniemen sekä todennäköisesti myös Simpeleen taajaman ja Änkilänmäen alueen kaupallisille palveluille, muille matkailupalveluille sekä elinkeinoelämälle. Tutkimus osoittaa, että kaksi tuntia jonotusta rajalla on optimaalinen aika, jolloin Venäjältä lähdetään vielä rajaa ylittämään. Rajanylityspaikan kehittämisellä ja riittäväillä aluevarauksilla tätä tavoitetta voi toteuttaa.

Muut vaikutukset talouteen

Sujuvat rajanylitykset vaikuttavat merkittävästi matkailijoiden saapumiseen maakuntaan ja siten myös maakuntaan jäävien tulojen määrään. EP-2 -alueiden laajentamisella saadaan myös tavaraliikenteen rajatarkastuksille riittävät alueet sekä liikennettä voidaan nopeuttaa ja sujuvoittaa.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee II-luokan pohjavesialueella, Kolmikanta, ja maakunnallisesti merkittävällä harjuaalueella, Roihankylmii (arvoluokka 3). Parikkalan kunnassa on vahvaa kokemusta pohjavesien suojelusta. Pohjavesiin ei tule vaikutuksia, jos toimitaan viranomaisten ohjeiden mukaan. Kolmikannantien logistiikka-alueen toteuttamisen yhteydessä tehtiin mittavat pohjaveden suojelutoimenpiteet. Tämä Kolmikannan pohjavesialue on vastaavanlainen II-luokan pohjavesialue.

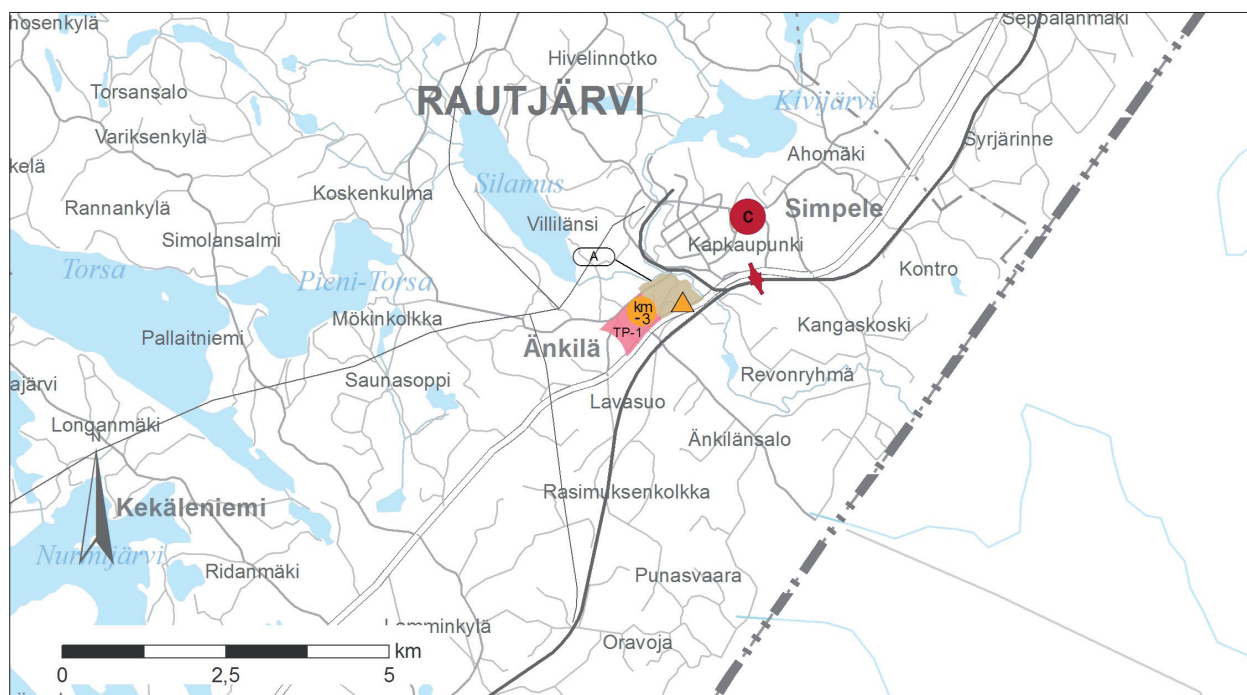
Alueella on paikallisia luontoarvoja, joiden vaikutuksia arvioidaan ja ne otetaan tarvittaessa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristöä eikä kaavavarauksesta siten ole vaikutuksia niihin. Alueen ulkopuolella, eteläpuolella, sijaitsee kaksi muinaismuistokohdetta, jotka tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Rajanylityspaikan laajentaminen ja palvelujen lisääminen tuo mukanaan uusia työpaikkoja, jotka ovat tervetulleita Parikkalan ja Rautjärven elinkeinoelämälle ja tuovat hyvinvointia koko seudulle.

RAUTJÄRVI



ALUERAKENNE JA KESKUSVERKKO

A, Taajamatoimintojen alue

Taajama-alueita Ruokolahdella, Rautjärvellä ja Parikkalassa on liitetty matkailupalvelujen yhteyteen. Niillä on seudullista sekä kansainvälistä merkitystä. Erityisesti Parikkalan ja Rautjärven osalta voidaan eheyttää yhdyskuntarakennetta kuromalla rakennettuja palvelualueita ja taajama-alueita yhteen. Kaavan Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettiin, että kaavassa käsitellään myös muita tarvittavia teemoja. Sen mukaan vaihemaakuntakaavan yhteydessä voidaan ottaa mahdollisesti käsittelyyn myös edellisen maakuntakaavan (2011) muutostarpeet siltä osin kuin kyse on ajankohtaisista, maakuntakaavaratkaisua vaativista kysymyksistä. Nämä alueet vaikuttavat positiivisesti matkailuun, elinkeinoihin sekä kauppaan.

Änkilä, A, Taajamatoimintojen alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rautjärvellä Änkilänmäki sijoittuu YKR 2012 taajaman reunalle. Uutta asutusta kaavoitetaan taajaman ja Änkilän välille, jolloin tulevaisuudessa Änkilänmäen ja Simpeleen alueet voidaan liittää yhdeksi taajama-alueeksi. A-alue merkittiin, koska alue sijoittuu varsinaisen kuntataajama-alueen ulkopuolelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Änkilänmäen ja Simpeleen taajaman välillä on kevyen liikenteen väylä. Joukkoliikennedytykset toimivat, linja-autopysäkit ovat Änkiläntien risteyksessä ja useita bussivuoroja kulkee päivittäin.

Liikennemäärät: Liikennemäärät voivat lisääntyä hetkellisesti. Änkilänmäellä saattaa olla tarpeen tehdä uusia päätien risteykseen liittyviä liikennejärjestelyjä, kun palvelut sekä asuminen lisääntyvät. Risteysalueen parantamistoimenpiteet edistävät liikenneturvallisuutta ottaen huomioon myös jo olemassa olevat palvelut. Änkilänmäen nykyinen palvelurakenne tuottaa liikennettä jo melko paljon ja alueelle on erillinen ryhmittymiskaista. Mikäli palvelut sekä asuminen lisääntyy alueen kehittämissuunnitelmien mukaisesti, tarvittaneen liikenteen järjestelyjä.

Änkilänmäen yhdyskuntahuollon rakenteet mahdollistavat alueen ensivaiheiden kehittymisen, mutta ne vaativat todennäköisesti toimenpiteitä jatkossa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Vaikutukset ovat positiiviset alueen kokonaisvaltaisen kehittämiseen ottaen huomioon uudet kaupan varaukset. Matkailualue Simpeleen taajamassa, uusi asuinalue Änkilän ja taajaman välillä sekä Laatokan lohen nousu Hiitolanjokeen mahdollistavat toimenpiteet ovat tulossa lähivuosina. Vaikutukset kauppaan ja elinkeinoelämään ovat edellä olevien seikkojen ja Änkilänmäen kehittämissuunnitelman mukaisesti perusteltuja ja tarkoituksenmukaisia.

Muut vaikutukset talouteen

Änkilänmäen kehittäminen myös asumiseen vaikuttaa positiivisesti kunnan talouteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Mäkiänkilän asemakaava sisältää kattavan luontoselvityksen. Alueen ulkopuolella, itä- ja pohjoispuolella, kulkee vesipuitedirektiivin mukaiset joet Hiitolanjoki–Kakkolanjoki ja Silamusjoki–Torsanjoki. Alue sijaitsee II-luokan pohjavesialueella. Tämä otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kuten esimerkiksi Parikkalan Kolmikannantien suunnittelussa tehtiin.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alue sijaitsee maakunnallisesti merkittävässä kulttuurihistoriallisessa ympäristössä, Änkilän kylän kulttuuri- maisema. Alueen ulkopuolella, itäosassa, sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Simpeleen tehdasalueen vanhat osat. Ei muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristöarvoja.

TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Kaikki maaseutukuntiin merkityt TP-1-alueet sijoittuvat pääliikenneväylien varrelle ja tukevat alueen laajempaa kehitystä. Aluevarauksilla ei ole olennaisia vaikutuksia, koska ne sijaitsevat jo olemassa olevan rakenteen läheisyydessä.

Änkil, tp-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijaitsee valtatie kuuden varrella ja on suosittu pysähtymispaikka. Änkilänmäki sijoittuu Simpeleen taajaman ulkopuolelle. Simpeleen kehittämissuunnitelman mukaan uusi asuin- ja matkailualue taajaman ja Änkilän välillä lähentää alueita toisiinsa eheyttäen yhdyskuntarakennetta. Änkilänmäki sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan kuntakeskuksen kehittämisväylälle. Alue on seudullisesti merkittävä kohde.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Änkilänmäellä saattaa olla tarpeen tehdä uusia päätien risteykseen liittyviä liikennejärjestelyjä. Änkilänmäen yhdyskuntahuollon rakenteet mahdollistavat alueen ensivaiheiden kehittymisen, mutta ne vaativat toimenpiteitä todennäköisesti jatkossa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alueella sijaitsee jo olemassa olevaa puutavara- ja betonituotantoa sekä muuta yritystoimintaa. Alueella sijaitsee huoltoasema, ravintola, pienehkö päivittäistavara- ja erikoistavarakauppa, jossa on matkailua palvelevaa erikoistavarakauppaa. TP-1 -varauksen vaikutukset ovat positiiviset alueen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen ottaen huomioon alueen muut kehittämistoimenpiteet ja tavoitteet sekä vaihemaakuntakaavan kaupan, asumisen ja matkailun aluevaraukset. Vaikutukset kauppaan ja elinkeinoelämään ovat positiiviset ja kaavaratkaisu on Änkilänmäen kehittämissuunnitelman mukaisesti perusteltu ja tarkoituksenmukainen.

Muut vaikutukset talouteen

Elinkeinojen kehittyminen alueella on Änkilänmäen alueen kehittämissuunnitelman mukaista ja se vaikuttaa alueen ja kunnan talouteen positiivisesti.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Änkilänmäen asemakaava sisältää kattavan luontoselvityksen. Alueen ulkopuolella, itä- ja pohjoisosissa, kulkee vesipuitedirektiivin mukaiset joet, Hiitolanjoki–Kakkolanjoki ja Silamusjoki–Torsanjoki. Alue sijaitsee II-luokan pohjavesialueella, tämä otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kuten esimerkiksi Parikkalan Kolmikannantien suunnittelussa tehtiin.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alue sijaitsee maakunnallisesti merkittävässä kulttuurihistoriallisessa ympäristössä, Änkilän kylän kulttuuri- maisema. Alueen ulkopuolella, itäosassa, sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Simpeleen tehdasalueen vanhat osat. Ei muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristöarvoja.

KAUPPA JA PALVELUT

c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Simpele, c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Simpeleen kuntakeskus sijaitsee hieman syrjässä valtatie kuudesta. Etelä-Karjalan maankäyttöstrategiassa (v. 2004) Rautjärven taajama, Simpele, luokiteltiin kuuluvaksi Etelä-Karjalan työssäkäynti- ja palvelualueeseen. Kuntarakenneselvityksessä tutkitaan Rautjärven liittymismahdollisuuksia Imatran kaupunkialueeseen. Vaihe- maakuntakaavavaraus toteuttaa Simpeleen asemaa Imatran seudun yhtenä tärkeänä palvelukeskuksena.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet ovat melko hyvät Rautjärven Simpeleen keskustaan ja uusi valtakunnallinen lippujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön. Kevyen liikenteen väylä kulkee taajamassa ja taajaman ulkopuolelle muun muassa Änkilänmäelle.

Liikenteen määrä: Kaupan kehittyminen ei todennäköisesti aiheuta merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu uuden rakentamisen myötä. Simpeleen taajamaan on mitoitettu tilaa vievää kauppaa taajaman reunalle, se sijoittuu liikenteellisesti hyvin lähelle alueen pääväyliä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Simpeleen taajaman palvelut paranevat entisestään. Matkailijat ja talviurheilijat (Konkalampi) voivat hyödyntää taajaman palveluja. Myös loma-asukkaat ja matkailijat (Konkalampi, Hiitolanjoki) saavat paremmat kaupalliset palvelut keskustan alueelta. Kuitenkaan valtatie kuuden kulkijat eivät helposti käänny Simpeleen keskustaan, vaan pysähtyvät luontaisesti Änkilänmäelle palveluja hakemaan. Näin olleen Simpeleen taajamalla ja Änkilänmäellä on oltava erilaiset kaupalliset roolit.

Muut vaikutukset talouteen

Simpeleen taajaman ja Rautjärven kunnan talouden kannalta on tärkeää, että keskustan palvelut säilyvät eivätkä asukkaat ja loma-asukkaat lähde muualle asioimaan. Kunta saa antiikkimatkailuun ja samalla kuntatalouteen lisää potkua kaupan kehittymisellä. Tärkeää on, että Simpeleen keskustan asema antiikimessujen tapahtumapaikkana ja kulttuuriympäristönä säilyy.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Simpeleen taajamassa on paikallisia luontoarvoja, jotka tulee ottaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioon. Keskustavarauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen luonnonvaroihin tai -varoihin. Simpeleen taajaman alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella sijaitsee maakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä, jotka otetaan huomioon parhaillaan laadittavissa taajaman yleis- ja asemakaavoissa. Tilaa vievää kauppaa voi sijoittaa taajaman reunalle, se ei aiheuta negatiivisia vaikutuksia keskeiselle Simpeleen historialliselle taajamalle. Olisi suotavaa, että rakennetun ympäristön monikerroksisuus ja Simpeleen rakentumisen historialliset vaiheet säilyisivät. Taajaman läheisellä alueella ja Änkilänmäen alueella on ennestään joitakin teollisuusrakennuksia sekä erilaisia kaupallisia palveluja tarjoavia rakennuksia, mitkä tulee ottaa huomioon uuden kauppakerrosalan sijoittamisessa.

