

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava Taustaselvitys



Etelä-Karjalan liitto



Kauppa, matkailu, elinkeinot ja liikenne

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

Etelä-Karjalan liitto
Lappeenranta 2013
Pohjakartat © Maanmittauslaitos MML/2012

ETELÄ-KARJALAN 1. VAIHEMAAKUNTAKAAVA

Kauppa, matkailu, elinkeinot ja liikenne

Taustaselvitys

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	6
1.1 Maakunnan suunnittelu	6
1.2 Maakuntakaavoitus	6
1.4 Vaihekaavan tavoitteet	8
1.5 Vaikutusten arviointi	8
2. KAAVA-ALUEEN NYKYTILA JA KEHITYSNÄKYMÄT	9
2.1 Sijainti	9
2.2 Yhteistyön muodot	9
2.3 Alue- ja palvelurakenne	10
2.4 Väestö	11
2.5 Elinkeinot ja työpaikat	14
2.6 Kauppa	17
2.7 Matkailu	19
2.8 Liikenne ja yhteysverkot	21
3. YHTEENVETO	23

1. JOHDANTO

Maakuntien liitot toimivat alueiden kehittämistä annetun lain mukaisena aluekehitysviranomaisena. Tavoitteena on edistää maan alueiden omaehtoisia kehittämistä ja tasapainoista alueellista kehitystä. Lain tavoitteita toteuttaessa pyritään samalla edistämään ympäristön kestävä kehitystä.

Maakunnan liitto huolehtii yleisestä aluepoliittisesta suunnittelusta ja osaltaan myös toteutuksesta sekä niihin liittyvistä kansainvälisistä yhteyksistä maakunnassaan. Aluekehitystyössään liitto laatii aluekehittämishjelmat, joissa se sovittaa yhteen muun muassa valtion aluehallintoviranomaisille kuuluvat aluekehitystoimenpiteet.

Taustaselvityksen tarkoituksena on koota yhteen ne lähtökohdat ja tiedot, jotka palvelevat Etelä-Karjalan vaihemaakuntakaavan suunnittelua.

1.1 Maakunnan suunnittelu

Maakunnan suunnitteluun kuuluvat maakuntasuunnitelma, maakuntaohjelma ja maakuntakaava. Maakuntasuunnitelma on maakunnan kehittämisen strateginen perusasiakirja. Suunnitelmassa osoitetaan maakunnan tavoiteltu pitkän aikavälin kehitys.

Maakuntaohjelma on alueiden kehittämislain mukainen asiakirja, jossa asetetaan maakunnan keskeisiä kehittämistavoitteita ja toimintalinjoja. Maakuntaohjelma edustaa laajasti maakunnan yhteistä kehittämistä. Maakuntaohjelman toteuttamiseksi laaditaan vuosittain maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma, jossa esitetään maakunnan kannalta keskeiset strategiset hankekokonaisuudet ja politiikka-asiat, jotka toteuttavat maakuntaohjelmaa.

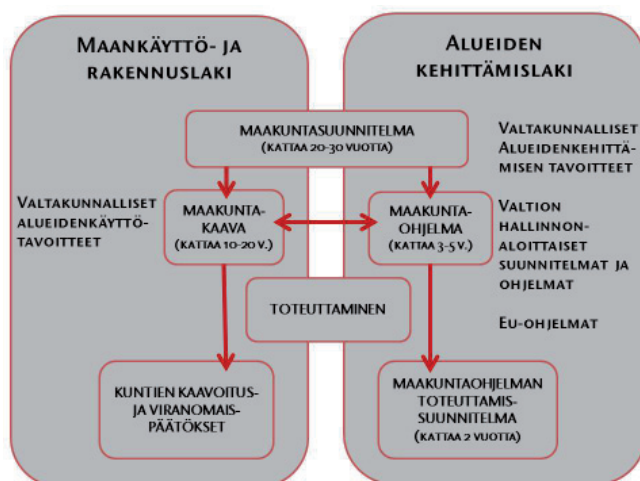
Maakuntakaavoitus perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin sekä valtakunnallisiin alueiden käyttötaoiteisiin. Maakuntakaavassa esitetään alueiden käyttötaoiteet ja yhdyskuntarakenteen periaatteet maakunnan kehittämisen kannalta. Se ohjaa jäsenkuntien kaavoitusta ja alueidenkäytön suunnittelua maakunnassa.

Maakuntaohjelmalla ja -kaavalla sovittetaan yhteen alueen kehittämisen tarpeet. Maakuntaohjelma ja maakuntakaava tukevat siis toisiaan. Maakuntaohjelman taotiteisiin voidaan osoittaa maankäytön varuksilla ja vastavuoroisesti maakuntakaavaan ohjelman mukaisia maankäytöllisiä taotiteita. Maakunnallisen suunnittelun keskeisiä tarkastelukulmia ovat ihminen, luonto, rakennettu ympäristö sekä sen käyttö ja kestävä kehitys.

1.2 Maakuntakaavoitus

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

Maankäyttö- ja rakennuslain 26§:n ja 27§:n mukaan maakunnan liiton tulee huolehtia maakuntakaavan laatimisesta, kaavan ajan tasalla pitämisestä ja sen kehittämisestä. Maakuntakaavan laatiminen kuuluu siis liiton lakisääteisiin tehtäviin. Maakuntakaava on mahdollista laatia vaiheittain tai osaluaittain. Etelä-Karjalan maakuntakaavan laadinnasta vastaa Etelä-Karjalan liitto. Maakuntakaavat hyväksyy maakuntavaltuusto ja ne vahvistetaan maankäyttö- ja rakennuslain 31§:n mukaisesti ympäristöministeriössä.



Maakunnan kehittämisen malli

Maankäyttö- ja rakennuslain 32§:n 1 mom. mukaisesti maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleis- ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32§:n 2 mom. mukaisesti viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.

Maakuntakaava on yleispiirteinen, kehittämissäkaava ja siinä osoitetaan merkitykseltään valtakunnalliset, maakunnalliset ja seudulliset alueet sekä tärkeimmät kehitettävät kohteet ja yhteydet.

1.3 Suunnittelun lähtökohdat

Maakuntahallitus päätti 28.3.2012 Etelä-Karjalan ensimmäisen vaihemaakuntakaavan laatimisen käynnistämisestä. Lähtökohdan muodostavat vahvistettu Etelä-Karjalan maakuntakaava ja maakuntaohjelma. Kaavatyö päätettiin käynnistää ympäristöministeriön maakuntakaavan vahvistamispäätöksen myötä ilmenneiden suunnittelutarpeiden sekä Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen johdosta sekä kaupan toimialan nopean kehityksen vuoksi.

Tarkoituksena on täydentää/päivittää voimassa olevaa maakuntakaavaa muun muassa uusien vaihtoehtojen ratkaisujen osalta ja mitoittaa vähittäiskauppa. Uusille kaupan ja elinkeinoelämän alueille on jo kysyntää sekä tarvetta. Voimassa olevan Etelä-Karjalan kokonaismaakuntakaavan kaupan alueet ovat jo hyvää vauhtia kehittymässä ja rakenteilla. Uusia alueita siis tarvitaan ja niille on kysyntää.

Maakuntakaavan suunnittelun lähtökohtana ovat maankäyttö- ja rakennuslaki sekä valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Lisäksi suunnittelussa tulee huomioida valtakunnalliset, maakunnalliset ja seudulliset sekä kuntien suunnitelmat, strategiat ja ohjelmat.

Uutena säännöksenä maankäyttö- ja rakennuslakiin on tullut vähittäiskaupaa koskevat erityiset sisältövaatimukset, joita sovelletaan maakunta- ja yleiskaavoihin (MRL 71 b §). Vähittäiskaupaa koskevia erityisiä sisältövaatimuksia ovat:

- Suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.
- Alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

- Suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.

Sisältövaatimuksissa yhtenä osana on, että maakuntakaavassa tulee esittää merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön kokoraja ja että vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus on osoitettava maakuntakaavassa riittävällä tarkkuudella. Seudullisesti merkittävät 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 merkinnällään, vaikka sitä ei lain mukaan ole tarvetta merkitä. Selvyyden vuoksi halutaan kuitenkin käyttää indeksoituja merkintöjä (km-1, km-2). Suunnittelumääräyksillä voidaan lisäksi täsmentää alueen käyttöä.

Etelä-Karjalan vaihekaavan kannalta keskeisimmät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat:

1. toimiva aluerakenne
2. eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
3. kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
4. toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto.

Lisäksi maakuntakaavan laadinnassa on huomioitava valtakunnalliset alueiden kehittämistavoitteet, jonka yleistavoitteet ovat alueiden kilpailukyyn vahvistaminen, palvelurakenteen turvaaminen koko maassa ja tasapainoisen aluerakenteen kehittäminen.

Suunnittelussa on pyritty ottamaan huomioon myös maakunnan erityispiirteet Venäjän naapurina, EU:n tulliliiton rajalla ja sen seurauksena kasvaneet matkailijamäärät. Venäläisten matkailusta ja ostovoimasta sekä rajanylityksistä on laadittu omat selvitykset. Myös kaupan mitoituksesta ja tilatarpeista on laadittu oma selvitys, jonka pohjalta uusia aluevarauksia on lähdetty suunnittelemaan. Myös maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi on laadittu erillinen liikenneselvitys. Matkailun osalta ei erillistä selvitystä ole laadittu vaan niiden osalta tullaan hyödyntämään olemassa olevia selvityksiä ja suunnitelmia esim. Etelä-Karjalan matkailustrategia ja vasta valmistunut Etelä-karjalan elinkeinostrategia.

Myös Etelä-Karjalan maakuntaohjelman tärkein strateginen päämäärä on saada alueelle menestyvää yritystoimintaa ja uusia työpaikkoja. Tätä kautta maa-



Rauha-Tiurun alue ja satama

kunnan negatiivinen väestönkehitys pyritään katkaista. Etelä-Karjalan ja Kaakkois-Suomen värvuus suhteessa muihin maakuntiin Suomessa on ennen kaikkea sijainti Pietariin ja Venäjän markkinoihin nähden.

Etelä-Karjalan elinkeinoelämän rakennetta koskeva selvitys valmistuu opinnäytetyönä. Siinä on selvitetty Etelä-Karjalan elinkeinorakenteen muutosta.

1.4 Vaihekaavan tavoitteet

Etelä-Karjalan vaihekaavassa tavoitteena on turvata alueidenkäytössä kaupan palveluiden monipuolinen saatavuus ja turvata elinkeinoelämän toiminta- ja kehittämismahdollisuudet sekä huomioida maakunnan erityisasema Venäjän rajanaapurina ja sitä kautta kasvavat ostosmatkajien määrät. Lisäksi tavoitteena on kaupan palveluiden sijoittuminen keskustoihin ja hyvien liikenneyhteyksien varrelle palvelemaan niin paikallisia asukkaita kuin kauttakulku- ja kansainvälistä liikennettä. Aluevaraukset tulee perustua riittäviin selvityksiin. Kaavan keskeinen sisältö saa lopullisen muotonsa ympäristöministeriön kanssa käytävien työneuvotteluiden, kuntaneuvottelujen, ohjaus- ja työryhmyöskentelyn sekä maakunnan muun suunnittelun periaatteiden ja vuoropuhelun kautta.

Monipuolinen matkailun kehittyminen ja matkailualueiden erikoispalvelujen tarve vaativat uutta tarkastelua. Myös uusia alueita tarvitaan lisääntyvän matkailun tarpeisiin. Elinkeinoelämän aluevarauksia tarkastellaan sekä olemassa olevien että uusien kohteiden osalta. Esimerkiksi Venäjän WTO-jäsenyyden seurauksena tarvitaan monipuolisia elinkeinoelämän alueita. Liikenneyhteyksiä tarkastellaan rajaliikenteen sekä palvelujen ja elinkeinoelämän osalta. Eril-

lisellä liikenneselvityksellä pyritään sovittamaan yhteen maankäytön ja liikenteen tarpeet.

Suunnittelu on vuorovaikutteista. Siinä pyritään huomioimaan maakunnan kuntien aloitteet ja suunnitelmat sekä huomioimaan alueen muut toimijat ja heidän aluetarpeensa. Vaihekaavan aluevaraukset on siis pyritty laatimaan yhteistyössä kuntien ja eri toimijatahojen kanssa, jotta merkinnöillä voidaan tukea maakunnan kehitystä mahdollisimman hyvin ja turvata tulevaisuuden aluetarpeet.

1.5 Vaikutusten arviointi

Vaihekaavataakan vaikutusten arvioinnin lähtökohdat perustuvat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen vaikutusten arviointiin. Vaikutusten määrää, laajuutta ja merkittävyyttä voidaan kuitenkin arvioida melko yleisellä tasolla. Vaihekaavataaka on luonteeltaan osittain strateginen suunnitelma ja osittain konkreettinen maankäytön suuntaviivoja koskeva suunnitelma, jonka kokonaisvaikutuksia on melko vaikea arvioida toimintaympäristön alati tapahtuvien nopeiden muutosten vuoksi. Vaikutusten arvioinnissa kiinnitetään erityishuomiota maankäyttö- ja rakennuslakiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötaavoitteisiin, maakuntasuunnitelman tavoitteisiin sekä voimassa oleviin muihin lakeihin ja asetuksiin. Vaihekaavataakan vaikutusten arvioinnista on laadittu oma raporttinsa.