Sosiaaliset vaikutukset: Vanhenevan väestön kannalta lähialueen palvelujen merkitys on erityisen tärkeä. Taajaman reuna-alueelle suunniteltu tilaa vievän kaupan alue palvelee asukkaiden ohella myös matkailijoita ja ohikulkijoita.

km-3, Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikköalue

Änkilä, km-3, Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikköalue, yhteensä 40 000 k-m² (KM-2 10 000 k-m², KM-3 30 000 k-m²)



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijaitsee valtatie kuuden varrella ja on suosittu perinteinen pysähtymispaikka. Änkilänmäki sijoittuu Simpeleen taajaman ulkopuolelle. Simpeleen kehittämissuunnitelman mukaan uusi asuin- ja matkailualue taajaman ja Änkilänmäen välillä lähentää alueita toisiinsa eheyttäen yhdyskuntarakennetta. Änkilänmäki sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan kuntakeskuksen kehittämisvöhykkeelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Änkilänmäen ja Simpeleen taajaman välillä on kevyen liikenteen väylä. Joukkoliikenneyhteydet toimivat, linja-autopysäkit ovat Änkiläntien risteyksessä ja useita bussivuoroja kulkee päivittäin.

Liikennemäärät: Liikennemäärät voivat lisääntyä hetkellisesti. Änkilänmäellä saattaa olla tarpeen tehdä uusia päätien risteykseen liittyviä liikennejärjestelyjä, kun palvelut lisääntyvät. Risteysalueen parantamistoimenpiteet edistävät liikenneturvallisuutta ottaen huomioon jo olemassa olevatkin palvelut. Nykyinen palvelurakenne tuottaa liikennettä jo melko paljon. Alueelle on erillinen ryhmittymiskaista.

Änkilänmäen olemassa olevat yhdyskuntahuollon rakenteet mahdollistavat alueen ensivaiheiden kehittymisen, mutta ne vaativat todennäköisesti toimenpiteitä jatkossa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alueella sijaitsee huoltoasema ja ravintola sekä pienehkö päivittäistavara- ja erikoistavarakauppa, jossa on matkailua palvelevaa erikoistavaraa. Alueella sijaitsee myös puutavara- ja betonituotantoa sekä muuta yritystoimintaa. Simpeleen vanha taajama halutaan säilyttää kulttuuripainotteisena keskustana, eikä sinne haluta sijoittaa suuria kauppapaikkoja. Simpeleen keskustaan on tulossa venäläinen matkailukohde lähivuosina ja se tuo keskustaan ja Änkilänmäelle uutta palvelutarvetta. Vaikutukset alueen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen ovat positiiviset, kun otetaan huomioon uudet kaupan varaukset, matkailualue Simpeleen taajamassa, uusi asuinalue Änkilän ja Simpeleen taajaman välissä ja lähivuosina toteutettavat Laatokan lohen nousu Hiitolanjokeen mahdollistavat toimenpiteet. Vaikutukset kauppaan ja elinkeinoelämään ovat positiiviset ja kaavaratkaisu on Änkilänmäen kehittämissuunnitelman mukaisesti perusteltu ja tarkoituksenmukainen.

Muut vaikutukset talouteen

Kaupan kehittyminen, kalastusmatkailun ja muun matkailun kehittäminen tuo alueelle elinvoimaa ja parantaa aluetaloutta.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Mäkiänkilän asemakaava sisältää kattavan luontoselvityksen. Sen mukaan alueella ei ole merkittäviä luonto-arvoja. Alueen ulkopuolella, itä- ja pohjoisosassa kulkee vesiputedirektiivin mukaiset joet Hiitolanjoki–Kakolanjoki ja Silamusjoki–Torsanjoki. Varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia niihin, koska ne ovat alueen ulkopuolella.

Alue sijaitsee II-luokan pohjavesialueella. Tämä otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kuten esimerkiksi Parikkalan Kolmikannantien suunnittelussa tehtiin. Viranomaiset huolehtivat hyvin pohjavesialueiden suojelun jatkosuunnittelusta vaihemaakuntakaavamääräysten mukaisesti. Vaihemaakuntakaavan varausalueilla tai niiden vaikutusalueilla ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

KM-3 -alue sijaitsee maakunnallisesti merkittävässä kulttuurihistoriallisessa ympäristössä, Änkilän kylän kulttuurimaisema. Alue on jo pitkälti rakentunut ja uuden rakentamisen vaikutukset ovat maisemaan vähäiset, toisaalta uusi rakentaminen voi parantaa olemassa olevaa rakennettua maisemaa. Alueen ulkopuolella, itäpuolella sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Simpeleen tehdasalueen vanhat osat. Alueella tai sen läheisyydessä ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristöarvoja.

Sosiaaliset vaikutukset: Kulttuuristen vaikutusten arvioinnin näkökulmasta on olemassa riski Simpeleen kulttuuripalvelujen siirtymisestä Änkilään, jos alue rakentuu voimakkaasti. Simpeleellä on nähtävissä yleisesti palvelutarjonnan väheneminen. Jos ihmisten arkinen liikkuminen, esimerkiksi kaupassa käynti, siirtyy pois keskustasta, on mahdollista, että jollakin aikaviiveellä kulttuuripalvelut seuraavat perässä. Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja maisemaan riippuvat pitkälti alemman tason kaavoituksesta, ja vaikutus vähemmistökulttuureihin jäänee edellä esitettyihin mahdollisiin vaikutuksiin. Uutta kalastuskulttuuria on odotettavissa Laatokan lohien nousun myötä.

Alueella jo olemassa olevat huoltoasema- ym. palvelut täydentyvät ja maaseudun asukkaiden sekä loma-asukkaiden palvelut lisääntyvät. Sijainti ja suosittu taukopaikka valtatie kuuden varrella pysäyttää matkailijoita ja ohikulkijoita. Kokonaisuutena tarkastellen kaavavarauksella ei ole merkittäviä negatiivisia vaikutuksia ihmisten elinoloihin.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla matkailua palvelevaa kauppaa ja tilaa vievää kauppaa, kuten esimerkiksi huonekalukauppaa, maatalouskauppaa, puutarhakauppaa ja erikoistavarakauppaa muun muassa kalastusvälinekauppaa (Hiitolanjoen kalastuspuisto). Toteuttaminen tapahtuu vaiheistamalla Änkilänmäen kehittämissuunnitelman mukaan.

Toimintaedellytykset keskustassa

Alue kehittyy vilkkaaksi kalastusmatkailun alueeksi (Hiitolanjoki), jonne matkailupalveluita ja matkailua palvelevaa kauppaa on luonnollista sijoittaa. Tällainen toiminta ei sovellu keskustaan.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Asiakaskuntana ovat lähialueen asukkaat, loma-asukkaat, matkailijat ja ohikulkijat. Alueen kehittämisellä saadaan lisää palveluja myös maaseudun asukkaille. Asukkaita oli kahden kilometrin säteellä 1058 vuonna 2012. Alueen asukkailla ja maaseudun asukkailla asiointimatkat lyhenevät. Myös matkailijoiden asiointimatkat lyhenevät. Ohikulkuliikenteen asiointimatkat pysyvät samana. Alueen asukkaiden, maaseutuasukkaiden, loma-asukkaiden ja matkailijoiden ei tarvitse lähteä erikoistavarakauppaan kauemmas, kun monipuolisempia palveluja saa tutulta pysähtymispaikalta. Alueella on selkeästi tarvetta erikoistavarakaupan lisäämiselle sekä päivittäistavara- ja tilaa vievälle kaupalle.

Asiointitiheys

Ei päivittäistä asiointia. Asiointia liikenneaseman päivittäistavarakaupassa tapahtuu useammin kuin muissa palvelupaikoissa.

MATKAILU JA VIRKISTYS

rm, Matkailun kehittämiskohde

Änkilä, rm, Matkailun kehittämiskohde

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue sijaitsee valtatie kuuden varrella ja on suosittu matkailijoiden perinteinen pysähtymispaikka. Änkilänmäki sijoittuu Simpeleen taajaman ulkopuolelle. Simpeleen kehittämissuunnitelman mukaan uusi asuin- ja matkailualue taajaman ja Änkilän välillä lähentää alueita toisiinsa eheyttäen yhdyskuntarakennetta. Änkilänmäki sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan kuntakeskuksen kehittämisväylälle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Änkilänmäen ja Simpeleen taajaman välillä on kevyen liikenteen väylä. Joukkoliikennetytykset toimivat, linja-autopysäkit ovat Änkiläntien risteyksessä ja useita bussi- vuoroja kulkee päivittäin.

Liikenteen määrä: Liikennemäärät voivat lisääntyä hetkellisesti. Änkilänmäellä saattaa olla tarpeen tehdä uusia päätien risteykseen liittyviä liikennejärjestelyjä, kun kaupan ja matkailun palvelut lisääntyvät. Risteysalueen parantamistoimenpiteet edistävät liikenneturvallisuutta ottaen huomioon jo olemassa olevat palvelut. Nykyinen palvelurakenne tuottaa liikennettä jo melko paljon. Alueelle on erillinen ryhmittymiskaista.

Änkilänmäen olemassa olevat yhdyskuntahuollon rakenteet mahdollistavat alueen ensivaiheiden kehittämisen, mutta ne vaativat toimenpiteitä todennäköisesti jatkossa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alueella sijaitsee huoltoasema ja ravintola sekä pienehkö päivittäistavara- ja erikoistavarakauppa, jossa on matkailua palvelevaa erikoistavaraa. Alueella sijaitsee myös puutavara- ja betonituotantoa sekä muuta yritystoimintaa. Simpeleen keskusta on tulossa venäläinen matkailukohde lähivuosina ja se tuo keskusta sekä Änkilänmäelle uutta palvelutarvetta. Vaikutukset ovat positiiviset alueen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen ottaen huomioon uudet kaupan varaukset ja matkailun kehittäminen, matkailualue Simpeleen taajamassa, uusi asuinalue Änkilän ja taajaman välillä ja Laatokan lohen nousu Hiitolanjokeen mahdollistavat matkailun toimenpiteet, jotka ovat tulossa lähivuosina. Sen toteuttamisesta on päätökset jo tehty. Vaikutukset kauppaan ja elinkeinoelämään ovat positiiviset ja edellä olevien seikkojen ja Änkilänmäen kehittämissuunnitelman mukaisesti perusteltuja ja tarkoituksenmukaisia. Parikkalan rajaylityspaikan kansainvälistyminen voi vaikuttaa Änkilänmäen matkailualueeseen ja sen asiakasmäärän kehittämiseen.

Muut vaikutukset talouteen

Änkilänmäen kaupallisten palveluiden kehittyminen, kalastusmatkailun sekä muun matkailun kehittäminen tuo alueelle elinvoimaa ja parantaa aluetaloutta.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Mäkiänkilän asemakaava sisältää kattavan luontoselvityksen. Sen mukaan alueella ei ole merkittäviä luontoarvoja. Alueen ulkopuolella, itä- ja pohjoisosassa, kulkee vesipuitedirektiivin mukaiset joet Hiitolanjoki–Kakkolanjoki ja Silamusjoki–Torsanjoki. Varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia niihin, koska ne ovat ulkopuolella. Alue sijaitsee II-luokan pohjavesialueella. Tämä otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kuten esimerkiksi Parikkalan Kolmikkantien suunnittelussa tehtiin. Viranomaiset huolehtivat hyvin pohjavesialueiden suojelun jatkosuunnittelussa pohjavesien suojelutarpeet vaihemaakuntakaavamääräysten mukaisesti. Vaihemaakuntakaavan varausalueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Matkailun kehittämisen kohdealue sijaitsee maakunnallisesti merkittävässä kulttuurihistoriallisessa ympäristössä, Änkilän kylän kulttuurimaisema. Alue on jo pitkälti rakentunut ja uuden rakentamisen vaikutukset ovat maisemaan vähäiset, toisaalta uusi rakentaminen voi parantaa olemassa olevaa rakennettua maisemaa. Alueen ulkopuolella, itäosassa sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Simpeleen tehdasalueen vanhat osat. Siihen ei ole vaikutuksia kaavavarauksella suoraan, koska se on aika kaukana varauksen ulkopuolella.

Alueella tai sen läheisyydessä ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristöarvoja.

Sosiaaliset vaikutukset: Kulttuuristen vaikutusten arvioinnin näkökulmasta on olemassa riski Simpeleen kulttuuripalvelujen siirtymisestä Änkilään, jos alue rakentuu voimakkaasti. Simpeleellä on nähtävissä yleisesti palvelutarjonnan väheneminen. Jos ihmisten arkinen liikkuminen, esimerkiksi kaupassa käynti, siirtyy pois keskustasta, on mahdollista, että jollakin aikaviiveellä kulttuuripalvelut seuraavat perässä. Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja maisemaan riippuvat pitkälti alemman tason kaavoituksesta, ja vaikutus vähemmistökuultuureihin jäänee edellä esitetyiksi mahdollisiin vaikutuksiin. Uutta kalastuskulttuuria on odotettavissa Laatokan lohen nousun myötä.

Alueella jo sijaitsevat huoltoasema- ym. palvelut täydentyvät ja matkailijoiden, mutta myös maaseudun asukkaiden ja loma-asukkaiden, palvelut alueella lisääntyvät sekä monipuolistuvat. Sijainti ja suosittu taukopaikka valtatie kuuden varrella pysäyttää matkailijoita sekä ohikulkijoita. Kokonaisuutena tarkastellen kaavava-rauksella on positiivisia vaikutuksia ihmisten elinoloihin.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tieliikenteen yhteystarve

Simpele, Tieliikenteen yhteystarve

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Simpeleen rautatieasema sijoittuu valtatie kuuden toiselle puolelle Simpeleen taajamasta. Asema liittyy kiinteästi yhdyskuntarakenteeseen, mutta on jopa seudullisesti merkittävästi liikenneturvallisuutta vaarantavan yhteyden päässä. Uudella ali- /ylikulku yhteydellä voidaan vaikuttaa turvallisempaan yhdyskuntarakenteeseen. Aseman liikenne vaikuttaa myös valtatie kuuden liikenneturvallisuuteen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Etelä-Karjalan liiton toimesta laadittiin taajamajunaselvitys Luumäki–Imatra kaksoisraiteen yleis- ja ratasuunnittelua varten. Taajamajunayhteyttä tutkittiin Etelä-Karjalan alueella ja sen perusteella olisi kannattavaa kehittää taajamajunayhteyttä Simpeleeltä Imatralle ja edelleen Lappeenrantaan. Mikäli taajamajunayhteys toteutuu tulevaisuudessa, tulee silloin viimeistään varautua turvalliseen liikenneyhteyteen asemalta kuntataajamaan. Liikenneviraston ja Kaakkois-Suomen ELY:n liikenteen edustajat ovat tutkineet asiaa paikan päällä ja todenneet yhteyden tarpeellisuuden jo nyt.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Varauksella ei ole vaikutusta alueen kauppaan, mutta vaikutusta on turvalliseen liikkumiseen.