Kaavan toteutumista ja sen vaikutuksia seurataan jatkossa kuntakaavoituksen sekä vaikutuksiltaan merkittävien hankkeiden yhteydessä.

2. KAAVA-ALUEEN NYKYTILA JA KEHITYSNÄKYMÄT

2.1 Sijainti

Maakunnan sijainti Venäjän naapurina asettaa omat lähtökohtansa, haasteensa ja mahdollisuutensa suunnittelulle ja maakunnan kehittämiseksi. Etelä-Karjalalla on Venäjän kanssa yhteistä rajaa 185 kilometriä ja kansainvälisiä rajanylityspaikkoja on kolme ja pian kenties neljä, mikäli Parikkalan rajanylityspaikka aukeaa. Rajaliikenteen runsas kasvu viime vuosina asettaa vaatimuksia rajanylityspaikkojen ja tieyhteyksien kehittämiseksi. Ja se kuinka ennakoitu viisumivapaus tulee vaikuttamaan maakuntaamme, on vielä arvoitus. Viisumivapauden vaikutuksia käsittelevä selvitys on valmistumassa. Matkustajamäärät ainakin tulevat lisääntymään. Etelä-Karjala on lähin EU-alue suhteessa Venäjään ja Venäjän markkinoihin. Tämä onkin lisännyt venäläisten yritysten kiinnostusta sijoittamaan toimintaansa maakuntaan. Lisäksi myös muiden yritysten on turvallista ja vakaata toimia maakunnastamme Venäjän suuntaan.



2.2 Yhteistyön muodot

Imatra ja Svetogorsk ovat tehneet pitkään yhteistyötä ja muodostavat kaksoiskaupunkiparin. Kaupungit ovat toteuttaneet yhdessä useita EU-projekteja. Alueen kouluilla on yhteistoimintaa ja oppilasvaihtoja. Yrityksille kaupunkien välinen yhteistyö tarjoaa erilaisia etuja, kuten Venäjän halvemmat tuotantokustannukset ja helpottaa pääsyä Venäjän markkinoille. Svetogorskissa voidaan toimia Venäjän tullimuurin takana, Venäjän kustannuksin ja Venäjän markkinoilla.

Työssäkäynti Imatran ja Svetogorskin välillä on li-

sääntynyt viime vuosina, josta esimerkkinä aivan rajan tuntumassa sijaitseva International Papers paperitehdas. Suomen ja Venäjän välisen rajan ylittävää ohjelmallinen yhteistyö Euroopan unionin ulkorajoilla tapahtuu Euroopan naapuruus- ja kumppanuusinstrumentin (European Neighbourhood and Partnership Instrument –ENPI) puitteissa. Kaakkois-Suomen ohjelman piiriin kuuluu Suomen puolella Etelä-Karjala, Etelä-Savo ja Kymenlaakso sekä Venäjän puolella Pietarin kaupunki ja Leningradin alue. Ohjelma-alueeseen rajoittuvia alueita ovat Uusimaa, Päijät-Häme, Pohjois-Karjala sekä Venäjällä Karjalan tasavalta. Alueiden väliset erot ovat suuria, mitä tulee väestömäärään, taloudelliseen rakenteeseen tai elintasoon. Alueiden välillä on kuitenkin myös yhdistäviä tekijöitä, kuten maantieteellinen sijainti, raja, meri, historia ja laaja tietotaito, jotka antavat mahdollisuuksia monipuoliselle yhteistyölle.

ENPI-ohjelman tarkoituksena on vahvistaa alueiden välistä yhteistyötä ja luoda edellytykset yhteistyön toteuttamiselle. Tarkoituksena on kehittää ohjelma-alueita mahdollisimman yhtenäisenä taloudellisen ja logistisen liiketoiminnan keskuksena, joka on investointien kannalta houkutteleva ja jossa yritystoiminta lisääntyy ja ihmisten hyvinvointi paranee. Rajanylittävän yhteistyön tavoitteena on myös edistää ympäristön ja terveyden tilaa sekä estää ja taistella rikollisuutta vastaan. Turvalliset rajat sekä paikallisten ”kasvoista kasvoin” rajanylittävien toimintojen edistäminen kuuluvat myös työn piiriin. Vaikka maiden välinen historia sisältää konflikteja ja sotia, antaa se myös mahdollisuuksia onnistuneelle yhteistyölle ja molempipuolisten hyötyjen saavuttamiselle.

Pietarin ja Leningradin alueella on suuret tieteelliset, teolliset, kulttuuriset ja koulutukselliset mahdollisuudet ja näin se onkin Venäjän dynaamisimmin kehittyviä alueita. Yritystoiminta on lisääntynyt nopeasti alueella. Alueen ylipistot ja ICT-yritykset ovat kehittäneet yhteistyössä innovaatiokeskuksia, joilla on halukuutta rajanylittävään yhteistyöhön. Tämä luo mahdollisuuksia myös suomalaisille yrityksille, koska yrityksillä on kokemusta ja erityisosaamista Venäjän suhteen sekä työvoimakustannukset ovat alhaisemmat rajan toisella puolella.

Etelä-Karjala hyötyy Venäjän matkailijoista eniten kaupan, majoitus- ja ravitsemistoiminnan sekä matkailu- ja vapaa-ajanpalveluiden aloilla, joiden työllistävä vaikutus jatkuu myös tulevaisuudessa. Maakun-

nan sijainti antaa erinomaiset mahdollisuudet venäläisten matkailijoiden varaan rakentuvalle yritystojen toiminnalle. Monipuoliset palvelut ovat edellytys sille, että Etelä-Karjala voi menestyä kilpailussa venäläisistä asiakkaista muiden maakuntien ja pääkaupunkiseudun kanssa sekä Euroopan ja mukaan lukien Venäjän itsensä kanssa.

Etelä-Karjala kuuluu Etelä-Suomen liittoumaan, johon kuuluvat lisäksi Häme, Uusimaa, Kymenlaakso, Päijät-Häme, Uusimaa ja Varsinais-Suomi. Yhteistä aluerakennetyötä on tehty jo vuodesta 2002 alkaen mm. väestön ja asumisen, liikenteen ja logistiikan tiimoilta. ”Etelä-Suomen aluerakenne 2030 – Asuminen, ympäristö ja liikenne” -raportissa määriteltiin, missä ovat rakentamisen keskittymät ja mihin asumista tullaan ohjaamaan, missä ovat arvokkaat luontoalueet sekä millaiseksi päätie- ja rautatieverkko muotoutuu. Lisäksi raportissa kuvattiin vesi- ja lentoliikenteen asemaa sekä kansainvälisiä yhteyksiä.

Itä-Suomen aluerakennetyö – aluerakenteen suunnataviivat -tarkastelu toteutettiin vuosina 2005–2006 Spatial North -hankkeen puitteissa. Tämän itäsuomalaisen tarkastelun tavoitteena oli luoda yhteinen näkemys Itä-Suomen aluerakenteesta ja sen kehittämisestä kaikille mukana olevalle maakunnalle (Kainuu, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Etelä-Savo ja Etelä-Karjala). Itä-Suomen aluerakennetyötä on valmisteltu maakuntien liittojen sisäisissä ja välisissä palavereissa sekä ESPON -ohjelmaan (Euroopan alueellinen aluetutkimusohjelma) kuuluvien tahojen yhteistyönä, joiden perusteella tähän työhön on koottu suuntaviivat nykyiselle sekä tulevaisuuden aluerakennetyölle. Ehkä tärkeimpänä tekijänä on pidet-

ty näkemystä siitä, että aluerakennetta ei voida tarkastella paikallaan pysyvänä olotilana, vaan se on pikemminkin jatkuvasti muuttuva ja tulevaisuusvisioiden tekeminen on välttämätöntä.

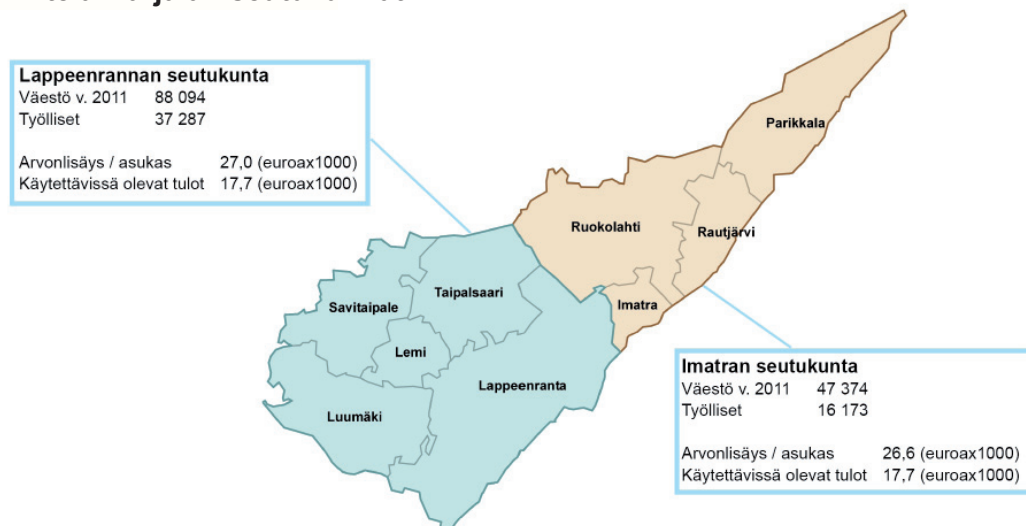
2.3 Alue- ja palvelurakenne

Etelä-Karjala muodostuu kahdesta seutukunnasta, Lappeenrannan ja Imatran seutukunnasta. Sekä väestö, palvelut että työpaikat keskittyvät Lappeenrannan kaupunkialueen, Joutsenon taajaman ja Imatran muodostamalle ydinalueelle. Väestöstä yli 70 prosenttia ja työpaikoista yli 80 prosenttia sijaitsee ko. alueella.

Seutukuntien väestömäärä, työpaikat ja taloudelliset resurssit ovat erilaiset. Lappeenrannan seutukunnalla ja sen sisällä etenkin kaupunkitaajaman alueella on paremmat resurssit ja kasvupotentiaali. Imatran seutukunnan kehitys on ollut hieman heikompaa.

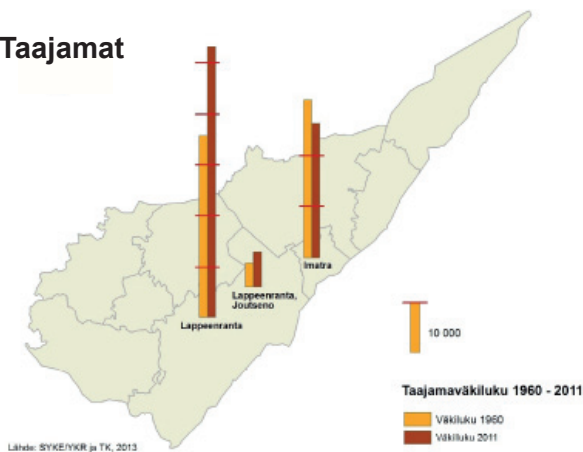
Taajamien kehitys on eriytynyt niiden sijainnin ja saavutettavuuden mukaan. Eniten taajamakehitys on suosinut suurimpia taajamia, kuntakeskuksia ja joitakin ulkopuoliseen työssäkäyntiin perustuvia pienempiä asutustaajamia. Taajamaväki ja työpaikat ovat lisääntyneet Lappeenrannan lisäksi eniten kaupunkien läheisissä kunnissa eli Lemillä, Taipalsaarella ja Ruokolahdella. Poikkeuksia yleislinjasta ovat Imatran kaupungin ja Parikkalan keskustaajaman väkiluvun lasku, mikä selittyy kokonaisväkiluvun kehityksen perusteella. Taajamoitumiskehityksen ennustetaan jatkuvan eli keskittyminen kaupunkeihin ja kaupunkien läheiselle maaseudulle jatkuu. Myös kuntakeskukset tulevat säilyttämään asemansa aluerakenteessa.

Etelä-Karjalan seutukunnat

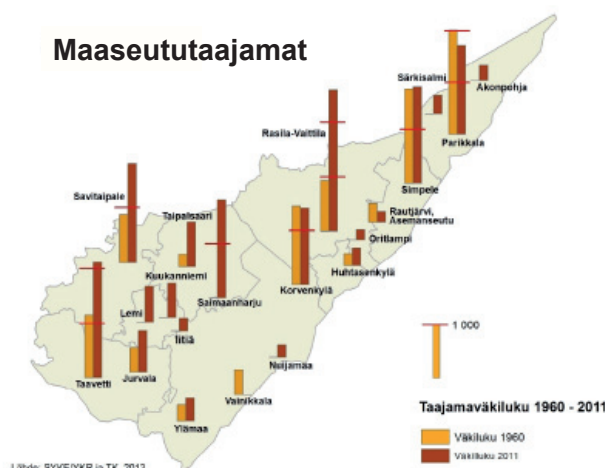


Lähde: Tilastokeskus

Taajamat



Maaseututaajamat



Hajakentamistä on eniten kylissä ja teiden varsilla, mutta myös vesistöjen äärellä tai ulottuvilla on rakentamista tapahtunut. Haja-asutusalueista ja syrjäisemmistä kyläkeskuksista on kaiken kaikkiaan muodostunut leimallisesti vanhan asutuksen alueita. Samalla otetaan suurempien keskusten ympäristössä uusia alueita asuinkäyttöön. Uusin asutus keskittyy kuutosien varrella oleviin taajamiin ja niiden liepeille sekä leviää nauhoina ulospäin esimerkiksi Lappeenrannan ympäristöalueille.

Työpaikkojen keskittymisen luontaisena seurauksena on ollut työmatkaliikenteen kasvaminen. Ydinalueelle suuntautunut työssäkäynti on vilkkainta ympäröivistä kunnista. Niinpä Lemmin, Taipalsaaren ja Ruokolahden kunnista kaksi kolmannesta työvoimasta käy työssä kunnan ulkopuolella. Ihmiset sietävät yhä pidempiä työmatkoja, koska haluavat asua rauhallisessa tasokkaassa asuinympäristössä, joka usein sijaitsee kauempana työpaikkakeskittymistä. Asioin-

ti noudattaa jossain määrin työpaikkaliikenteen mallia, koska työmatkalla toimitetaan myös muita asioita, mm. kaupassa käyntejä.

Keskittymisen ennustetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa, joten Etelä-Karjalan ydinalue tulee vahvistamaan asemiaan maakunnan aluerakenteessa. Kuntakeskusten palvelutasosta tulee kuitenkin huolehtia ympäri maakuntaa ja kehittää pienempien keskusten palveluille uudenlaisia muotoja, muun muassa monipalvelupisteitä, yhteispalveluita sekä kuljetus- ja muita oheispalveluja. Myös joukkoliikenteen muotoja tulee kehittää.

2.4 Väestö

Nykytila ja tulevaisuus

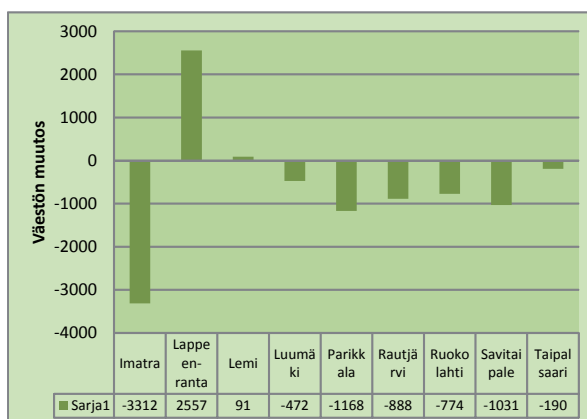
Syntyneiden ja kuolleiden suhde oli Etelä-Karjalassa vielä melko tasapainoinen 1990-luvun alkuvuosina. Syntyneitä oli joinakin vuosina jopa kuolleita enemmän. 1990-luvun puolenvälin jälkeen on kuitenkin siirrytty väestöä vähentävälle tasolle ja tämä taso on pysynyt melko lailla ennallaan 2000-luvulla. Verrattuna koko Suomeen on käyrän trendi ollut samankaltainen, mutta koko maan keskiarvona väestö lisääntyy luonnollisesti, viime vuosina kasvu on ollut noin kahden hengen vauhtia tuhatta asukasta kohden. Etelä-Karjalassa luvut ovat negatiiviset ja luonnollinen väestön vähennys on 2–3 henkeä tuhatta asukasta kohti vuodessa. Etelä-Karjalan muuttotappion voimistuminen 1990–2011 välisenä aikana ajoittuu taloustaantumista nousun ajankohtiin.

Luonnollisen väestön lisäyksen ollessa pitkään negatiivinen, alueen väestöpohja (kun muuttoliikettä ei oteta huomioon) pienenee. Tämä voi näkyä esimerkiksi asukkaiden ostovoiman vähenemisenä. Toisaalta taas pienentyvä väestömäärä voi olla monen ympäristöä kuormittavan tekijän kannalta hyvä asia.

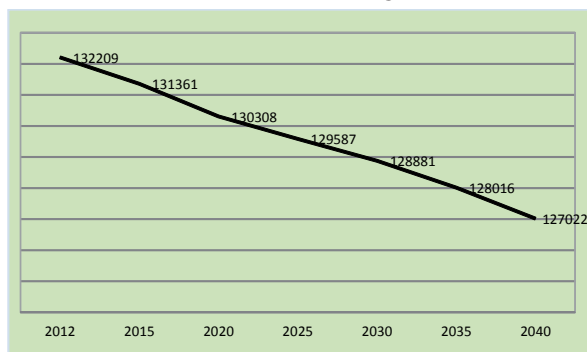
Kuntien välinen työssäkäynti v. 2010



Etelä-Karjalan väestön kehitys kunnittain vuosina 2012–2040



Maakunnan väestön kehitys 2012–2040

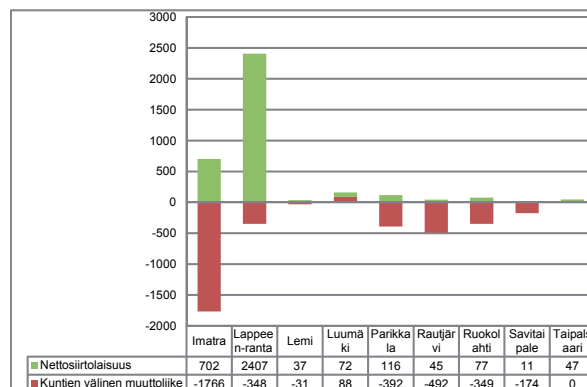


Vuosituhatteen alkuvuosiin nähden maakunnan muuttotappio on pysytellyt viime vuosina korkeammalla tasolla. Vuonna 2011 tappio oli 441 henkeä, mikä on hieman enemmän kuin edellisvuonna. Muuttoliikkeeseen vaikuttavat mm. opiskeluun liittyvät tavoitteet ja työllisyys. Uudet työpaikat ovat erittäin tärkeä tekijä väestön lisäykseen alueellemme. Alueen työllistymismahdollisuudet ovat merkittävä tekijä myös muuttoliikkeessä. Muuttoliike on usein elämäntapa- ja elämäntilanteesta, esimerkiksi opiskeluvaiheesta on hyvin tyypillistä, että asuinalue vaihtuu, kokemuksia sekä oppia haetaan muualta. Niinpä ikäpainotteisuus näkyykin selvästi muuttoluvuissa.

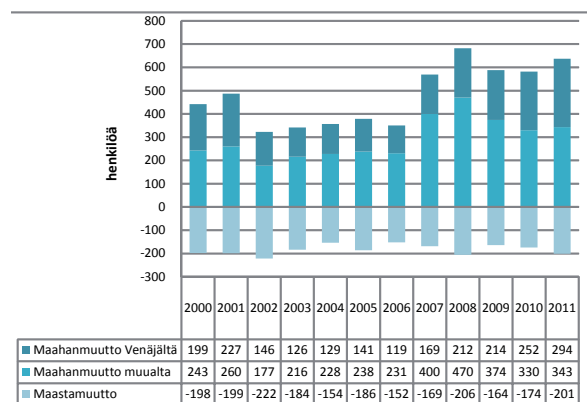
Vuonna 2011 Etelä-Karjalan ulkopuolelle muutti 3643 henkilöä, joka oli saman verran kuin vuonna 2010. Eniten väkeä muutti Uudellemaalle. Lisäksi ihmisiä muutti Kymenlaaksoon ja Etelä-Savoon. Uudeltamaalta muutettiin myös Etelä-Karjalaan tuhat hengen verran, mutta Etelä-Karjala menetti Uudellemaalle nettomuutossa yli 250 henkeä. Muuttoliike Kymenlaakson kanssa oli sen sijaan voitollinen Etelä-Karjalalle 41 hengen verran.

Enemmistö maakunnan ulkomaalaisista on Venäjän

Muuttoliike Etelä-Karjalan kunnissa vuosina 2000–2011



Maahanmuutto ja maastamuutto Etelä-Karjalassa vuosina 2000–2011

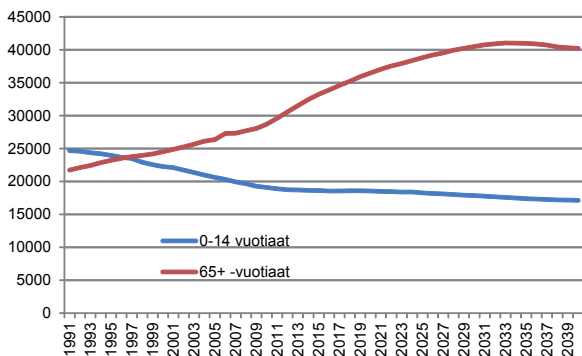


kansalaisia (2208 henkeä, 56 prosenttia). Vieraskielisiä asui maakunnassa 5356, joista venäjänkielisiä oli 3410. Merkittävin ulkomaalaisväestön asuinpaikka on Lappeenranta, jonka asukkaista 3,7 prosenttia oli ulkomaan kansalaisia vuonna 2011. Imatralla osuus oli 2,8 prosenttia, Suomenniemellä ja Taipalsaarella osuus oli kahdessa prosentissa. Ulkomaalaisten osuus oli pienin Savitaipaleella. (Kaakkois-Suomen ekotehokkuusraportti 2013.)

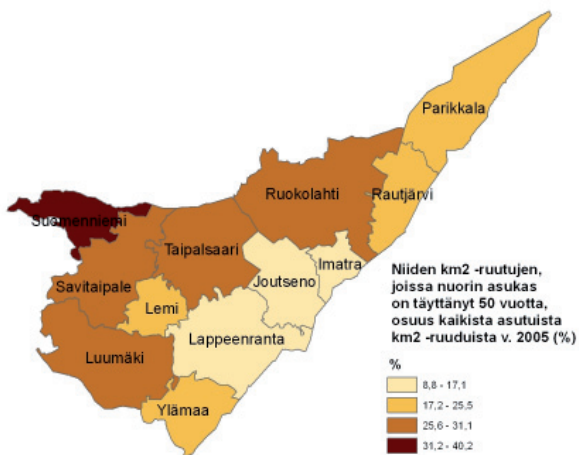
Väestönkehitys on Etelä-Karjalan eri osissa ollut hyvin erilaista. Seutukunnista parhaiten on pärjännyt Lappeenrannan seutukunta ja sen keskusta-alue. Ansiota suotuisasta väestönkehityksestä lankeaa osin myös Lemille ja Taipalsaarelle, jotka ovat tarjonneet viihtyisiä ja rauhallisia asuinalueita lapsiperheille.

Kotimainen eli kuntien välinen muuttoliike on vrottanut Etelä-Karjalaa ja vienyt maakunnasta nuorta, työ- ja lisääntymisikäistä väkeä. Suurin virta on suuntautunut Uudellemaalle (yli 1200 henkeä vuosittain 2000-luvulla), sekä jossain määrin myös naapurimaakuntiin. Eniten on kotimainen muuttoliike rokotanut Imatraa, mutta myös muut Imatran seutukunnan kunnat ovat kärsineet merkittäviä tappioita. Maaseu-

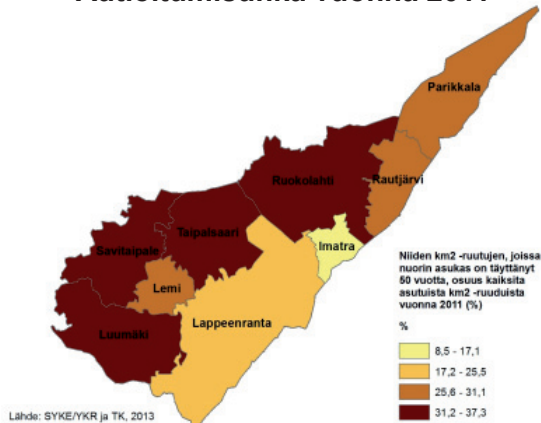
Lasten ja vanhusten määrät vuosina 1991–2040



Autoitumisuhka vuonna 2005



Autoitumisuhka vuonna 2011



tukunnista ainoastaan Luumäki on nauttinut hienoista muuttovoittoa. Lappeenrantaan on suuntautunut niin paljon maahanmuuttoa, että sen menetykset kotimaahan kompensoituvat moninkertaisesti. Myös Imatralta nettosiirtolaisuus on ollut positiivisella puolella.