Muut vaikutukset talouteen

Liikenneyhteyden toteuttaminen vaatii kustannuksia, joihin myös todennäköisesti kunta joutuu osallistumaan,

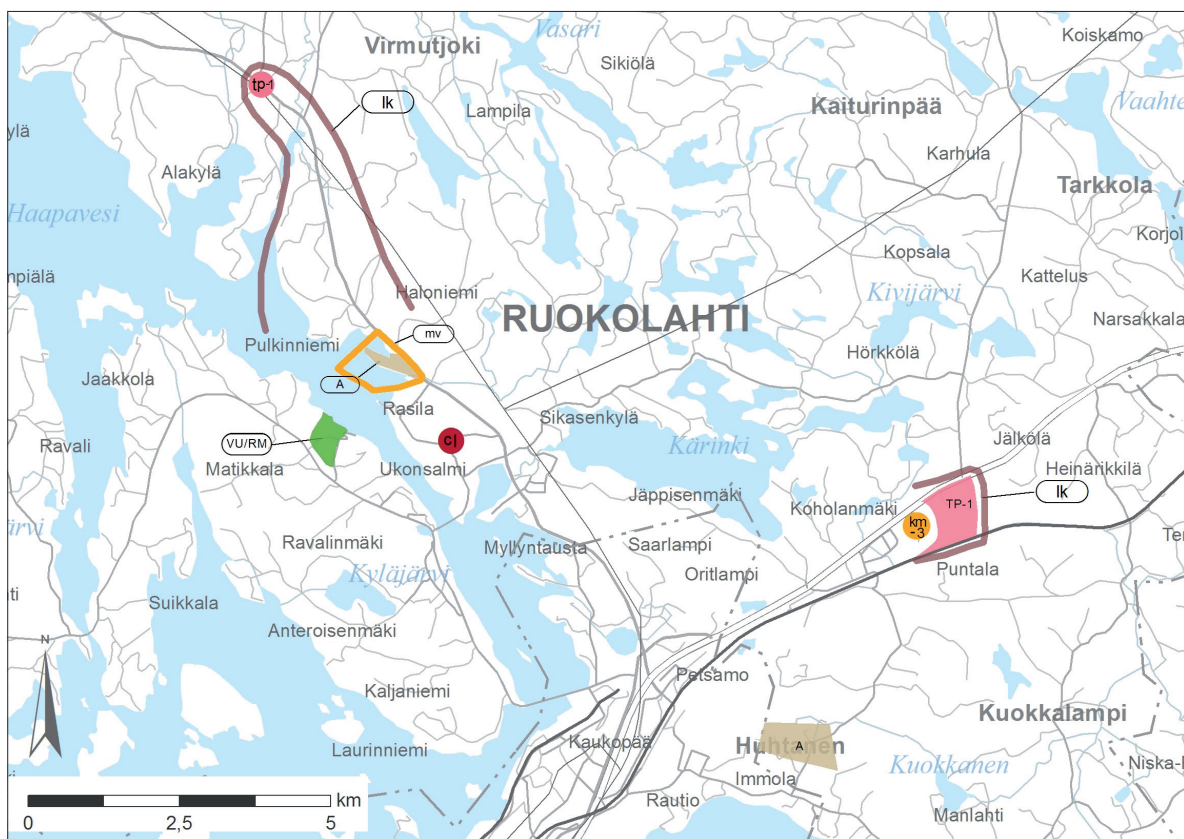
Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia luontoon, joitakin kallio- yms. maastoleikkauksia joudutaan todennäköisesti tekemään.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole muuta kulttuuriympäristöä kuin vanha rautatieasema, jolla ei ole kuin paikallista arvoa. Yhteyden toteuttaminen vaikuttaa junamatkustajien liikenneturvallisuuteen ja sujuvampaan kulkemiseen aseman ja taajaman välillä.

RUOKOLAHTI



ALUERAKENNE JA KESKUSVERKKO

lk, Kasvukeskusalueen laatukäytävä

Ruokolahti, Puntala, lk, Kasvukeskusalueen laatukäytävä
Ruokolahti, Virmutjoki, lk, Kasvukeskusalueen laatukäytävä

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Virmutjoen laatukäytävä jatkaa voimassaolevan maakuntakaavan (2011) laatukäytävän aluetta ottaen mukaan Virmutjoen kyläalueen, sen palvelut ja uudet elinkeinot. Se sisältää matkailua palvelevan Virmutjoen solmupisteen.

Puntalan laatukäytävä jatkaa voimassaolevan maakuntakaavan laatukäytävän aluetta olemassa olevan Puntalan työpaikka- ja tuotantotoiminnan sekä palvelujen alueen osalle.

Molemmat laatukäytävät ovat perusteltuja yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi näillä alueilla.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Virmutjoen laatukäytävä perustuu liikenteen osalta matkailua ja metsäteollisuuden puunhankintaa palvelemaan kantatie 62:een. Puntalan laatukäytävä sijoittuu valtatie kuuden varrelle. Sekä Virmutjoella että Puntalassa on toimiva yhdyskuntahuolto. Varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Laatukäytävän tavoitteena laatukäytävä alueen asutuksen, palveluiden, elinkeinojen ja liikenneyhteyksien kehittyminen. Varauksella on vaikutusta edistää kaupan ja muiden palveluiden sekä elinkeinojen kehittymistä laatukäytävän alueella.

Muut vaikutukset talouteen

Etelä-Karjalan laatukäytävä on noteerattu monissa eri yhteyksissä ja se on osana Pohjoisen ulottuvuuden kehityskäytävässä. Laatukäytävällä on merkittäviä vaikutuksia aluetalouteen ja aluekehitykseen, sille sijottuu suurin osa Etelä-Karjalan kaupan ja matkailun palveluista sekä elinkeinoista ja merkittävimmistä liikenneväylistä. Maakunnan kaupan ja matkailuelinkeinojen ja palvelujen kehittymisellä sekä laatukäytäväalueen kehittämisellä on ollut merkittävää aluetaloudellista hyötyä. Tilastokeskuksen maakunnittaisen vertailun mukaan Etelä-Karjalan BKT/asukas vuodesta 2010 vuoteen 2011 on kasvanut ylivoimaisesti eniten verrattuna koko Suomeen eli 16,4 %. Vuonna 2011 BKT/ asukas oli 35 382 euroa ja 2010 vastaava luku oli 30409,02 euroa / asukas. Kaupan ja matkailun kehittämisellä on saatu talouteen nousua. Laatukäytävän vaikutukset ovat hyvin positiiviset.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on paikallisia kohteita, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Ei valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja.

A, Taajamatoimintojen alue

Taajama-alueita Ruokolahdella, Rautjärvellä ja Parikkalassa on liitetty matkailupalvelujen yhteyteen. Niillä on seudullista sekä kansainvälistä merkitystä ja erityisesti Parikkalan ja Rautjärven osalta voidaan eheyttää yhdyskuntarakennetta kuromalla rakennettuja palvelualueita ja taajama-alueita yhteen. Kaavan Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettiin, että kaavassa käsitellään myös muita tarvittavia teemoja. Sen mukaan vaihemaakuntakaavan yhteydessä voidaan ottaa mahdollisesti käsittelyyn myös edellisen maakuntakaavan (2011) muutostarpeet siltä osin kuin kyse on ajankohtaisista, maakuntakaavaratkaisua vaativista kysymyksistä. Nämä alueet vaikuttavat positiivisesti matkailuun, elinkeinoihin sekä kauppaan.

Ruokolahti, Huhtanen, A, Taajamatoimintojen alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Aluevaraus sijoittuu olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, alue on jo rakentunut ja vaihemaakuntakaavalla todetaan se.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Varauksella ei ole erityisiä vaikutuksia liikenteeseen. Alueelle on joukkoliikenneyhteys.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Varauksella ei ole nykytilanteeseen verrattuna muuttuvia vaikutuksia kauppaan ja elinkeinoelämään.

Muut vaikutukset talouteen

Varauksella ei ole erityisiä vaikutuksia talouteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee I-luokan pohjavesialueella, Vesioronkangas. Alueen lähellä sijaitsee vesipuitedirektiivin mukainen järvi, Immalanjärvi. Alue taajama-alueita, ei merkittäviä vaikutuksia pohjaveteen tai kauempana olevaan Immalanjärveen. Pohjavesien suojelu on otettu huomioon yksityiskohtaisessa kaavoituksessa ja rakentamisessa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Ei valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuriympäristöarvoja.

Ruokolahti, Hämeenniemi, A, Taajamatoimintojen alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Hämeenniemen taajama-alue sijoittuu Rasilan taajama-alueen pohjoispuolelle kantatie 62:n varrelle. Lähialueella on paljon asutusta alueen läheisen suurteollisuuden vaikutuksesta. Alue sijoittuu voimassaolevan Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) laatukäytävän alueelle sekä vaihemaakuntakaavan matkailun kehittämisvyöhykkeelle. A -alue merkittiin, koska alue sijoittuu varsinaisen kuntataajama-alueen ulkopuolelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Alueelle on hyvät liikenneyhteydet, myös joukkoliikenneyhteydet ovat olemassa. Vaikutukset liikenteeseen ovat vähäiset. Alueen rakentumisen yhteydessä tarvitaan yhdyskuntahuollon toimenpiteitä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Rasilan kauppapalvelut ja muut julkiset palvelut ovat varsin lähellä. Taajaman kauppa lähiasutuksesta lisää asiakkaita. Myös muita kunnan taajamapalveluja käytetään. Elinkeinoelämään ei ole merkittäviä vaikutuksia.

Muut vaikutukset talouteen

Asutuksen lisääntyessä kunnan verotulot kasvavat ja alueen lähelle toteutettua kunnallistekniikkaa voidaan paremmin ja kokonaisvaltaisemmin hyödyntää. Varauksella on positiivisia vaikutuksia kunta- ja aluetalouteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee osittain vesipuitedirektiivin mukaisella järviolueella, Haapavesi–Kauvonsele. Alueella sijaitsee osittain yksityinen suojelualue, Lanapuiston tervaleppälehto (luonnonsuojelualue). Alueen arvot tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Vaihemaaakuntakaavan A -alueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnon-suojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella sijaitsee yksi muinaismuistokohde. Alueen ulkopuolella, sen pohjoisosassa sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Haloniemen huvilat. Alueen arvot tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Kaikki maaseutukuntiin merkityt TP-1-alueet sijoittuvat pääliikenneväylien varrelle ja tukevat alueen laajempaa kehitystä. Aluevarauksilla ei ole olennaisia vaikutuksia, koska ne sijaitsevat jo olemassa olevan rakenteen läheisyydessä.

Oritlampi, TP-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Oritlammen TP-1 -alue liittyy voimassaoleva maakuntakaavan TP-1 alueeseen. Maakuntakaavan varaus on jo pääosin toteutunut. TP-1 täydentää Oritlammen työpaikka- ja kaupallisten palveluiden aluetta ja on seudullisesti merkittävä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Oritlammen osalta valtatie kuudelle tarvitaan tieliittymään ryhmittymiskaista, mikäli tuotantotoiminnan sekä myös kaupallisten palveluiden kehittyminen edellyttää ja toiminnot kehittyvät alueella nykyisestä toiminnasta huomattavasti enemmän. Alueella on kunnallistekniikka, jota voidaan hyödyntää tällä varauksella.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

TP-1 -alue tukee alueen kaupan kehittymistä ja päinvastoin. TP-1 -aluevarauksella on positiivista vaikutusta tulevien kaupallisten palveluiden elinvoimaan ja palvelujen saavutettavuuden sekä palvelujen monipuolisuuden hyödyntämiseen.

Muut vaikutukset talouteen

Työpaikkojen lisääntyessä kunnan verotulot kasvavat ja alueen lähelle toteutettua kunnallistekniikkaa voidaan paremmin ja kokonaisvaltaisemmin hyödyntää. Varauksella on positiivisia vaikutuksia kunta- ja aluetalouteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on paikallisia luontokohteita, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja

tp-1 Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Virmutjoki, tp-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Virmutjoen tp-1 alue sijoittuu Rasilan ja Haloniemen pohjoispuolelle, kantatie 62 varrelle. Lähialueella on asutusta ja loma-asutusta. Alue sijoittuu vaihemaakuntakaavan laatukäytävän alueelle. Laatukäytävää jatkettiin voimassaolevan maakuntakaavan (2011) laatukäytävän pohjoispuolelle. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen eivät ole merkittäviä. Varaus on seudullisesti merkittävä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Alue sijoittuu kantatie 62:n varrelle, hyvien liikenneyhteyksien varrelle. Varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Virmutjoen kylätaajamassa on kauppa ja ravintolapalveluja. Varaus tukee näitä palveluja.

Muut vaikutukset talouteen

Uudet yritykset ja työpaikat tuovat positiivista vaikutusta kuntaan ja alueelle.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on paikallisia kohteita, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia kulttuuri- ja ympäristöarvoja.

KAUPPA JA PALVELUT

cl, Laatukäytävään kuuluva aluekeskus

Rasila, cl, Laatukäytävään kuuluva aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Ruokolahden keskusta on kehittynyt viime vuosina merkittävästi. Keskustaa on tiivistetty asuinkerrostaloilla ja palveluja on lisätty uudella päivittäistavarakaupalla. Rasila on melko vahva maaseutukuntakeskus, jonka palveluja käyttävät lähialueen ja seudun asukkaat varsin laajalta alueelta. Kuntarakenneselvityksessä tutkitaan Ruokolahden liittymismahdollisuuksia Imatran kaupunkialueeseen. Ruokolahden keskusta sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) laatukäytävän alueelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet ovat melko hyvät Rasilan keskustaan ja uusi valtakunnallinen lippujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön. Etelä-Karjalan kevyen liikenteen laaaturaitti ulottuu Rasilan keskustaan. Kevyen liikenteen reittiä on kehitelty Rasilasta myös Kaljaniemen kautta Salosaaren alueelle.

Liikenteen määrä: Kaupan kehittyminen ei todennäköisesti aiheuta merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu uuden rakentamisen myötä. Ruokolahden Rasilan kaupalliset palvelut ovat kehittyneet melko hyvin viimeaikoina ja liikennejärjestelmä kestää vielä vaihemaakuntakaavan mahdollistaman lisärakentamisen ilman merkittäviä muutoksia liikenneverkossa.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Ruokolahden palvelut paranevat entisestään. Myös loma-asukkaat ja matkailijat saavat paremmat kaupalliset palvelut keskustan alueelta.