Väestön ikärakenne vaikuttaa asiointiin ja palvelutarpeeseen. Väestön vanheneminen luo paineita varmistaa helposti saavutettavien palvelujen saanti eri puolilla maakuntaa. Se edellyttää paitsi palvelujen sijoit-

telun tarkkaa harkintaa, myös asuinalueiden suunnittelua niin, että liikkuminen on esteetöntä ja esimerkiksi kevyen liikenteen väyliä on riittävästi. Luovia ratkaisuja tulee soveltaa esimerkiksi yhteis palvelupisteiden ja liikkuvien palveluiden sekä joukkoliikenteen eri muodoissa.

Ikärakenteen kehityksen suunta koettelee erityisesti maakunnan laita-alueita, joissa alueiden autoitumisuhka on suurin vanhemman väen kuollessa tai muuttaessa keskuksiin. Autoitumisuhka on kasvanut erityisesti maakunnan laidoilla. Lappeenrannan tilanteeseen on vaikuttanut laajojen maaseutualueiden liittäminen kaupunkiin kuntaliitosten yhteydessä. Imatra on ainoa, joka on säilyttänyt asemansa samana, mikä taas johtuu kaupungin kompaktista rakenteesta ja laajojen, autoitumisalttiiden maaseutualueiden puuttumisesta.

Haja-asutusalueille kyllä rakennetaan jonkin verran, mutta pääasiassa rakentaminen tulisi keskittää kylä- ja kuntakeskusten alueelle. Tämä olisi suotavaa ekologisesti ja kokonaistaloudellisesti sekä palveluiden järjestämisen kannalta.

Pääasiallisena syynä maakunnan ikärakenteeseen on luonnollisen väestönkehityksen menetykset, eli maakunnassa kuollaan enempi kuin synnytytään. Tärkeä tekijä on myös se, että suurin osa poismuuttajista on nuoria opiskelupaikkaa hakevia tai nuoria perheitä, joiden tärkeimpänä poismuuton motiivina on työnsaanti. Eläkeläiset pysyvät nuoria paremmin paikoillaan, heillä motiivina asuinpaikan vaihdolle on usein hakeutuminen haja-asutusalueilta palvelujen äärelle tai paluumuutto lapsuuden maisemiin. Nuorempiin painottunut ikärakenne on yleisintä taajamien reunamailla tai lievealueilla. Tämä selittyy sillä, että lapsiperheet hakeutuvat asumaan alueille, joita pidetään rauhallisina ja sopivina lasten kasvuympäristöinä.

Vaihtoehtoinen tulevaisuus

Etelä-Karjalan väestöennuste on tilastokeskuksen trendiennuste, jossa väestömäärään vaikuttavien tekijöiden ennustetaan jatkuvan sellaisenaan tulevaisuuteen. Maakunnan talouskehityksen ennustetaan kuitenkin olevan tulevaisuudessa valoisampi ja palveluiden, etenkin kaupan ja matkailun ennakoitaan kasvavan ja tuovan työpaikkoja alueelle. Näin ollen maakunnan väestönkehitys voi olla myönteisempi kuin mitä trendi ennustaa niin muuttoliikkeen kuin ikärakenteen ja luonnollisen väestönkasvunkin osalta.

Esimerkiksi Lappeenrannan muuttovoitto on poikkeuksellista suomalaisten kaupunkien keskuudessa. Jos Lappeenrantaa vertaa muihin keskisuuriin ja suuriin kaupunkeihin, sillä menee kohtalaisen hyvin. Maa-

hanmuutto heijastuu positiivisesti väestön kehitykseen jo nyt ja pidemmällä aikavälillä positiiviset vaikutukset vielä voimistuvat. Jos muuttoliike jatkuu samankaltaisena koko vuosikymmenen, väkiluku kasvaa Lappeenrannassa jopa kolmella tuhannella henkilöllä.

Tosin opiskelijoiden muutto pois verottaa positiivista vaikutusta, mutta korkeakoulutettujen muuttotappio on Lappeenrannassa kuitenkin vähäisempää verrattuna muihin yliopistokaupunkeihin. Koulutusohjelmat vastannevat ainakin osittain alueen työvoimatarpeisiin. Ammattialoittain Lappeenrantaan tulee muuttovoittoa koulutuksen, julkisen hallinnon sekä sosiaali- ja terveystalouden toimialoilta. Kaupungista valuu pois teollisuuden, tieteellisen ja teknisen toimialan ammattilaisia. (Valtiotieteen tohtori Timo Aro, Yle Etelä-Karjala, 3/2013).

Myös Imatralla on tehty mittavia investointeja matkailuun, vapaa-aikaan ja kauppaan. Niiden vaikutus tulee heijastumaan seutukunnan talouteen yleisesti, mutta konkreettisesti se näkyy työpaikkojen ja jossain määrin myös väestönkehityksen virallisia ennusteita positiivisempaan kehityksenä.

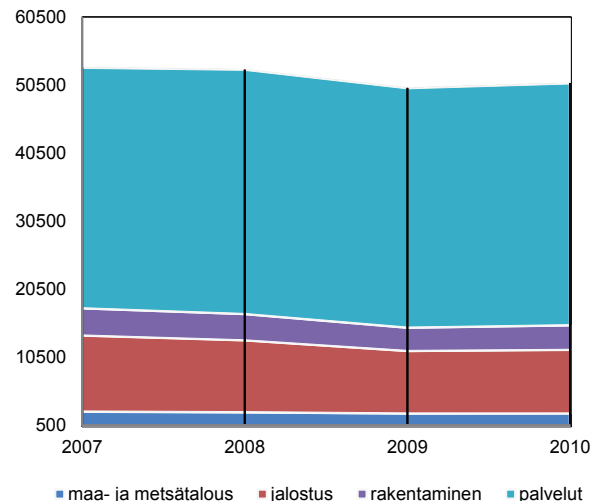
Maahanmuutto on tärkeä väestönkehitystekijä maakunnassa. Sen mahdollistaminen edellyttää tarvittavan perusrakenteen luomista esimerkiksi asumiselle, maahanmuuttajien tarvitsemien palveluiden varmistamista ja yleisen asenneilmapiirin virittämistä myönteisemmäksi niin kanssakäymisessä kuin työelämässäkin.

Elinkeinoelämässä näkyy jo merkittävästi venäläisten vaikutus. On vaikea ennustaa, kuinka paljon tulevaisuudessa kansainväliset, erityisesti venäläiset yritykset Etelä-Karjalassa lisääntyvät, mutta kasvun voi olettaa jatkuvan myös tulevaisuudessa. Asiakastiedon tekemän selvitykseen mukaan 2011–2012 Kaakkois-Suomessa joka kuudes uusi yritys on venäläinen ja joka neljäs uusi osakeyhtiö on ulkomaisten omistuksessa. Etelä-Karjalassa ulkomaalaisten osuus osakeyhtiöiden perustajista on 27 prosenttia ja koko maan vastaava luku on 11 prosenttia.

Etelä-Karjalan alueelliselle kehitykselle on olemassa positiivisia näkymiä ja mahdollisia uusia työpaikkoja syntyy alueelle huomattavia määriä kasvavan Venäjän matkailun vuoksi. Myös maahanmuutto kasvaa Lappeenranta – Imatra seudulla 10 % vuosivauhtia. Mikäli tämä kehitys jatkuu, se tulee lisäämään merkittävästi seudun asukkaiden määrää.

Mikäli venäläisten matkailijoiden määrä kasvaa alueella ennustetulla tavalla, syntyy alueelle uusia kau-

**Etelä-Karjalan elinkeinorakenne
2007–2010**



pan- ja palvelun työpaikkoja. Näitä työpaikkoja ei pystytä täyttämään paikallisväestön voimin, vaan alueelle tarvitaan uusia asukkaita. Tätä ei asukasennusteissa ole otettu huomioon, eli todennäköisesti asukasmäärä kasvaa tässä selvityksessä ennustettua nopeammin, mikä kasvattaa alueen ostovoimaa ja täten myös liiketilan laskennallista lisätarvetta.

2.5 Elinkeinot ja työpaikat

Nykytilanne

Etelä-Karjalan elinkeinoelämän painopiste on ollut voimakkaasti metsäteollisuudessa, mutta nykyisin palveluilla on entistä merkittävämpi rooli maakunnan työllistäjänä. Maakunnan teollisuus on ollut suurteollisuusvoittoista, joskin pk-teollisuus on vallannut entistä enemmän jalansijaa. Vuonna 1980 suurteollisuuden työpaikkoja oli yli kaksinkertainen määrä pk-teollisuuden työpaikkoihin verrattuna. Vuonna 2007 eroa oli enää runsaat 1000 työpaikkaa ja ero on pienentynyt koko ajan. Osa kehityksestä selittyy suurteollisuuden toimintojen ulkoistamisella, jolloin osa niistä tilastoidaan palvelusektoriin kuuluviksi työpaikoiksi. Tavallisimpia ulkoistettavia tehtäviä ovat siivous, ruokahuolto ja kuljetukset. Kaakkois-Suomen työttömyys kääntyi kasvuun vuoden 2012 aikana, mutta työttömyyden kasvu oli alueella pienempää kuin maan keskimääräinen. Lomautukset ovat lisääntyneet jonkin verran. Työllisyys Kaakkois-Suomessa on kärsinyt maailman- ja euroalueen talouden epävarmasta kehityksestä ja vientituotannon vaikeuksista. Ongelmana on nuorten työttömyys ja pitkäaikaistyöttömien määrä. Viimeaikaiset työllisten määrän kehitystä osoittavat luvut taas ovat positiivisia. Myös työllisyysaste eli työllisten osuus työikäisestä (15–64 v.) väestöstä on kohentunut. (Alueelliset talousnäkökymät keuhällä 2013.)

Etelä-Karjalan työmarkkinoiden kysynnän ja tarjonnan tasapainoarvioinnin mukaan maakunnassa on pulaa muun muassa lääkäreistä ja hoitajista, erityis- ja lastentarhanopettajista, myyntiedustajista, puhelinmyyjistä ja siivoojista. Valtaosin on melko hyvä työvoiman kysynnän ja tarjonnan tasapaino. Ylitarjontaa on kuitenkin toimitustyöntekijöistä, elektroniikka-asentajista, paperi- ja vanerityöntekijöistä sekä koneasentajista ja -korjaajista. (Alueelliset talousnäkymät keväällä 2013.)

Työttömyysasteeseen Imatralla on vaikuttanut kaupungin aikaisempien vuosien muuttotappio, joka on vähentänyt alueen työvoimaa. Imatra on kuitenkin viime vuosina välttynyt mittavilta irtisanomisilta ja matkailu sekä kauppa pitävät yllä vireyttä. Lisäksi rajavalvontaan liittyvät palvelut tarjoavat alueen asukkaille töitä. Merkkejä metsäklusterin uudistumisesta ovat muun muassa Tetrapakin nestekartonkipakkaustehdas ja Stora Enson nanosellun koelaitos. Suurimmat investoinnit ovat viime aikoina suuntautuneet matkailu- ja kaupan palveluihin, kuten Imatran kylpylään, Ukonniemen matkailualueelle ja kaupan palveluiden kehittämiseen. Investoinnit piristävät niin elinkeinoelämää kuin työpaikkatarjontaa. Imatran kaupungin tax free -myynti kasvoi vuoden 2012 aikana 37 prosenttia ja venäläisten yöpymiset lisääntyivät noin yhdeksän prosenttia edellisvuoteen verrattuna. (Alueelliset talousnäkymät keväällä 2012, 2013.)

Metsäteollisuus työllistää Etelä-Karjalassa suoraan noin 3900 henkilöä, ja kun mukaan otetaan metsänkorjuut ja -kuljetukset, tilaukset muualta teollisuudelta ja palveluyrityksiltä sekä muut vastaavat, määrä nousee 3600:lla. Lisäksi näiden ihmisten kulutuskysyntä synnyttää työpaikkoja. Metsäteollisuus ry on teettänyt Etlalla selvityksen metsäsektorin alueellisista vaikutuksista, jonka mukaan metsäteollisuuden merkitys on Etelä-Karjalassa suurempi kuin missään muualla Suomessa. Metsäteollisuuden osuus kokonaistuotannosta on 20 prosenttia. Metsäteollisuuden osuus Etelä-Karjalan teollisuustuotannosta oli 70 prosenttia vuonna 2010 ja tuotannon arvo lähes 2,4 miljardia euroa.

Teollisuudella on merkittävä työllistävä vaikutus huolimatta työpaikkojen kokonaismäärän laskusuunnasta. Eniten menetyksiä on tullut massa-, paperi- ja paperituotteiden valmistuksessa sekä tekstiiliteollisuudessa. Metsäteollisuus on viime vuosina keskittänyt investointejaan uusiutuvan energian tuotantoon ja kehittämiseen, joskin monet toiminnoista ovat automatisoituja eivätkä siten lisää merkittävästi teollisuuden työpaikkoja. Lisäkustannuksia aiheuttavat lisäksi vuonna 2015 voimaan tuleva rikkidirektiivi, jonka

myötä tuotteiden merikuljetukset Itämerellä kallistuvat. Lisäksi yritykset saattavat tämän myötä siirtää tuotantoa pois Suomesta kilpailukykyisimmille alueille. Rikkidirektiivi ei kuitenkaan vaikuta sisävesiliikenteessä, esimerkiksi Saimaalla. Joten toisaltaalta tätä kautta multimodaaliset kuljetukset voivat lisääntyä ja tuoda kilpailukykyä alueelle.