Muut vaikutukset talouteen

Ruokolahden kunnan talouden kannalta on tärkeää, että keskustan palvelut toimivat eikä asukkaat ja lukuisat loma-asukkaat lähde kauemmas asioimaan. Kunta saa matkailuun ja samalla kuntatalouteen lisää potkua kaupan kehittymisellä.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen eteläpuolella sijaitsee I-luokan pohjavesialue, Lampsiinlampi. Pohjavesiasiat tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Todennäköisesti ei merkittäviä vaikutuksia. Pohjavesialue on keskustan ulkopuolella. Ruokolahden taajaman alueilla ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

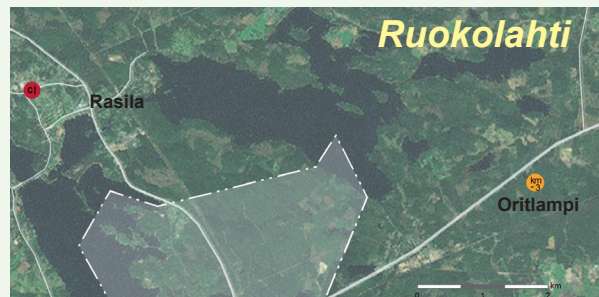
Rasilan kylämiljö on määritelty maakunnallisesti merkittäväksi, rakennetuksi ympäristöksi, johon sisältyy samaten maakunnallisesti merkittävä Pätälän hovi. Rasilan alueen ulkopuolelle sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä Ruokolahden kirkonmäki muinaisjäännealueeseen. Alueen eteläosassa sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Ruokolahden kirkko ja kellotapuli. Varsinainen Rasilan kaupallinen keskusta on kauempana siitä, joten uuden keskustan kaupan rakentamisen vaikutukset eivät kohdistu edellä mainittuihin kulttuuriarvoihin. Mielenkiintoinen yksityiskohta on, että Ruokolahdella kirkkoherranvirasto on sijoittunut marketin kanssa samaan rakennukseen. Valmiutta palvelujen innovatiiviseen uudelleen sijoitteluun saattaisi siten löytyä muutenkin.

Kaavaratkaisulla ei ole merkittäviä vaikutuksia kulttuuriympäristöön. Palvelut keskittyvät todennäköisimmin myös tulevaisuudessa Rasilan keskusta, jossa nyt ovat jo uusi päivittäistavarakauppa ja uudehkot asuinkerrostalot. Uudet kaupan palvelut palvelevat entistä paremmin taajaman ja lähiseudun asukkaita, loma-asukkaita sekä matkailijoita.

Palvelujen lisäys alueella on asukkaiden kannalta myönteinen, vetovoimaa lisäävä asia.

KM-3, Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikköalue

Oritlampi, km-3, Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikkö-alue, yhteensä 5 000 k-m²



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Alue liittyy YKR 2012 taajama-alueeseen. Se sijoittuu olemassa olevan Lohelan matkailukeskuksen sekä työpaikka-alueen, Puntalan teollisuusalueen ja Lappeenrannan Yliopiston sivupisteen yhteyteen. Alue sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan laatukäytävän reunalle ja vaihemaakuntakaavan laatukäytävän laajennusalueen sisälle. Alue on perinteinen pysähtymis- ja työpaikka-alue.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Alueelle on kevyen liikenteen väylät Oritlammen taajamasta ja Puntalan suunnalta sekä melko hyvä joukkoliikenneyhteys (muun muassa useita koululaisvuoroja päivittäin). Katetut linjat-autopysäkit ovat alueen kohdalla ja useita pysäkipareja sijaitsee Oritlammen taajaman ja Pohja-Lankilan–Särkilahdentien risteyksen välillä.

Liikenteen määrä: Liikenne voi lisääntyä hetkellisesti, ajankohdasta riippuen. Valtatie kuuden varrella on paljon ohikulkuliikennettä ja alueella oleva työpaikka-alue sekä Lohela aiheuttavat alueelle liikennettä. Vaihemaakuntakaavavaruksen mahdollistava kaupan toteuttaminen ei lisää merkittävästi liikennettä, koska alueella jo nyt olemassa olevat toimijat käyttänevät tulevia uusia palveluja ohikulkuliikenteen lisäksi. Kauppa palvelee myös

lähialueen asukkaita, joten kokonaisliikenne joltain osin vähenee, kun ei tarvitse mennä kauemmaksi kyseisiä kaupallisia palveluja hakemaan. Oritlammien osalta valtatie kuudelle tarvitaan tieliittymään ryhmittymiskais- ta, mikäli kaupalliset palvelut kehittyvät alueella huomattavasti nykyisestä. Liittymän rakentamisesta sovitaan kunnan ja ELY:n kanssa erikseen.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alueen kehittäminen tukee alueen olemassa olevia palveluita ja lisää alueen palvelutarjontaa sekä parantaa maaseutualueen palveluja. Asiakkaat käyttävät suunnitellun alueen palveluita jo nyt, eikä tämä näin ollen vai- kuta keskusta-alueeseen. Alueen kehittäminen ei vaikuta keskusta-alueen kauppaan.

Muut vaikutukset talouteen

Alueella saattaa olla tarpeen tehdä uusia päätien risteykseen liittyviä liikennejärjestelyjä kaupan merkittävä- tä kehittämisestä johtuen, tämä aiheuttaa kustannuksia. Palvelujen lisääntyessä myös alueella olemassa olevat palvelut ja työpaikat hyötyvät siitä.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueella on paikallisia luontokohteita, jotka otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Vaihe- maakuntakaavan varausalueella tai sen vaikutusalueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudulli- sia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Sosiaaliset vaikutukset: Alue ei uhkaa Ruokolahden keskustan elinvoimaisuutta, vaan täydentää valtatie kuuden palvelutarjontaa sekä tuo palveluja lähemmäksi alueen asukkaita. Oritlammella on bussipysäkit valtatie kuuden varrella, osa niistä on katettuja. Koululaisia kulkee kyseisellä alueella ja bussivuorojakin on päivittäin useita. Kevyen liikenteen väylät tulevat alueelle kahdesta suunnasta.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle suunnitellaan matkailua palvelevaa vähittäiskauppaa. Toteuttamista ei ole vaiheistettu.

Toimintaedellytykset keskustassa

Suunniteltu alue soveltuu parhaiten tämän tyyppisen kaupan tarpeisiin. Olemassa olevien palveluiden vuoksi asiakkaat ovat tottuneet asioimaan alueella. Ruokolahden Rasilan sekä Vuoksenniskan keskustat ovat kaukana.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Alueen asiakaskuntana ovat matkailijat, loma-asukkaat, ohikulkijat, lähialueen ja muun maaseudun asukkaat. Asukkaita oli kahden kilometrin säteellä 138 vuonna 2012. Palvelutarjonnan laajentuessa ja kasvaessa asioin- timatkat lyhenevät lähialueelta.

Asiointitiheys

Asiointi ei ole päivittäistä. Lähialueen asukkaat voivat käydä usean kerran viikossa.

MATKAILU JA VIRKISTYS

mv, Matkailun ja virkistyskehtämisen kohdealue

Hämeenniemi, mv, Matkailun ja virkistyskehtämisen kohdealue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Hämeenniemen–Rantalinnan matkailun ja virkistyskehtämisen kohdealue sijoittuu Rasilan taajama- al- ueen pohjoisosaan kantatie 62:n varrelle, olemassa olevien ja kehitettävien matkailupalvelujen yhteyteen. Voi- massaolevan maakuntakaavan (2011) matkailun kehtämisen vyöhykettä on laajennettu koskemaan Hämeen- niemeä lähialueineen. Merkintä tukee alueen kehtymistä asumisen sekä matkailu- ja virkistyspalvelujen alu- eena lähellä kantatie 62:ta ja Rasilan taajamaa.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Alueelle on hyvät liikenneyhteydet, myös joukkoliikenneyhteydet ovat olemassa. Vaikutukset liikenteeseen ovat vähäiset. Alueen rakentumisen yhteydessä tarvitaan yhdyskuntahuollon toimenpiteitä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Rasilan kauppapalvelut ja muut julkiset palvelut ovat varsin lähellä. Taajaman kauppaan saadaan lisää matkailupalvelujen asiakkailta. Samalla myös muita kunnan palveluja käytetään. Elinkeinoelämään ei ole merkittäviä vaikutuksia.

Muut vaikutukset talouteen

Alueen matkailun lisääntyessä kunnan verotulot kasvavat ja alueen lähelle toteutettua kunnallistekniikkaa voidaan paremmin ja kokonaisvaltaisemmin hyödyntää. Varauksella on positiivisia vaikutuksia kunta- ja aluelouteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alue sijaitsee osittain vesipuitedirektiivin mukaisella järviolueella, Haapavesi–Kauvonsele. Alueella sijaitsee osittain yksityinen suojelualue, Lanapuiston tervaleppälehto (luonnonsuojelualue). Alueen arvot tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Vaihemaakuntakaavan mv-alueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnon-suojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella sijaitsee yksi muinaismuistokohde. Alueen ulkopuolella, sen pohjoisosassa, sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Haloniemen huvilat. Alueen arvot tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jolloin vaikutukset ovat vähäiset.

VU/RM, Urheilu- ja matkailupalveluiden alue

Freelandia, VU/RM, Urheilu- ja matkailupalveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Muut vaikutukset talouteen

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Vaihemaakuntakaavavaraus on tarkoitettu alueen täydennysrakentamiseen, joka on jo osittain toteutunut. Sijoittuu voimassaolevan maakuntakaavan (2011) VU/RM alueen yhteyteen. Ei ole merkittäviä vaikutuksia yllä oleviin teemoihin.

SAVITAIPALE



ALUERAKENNE JA KESKUSVERKKO

tp-1 Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Kaikki maaseutukuntiin merkityt TP-1-alueet sijoittuvat pääliikenneväylien varrelle ja tukevat alueen laajempaa kehitystä. Aluevarauksilla ei ole olennaisia vaikutuksia, koska ne sijaitsevat jo olemassa olevan rakenteen läheisyydessä.

Pitkämäki, tp-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Tp-1 -alue sijaitsee valtatie 13:n varrella, risteysalueella, josta kulku Savitaipaleen taajamaan. Alueella on jo liikenneasema kauppapöytä. Palveluilla on hyvä saavutettavuus ja alue sijaitsee YKR 2012 taajama-alueen tuntumassa. Tp-1 -varaus sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan (2011) seutukeskuksen kehittämisvyöhykkeelle ja sijoittuu vaihemaakuntakaavan tilaa vievän kaupan varauksen tuntumaan. Varaus on seudullisesti merkittävä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Alueelle on joukkoliikennedyhteys. Mikkelintietä (vt 13) pitkin kulkee useita linja-autovuoroja päivässä ja bussipysäkit ovat lähellä. Lisäksi alueelle on kevyen liikenteen väylä Savitaipaleen taajamasta.

Liikenteen määrä: Liikenteen määrät eivät todennäköisesti kasva. Asiointitiheys tilaa vievän kaupan osalta on pieni ja työpaikka-alueen liikenne on vähäistä. Liikenne voi hetkellisesti kuitenkin lisääntyä eli merkittäviä vaikutuksia ei ole.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alue sijaitsee lähellä olevaa liikenneasemaa. Työpaikka-alue voi käyttää alueen läheisiä kaupan palveluja eikä se vaikuttane keskustakauppaan. Kaavavarauksen mukainen yritys voi tuoda monipuolisuutta kunnan elinkeinoelämään.

Muut vaikutukset talouteen

Uusilla elinkeinoilla on positiivinen vaikutus kunnan talouteen. Myös uusien työpaikkojen syntyminen vaikuttaa alueen ja kunnan talouteen positiivisesti.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Kohteen itäpuolella (1 km) sijaitsee maakunnallisesti arvokas harjualue, Selkäkangas–Hulkonkangas. Valtatien toisella pohjoispuolella sijaitsee I-luokan pohjavesialue, Ojasti. Koska arvokkaat harjualueet ovat riittäväällä etäisyydellä vaihemaakuntakaavan varauksista, ei merkittäviä vaikutuksia niihin aiheudu. Kuitenkin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee arvoja vielä tarkastella uudelleen. Vaihemaakuntakaavan tp-1 -alueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristökohteita.

Tiaisen saha, tp-1, Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Tp-1 -varaus sijoittuu Savitaipaleen Hämäläisen kylän yhdyskuntarakenteeseen. Ei merkittäviä vaikutuksia. Varaus on seudullisesti merkittävä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Tp-1 -alue on toiminnassa oleva saha-alue, jonka liikenneyhteydet ovat varsin hyvät. Sahan merkittävä kehittäminen voi aiheuttaa uusia liikennejärjestelyjä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Varauksella ei ole vaikutuksia kauppaan eikä palveluihin. Tuotantotoiminnan kehittäminen voi vaikuttaa positiivisesti muuhun elinkeinoelämään.

Muut vaikutukset talouteen

Uudet työpaikat vaikuttavat positiivisesti talouteen ja tuovat verotuloja kuntaan.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Kohteen eteläpuolella sijaitsee II-luokan pohjavesialue, Mäntykiven- ja Hepokivenkangas. Pohjoispuolella sijaitsee vesipuitedirektiivin mukainen järvi, Kaukheimonen. Koillisessa (800 metriä) sijaitsee maakunnallisesti arvokas harjualue, Mäntykivenkangas. Idässä noin kilometrin päässä on Natura 2000-ohjelman alue, Vuohilammen metsä. Arvokkaat kohteet ovat vaihemaakuntakaavan varauksesta riittävän kaukana, joten negatiivisia vaikutuksia ei todennäköisesti niihin synny. Vaihemaakuntakaavan tp-1 -alueella tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristökohteita.

KAUPPA JA PALVELUT

c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Keskustaaajama, c, Kuntakeskus/Aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Savitaipaleen keskus on yksi maakunnan seutukeskuksista. Sen kehittäminen kaupallisilla palveluilla parantaa koko Savitaipaleen seudun palveluja. Tämä edistää yhdyskuntarakenteen moniulotteisuutta ja Savitaipaleen seutukeskuksen elinvoimaisuutta. Alue sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan seutukeskuksen kehittämisvyöhykkeelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet ovat melko hyvät ja uusi valtakunnallinen lippujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön.

Liikenteen määrä: Kaupan kehittyminen ei todennäköisesti aiheuta merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu uuden rakentamisen myötä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Savitaipaleen palvelut paranevat, eikä palveluja tarvitse lähteä hakemaan kauempaa. Myös loma-asukkaat saavat paremmat kaupalliset palvelut lomakunnastaan.

Muut vaikutukset talouteen

Savitaipaleen kunnan talouden kannalta on tärkeää, että keskustan palvelut toimivat, eivätkä asukkaat lähde kauemmas asioimaan. Kunta saa matkailuun ja samalla talouteen lisää potkua kaupan kehittymisellä.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Keskustan sekä samalla km-2 alueen tuntumassa on Naturakohde, Hakamäki, Kuolimon ranta (Natura-alueita) on lähellä keskustaa. Myös pohjavesialuetta sijoittuu keskustan alueelle. Peltolahdentien asemakaavamuutokseen (ABC) liittyy kyseiseen aluekokonaisuuteen liittyvä luontoselvitys. Alueen arvot tulee ottaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioon. Savitaipaleen taajaman alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Keskusta-alueen vieressä sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Savitaipaleen Kirkonmäki. Luoteessa on maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö, Olkkolan kartano. Edellä mainitut kohteet on jo otettu huomioon alueen kaavoituksessa ja ne tulee ottaa huomioon myös c-alueen jatkosuunnittelussa. C-varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen kulttuuriympäristöön.

km-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue

ABC:n alue, km-2, Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikkö-alue, yhteensä 5 000 k-m²



Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Km-2 -alue sijaitsee valtatie 13:n varrella, risteysalueella, josta kulku Savitaipaleen taajamaan. Alueella on jo liikenneasema kauppoinen. Vaihemaakuntakaavassa alueelle on merkitty työpaikka-/tuotantotoiminta-aluevaraus (tp-1). Palveluilla hyvä saavutettavuus ja alue sijaitsee YKR 2012 taajama-alueen tuntumassa. Kauppavarauksella sijoittuu Etelä-Karjalan maakuntakaavan seutukeskuksen kehittämisvyöhykkeelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Alueelle on joukkoliikenneyhteys. Mikkelin tietä (vt 13) pitkin kulkee useita linja-autovuoroja päivässä ja bussipysäkit ovat lähellä. Lisäksi alueelle on kevyen liikenteen väylä Savitaipaleen taajamasta.

Liikenteen määrä: Liikenteen määrät eivät todennäköisesti kasva. Asiointitiheys tilaa vievän kaupan osalta on pieni ja työpaikka-alue tuottaa vähäistä liikennettä, joka voi ajoittain olla vilkkaampaa.

Vaikutukset kaupan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Alue sijaitsee lähellä keskustaa eikä se vaikuta keskustakauppaan. Keskustassa ei ole vastaavia palveluja.

Muut vaikutukset talouteen

ABC:n tuntumaan toteutettava tilaa vievä kauppa lisää alueen vetovoimaa ja parantaa taloudellisia edellytyksiä. Varaus hyödyntää myös jo tehtyjä liikenne- ja kunnallistekniikan investointeja.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Alueen itä- ja länsipuolella sijaitsevat I-luokan pohjavesialueet, Ukonkuoppa ja Ojasti. Lännessä 800 metrin päässä on valtakunnallisesti arvokas harjualue, Alttarinmäki–Säkniemi. Alueen pohjoispuolella sijaitsee Natura 2000-ohjelman ja vesipuitedirektiivin mukainen järvi, Kuolimo. Alueen koillispuolella sijaitsee yksityinen suojelualue, Hakamäen luonnonsuojelualue. Alueen arvot tulee tarvittaessa ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia luontoon ja luontoarvoihin, koska edellä mainitut kohteet ovat km -varauksen ulkopuolella. Vaihemaakuntakaavan km-2 -alueella tai sen vaikutusalueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Alueella ei ole kulttuuriympäristökohteita. Kauppavaraus tuo tilaa vievän kaupan palveluja lähemmäs alueen asukkaita. Vaikutukset ihmisten elinoloihin ovat positiiviset.

Kaupan laatu ja toiminnan luonne

Alueelle on suunnitteilla tilaa vievää kauppaa, kuten esimerkiksi kivituote-, maatalous-, rauta- ja puutarhakauppaa. Alueen toteutusta ei ole vaiheistettu.

Toimintaedellytykset keskustassa

Keskustaan ei ole mahdollista sijoittaa tilaa vievää kauppaa. Toiminta ei sovellu keskusta-alueelle, mutta sijainti on erittäin lähellä Savitaipaleen keskustaa.

Asiakaskunta ja vaikutukset asiointimatkojen pituuteen

Asiakaskuntana on alueen asukkaat, ohikulkijat, matkailijat ja loma-asukkaat. Palvelutarjonnan laajentumisen myötä asiointimatkat lyhenevät.

Asiointitiheys

Asiointi ei ole päivittäistä. ABC -liikenneasemalla asiointi on tällä hetkellä erittäin vilkasta.

MATKAILU JA VIRKISTYS**rm, Matkailun kehittämiskohde****Pettilä, rm, Matkailun kehittämiskohde**

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Pettilän kyläyleiskaava on hyväksytty vuonna 2010. Siinä Pettilän alueelle on varattu 800 kerrosneliömetrin matkailupalvelujen alue. Matkailun kehittämisen kohdealue sijoittuu tälle Pettilän kyläalueelle ja merkintä antaa mahdollisuuden kehittää alueen matkailupalveluja nykyistä laajemmalla volyymillä. Varaus on seudullinen. Varauksella on positiivisia vaikutuksia kylän yhdyskuntarakenteen monipuolistamisen ja kehittämiseen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Matkailun kohdemerkinnän vaikutus liikennemääriin voi hetkellisesti olla suurempaa, mutta se ei vaikuta merkittäviin liikenneväylien parantamistarpeisiin. Uuden vedenottamon alue ja yhdyskuntajätteen keräilyalue on yleiskaavassa osoitettu ja tuleva vedenpuhdistamon alue sijoittuu alueen reunalle. Mikäli yleiskaavan tavoitteet toteutuvat ja asutusta sekä matkailupalveluja lisätään alueelle, myös yhdyskuntahuolto toteutetaan.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Mikäli matkailualue kehittyy, alueelle toteutetaan uusi kyläkauppa. Pettilän matkailualueen kaupallisia palveluja haetaan pääosin Savitaipaleen taajamasta ja monipuolisempaa kaupan valikoimaa haetaan Lappeenrannasta. Savitaipaleelle vaihemaakuntakaavan merkitty tilaa vievä kauppa (km-2) ABC:n lähellä toteutuessaan palvelee todennäköisesti myös Pettilän matkailualueella sekä sen asiakkaita ja matkailijoita.

Muut vaikutukset talouteen

Yleiskaavan yhdyskuntataloudelliset vaikutukset ovat pitemmällä tähtäimellä myönteiset. Matkailupalvelujen kehittyminen ja uudet asukasmäärät tuovat kunnalle verotuloja, liittymismaksuja ja välillisiä tuloja. Matkailualueen kehittyminen lisää perustetta toteuttaa suunnitellut keskitetyn vesi- ja jätevesihuollon ratkaisut.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Matkailun kehittämisen varaukseen liittyvä alueen yleiskaavan lähtöaineistoksi laaditussa luonto- ja maisemaselvityksessä sekä selvitykseen liittyvässä karttamateriaalissa on esitetty mm. matkailualueen vaikutuksia luontoon ja luonnonympäristöön sekä maisemaan. Sen perusteella kaavan ja siihen liittyvän matkailualueen toteutumisesta aiheutuvat negatiiviset ympäristövaikutukset ovat mahdollisimman pienet. Mikäli matkailualue kehittyy merkittävästi enemmän, tulee sen vaikutukset luontoon ja luonnonarvoihin arvioida uudelleen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräysten mukaan. Kohteiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonto-, maisema-, rakennusperintö- ja kulttuuriarvot, vesiensuojelu sekä vesistön 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.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Matkailukohteen toteuttamiseen tähtäävissä suunnitelmissa tulee sen vaikutuksia arvioida yllä olevien vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksien mukaan. Matkailupalveluiden toteuttaminen hyödyttää kylän asukkaita palvelujen lisääntymisellä sekä sosiaalisen kanssakäymisen vahvistumisella. Se voi tuoda työpaikkoja myös alueen asukkaille.

TAIPALSAARI



KAUPPA JA PALVELUT

cl, Laatuikäytävään kuuluva aluekeskus

Taipalsaari kk–Saimaanharju, cl, Laatuikäytävään kuuluva aluekeskus

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Taipalsaaren aluekeskuksen aluerakenne jakautuu Kirkonkylään ja Saimaanharjuun. Tavoitteena on niiden yhdistyminen palvelujen ja asumisen kautta. Kaavamerkintä ohjaa edellä mainittuun tavoitteeseen, jonka päämääränä on eheyttää Taipalsaaren yhdyskuntarakennetta. Alue sisältyy Etelä-Karjalan maakuntakaavan laatuikäytävän alueelle.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä: Joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja uusi valtakunnallinen lippujärjestelmä tuo uusia mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön. Taipalsaaren keskustaan on erinomaiset kevyen liikenteen väylät liittyen Etelä-Karjalan laaturaitiverkoston.

Liikenteen määrä: Kaupan kehittyminen ei todennäköisimmin aiheuta liikenteeseen merkittäviä muutoksia.

Yhdyskuntahuollon kehittäminen tapahtuu uuden rakentamisen myötä.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Taipalsaaren keskustan kaupan kehittyminen tuo alueen asukkaille lisää palveluja sekä luo samalla olemassa olevalle kaupalle kilpailua. Vaikutukset ovat positiiviset sekä kaupan kilpailun että asiointimatkojen osalta.

Muut vaikutukset talouteen

Keskustamerkinän vaikutukset talouteen ovat vähäiset, mutta kaupallisten palvelujen kehittäminen tarjoaa mahdollisuuden laatuikäytävän kehittämiseen. Sillä voi olla vaikutusta Etelä-Karjalan aluetalouteen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

cl -varaus koskee sekä Taipalsaaren kirkonkylää että Saimaanhajun aluetta. Alueella on paikallisia luontokoh-teita. Kirkonkylän alueella on pohjavesialuetta. Kirkonkylän jatkosuunnittelussa tulee ottaa pohjavesien suoje-lu huomioon, kuten voimassaolevan maakuntakaavan (2011) yleisissä määräyksissä määrätään.

cl, Saimaanhajju,

Alue sijaitsee vesipuitedirektiivin mukaisen Läntisen Pien-Saimaan länsiosan rannalla. Saimaanhajju on I-luo-kan pohjavesialuetta. Pohjoispuolella sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Nikinlahden kulttuurimaisema. Alueen arvot tulee ottaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioon. Tai-palsaaren keskustan alueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia tai seudullisia luonto-, kulttuuri- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

cl -varaus koskee sekä Taipalsaaren kirkonkylää että Saimaanhajun aluetta. Taipalsaaren kirkonkylässä on ma/kv ja ma/km arvokkaita kulttuuriympäristöjä, ja Saimaanhajulla on ma/kv aluetta. Taipalsaaren kirkonky-län pohjoispuolella sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, Nikinlahden kult-tuurimaisema. Edellä mainitut kulttuuriympäristöt tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Maakun-tamuseo huolehtii asiasta viranomaisneuvotteluissa, joten varauksella ei ole merkittäviä vaikutuksia kulttuu-riympäristöön.

MATKAILU JA VIRKISTYS

rm, Matkailun kehittämiskohde

Linnavuori, rm, Matkailun kehittämiskohde

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Matkailun kohdealue sijoittuu voimassaolevan maakuntakaavan (2011) Etelä-Karjalan laatuikäytävän ja taa-jamatoimintojen alueelle sekä Etelä-Karjalan laaturaitin ja matkailu- ja maisematien varrelle. Positiivisia vai-kuutuksia Taipalsaaren yhdyskuntarakenteeseen ja kehitettävän matkailu- ja maisematien ja laaturaitin merkit-tävyyteen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Varauksella ei ole merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia. Kohdealueen lähistöllä on mahdollisuus toteuttaa pysäköimispaikka matkailukohteessa kävijöille.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Matkailun kehittämisen kohdealueella voi olla positiivisia vaikutuksia Taipalsaaren kaupallisiin palveluihin ja matkailun markkinointiin.

Muut vaikutukset talouteen

Merkintä tukee Taipalsaaren saaristotien matkailullista kehittämistä kokonaisuudessaan. Kaakkois-Suomen ELY-keskus rahoitti ja toteutti kevyen liikenteen laaturaitin parantamisen tällä Taipalsaaren maisematien osuu-della sen perusteella, että se kuuluu Etelä-Karjalan laaturaitiverkostoon ja matkailukohteiden kautta matkai-lutieverkostoon. Vaikutukset talouteen ovat positiiviset.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Linnavuoren alueella on ge/k -aluetta. Alueen yksityiskohtaisemmassa matkailupalvelujen suunnittelussa tu-lee ottaa huomioon edellä mainitut alueen luonto- ja luonnonvara-arvot ja vaikutukset niihin. Matkailua palve-leva rakentaminen suunnitellaan yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla ja toiminta sijoittuu todennäköisimmin itse Linnavuoren ulkopuolelle. Tällöin vaikutukset alueen luontoarvoihin eivät ole merkittäviä. Tavoitteena on edellä mainittujen arvojen säilyttäminen ja niiden hyödyntäminen matkailussa, kuten voimassaolevan maakun-takaavan (2011) yleisissä määräyksissä määrätään.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Taipalsaaren Linnavuoren matkailukohde sijaitsee muinaismuistoalueella, jossa sijaitsee myös muinaismuistokohteita. Alueen yksityiskohtaisemmassa matkailupalvelujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon edellä mainittu kulttuuriympäristöarvot. Matkailua palveleva rakentaminen suunnitellaan yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla. Toiminta sijoittuu todennäköisimmin itse Linnavuoren ulkopuolelle. Tällöin vaikutukset siihen ja alueen muinaismuistoon eivät ole merkittäviä. Taipalsaaren kaunista maisema- ja matkailutietä korostetaan tällä matkailuteemalla. Tavoitteena on edellä mainittujen arvojen säilyttäminen ja niiden hyödyntäminen matkailussa, kuten voimassaolevan maakuntakaavan yleisissä määräyksissä määrätään.

Kehittävä maisema- ja matkailutie

Suolahdentie, Kehittävä maisema- ja matkailutie

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Tiellä on merkitystä maaseutualueen matkailun kehittämiseen ja se liittyy maaseudun kylärakenteisiin. Merkinnällä on vähintäänkin seudullista merkitystä osana maakunnan polkupyörä- tai moottoripyöräreitistöä ja myös muuta matkailun reitistöä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Matkailutien idea perustuu pääosin toiminnalliseen kehittämiseen. Sen vaikutukset alueen luontoon, maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat positiiviset. Tieympäristöä pyritään kehittämään matkailuun alueen ominaispiirteiden teemalla. Tien käyttö voi hetkellisesti vaikuttaa liikenteen kasvuun varsinkin kesäaikana. Muutoin kaavavarauksella ei ole liikenteeseen eikä yhdyskuntahuoltoon merkittäviä vaikutuksia.

Vaikutukset kauppaan ja muuhun elinkeinoelämään sekä palveluihin

Matkailutien vaikutukset kauppaan ja elinkeinoihin ovat marginaaliset. Alueen muihin palveluihin, kotitilan suoramyyntiin tai käsityöpajoihin, maatilamajoitukseen ym., varaus voi vaikuttaa positiivisesti.

Muut vaikutukset talouteen

Matkailutiellä voi olla matkailullista vetovoimaa, jos sen toteuttamista tehdään huolella alueen ominaispiirteiden teemalla. Voi vaikuttaa positiivisesti alueen yritystoimintaan ja palveluihin.

Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Maisema-matkailutie, Suolahdentie: Tie kulkee arvokkaan maiseman vaalimisen kannalta tärkeän alueen (maakunnallinen) läpi, Peltoin kylä. Tien varressa sijaitsee luonnonsuojelualue, Suolahti. Tie kulkee kahden II-luokan pohjavesialueen läpi, Ristimäenkangas ja Karhupää. Lähellä tietä (200 metriä) sijaitsee myös yksityinen suojelualue, Syrjän luonnonsuojelualue. Tien vieressä on myös muutamia muinaismuistoja. Tie kulkee vesipuitedirektiivin mukaisen Saimaan, Maaveden rantaa pitkin. Alueen arvot ja varauksen vaikutukset tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Matkailutien kehittämisessä luonto- ja kulttuuriarvojen vaaliminen on tärkeää ja tavoitteena on edellä mainittujen arvojen säilyttäminen ja niiden hyödyntäminen matkailussa, kuten voimassaolevan maakuntakaavan (2011) yleisissä määräyksissä määrätään.

Maisematien varauksissa tai sen vaikutusalueella ei ole muita valtakunnallisia, maakunnallisia eikä seudullisia luonto- ja ympäristöarvoja eikä luonnonsuojeluohjelmien alueita tai Natura-2000 -alueita.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja ihmisten elinoloihin

Matkailutien idea perustuu pääosin toiminnallisen kehittämiseen. Sen vaikutukset alueen luontoon, maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat positiiviset. Tieympäristöä pyritään kehittämään matkailuun alueen ominaispiirteiden teemalla.

Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaavan vaikutusten arvioinnin 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)
- Kulttuuri- ja kulttuuriympäristölliset vaikutukset, EK-liitto, Anu Talka
- Luonto- ja maisemalliset vaikutukset, EK-liitto Arto Hämäläinen
- Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset, EK-liitto Pirjo Iivanainen
- Sosiaaliset vaikutukset, EK-liitto Anni Laihanen

Aluerakenne ja keskusverkko

- 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 ja palvelut

- 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 arviointityöryhmän raportti (Ympäristöministeriö, Ympäristöministeriön raportteja 21/2009)
- Kauppa maakuntakaavoituksessa (Ympäristöministeriön raportteja 23/2007)
- Lappeenrannan keskustan kauppapalvelut ja Myllymäen kauppakeskuksen rakenne (Lappeenrannan kaupunki, Tuomas Santasalo Ky 2008)
- 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 ja virkistys

- 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 maakuntakuntayhtymä 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 virkistysalue selvitys (Etelä-Karjalan liitto 2005)
- Valtioneuvoston periaatepäätös 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 liikennejärjestelmäsuunnitelman (2009) uudistaminen ja päivittäminen (Linea konsultit, Etelä-Karjalan liitto, valmis kesällä 2104)
- Etelä-Karjalan taajamajuna selvitys (Sito Oy, Etelä-Karjalan liitto 2010)
- 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)
- 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)
- 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)
- Parikkalan rajanylityspaikan kehittäminen, edunvalvontaesite 2014
- Parikkalan rajanylityspaikan toteutettavuusselvitys 2013-09-26
- Rautateiden tavaraliikenteen kehitysnäkymät ja Etelä-Karjalan logistinen asema (Etelä-Karjalan liitto 2006)
- 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)
- 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)
- 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)
- Viisumivapauden vaikutukset – mahdollisen EU:n ja Venäjän välisen viisumivapauden vaikutukset venäläisten Suomen -matkailuun (TAK ja Itä-Suomen yliopisto 2013)

Koko kaavan vaikutus alue

- Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-alueityöryhmän mietintö II. 66/1992 (Ympäristöministeriö 1992)
- Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys 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 8. Osallistuminen ja vaikutusten arviointi maakuntakaavoituksessa (Ympäristöministeriö 2002)
 - Opas 9. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden soveltaminen kaavoituksessa (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)

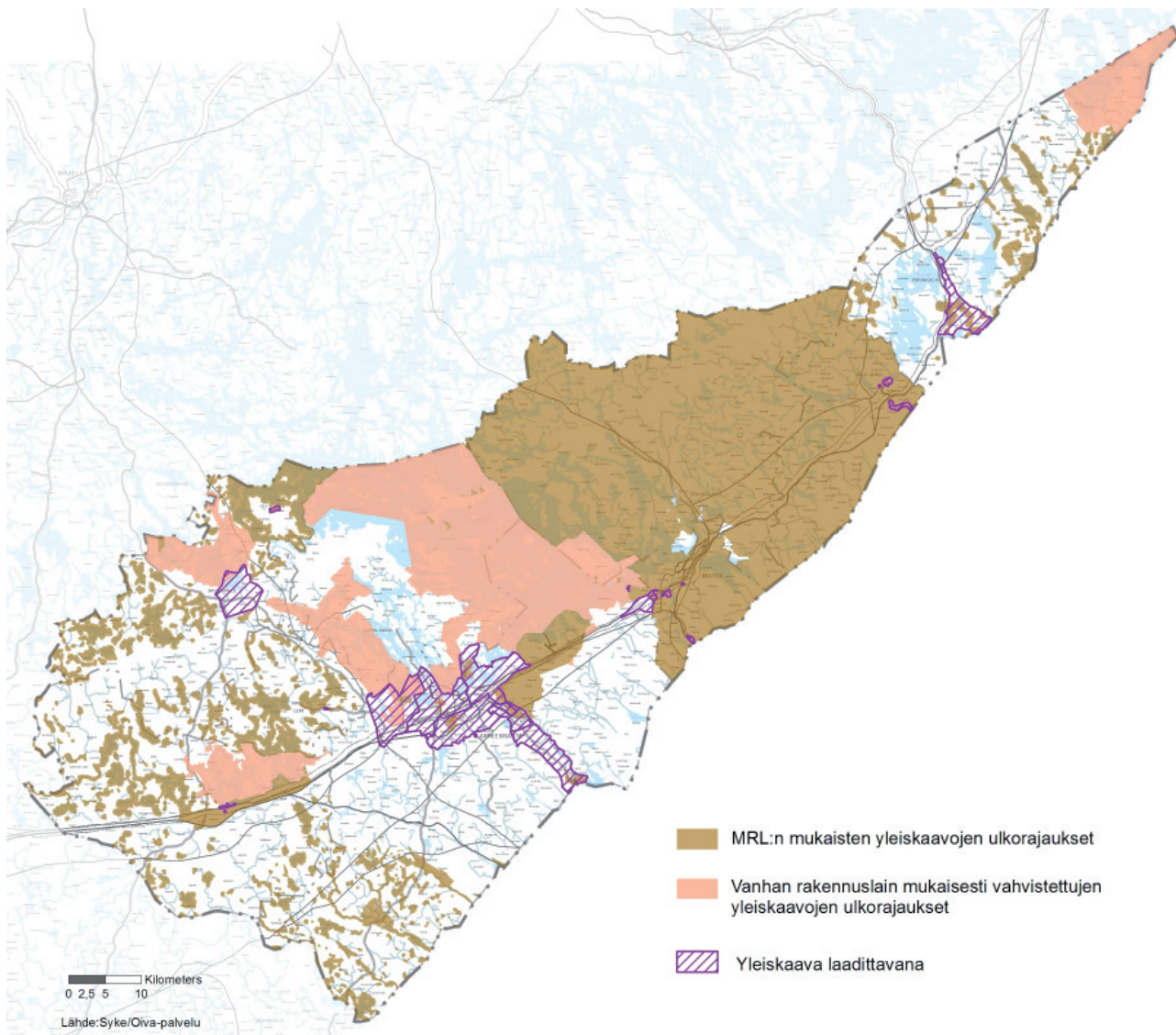
- VAT Vuoksi, Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet Vuoksen vesistöalueella, Etelä-Savon Ympäristökeskuksen raportteja 4/2007 (Etelä-Savon Ympäristökeskus, nyk. ELY-keskus, toim. K. Kovanen 2007)
- Yhteinen rakenneyleiskaava, Lappeenranta, Lemi, Luumäki, Savitaipale, Suomeniemi, Taipalsaari ja Ylämaa (FCG infra ja ympäristö 2009)

Muu tausta-aineisto

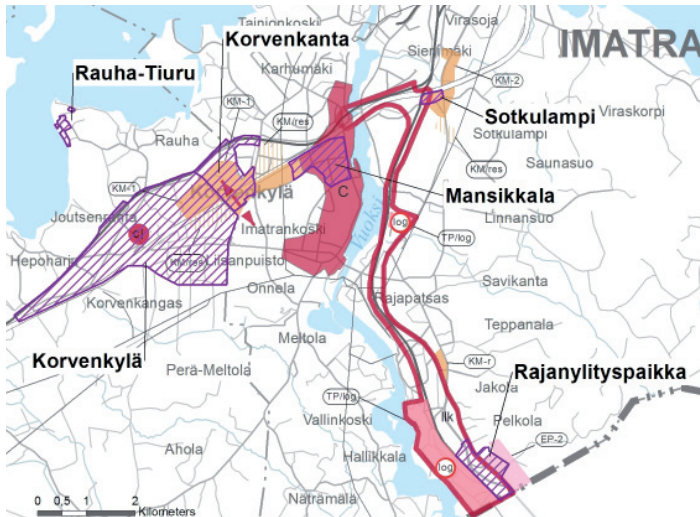
- Aluekeskus Saimaankaupungin maankäyttöstrategia, Aluekeskus Saimaankaupunki Julkaisuja 2005:26 (Maa ja Vesi Oy, Rönkä Consulting 2005)
- Etelä-Karjalan Hyvinvointistrategia 2011-2015 (Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus, Saimia 2011)
- Etelä-Karjalan maakuntakaava, sosiaalisten 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)
- Joukkoliikennemyönteinen 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)
 - Lemin Särkemänkankaan asemakaava 2013
 - Luumäen Puukylän asemakaava
 - Luumäen Rantsilanmäen yleis- ja asemakaavat (2012-2013)
 - Mansikkalan Prisman asemakaava (2014)
 - Parikkalan Koirniemen 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)
- Paikkatietoaineistot
 - Oiva-palvelu
 - YKR/SYKE ja Tilastokeskus 2013

Etelä-Karjalan yleiskaavoitustilanne ja tuoreimmat kaavaselvitykset

21.11.2013



Yleis- ja asemakaavat, muu tausta-aineisto



Imatra

Korvenkanta:

- Yleiskaavan muutos 9.1.2012 Pöry Finland Oy, Lappeenranta
- Imatran Korvenkannan yleissuunnitelma, Kaupallisten vaikutusten arviointi 28.9.2010, Santasalo
- Korvenkannan yleiskaavamuutos, Luontoselvitys 3.12.2010, Pöry Finland Oy, Turku
- useita liikenteellisiä selvityksiä

Mansikkala:

- Mansikkalan Yleissuunnitelma ja osayleiskaavan muutos 26.9.2011, Imatran kaupunki
- Mansikkalan yleissuunnitelma – Kunnallistekniikan ja hulevesien hallinnan yleissuunnitelma, 18.11.2011, FCG, Finnish Consulting Group
- Mansikkalan yleiskaavan muutos 16.2.2012, FCG, Finnish Consulting Group
- Mansikkalan kaavarungon liikennesuunnitelma, 1.11.2011, FCG, Finnish Consulting Group
- Mansikkalan yleissuunnitelma ja osayleiskaavan muutos, luontoselvitys, 5.7.2011, FM Minna Eskelinen, Imatran kaupunki
- Mansikkalan yleissuunnitelman meluselvitys, 31.10.2011, FCG, Finnish Consulting Group
- Mansikkalan yleiskaavan muutos, ohjeellinen aluejako, 16.2.2012, FCG, Finnish Consulting Group

Raja-aseman ympäristö:

- kaavakartta, 20.5.2013, Imatran kaupunki tekninen toimi, kaavoitus
- Lausunto Imatran rajanyhtymäpaikan ympäristön luontoarvoista, 7.3.2013, tmi Ympäristötutkimus Karri Kuitunen
- Yleiskaavan muutoksen selostus, Teppanala, raja-aseman ympäristö, 20.2.2013, Imatran kaupunki, Vuokko Jääskeläinen

Sotkulampi:

- Yleiskaavan muutos, Sotkulampi, kaava kartta 14.2.2013, Imatran kaupunki tekninen toimi, kaavoitus
- Yleiskaavan muutoksen selostus, Sotkulampi, 20.2.2013, Imatran kaupunki, Vuokko Jääskeläinen
- Sotkulampi-Kartanonkatu asemakaavan muutos, Kaupallisten vaikutusten arviointi, 5.2.2013, Santasalo
- Sotkulampi, asemakaava-alue (kortteli 77) alueellinen liikenneselvitys, 30.11.2012, Pöry Finland Oy
- Imatran Sotkulammen kaavamuutos-alueen luontoselvitys 2012, 20.9.2012, tmi Ympäristötutkimus Karri Kuitunen

Lappeenranta

Korvenkylä:

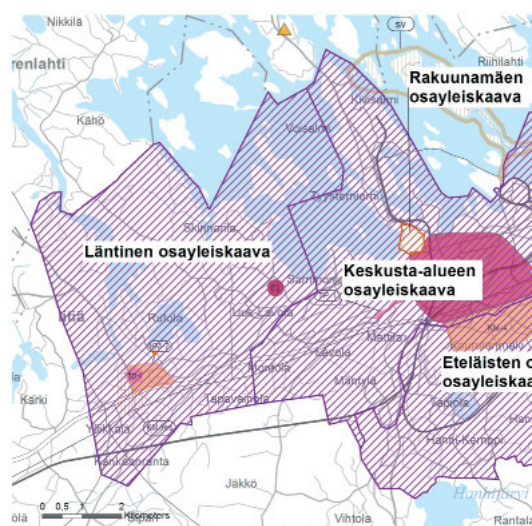
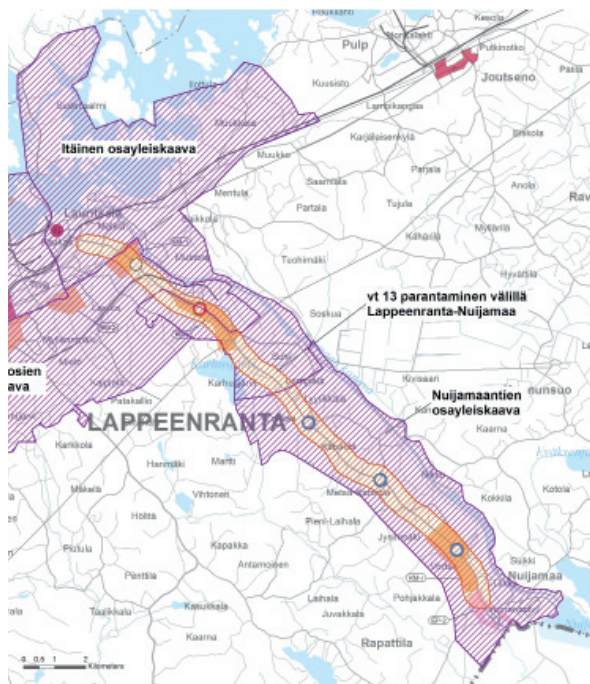
- Korvenkylän osayleiskaava 2030, osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 12.8.2013, Pöry Finland Oy
- Korvenkylän osayleiskaava 2030, 5.11.2013, Pöry Finland Oy
- Korvenkylän osayleiskaava, Luontoselvitys, Luonnos 17.10.2013, Pöry Finland Oy
- Korvenkylän osayleiskaava, Maisemaselvitys Kulttuuriympäristöselvitys, Luonnos 5.11.2013, Pöry Finland Oy
- Korvenkylän osayleiskaava, Viranomaipalaveri, selvitykset liikenneselvitys, Luonnos 19.11.2013, Pöry Finland Oy
- Korvenkylän osayleiskaava, rakennemalli 5.11.2013, Pöry Finland Oy