Alueen toinen perinteinen ja vahva toimiala eli kuljetus ja varastointi ovat säilyttäneet asemansa kokonaisuutena melko hyvin. ETLA ennustaa työllisten määrän hieman vähenevän. Liikenteen uskotaan kuitenkin kasvavan hieman alkaneena vuonna. Kuljetuksia ja varastointia on tukenut ja tukee jatkossakin kanssikäynti Venäjän suuntaan. Teollisuuden vähentyneitä vientikuljetuksia on voitu korvata tällä idänliikenteellä. (Alueelliset talousnäkymät keväällä 2013.)

Kaakkois-Suomen tuotannon muutoksessa kauppa ja matkailu ovat nostaneet asemiaan. Alueen sijainti Pietarin ja pääkaupunkiseudun läheisyydessä on tuonut niin tavaraliikennettä kuin kasvua henkilöliikenteen rajanylityksiin. Ostosmatkailu, lomamatkailu ja erilaisten matkailupalveluiden kysyntä on lisääntynyt. Investointi uusiin liike- ja matkailukeskuksiin on voimakasta. Matkailussa työllisyyden kasvu on ollut vaatimatonta, mutta erityisesti Lappeenrannan ja Imatran matkailukeskittymiltä odotetaan kasvavaa työpaikkatarjontaa. (Alueelliset talousnäkymät keväällä 2013.)

Alkutuotanto on edelleen tärkeä elinkeino Kaakkois-Suomessa. Maa-, riista- ja kalatalous työllisti Kaakkois-Suomessa arvion mukaan 5400 henkeä vuonna 2011. Maatalouden rakennemuutos jatkuu voimakkaana. Kannattavuusongelmat ja tukijärjestelmien muutokset yhdessä viljelijäväestön vanhenemisen kanssa voivat johtaa maatalouden rakennemuutoksen ennustettua nopeampaan etenemiseen. Pidemmällä aikavälillä alueen tuotannolla on mahdollisuuksia muun muassa Venäjän lähialueen markkinoilla ja lähiruokatuotannossa.

Lappeenrannan seudulla metsäteollisuus on edelleen vahva toimiala ja sellun tuotannossa hyvä kehitys on jatkunut. Lisäksi UPM sijoittaa biodiesellaitoksen Lappeenrannan tehtaalle, jonka työpaikkavaikutukset ovat rakennusaikana n. 200 henkilötyövuotta. Vuonna 2014 valmistuvan laitoksen arvioidaan tuovan alueelle 35 uutta työpaikkaa ja välilliset työpaikkavaikutukset ovat merkittävät. Lisäksi Metsä Fibre Oy:n Joutsenon tehtailla on käynnistynyt yhteistyössä Gasumin ja Helsingin energian kanssa biokaasua tuottavan biojalostamon rakentaminen. Myös rakentaminen on merkittävä työllistäjä alueella. Rakentamis-

ta ovat piristäneet talonrakennuksen ohella matkailuhankkeet sekä maanrakennustyöt. Matkailualalla on myös investoitu voimakkaasti viime vuosina esimerkiksi Rauha-Tiuruun ja suunnitteilla on myös matkailualue Lappeenrannan Huhtiniemeen. Lappeenrannan Tax free -kaupan arvo kasvoi 23 prosenttia edellisvuodesta. Osuus koko maan tax free -kaupasta oli 30 prosenttia. Lappeenrantaan valmistui uutta majoituskapasiteettia yli 1000 vuodepaikkaa ja käyttöaste säilyi edellisvuoden tasolla (63 prosenttia). (Alueelliset talousnäkymät keväällä, 2012, 2013.)

Muusta maasta poiketen aloittaneiden yritysten määrä on lisääntynyt Etelä-Karjalassa alkuvuodesta 2013. Tilastokeskuksen tietojen mukaan uusien yritysten määrä Suomessa on lisääntynyt lukumääräisesti eniten

Etelä-Karjalassa. Tilannetta on verrattu vuoden takaiseen tilanteeseen. Kuntakohtaisesti tarkasteltuna yritysten lukumäärä lisääntyi Lappeenrannassa toiseksi eniten koko maassa. Seudun suhdannenäkymiä pidetään muuta maata parempina. Yhdeksi selittäväksi tekijäksi nähdään rajan läheisyys ja talousalueen ulkopuolelta tuleva ostovoima. Se vaikuttaa kaupanaan ja palvelualalle niin, että näille aloille perustetaan uusia yrityksiä. Toisena selittävänä tekijänä voidaan pitää myös teollisuuden työpaikkojen vähentymistä, jolloin korvaavaa työtä on etsitty yrittäjyydestä. Kolmantena yrittäjyyttä lisäävänä tekijänä ovat olleet yritysaktivointihankkeet, joita on tehty muun muassa yliopistolla ja ammattikorkeakoulussa.

Syyskuussa 2013 valmistuneen viisumivapausselvityksen mukaan viisumivapaus toisi Suomeen yli 12000 uutta työpaikkaa kaupan sekä matkailupalveluiden toimialoille, joista osa sijoittunee Etelä-Karjalaan.

Tulevaisuus

Etelä-Karjalan maakunnan sijainti idän ja lännen välisenä rajamaakuntana, Venäjän naapurina asettavat omat haasteensa, mutta samalla myös erinomai-

set mahdollisuudet maakunnan kehittämiseksi. Etelä-Karjalalla on Venäjän kanssa yhteistä rajaa 185 kilometriä ja kansainvälisiä rajanylityspaikkoja on kolme, joista kahdella on raideyhteys. Maakunta tarjoaa sijaintinsa puolesta hyvät mahdollisuudet ja vakaan toimintaympäristön yrittäjille harjoittaa liiketoimintaa myös Suomen rajojen ulkopuolelle.

Venäjän WTO-jäsenyys ja rajan houkuttelevuus vetää yritystoimintaa Etelä-Karjalaan. Esimerkiksi Venäläisten lääketehaiden tulo ja kansainvälisen Tetra Pak'in uuden pakkausmateriaalitehtaan toteuttaminen alueelle ovat merkkejä tulevasta kehityssuunnasta. Tetra Pak'in kartonkimateriaali saadaan läheltä joten lyhyt kuljetusmatka on suuri etu kuljetuskustannusten sekä hiilidioksidipäästöjen kannalta.

Tulevaisuudessa Etelä-Karjalassa tulisi keskittyä entistä enemmän itsenäisemmän, metsäteollisuudesta riippumattoman pk-teollisuuden lisäämiseen, ICT-alan oivalluksiin ja erikoisosaamiseen sekä erikoistuotannon kehittämiseen eri aloilla. Esimerkiksi matkailun osalta palveluita on jo kehitetty merkittävästi viime vuosia, mutta esimerkiksi venäläiset matkailijat tulevat varmasti vaatimaan yhä tasokkaampaa ja erikoistuneempaa palvelutarjontaa. On siis mietittävä mitä muuta voimme matkailijoille tarjota kylpylöiden ja kauppojen lisäksi. Kysyntään on jo osittain herätty ja Rauhan matkailualueelle on suunnitteilla yksityissairaala. Matkailun ja palveluiden tarjoamat työpaikat tulevat varmasti olemaan merkittävässä roolissa myös tulevaisuudessa.

Uusiutuva energia, sen tuotanto ja kehitys on myös kasvava tulevaisuuden ala. Energianhuolto vaatii uusiutuvien energiamuotojen kehittämistä ja käyttöönottoa. Myös ekologiselle rakentamiselle ja rakennustuotannolle, ympäristöteknologioille yleensäkin sekä jätteille ja niiden sivutuotteiden hyötykäytön kehittämiseksi on tulevaisuudessa kysyntää. Uusiutuvien energiamuotojen markkinat ovat kasvussa ja vaativat näin yhä enemmän esim. laitekehittelyä ja valmistusta sekä energiana käytettävien kasvien viljelyn, korjuun, varastoinnin ja kuljetusten organisointia. Työpaikkoja syntyy niin tutkimukseen, tuotekehitykseen, laitevalmistukseen kun bioenergian tuottamiseen ja korjuuseen. Lappeenrannan teknillinen yliopisto on merkittävä resurssi niin uusiutuvan energian tutkimuksessa kuin tuote- ja laitekehittelyssä.



VASTAVALO

Etäisyysvyöhykkeet myymälöihin v. 2010

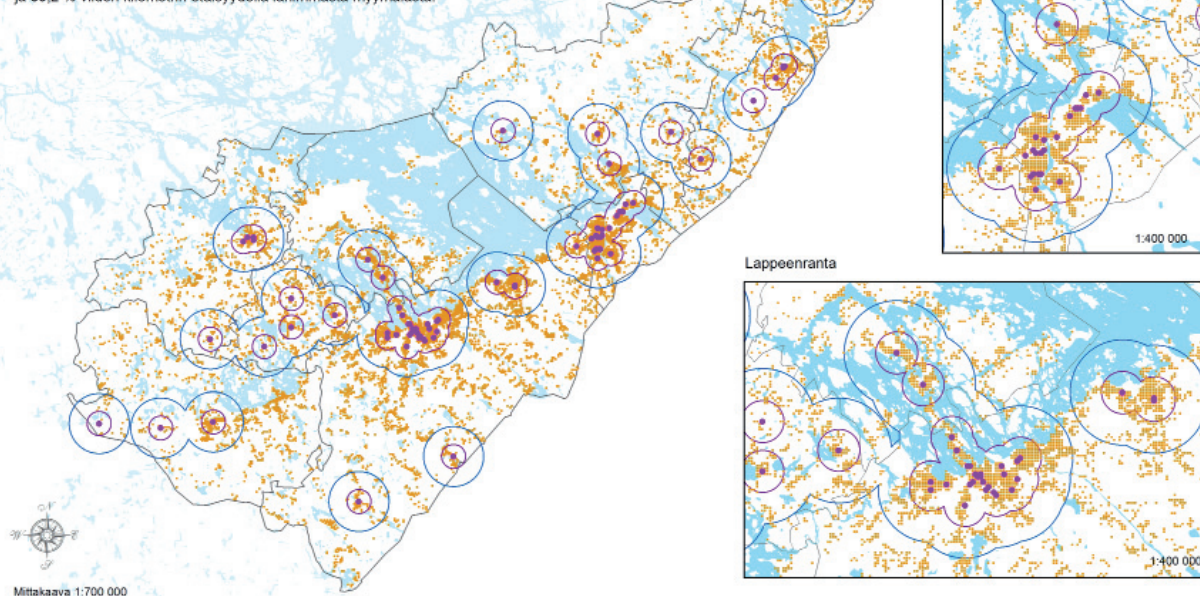
- 250 x 250 m:n ruutu, jossa myymälä (Valintamyymälä yli 100-400 m², Supermarket yli 400 m², itsepalvelutavaratalo yli 2 500 m² tai tavaratalo yli 2 500 m²)

Vaesto 250 x 250 m:n ruudulla v. 2010

2 kilometrin etäisyysvyöhyke

5 kilometrin etäisyysvyöhyke

Etelä-Karjalan väestöstä vuonna 2010 asui 76,9 % kahden kilometrin etäisyydellä ja 89,2 % viiden kilometrin etäisyydellä lähimmästä myymälästä.



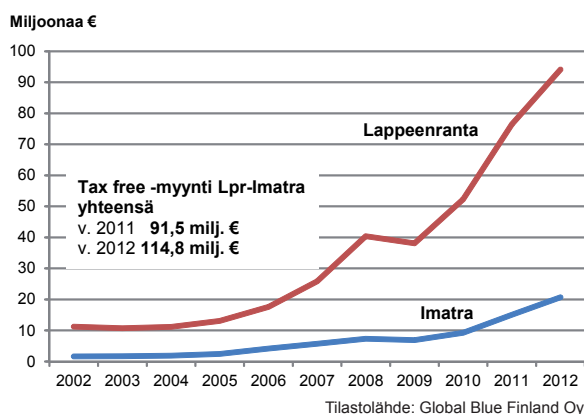
2.6 Kauppa

Nykytilanne

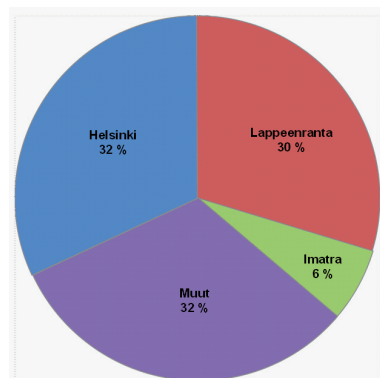
Kaupan ja etenkin taxfree-kaupan merkitys maakunnan elinkeinoelämälle on viime vuosina ollut huomattava. Venäläisten ostosmatkustajien määrä on vauhdittanut Etelä-Karjalan kaupan- ja matkailupalveluiden kehittymistä sekä monipuolistanut kaupan tarjontaa ja lisännyt investointeja. Kiinnostus maakuntaa kohtaan on lisääntynyt ja kaavoituksella pyritäänkin nyt löytämään lisää sijoittumispaikkoja elinkeinoelämän tarpeisiin ja erityisesti kaupan tarpeisiin. Tämän hetkiset, kaavoitetut kaupan paikat ovat kaikki jo toteutumassa ja uusille alueille on kysyntää.