Tiuru-Rauha:

- Tiurun ja Rauhan osayleiskaavan muutos, 28.2.2013, Pöry Finland Oy, Matti Veijovuori

Valtatie 13:

- Valtatie 13 parantaminen välillä Lappeenranta–Nuijamaa, YVA-menettely ja yleissuunnitelma, Ympäristövaikutusten arviointiohjelma, 10/2013, Sito Oy
- Valtatie 13 parantaminen välillä Lappeenranta–Nuijamaa, Luontokohteet ja luontoselvitykset (kartta)
- Valtatie 13, Ympäristökohteet (kartta)
- Valtatie 13, Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2007–2011 (kartta)



Nuijamaantie:

- Nuijamaantien osayleiskaava, osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 23.10.2013, Serum arkkitehdit Oy, Lappeenrannan kaupunki
- Nuijamaan osayleiskaava, Maisemaselvitys, maastonmuodot, 10.10.2013, Serum arkkitehdit Oy
- Alustava rakennemalli, 23.10.2013, Serum arkkitehdit Oy

Lappeenrannan keskustaajaman osayleiskaava 2030:

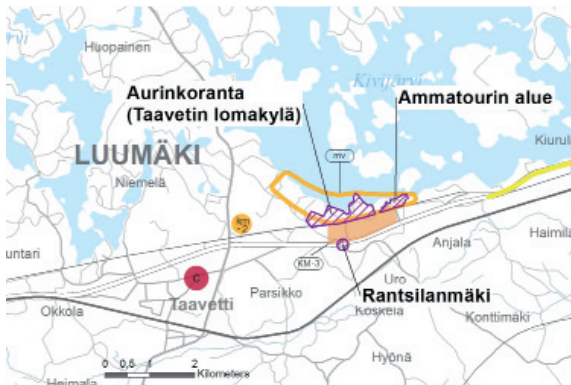
- Itäinen osa-alue, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 26.6.2013
- Itäinen osayleiskaava, Alustava kaavaluonnos 21.10.2013, Lappeenrannan kaupunki, kaavoitus osasto, Serum arkkitehdit Oy
- Keskustaajaman eteläosan osayleiskaava, Luonto- ja ympäristöselvitys, 4.9.2009, Pöry Environment Oy, Soile Turkulainen
- Lappeenrannan eteläosien osayleiskaavan lisäluontoselvitys vuonna 2010, Pesimälinnusto, liito-orava, luontokohteet, tmi Ympäristötutkimus Karri Kuitunen
- Eteläisten osien osayleiskaava, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 30.1.2012, Eriksson Arkkitehdit Oy, Arja Sippola
- Eteläisten osien osayleiskaava, luonnos 3.3.2012, Eriksson Arkkitehdit Oy, Arja Sippola
- Keskusta-alue, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 26.6.2013, Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy
- Läntisen alueen osayleiskaava, Luontoselvitys 26.8.2013, Pöry Finland Oy
- Länsialueiden osayleiskaava, Joukkoliikenne 20.3.2013, Pöry Finland Oy
- Läntinen oyk, liikenneverkkotarkastelut VE 1, VE 2 ja VE 3, Pöry Finland Oy
- Läntinen osa-alue, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 26.6.2013, Pöry Finland Oy, Matti Veijovuori
- **Rakuunamäki:**
- Rakuunamäen osayleiskaava, 30.6.2010, tarkistettu 5.1.2011, Lappeenrannan kaupunki, kaavoitus
- Rakuunamäki, Liikenneverkkosuunnitelman tarkistus, 30.6.2010, tarkistettu 17.1.2011 ja 7.3.2011, Pakse Oy, Raimo Mäki-Paakkanen



Lemi

Särkemänkangas:

- Yleiskaavan muutos, kaavaehdotus 1.10.2013, Lemin kunta, Antti Hirvikallio
- Luontoselvitys, 8.9.2013, Jouko Sipari



Luumäki

Ammatourin alue:

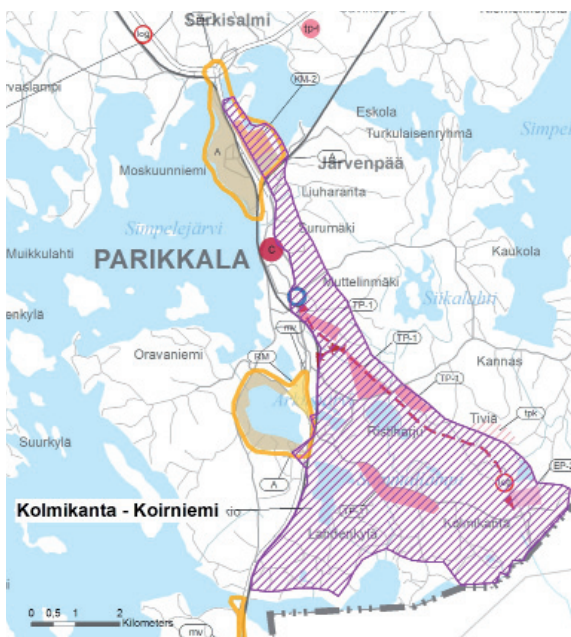
- Ranta-asemakaava, Luonto- ja maisemaselvitys, 17.9.2011, Karttaako Oy, Mikko Siitonen
- Ranta-asemakaava, Liito-oravaselvitys, 17.9.2011, JS-Envrio Oy, Juha Saajoranta

Aurinkoranta (Taavetin lomakylä):

- Luumäen aurinkoranta, luontoselvitys, 2012, JS-Enviro Oy, Juha Saajoranta, Niina Onttonen
- Taavetti-Jurvala alueen yleiskaava, 28.4.2004, Rantsilanmäen selostus, Antti Hirvikallio: Luonnonympäristö, Vaikutukset liikenteeseen, Tiehallinnon raportti: ”Valtatie 6 parantaminen maantien 3841 liittymän kohdalla”

Rantsilanmäki:

- Luonnonympäristöselvitys, 5.12.2006; RI Antti Hirvikallio
- Vaikutukset liikenteeseen: ”Valtatie 6 parantaminen maantien 3841 liittymän kohdalla”, Tiehallinnon raportti

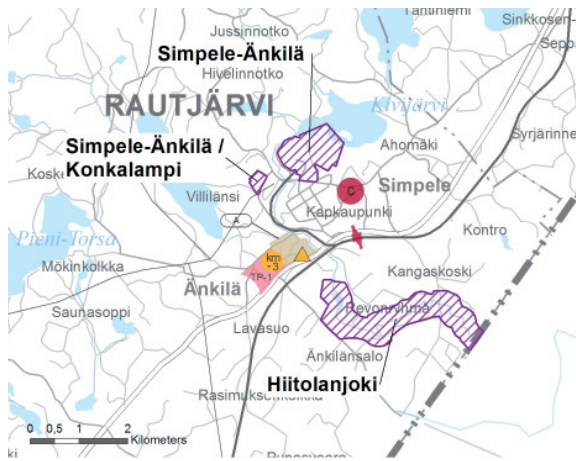


Parikkala

Kolmikanta – Koirniemi osayleiskaava:

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 22.5.2013, Ramboll, Markus Hytönen
- Luontoselvitys, 18.9.2013, Ramboll, Heli Lehto
- Muinaisjäännösinventointi 2013, Ramboll / Mikrolahti Oy, Antti Bilund ja Ville Laakso

Rautjärvi



Simpele-Änkilä osayleiskaavan muutos (alue 1) /
Osayleiskaavan laatiminen/Konkanmäki, 4.11.2013,
Pöry Finland Oy

- Alue 1: Luontoselvitys, 4.11.2013, Pöry Finland Oy

Rautjärven rantayleiskaavan muutos- ja laajennus,
(voimassa olevaan kaavaan lisätty Hiitolanjoki)
20.3.2012, Ramboll, Markus Hytönen

- Rautjärven rantayleiskaavan muutos- ja laajennusalueiden arkeologinen inventointi 16.–20.5.2012, Museovirasto
- Simpeleen matkailuvalmiuksien kehittäminen, loppuraportti, 19.1.2009, Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy, Pöry Environment Oy
- Änkilänmäen kehittämissuunnitelma, Airix Ympäristö
- Taajamaympäristön ja liiketoiminta-alueiden kehittäminen, FCG Planeko

Savitaipale

Taajaman yleiskaava:

- Kirkonkylän taajaman yleiskaava, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 29.3.2013, Savitaipaleen kunta, Antti Hirvikallio

Pettilän kyläyleiskaava:

- Pettilän kyläyleiskaava, 2.9.2009, korjattu 30.11.2009, FCG Planeko Oy



Aikaisempien kaavahankkeiden luontoselvitysten erittely kunnittain

IMATRA

EP-2 , Teppanala, raja-aseman ympäristön yleiskaava	Riittävä luontoselvitys (Kuitunen 2013). Ei arvokkaita luonnonarvoja.
C, Mansikkalan yleiskaavan muutos	Riittävä luontoselvitys (Eskelinen 2011). Ei Natura 2000 -alueita eikä valtakunnallisesti suojeluohjelmien alueita. Ei myöskään luonnonsuojelulain tai vesilain mukaisia suojeltavia luontotyyppejä. Paikallisesti merkittävä saniaislehto 0,03 ha.
KM-1, Korvenkanta: asemakaavan muutos	Kattava luontoselvitys, havaittu valkoselkätikka, paikallisesti merkittäviä luonnonarvoja alueen pohjoisosassa, KM-alue ei ulotu sinne asti. (Turkulainen 2010, Kuitunen linnusto 2010).
KM-2, Sotkulampi yleiskaavan muutos	Riittävä luontoselvitys (Kuitunen 2012). Pari havaintoa lepakoista (läpikulkulennolla?).
KM-1 Korvenkanta asemakaavan muutos kortteli 25	Riittävä luontoselvitys (Pöyry 2010), ei arvokohteita.
KM-1, Ukonniemen ja Korvenkannan yleiskaava	Kattava luontoselvitys (Pöyry 2010). Kangasvuokkoja, metsälain 10 § erityisen tärkeitä elinympäristöjä (lehtolaikkuja).

LAPPEENRANTA

Keskeistä Lappeenrannan aluetta yleiskaavoitetaan parhaillaan, 4 eri yleiskaavaa kattavat vaihemaakuntakaavan varausten alueet, yleiskaava-alueille on laadittu kattavat luontoselvitykset v. 2013.

C, Ydinkeskustan osayleiskaava	Lyhyt arvio luonnonpiirteistä. Rakennettua ympäristöä, ei arvokkaita luontokohteita.
Ojala–Tuomela-alueen asemakaava	Riittävä luontoselvitys (Pöyry Oy 2009). Pääasiassa rakennettua aluetta. Liito-orava-alue on otettu huomioon.
C, Joutsenon keskustaajaman osayleiskaava	Kattavat luontoselvitykset (Torri 2008, Kuitunen 2010). Muukonsaareen on tehty erillinen liito-oravaselvitys (Kuitunen 2008). Liito-oravasta ei kuitenkaan tehty havaintoja. Pulpin Haukirannassa valkoselkätikka aloitti pesinnän, pesivänä pikkutikka ja käenpiika (uhanalainen ja vaarantunut), liito-oravan asuinalueita.
KM-4, Myllymäen-Hyrymäen osayleiskaava	Ei luontoselvitystä, kokonaan voimakkaasti ihmistoiminnan piirissä olevaa aluetta.
KM-1, Asemakaavan muutos, 37 Mustola	Riittävä luontoselvitys. Ei merkittäviä luonnonarvoja.
Km-r , Mustolan tienvarsi-asemakaava	Riittävä luontoselvitys (Turkulainen 2011). Ei merkittäviä luonnonarvoja.
KM-4, Airikanpuiston asemakaava	Riittävä luontoselvitys (Faunatica Oy 2008). Pääosin peltoa.
KM-2, Pajarilan (53) asemakaava	Riittävät luontoselvitykset (Eskelinen 2009, 2010, Saajoranta 2010). Ei erityisiä luonnonarvoja, mutta Sirkkelikadun tonttien 5. ja 10. osalta tulee tarkastaa liito-oravan esiintyminen.

LEMI

C, Kirkonkylän yleiskaava	Perusteellinen luontoselvitys (Sipari 2010). Ei merkittäviä luonnonarvoja.
------------------------------	--

LUUMÄKI

KM-3, Taavetti, Aurinkoranta	Perusteellinen luontoselvitys (Saajoranta 2011). Ei luonnonsuojelulain 29 §:n tarkoittamia luontotyyppejä tai metsälain 10 §:n mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristöjä. Alueelta ei myöskään tavattu luonnonsuojelulain 46 §:n mukaisia uhanalaisia lajeja tai 47 §:n mukaisia erityistä suojelua vaativia lajeja.
---------------------------------	--

Km-3, Ammatourin asemakaava	Riittävä luontoselvitys (Saajoranta 2012). Liito-orava havaittu.
--------------------------------	--

C, Taavetti, keskeinen alue, asemakaavan muutos	Riittävä luontoselvitys (Saajoranta 2012). Rakennettua kulttuuriympäristöä.
--	---

C, Perälä, asemakaava	Riittävä luontoselvitys (Siitonen 2009). Talousmetsää, ei liito-oravaa.
--------------------------	---

km-2, Puukylän asemakaava	Riittävä luontoselvitys (Eskelinen 2012). Ei merkittäviä luonnonarvoja.
------------------------------	---

km-3, Rantsilanmäen asemakaava I	Riittävä luontoselvitys (Sipari 2006?). Ei merkittäviä luonnonarvoja.
-------------------------------------	---

PARIKKALA

Matkailun kehittämisvyöhyke, Rajaniemen asemakaava	Kattava luontoselvitys. Pääosin ihmisen muokkaamaa luonnonmaisemaa.
---	---

RAUTJÄRVI

km-3, Mäkiänkylän asemakaava	Riittävä luontoselvitys (Eskelinen 2011). Ei merkittäviä luonnonarvoja.
---------------------------------	---

RUOKOLAHTI

C, Kirkonkylä ja Salosaari yleiskaava	Riittävä luontoselvitys. Ei merkittäviä luonnonarvoja.
--	--

km-3, Oritlammen asemakaava	Riittävä luontoselvitys (Vuorinen 2004). Ei merkittäviä luonnonarvoja.
--------------------------------	--

SAVITAIPALE

km-2, Savitaipaleen Peltoinlahdentien asemakaavamuutos (ABC):	Riittävä luontoselvitys (Sipari 2010). Ei merkittäviä luonnonarvoja.
--	--

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ja MRL

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön 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 /vat](http://www.ymparisto.fi/vat).