Kauppaan kohdistuvat investoinnit ovat mittavia. Imatran Korvenkannan kauppakeskushanke on valmistuessaan Suomen neljänneksi suurin. Vuoden 2013 aikana alkaa myös Imatran Prismän, ABC-aseman sekä Parikkalan uuden S-marketin rakentaminen. Lisäksi esimerkiksi Atma Trade OY rakennuttaa Imatralla rajakauppaan suuntautuvan marketin ja Kesko uuden K-raudan. Loppuvuodesta 2012 tehtiin myös päätös Ikean ja Ikano-kauppakeskuksen rakentumisesta Lappeenrantaan. Alueella on lisäksi valmisteilla joukko muita erittäin merkittäviä kaupan kehityshankkeita, kuten Lappeenrannan keskustaan (City-kortteli ja Iso-Kristiina), Myllymäen alu-

TaxFree -myynnin kehitys vuosina 2002–2012 Lappeenranta–Imatra



TaxFree -myyntiosuudet vuonna 2012



Tilastolähde: Global Blue Finland Oy

vuonna 2011	perheet	perheet, %	väestö yhteensä	väestö, %	työikäiset (18–64)	työikäisten osuus %
Etelä-Karjala	13 091				79 844	60,4
Imatra	2 703	20,6	28 282	21,4	16 865	21,1
Lappeenranta	7 393	56,5	72 314	54,7	45 031	56,4
Lemi	360	2,7	3 081	2,3	1 775	2,2
Luumäki	485	3,7	5 092	3,9	2 872	3,6
Parikkala	434	3,3	5 569	4,2	3 177	4,0
Rautjärvi	306	2,3	3 774	2,9	2 127	2,7
Ruokolahti	526	4,0	5 550	4,2	3 115	3,9
Savitaipale	313	2,4	3 710	2,8	2 018	2,5
Taipalsaari	571	4,4	4 837	3,7	2 864	3,6

Lähde: Tilastokeskus

eelle sekä Luumäelle ja Rauhaan. (Alueelliset talousnäkymät keväällä 2013.)

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.)

Tax free –myynti Lappeenrannassa vuonna 2012 oli 94,2 miljoonaa euroa, joka on maan toiseksi eniten. Kasvua edellisvuoteen oli 23 prosenttia. Kolmantena myyntitilastoissa on Imatra, jossa tax free -myynti oli 20,7 miljoonaa euroa ja kasvua 37 prosenttia edellisvuoteen nähden. Vilkkainta tax free -kauppa on Helsingissä. Etelä-Karjalan tax free -kaupan on ennustettu jatkavan kasvuaan, mutta maltillisempaan kuin aiemmin. Kauppakeskuksista Lappeenrannan Galleria ja Opri olivat vuonna 2012 tax free -myynnin kärkikaksikkoja ja viiden kärkeen tax free -myynnissä ylsi lisäksi lappeenrantalainen Family Center kauppakeskus. Gallerian myynti kasvoi yhdeksän prosenttia ja Oprin 13 prosenttia vuonna 2012. Venäläisiä ostosmatkailijoita houkuttelevat etenkin Suomen hintataso sekä laadukkaat tuotteet ja monipuoliset ostosmahdollisuudet.

Nykyisin kasvavana trendinä on myös invoice-kauppa, jossa kuluttajat hoitavat veronpalautusten hakemisen itse seuraavan Suomen matkan yhteydessä. Kasvu on erityisen suurta autotarvike kaupassa. Esi-

merkiksi tuhannen euron renkaissa on eroa ostaako ne invoice-kaupalla vai tax-freenä. Invoice-kauppa ei näy Global Blue -yhtiön kautta hoidetuissa verovapaan myynnin tilastoissa.

Yllä olevassa taulukossa vertaillaan lapsiperheiden, väestön ja työikäisten kunnittaisia osuuksia. Tilastojen mukaan lapsiperheiden kulutusmenot ovat suuremmat kuin kotitalouksien keskimäärin. Kaikkien kotitalouksien kulutusmenot ovat keskimäärin 30 247 € vuodessa, kahden huoltajan perheissä 47 531 € ja yksinhuoltajaperheissä 26 674 Suomessa. Yksinhuoltajaperheiden osuus on noin kolmasosa kaikista lapsiperheistä Etelä-Karjalassa (yksinhuoltaja perheitä 2836, kahden vanhemman 10 317).

Taulukossa on vertailtu lapsiperheiden määrää kuntien väestöosuuksiin sekä työikäisten jakaantumiseen kunnissa. Vihreällä merkityt kunnat ovat lapsiperhevoittoisia, punaisilla merkityissä kunnissa lapsiperheiden osuus on muihin muuttujiin nähden pienempi ja mustat ovat neutraaleja.

Myös työikäiset lapsettomat parit kuluttavat huomattavasti keskimääräistä enemmän (36 914€/v.). Näitä perhetyyppäjä on 19 247 Etelä-Karjalassa eli enemmän kuin lapsiperheitä. Yhdenhengen taloudet taas kuluttavat keskimääräistä vähemmän.

Tulevaisuus

Tuomas Santasalo Oy:n laatiman Etelä-Karjalan kaupan rakenne ja mitoitus vuoteen 2025 -selvityksen mukaan:

”Kuluttajatuotteiden monimutkaistuminen, teknistyminen ja kuluttajien vaatimusten kasvu tarkoittaa toisaalta yhä erikoistuneempia myymälöitä. Nämä erikoismyymälät ovat usein hyvin pieniä, mutta tarjoavat hyvin syvän ja laajan tuotevalikoiman tietystä tuotesegmentistä ja samalla toimialan asiantunte-

musta. Näitä ovat mm. alan harrastajien erikoisliikkeet, luksusmerkkikaupat ja tiettyyn tuotteeseen erikoistuneet päivittäistavarakaupat kuten esimerkiksi kahvi- ja teemyymälät. Lähiruokaan erikoistuminen näkyy kaupassa ja ravintolatoiminnassa enenemässä määrin, ja myös muita lähituotteita myyviä liikkeitä kehittyy.

Uusissa kaupan muodoissa vahvistuvat elämykselliset piirteet. Tulevaisuuden kaupassa tavataan ystäviä ja vietetään vapaa-aikaa koko perheen voimin. Tavarankäytön ostaminen on vain osa elämystä, joka sisältyy erilaisten palveluiden sarjaan. Kaupassa vietetään esimerkiksi lastenjuhlia. Slow-shopping ilmiö rantautuu muiden slow-ilmiöiden ohella myös kauppaan. Ostamiseen liittyvä tehokkuusajattelu tällöin vähenee ja siihen sekoittuu muita toimintoja.

Lisäksi kauppa tuottaa muitakin elämyksiä ja räätälöi tuotteita kuluttajan tarpeen mukaan. Asiakas nauttii ajasta myymälässä esimerkiksi joogaten tai maistellen lähituotannon herkuja. Norjassa on esimerkiksi Ikea, jonka hostelliin voi jäädä yöksi ja testata sänkyjen ja vuodevaatteiden toimivuutta.

Elämyskeitaat näkyvät jo kauppakeskusten viihde- ja vapaa-ajan tarjonnan kasvuna. Tavoitteena on, että kauppakeskuksessa voidaan viettää kokonainen päivä tai enemmänkin, jos sen yhteyteen on rakennettu hotelli. Suuria elämyskeskuksia viihdepuistoihin, elokuvakeskuksiin tai kylpylöihin tulee vain suurimpiin kaupunkeihin Suomessa, mutta Etelä-Karjalaankin voi syntyä pienempiä oman tyylisiä elämyskokonaisuuksia.

Palveluiden kasvu näkyy myös vähittäiskaupassa. Tuotteiden ohella vähittäiskauppaan ovat tulleet palvelut. Erikoiskaupoissa tarjotaan räätälöityjä tuotteita tai tuotteiden rinnalla toimialaan liittyvää palvelua. Huonekalukaupasta saa nykyään jo sisustussuunnittelua, puutarhakaupasta puutarhasuunnittelua ja rautakauppa tarjoaa asennuspalvelua. Syntyy myös myymälöiden ja palvelujen yhdistelmiä. Kahvilassa voidaan myydä esimerkiksi lahjatavaroita, jäätelöbaarisia leikkikaluja tai keittiövälinekaupassa toimii kokikoulu.

Päivittäistavarakaupassa suurten myymälöiden kasvu jatkuu osittain kasvavan tuotevalikoiman vuoksi. Pienemmissä kunnissa, jossa erikoiskaupan tarjonta on suppeaa, päivittäistavarakaupan valikoimat kasvavat käyttötavaran suuntaan. Vanhojen rakennusten ja kalusteiden kunnostamista varten on perustettu erilaisia rakennusapteekkeja. Eräissä antiikkikeskuksissa myydään antiikkia, uusia huonekaluja sekä myös vanhojen huonekalujen kunnostamiseen tarkoitettuja

tuotteita. Keskuksessa on myös ammattitaitoisia käsityöläisiä: kelloseppä, verhoilija, lamppujen korjaaja, taidemaalari, puuseppä ja kuvataiteilija. Keskukseen voi tuoda vanhoja esineitään entisöitäväksi ja sieltä voi tilata myös mittatilaustyönä uusia huonekaluja. Myymälöillä on myös verkkokauppa, jolla ne tavoittavat paikallista laajemmin asiakaskunnan.

Etelä-Karjalassa uusia liiketoimintamuotoja ja kaupan konsepteja syntyy matkailun lähtökohdista. Venäläiset asiakkaat ovat merkittävä asiakasryhmä tulevaisuudessa ja uusia kauppatyyppejä ja kauppakeskuksia kehitetään heitä palvelemaan. Lappeenrannan seudulla laajan valikoiman kalakauppa on esimerkki venäläisiä palvelevasta kaupasta.”

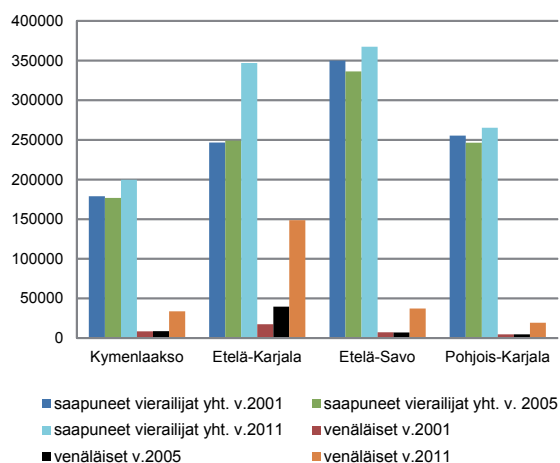
Tulevaisuudessa ostovoimaan ja matkailijamääriin vaikuttavat muun muassa Parikkalan raja-aseman avautuminen, Imatran – Pietarin välinen rautatieyhteys ja Rauhan matkailualueen kasvu sekä viisumivapaus. Palveluiden sijoittamisella matkailijoiden, erityisesti ostosmatkailijoiden kulkuyhteyksien varrelle, voidaan kohdentaa palveluita erityisesti heidän tarpeisiinsa sillä osa heistä ei kaipaa keskustapalvelujen tyylisiä ostosmahdollisuuksia. Näin palveluja sijoittamalla liikennemäärät ja paikoitusongelmat kuntien keskustoissa eivät myöskään kasva liian suuriksi. Esimerkkejä Etelä-Karjalassa ovat muun muassa Laplandia tai Rajamarket, jotka palvelevat pääosin venäläisiä ja sijoittuvat matkailijoille hyvin saavutettavissa oleviin paikkoihin.

2.7 Matkailu

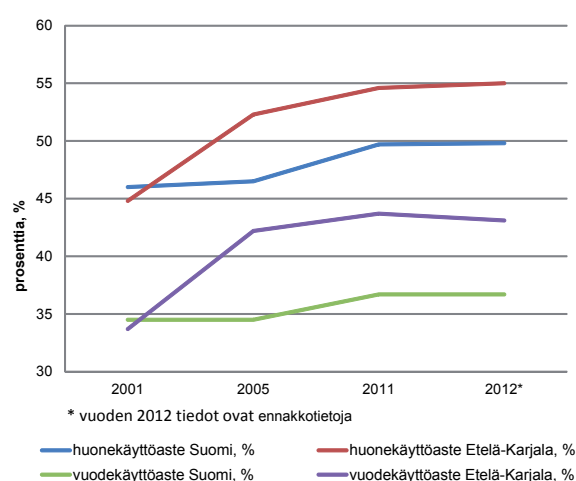
Venäläisillä matkailijoilla on ollut suuri vaikutus myös matkailupalvelujen kysyntään ja tarjontaan maakunnassa. Etelä-Karjalassa on viime vuosina panostettu niin majoituskapasiteetin lisäykseen kun matkailun oheispalveluihin ja aktiviteetteihin. Suurimpina satsauksina ovat viime vuosina olleet Lappeenrannan Rauha-Tiurun alueen kehittyminen ja Imatran Ukonniemen matkailu- ja vapaa-ajanalueen investoinnit. Myös Lappeenrannan Huhtiniemen alueelle, lentokentän lähelle on suunnitteilla hotelli ja matkailupalveluita.

Imatran matkailuinvestoinneista merkittävimpiä ovat Kuusamon Hirsitalot -yhtiön Ukonniemen alueen loma-asuntorakentamisen aloittaminen. Investointien arvo on noin 30–40 miljoonaa euroa, ja ensimmäisten kortteleiden rakentaminen ajoittuu pääosin vuosille 2013–2015. Lisäksi YIT:n Chalets ja Villas -loma-asuntoprojektit Ukonniemessä jatkuvat sekä Imatrankosken keskustan kehitysvaihe on käynnistämässä. Lappeenrannan Rauhan alueen kehittäminen jat-

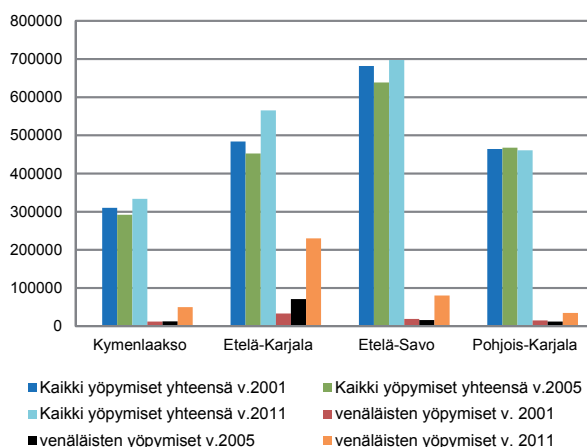
Saapuneet vierailijat kaikissa majoitusliikkeissä



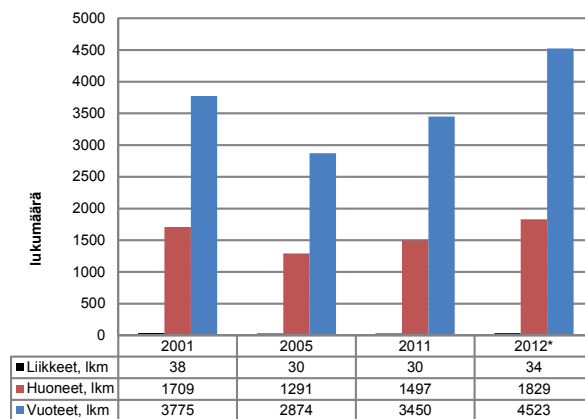
Huone- ja vuodekäyttöaste Suomi ja Etelä-Karjala, koko vuosi keskimäärin



Yöpymiset kaikissa majoitusliikkeissä



Kapasiteetti kaikki majoitusliikkeet Etelä-Karjalassa, koko vuosi keskimäärin



kuu. Kesällä 2013 alueelle on valmistunut uusia tukitoimintoja: golfkenttä ja Capri-kauppakeskus, jonne valmistui muun muassa Angry Birds -aktiviteettipiste. (Alueelliset talousnäkymät keuhällä 2013.)

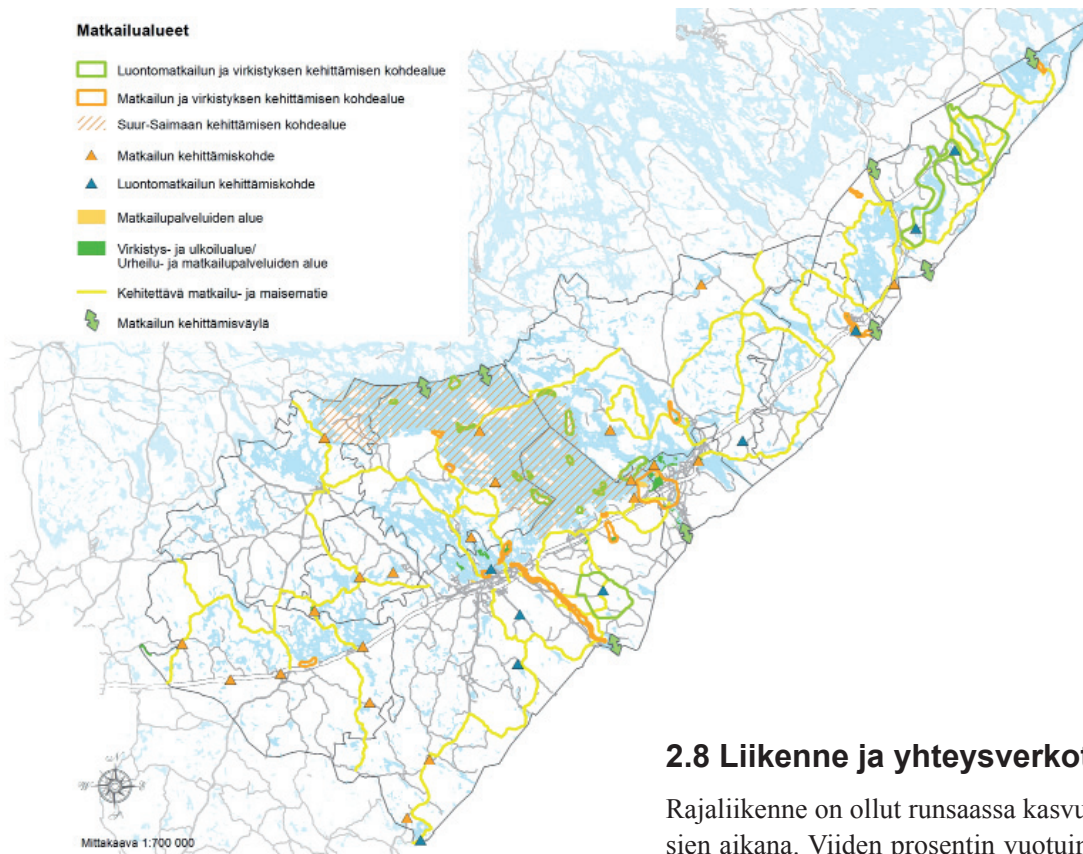
Etelä-Karjalan kaikkiin majoitusliikkeisiin saapuneista vierailijoista ja yöpyjistä merkittävin ulkomaa-laisten ryhmä ovat venäläiset, joiden osuus on lisääntynyt huomattavasti vuosista 2001 ja 2005 vuoteen 2011. Naapurimaakunnista Etelä-Savossa majoitusliikkeisiin saapuneet vierailijat ja yöpymiset ovat korkeimmat, mutta venäläisten osuus jää Etelä-Karjalan luvuista. Imatran seutukunnan majoituspalvelut ovat venäläisten suosiossa. Matkailun edistämiskeskukseen tilastojen mukaan kesäkaudella 2011 (touko-lokakuu) Imatran seudulla oli venäläisten yöpymisvuorokausia miltei 71 000, mikä on lähes 13 prosenttia koko maan venäläisten yöpymisistä. Verrattuna vuoteen 2010 yöpymiset kasvoivat 22 prosenttia. Imatran seutu valitaan matkakohteeksi usein hyvien kul-

kuyhteyksien vuoksi. Lomamatkojen osuus venäläisten matkoista on noussut, noin 43 prosenttia matkoista oli lomamatkoja.

Huone- ja vuodekäyttöaste on Etelä-Karjalassa koko Suomen lukuihin verrattuna korkeampi. Vaikka maakunnan majoitusliikkeiden lukumäärä ei ole kasvanut suuresti, on huoneiden ja eritoten vuodepaikkojen määrä kasvanut huomattavasti. Kasvaneet matkailijamäärät ovat varmasti merkittävästi vaikuttaneet tähän.

Nykyhetkestä tulevaisuuteen

Venäläisten matkailu Suomeen on kasvanut vuosina 1992–2011 keskimäärin 18,5 prosenttia vuodessa. Venäjän talouden ja matkailun asiantuntijat uskovat matkojen määrän kasvavan keskimäärin 12 prosenttia vuosina 2012–2025. Hintojen nousu Venäjällä Suomea nopeammin tekee Suomesta yhä houkuttelevamman ostosmatkakohteen venäläisille. Lisäksi ta-



louskasvu mahdollistaa matkustamisen yhä suuremmalle osalle venäläisistä. Suomi on myös sijaintinsa ja imagoinsa vuoksi houkuttelevin ulkomaankohde erityisesti Pietarissa ja rajan lähialueilla asuvien venäläisten keskuudessa. (TAK 2012.)

Valitessaan matkakohdetta Suomessa, arvostavat venäläiset eniten hyviä kulkuyhteyksiä ja edullisia ostospaikkoja, laatua ja turvallisuutta. Näiden kriteerien perusteella Etelä-Karjala valikoituu useammin matkakohteeksi, mutta myös eteläisen Kymenlaakson uskotaan lisäävän suosiotaan uusien palveluiden myötä. Edulliset ostosmahdollisuudet naapurimaassa saavat matkustajat lähtemään matkaan useita kertoja vuodessa, lomamatkoille taas lähdetään huomattavasti harvemmin. Ostosmatkailu tulee siis olemaan tärkein syy matkustaa myös Venäjältä Suomeen vuonna 2025. Venäläisten Suomen matkailussa on vielä kasvupotentiaalia. Jos talous kasvaa ennakoidusti, eikä rajakauppaa rajoiteta uusilla säädöksillä, tulee ostosmatkailu Suomeen edelleen kasvamaan. (TAK 2012.)

Tulevaisuudessa tärkeää olisi myös panostaa tapahtumien markkinointiin Venäjälle ja ympärivuotisiin matkailupalveluihin sekä kylien matkailupotentiaalien hyödyntämiseen ja kulttuuri palveluihin. Matkailupalveluiden tulisi olla mahdollisimman monipuolisia ja eri käyttäjäryhmien toiveet huomioivia, ettei tarjonta yksipuolistu ja alue menetä houkuttelevuuttaan.

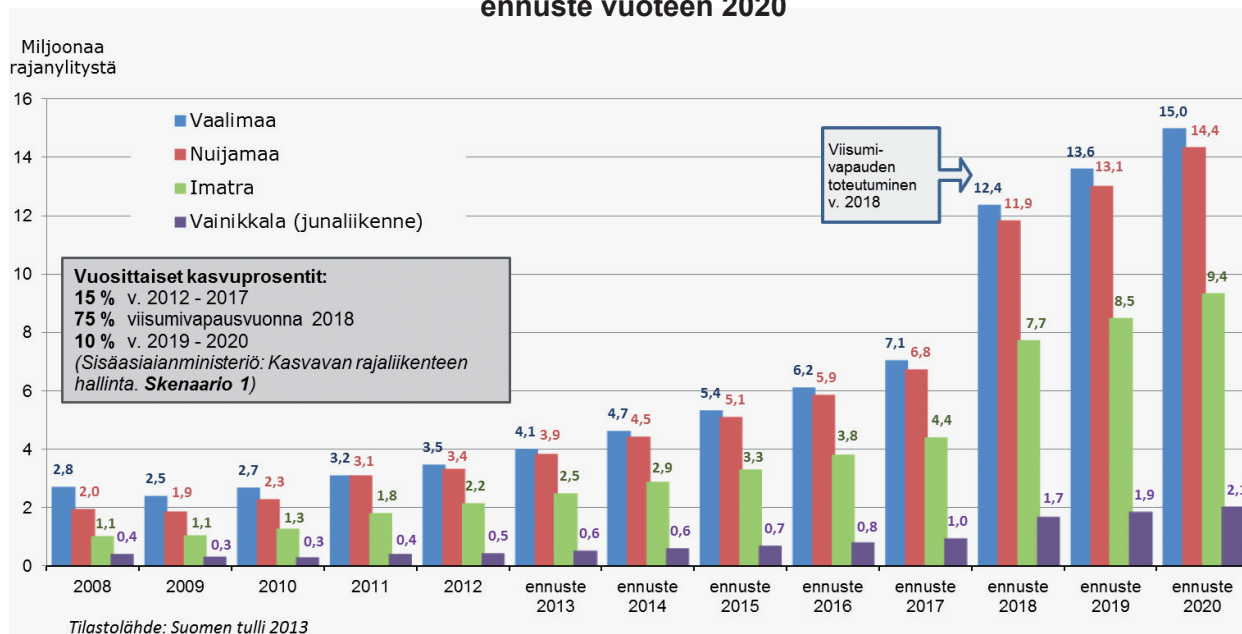
2.8 Liikenne ja yhteysverkot

Rajaliikenne on ollut runsaassa kasvussa viime vuosien aikana. Viiden prosentin vuotuinen minimikasvu puolitoistakertaistaa henkilöliikenteen määrän vuoteen 2020 mennessä, jolloin rajan ylittäisi noin 14 miljoonaa matkustajaa. Myös nopean Allegro-junayhteyden myötä matkustajaliikenne on lisääntynyt merkittävästi. Vuonna 2011 Allegrolla matkusti 307 500 henkilöä ja 367 000 matkustajaa vuonna 2012. VR:n arvion mukaan vuonna 2013 tehdään 425 000 matkaa. Saimaan kanavan matkustajaliikenne on saanut lisäpotkua kanavaliikenteen viisumivapaudesta. Lappeenrannan lentoliikenteen kehittyminen ja sujuvat kulkuyhteydet Eurooppaan houkuttelevat lentomatkustajia myös Venäjältä. Vuonna 2011 lentomatkustajia oli kaikkiaan 120 000.