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja maankäyttö- ja rakennuslain maakuntakaavan sisältöön liittyvät säädökset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Tarkistettavat 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. Tarkastettavat 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 yhteysverkot ja energiahuolto
5. Helsingin seudun erityiskysymykset
6. luonto- ja kulttuuriympäristönä erityiset aluekokonaisuudet: Saaristomeri, maankohoamisrannikko, Lapin tunturialueet ja Vuoksen vesistöalue.

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.

Vaihekaavan osalta keskeisimmät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat:

Toimiva aluerakenne

Yleistavoitteita

Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävä 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 raideliikenneyhteyksiin.

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 kestävyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taaja-

mia. 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 selvittävä 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 kestävän 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 yhteysverkot 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 asuminen ja elinkeinotoiminnan harjoittamisen edellytykset säilyvät. Alueiden erityispiirteet tunnistetaan ja alueiden käyttö sovitetaan mahdollisimman tasapainoisesti yhteen poikkeuksellisten luonnonolojen, luonnon kestävyvyn 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 kestävyys;
3. ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin;
4. vesi- ja maa-ainesvarojen kestävä 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 luonnonsuojelulaki, metsälaki, maa-aineslaki, rakennussuojelulaki, muinaismuistolaki ja ympäristönsuojelulaki.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan ohjaus- ja työryhmät

Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavaan liittyen perustettiin kaupan ohjausryhmä kaupalliseen selvitykseen liittyen sekä ohjausryhmä liikenteelliseen selvitykseen liittyen. Lisäksi koko vaihemaakuntakaavatyöhön perustettiin oma ohjausryhmä. Kaikissa ohjausryhmissä oli sekä kaupan toimijoiden ja kauppakamarin edustajia, luottamushenkilöitä, kuntien edustajia, kehitysyhtiöiden edustajia sekä viranomaisia ELY-keskuksesta ja Liikennevirastosta.

Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaava

VAIHEKAAVAN OHJAUSRYHMÄ

Maakuntahallituksen pj Jukka Kopra/ vara Kari Metsäkallio
Maakuntahallituksen 1 varapj Jukka Kärnä / vara Tapio Virkki
Kaakkois-Suomen Ely-keskus/ alueidenkäyttöpäällikkö (Y) Harri Kuivalainen
Kaakkois-Suomen Ely-keskus/ johtaja, elinkeinot (E), Satu Mäkelä
Kaakkois-Suomen Ely-keskus/ johtaja, liikenne (L), Antti Rinta-Porkkunen/vara Kari Halme
Liikennevirasto/ maankäytön asiantuntija Seppo Serola
Etelä-Karjalan kauppakamari/ toimitusjohtaja Mika Peltonen
Wirma oy /toimitusjohtaja Markus Lankinen/vara Kimmo Kuikka
Imatran seudun kehitysyhtiö Oy / toimitusjohtaja Aki Keskinen /vara Ismo Pöllänen
Parikkalan kunta/ elinkeinojohtaja Aune Ritola-Grahn

Etelä-Karjalan liitto:

maakuntajohtaja Timo Puttonen
suunnittelujohtaja Arto Hämäläinen
ohjausryhmän puheenjohtaja, maakuntahallituksen II varapj Ari Berg/vara Antti Rämä
sihteeri maankäyttöpäällikkö Marjo Wallenius

Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus 2025 - selvitys

KAUPALLISEN SELVITYKSEN OHJAUSRYHMÄ

Jussi Salo, tekn, johtaja, Lappeenrannan kaupunki
Erkki Jouhki, kaupunginarkkitehti, Lappeenrannan kaupunki
Vuokko Jääskeläinen, kaavoituspäällikkö, Imatran kaupunki
Antti Hirvikallio, aluearkkitehti, Lemin ja Savitaipaleen kunnat
Arja Villanen, tekninen johtaja, Ruokolahden kunta
Aune Ritola, elinkeinojohtaja, Parikkalan kunta
Mika Peltonen, johtaja, Etelä-Karjalan Kauppakamari
Olli Vormisto, toimitusjohtaja, Etelä-Karjalan Osuuskauppa
Jesse Kohonen, johtaja, Lähikauppa Oy
Timo Heikkilä, aluejohtaja, KeskoOy
Johanna Ruotsi, LAKES, kaupunkikeskustat ry Lappeenrannan kaupunki
Markus Lankinen, toimitusjohtaja, Wirma Oy, Lappeenranta
Aki Keskinen , toimitusjohtaja, Kehy, Imatra
Pia Rantanen, Imatran kaupunkikeskustat ry, Imitsi
Hans Olander, kunnanjohtaja, Parikkalan kunta
Ari Berg, maakuntahallituksen II varapj, Parikkalan kunnanhallituksen pj
Taina Tolkki, Parikkalan kunta
Ari Pöllänen, tekninen johtaja, Rautjärven kunta

Harri Liikanen, tekninen johtaja, Luumäen kunta
Pasi Nurkka, johtaja, Tutkimus- ja analysointikeksus TAK Oy
Marjo Wallenius, maankäyttöpäällikkö, Etelä-Karjalan liitto
Katja Koskela Santasalo Ky
Tuomas Santasalo Santasalo Ky

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan liikenteellinen selvitys

LIIKENNESELVITYKSEN OHJAUSRYHMÄ

Pekka Ovaska, liikenneasiantuntija, Liikennevirasto
Kari Halme, liikenneasiantuntija, Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Pasi Leimi, tuotantojohtaja, Lappeenrannan kaupunki
Harri Liikanen, tekninen johtaja, Luumäen kunta, Etelä-Karjalan läntisen alueen edustaja
Arja Villanen, tekninen johtaja, Ruokolahden kunta, Etelä-Karjalan itäisen alueen edustaja
Hans Olander, kunnanjohtaja, Parikkalan kunta
Kirsi Niinimäki, maankäyttöpäällikkö, Imatran kaupunki
Aune Ritola, elinkeinojohtaja, Parikkalan kunta
Marjo Wallenius, maankäyttöpäällikkö, Etelä-Karjalan liitto
Hannu Pesonen Strafica Oy

Vaihemaakuntakaavan ohjausryhmien ja sidosryhmien evästyksiä vaihemaakuntakaavan kaupallisten palveluiden sijoittamisesta

(ote vaihemaakuntakaavan ohjausryhmän muistioista):

Vaiheistuksen ensivaikutelma on hyvä; voidaan varautua vaikeasti ennustettaviin matkailijavirtoihin hyvin (ELY).

- Kaupan vaiheistus koettiin yleisesti ohjausryhmässä hyvänä tapana edetä, reservialueiden määrittäminen on tarpeellinen, pitää varautua hallitulla tavalla kaupan kehitykseen.
- Vaiheistusta voidaan tehdä vain yhdyskuntarakenteen sisällä, ei kuitenkaan laajemmalla sektorilla esimerkiksi Lappeenranta–Imatra (ELY).
- Vaiheistukseen tulee kaksi kategoriaa; lopullisessa kaavassa kerrosalat erikseen, I vaihe ja II vaihe (ELY).
- **Viipurinporttia** ei tarvitse vaiheistaa; liittymät on tehty ja muu infra on kunnossa (ELY). Viipurin portin osalta ei ole ongelmaa, voidaan tehdä niin kuin Lappeenrannan kaupunki haluaa, voidaan laittaa I-vaiheeseen.
- Lavolan osalta on hyvin vähäisiä kerrosaloja; onko tarpeellista laittaa vähittäiskaupan suuryksikön varausta Lavolaan, voisi hoitua muulla kaavoituksella, menee seudullisen rajan alapuolelle (ELY).
- Lavola on rakentunut teollisuuden tarpeisiin. Risteyalue voisi olla myös teollisuuden ja siihen liittyvien palveluiden tarpeisiin soveltuva. Jos pohjoispuoli on teollisuutta ja tuotantotoimintaa, mitä on eteläpuoli? Tällä teollisuusalueella ei pitäisi olla kauppiaita, on suuruuden ekonomiaa, jos yksi kauppa ja 10 teollisuuslaitosta. Asiaa pitää selvittää Lappeenrannan kaupungin kanssa. (ELY.)

Nuijamaalla on infran rakentamispaineita;

- Nuijamaan yleiskaavoitus on lähtenyt käyntiin (ELY).
- Nuijamaalla ei ole tarjottavissa nyt kaupan paikkoja ja yrittäjät ovat siirtyneet Imatralla Teppanalaan, rajan pintaan (Kauppakamari).

Annukan km–merkinnän suhteen leipomon alueen laajenemismahdollisuus on oltava kaavassa

- Voidaan tulkita Joutsenon cl- merkintään kuuluvaksi mutta, jos tulee enemmän kerrosalaa, niin cl-merkintä ei riitä (ELY).
- **Annukka** on ollut merkittävä matkailukeskus ja siinä oli Outlet toimintaa, nyt on Lap -tuotteen toimintaa ja lounaskahvila, potentiaalinen paikka kuitenkin (ELY).
- Joutsenon keskustan lähelle ei tarvita kaupalle erillistä merkintää, aluekeskus merkitään suurempana merkintänä eli c -merkintä suuremmaksi yhtenäiseksi alueeksi (Liikennevirasto).
- Merkintä on perusteltua myös siksi, että Joutsenon aluekeskuksessa on enemmän asukkaita kuin esimerkiksi Sammonlahden aluekeskuksessa (ELY)

Luumäen kauppapaikkojen vaiheistuksen osalta kysyttiin, voiko näin pieniä kohteita vaiheistaa? Todettiin ettei siihen ole tarvetta.

- **Rantsilanmäen** vaiheistuksen osalta todettiin, että eritasoliittymä on tulossa, liikenneverkon puolesta ei vaiheistusta tarvita (ELY).
- Pääasiassa muiden pääväyliin liittyvien kauppapaikkojen liikennejärjestelyt kuuluvat kunnan omaan toimintaan ja kustannukset kuuluvat kunnalle jos lisää liittymiä yms. tarvitaan (ELY).
- **Selkäharjun** osalta tulee osoittaa I ja II vaiheet; ensin toteutettava liiketoiminta ja olemassa olevan rakennuskannan hyödyntäminen, sen lisäksi merkitään muuta aluetta reservialueena. Kaavamääräyksissä asia voidaan hoitaa. (ELY)
 - o Selkäharjun liikennejärjestelyt ovat olemassa. (ELY).
 - o Switchin -tehdas ja Järvi- suomen portin infra ja rakennuskanta on jo alueella, olisi hyvä toteuttaa muutakin (ELY).
 - o Alueella ei ole aiemmin puhuttua ongelmaa kaupallisten palveluiden sijoittamisesta enää, jos vaiheistus saadaan määräykseen (ELY).

Valtateiden varsille sijoittuvat matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt voivat sisältää esimerkiksi

- huonekalukauppaa ja sisustus- sekä koristetavaraa, myös paikallista tuotantoa ja designia
- autokauppaa, mopo- ja moottoripyöräkauppaa, autotarvikkeita, rauta- ja rakennuskauppaa, maatalouskauppaa, muotituotteita eri tuoteryhmistä.
- muuta matkailua palvelevaa toimintaa esim. liikenneaseman toimintaan liittyvää matkamuisto- ja matkatavaraa, makeistukkuja, keramiikkaa, musiikkiin ja musiikin kuunteluun liittyviä tuotteita, puutaidetta ja puukoristeita.

Matkailua palvelevat myös erilaiset laadukkaiden tavaroiden ja vaatteiden ja tekstiileiden tehdas- ja varastomyy-mälät ja erilaiset outlet-myymälät. Valtateiden varsi- ja risteysalueet ovat näille kauppoille erinomaiset. Tuotteet voivat kuulua **nk. halpatuotteisiin** ja Keski-Euroopan/ Aasian merkkeihin: tavaraa myydään laidasta laitaan, valikoima on suuri ja laatu vaihtelee.

Matkailua palvelevaa kauppaa voidaan perustella myös seuraavilla teemoilla:

Tuotevalikoima perustuu paikalliseen tuotantoon, esimerkkejä:

Paikalliset erikoistuotteet ja lähituotanto: erilaisia liha- ja makkaratuotteita, savustettua ja suolattua kalaa, mätejä ja kaviaareja, metwurstit, juustoja sekä muuta ruokatavaraa, lähituotantomehuja ja -virvoitusjuomia, marjoja- hedelmiä ja vihanneksia ja juureksia, leipomo ja konditoriatuotteita, erilaisia kestopuotteita ja pakasteita.

Tuotevalikoima on rajattu joihinkin tuotesektoriin tai määriin, esimerkkejä:

- Erilaiset kuivaelintarvikkeet ja kuivatut tuotteet esim. kuivaliha, taloustavarat ja kodin kemikaliotuotteet, hygieniatarvikkeet.
- autoiluun liittyvät tuotteet: auton sisätilälämmitin, lasinpesuneste, jäähdytysnesteet ym. tarvikkeet, lumilapio, kiertoilmälämmitin, kaasulämmitin, irtotakat, kattoboxit,
- Perus- ja kestopuotteet: laaja valikoima työkaluja, pienrakennustarvikkeita (ruuvit, naulat, listat, hyllyt), lelut, automaalit, perusmaalit ja muut vastaavat, autonrenkaat, kotitaloustavarat, siivousvälineet, erilaisia tekstiileitä, tuoremehut, wc paperi kertakäyttöastiat, vaatteet, asusteet, kaikenlaiset käyttö- ja koriste-esineet.
- Elintarvikkeet. näkkileipä, kahvi, tee, siideri, olut, limsat, suklaa, vitamiinit,
- suuret määrät yhtä tuotetta.

Tuotevalikoima perustuu sesonkeihin, esimerkkejä:

- talviaikana: toppahaalarit, pilkkivälineet, termospullot, jääkaira, työtakit, paikallinen käsityötuotanto esimerkiksi neulevillapaidat, kerrastot, käsineet, työsukat ja muut talvivarusteet,
- kevätsezonki: vihannesten ja kukkien siemenet, puutarhavälineet ja -aineet ja kalustevalikoimat
- kesäaika: uimapuvut, hellehatut, helleasut, rantaleikkitarvikkeet, savustus- grillaustarvikkeet, retkeilytarvikkeet (keittimet, teltat, makuupussit, retkiastiat, hyttyskarkotteet ja -suojat) jne.
- Syyssezonki: marjastukseen ja sienestykseen liittyvät tuotteet, koulutarvikkeet, sadetarvikkeet
- juhlapyhät: vappu- ja rapujuhla-, pääsiäistarvikkeet, jouluvalot ja muut joulukoristeet, muoviset ja tuoreet joulukuuset.



Etelä-Karjalan liitto