Imatran rajanylityspaikka uudistuu lähes 11 miljoonalla eurolla. Suunnitelmissa on raja-aseman tienstön ja kiinteistöjen laajentuminen. Laajennetut tilat on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2014. Uudistuksen myötä rajanylityspaikan matkustajamäärät voivat nousta neljään miljoonaan vuodessa. Samana vuonna lähes kaikki rajakoulutus keskitetään Imatralla ja tähän liittyen raja- ja merivartiokoulua laajennetaan. (Alueelliset talousnäkymät keväällä 2013.)

Kaakkois-Suomen rajaliikenteen sujuvuuden edellyttämät toimenpiteet -esitteeseen on koottu ne keskeiset toimenpiteet, joilla rajaliikenne saadaan sujuvammaksi ja turvallisemmaksi. Mukana työssä ovat olleet Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Kymenlaakson liitto ja Etelä-Karjalan liitto.

Matkustajamäärät Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla vuosina 2008–2012, ennuste vuoteen 2020



Sisäasiainministeriön julkaisema kuva matkustajamääristä Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla sekä ennuste vuoteen 2020.

Myös tavaraliikenteen on arvioitu kasvavan rajaliikennettä välittävillä valtateillä. Suomen kautta kulkevan transitoviennin arvo olikin vuonna 2011 noin 20,7 miljardia euroa, joka on 22 prosenttia enemmän kuin vuonna 2010. Liikenne- ja viestintäministeriön ”Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030, ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä” -raportin mukaan raja-asemien Vaalimaa, Nuijamaa ja Imatra kautta tavaraa kuljetetaan huomattavasti enemmän Suomesta Venäjälle päin. Tilanne on taas päinvastainen raja-asemilla Parikkala, Niirala ja Vartiuss. Raportin mukaan Vaalimaan ja Nuijamaan rajanylityspaikoilla näyttäisi olevan eniten kasvupaineita. Imatran raja-aseman kehittäminen helpottanee jatkossa näiden asemienmahdollista ruuhkautumista. Ennusteen mukaan tiekuljetukset raja-asemilla kasvavat vuoteen 2020 mennessä noin 30 prosenttia ja vuoteen 2030 mennessä noin 50 prosenttia. Rautatiekuljetukset kasvaisivat tämän mukaan huomattavasti vähemmän.

Liikenne- ja viestintäministeriön raportin mukaan maanteiden henkilöliikenteestä noin 80 prosenttia kulkee Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta ja vaikka virallisten raja-asemien määrä todennäköisesti lisääntyykin ajan mittaan niin päämatkustajavirrat kulkevat edelleen Vaalimaan, Nuijamaan, Imatran sekä Niiralan ja Vartiuksen kautta. Raskaan liikenteen ajoneuvoista, ja siten nk. ammattiliikenteestä noin 90 prosenttia kulkee Kaakkois-Suomen kautta. Rautateiden henkilöliikenne kulkee nykyisin Vainikkalan kautta, mutta tulevaisuudessa on mahdollista, että joitain tilausjunia tai erityisaikatauluvaroja aje-

taan myös esimerkiksi Imatran tai Niiralan raja-asemien kautta. Lisäksi rajanylityksiä tapahtuu lentoliikenteen ja vesiliikenteen kautta, esimerkiksi risteilyiden ja halpalentoyhtiöiden suosion myötä.

Sisäasiainministeriön ”Kasvavan rajaliikenteen hallinta” -raportin mukaan Kaakkois-Suomen kaupunkien kannalta rajaliikenteen kasvu on strateginen alueen elinvoimaa merkittävästi lisäävä tekijä. Kaakkois-Suomen alueella on varauduttu liikennekapasiteetin nostoon kaikilla rajanylityspaikoilla. Eritoten Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla on jo nykyisillä matkustajamäärillä jonotilanteita, jotka hidastavat matkailutulojen kerryttämistä ja yritysten kaupankäyntiä. Kaakkois-Suomi–Venäjä ENPI -ohjelman rahoituksella kehitetään Imatran ja Nuijamaan raja-aseman liikennejärjestelyjä sekä Simola–Vainikkala tieyhteyttä. Hankkeet toteutetaan v. 2014 loppuun mennessä.

Etelä-Karjalan ensimmäistä vaihemaakuntakaavaa varten on laadittu selvitys maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi. Selvityksessä on tarkasteltu kasvavan matkailun ja rajanylitysten vaikutuksia liikenteeseen ja liikennemääriin sekä teiden kapasiteettiin.

Selvityksen mukaan rajaliikenteen maltillisen kasvun skenaariossa vuonna 2025 maakunnan henkilöautojen kilometrisuorite on noin 14 prosenttia nykyistä suurempi. Rajaliikenteen osuus maakunnan henkilöautoliikenteestä on tässä skenaariossa noin 15 prosenttia ja henkilöautoliikenteen kokonaiskasvusta 69

prosenttia. Voimakkaan kasvun skenaariossa vuonna 2025 maakunnan henkilöautojen kilometrisuorite on noin 62 prosenttia nykyistä suurempi. Rajaliikenteen osuus maakunnan henkilöautoliikenteestä on skenaariossa noin 40 prosenttia ja henkilöautoliikenteen kokonaiskasvusta noin 93 prosenttia. Ostosmatkailun osuus rajan ylittävistä henkilöautoliikenteestä on maakunnan alueella syntyvän kilometrisuorituksen osalta 45–50 prosenttia. Maltillisen kasvun mukaisiin liikennemääriin on syytä varautua jo

lähivuosien investointien suunnittelussa. Tavoitteena on, ettei liikenneverkon välityskyky muodostu esteeksi näköpiirissä olevalle kehitykselle. Rajaliikenteen voimakkaan kasvun skenaarion toteutumiseen liittyy huomattavan suurta epävarmuutta. Skenaarion toteutumiseen pitkällä aikavälillä on kuitenkin syytä varautua tilavarausten osalta. Rajaliikenteen maltillisen kasvun skenaariossa liikenteen kasvu voi aiheuttaa sujuvuusongelmia erityisesti rajaliikenteen ajoiteilla ja uusien kauppojen tuntumassa.

3. YHTEENVETO

Kaavatyö päätettiin käynnistää ympäristöministeriön maakuntakaavan vahvistamispäätöksen myötä ilmenneiden suunnittelutarpeiden sekä maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen johdosta sekä kaupan toimialan nopean kehityksen vuoksi. Tarkoituksena on täydentää/päivittää voimassa olevaa maakuntakaavaa muun muassa uusien vaihtoehtoisten kaupan ratkaisujen osalta ja mitoittaa vähittäiskauppa. Sillä voimassa olevan Etelä-Karjalan kokonaismaakuntakaavan kaupan alueet ovat jo hyvää vauhtia kehittymässä ja rakenteilla, niinpä uusille kaupan ja elinkeinoelämän alueille on jo kysyntää sekä tarvetta. Lisäksi matkailu on kehittynyt viime vuosina nopeasti, jonka myötä myös matkailun ja liikenteen osalta on syytä tehdä uusia tarkasteluja.

Alue- ja palvelurakenne

Aluerakenteessa ennustetaan keskittymisen ja taajamoitumiskehityksen jatkuva. Tämä vahvistaa erityisesti maakunnan ydinalueen (Lappeenranta–Imatra) asemaa maakunnan väestö- ja työpaikkakeskittymänä. Kuntien keskustaajamat hoitavat omia roolejaan palveluiden ja työpaikkojen tarjoajana huolimatta kuntaliitoksista. Tasokkaaseen, rauhalliseen asuin- ympäristöön perustuvat pienet asutustaajamat tulevat säilymään, koska asumiseen suunnatut tasovaatimukset ovat kasvussa.

Väestö

Maakunnan laskusuuntainen väestönkehitys, jota tilastokeskuksen trendiennuste povaa, on mahdollista kääntää ainakin loivempaan laskuun. Tämä edellyttää tietenkin sitä, että toimeentulomahdollisuudet uusien työpaikkojen muodossa parantuvat. Erityisesti toiveita suunnataan matkailuun, kauppaan ja jossain mää-

rin myös tietointensiiviseen tuotantoon ja uusiutuvan energiatuotannon aloihin.

Maahanmuutto on luonnollisen väestönlisäyksen negatiivisuuden vuoksi erittäin tärkeä väestömäärää ja ikärakenteen vinoutumista korjaava tekijä. Maahanmuuton lisääntyminen edellyttää vastaanottavalta alueelta tarvittavien fasiliteettien järjestämistä, palveluiden järjestämistä maahanmuuttajien tarpeet huomioiden sekä asenneilmapiirin myönteisyyttä maahanmuuttajia kohtaan niin kanssakäymisessä sekä työelämässäkin.

Ikärakenteen vanhuspainotteisuus aiheuttaa tiettyjä vaatimuksia palveluiden sijoittamiselle ja saavutettavuudelle. Palveluiden tulisi olla esteettömästi saavutettavissa ja esimerkiksi kevyen liikenteen yhteyksien tulisi olla asuinalueilla hyvät. Myös yhteispalvelut, monitoimipisteet sekä kuljetus- ja muut oheispalvelut tulevat tarpeeseen.

Elinkeinot ja työpaikat

Maakunnan elinkeinoelämän painopiste on ollut voimakkaasti metsäteollisuudessa, mutta nykyisin palveluilla on entistä merkittävämpi rooli maakunnan työllistäjänä. Myös uusiutuva energia, sen tuotanto ja kehitys on myös kasvava tulevaisuuden ala, jonka saralla työpaikkoja syntyy niin tutkimuksen, tuotekehityksen, laitevalmistuksen kun bioenergian tuottamiseen ja korjuuseen. Lappeenrannan teknillinen yliopisto on merkittävässä asemassa uusiutuvan energian tutkimuksessa sekä tuote- ja laitekehittelyssä.

Kauppa

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.)

Tax free –myynti Lappeenrannassa vuonna 2012 oli 94,2 miljoonaa euroa, joka on maan toiseksi eniten. Kasvua edellisvuoteen oli 23 prosenttia. Kolmantena myyntitilastoissa on Imatra, jossa tax free -myynti oli 20,7 miljoonaa euroa ja kasvua 37 prosenttia edellisvuoteen nähden. Vilkkaita tax free -kauppa on Helsingissä. Etelä-Karjalan tax free -kaupan on ennustettu jatkavan kasvuaan, mutta maltillisempaan kuin aiemmin. Kauppakesuksista Lappeenrannan Galleria ja Opri olivat vuonna 2012 tax free -myynnin kärkikaksikkoja ja viiden kärkeen tax free -myynnissä ylsi lisäksi lappeenrantalainen Family Center kauppakeskus. Gallerian myynti kasvoi yhdeksän prosenttia ja Oprin 13 prosenttia vuonna 2012. Venäläisiä ostosmatkailijoita houkuttelevat etenkin Suomen hintataso sekä laadukkaat tuotteet ja monipuoliset ostosmahdollisuudet.

Uusissa kaupan muodoissa vahvistuvat elämykselliset piirteet. Tulevaisuuden kaupassa tavataan ystäviä ja vietetään vapaa-aikaa koko perheen voimin. Tavarankäynnin ostaminen on vain osa elämystä, joka sisältyy erilaisten palveluiden sarjaan. Etelä-Karjalassa uusia liiketoimintamuotoja ja kaupan konsepteja syntyy matkailun lähtökohdista. Venäläiset asiakkaat ovat merkittävä asiakasryhmä tulevaisuudessa ja uusia kauppatyyppejä ja kauppakeskuksia kehitetään heitä palvelemaan. Tulevaisuudessa ostovoimaan ja matkailijamääriin vaikuttavat muun muassa Parikkalan raja-aseman avautuminen, Imatran – Pietarin välinen rautatieyhteys ja Rauhan matkailualueen kasvu sekä viisumivapaus.

Matkailu

Venäläisillä matkailijoilla on ollut ja tulee olemaan suuri vaikutus maakunnan matkailupalveluiden kysyntään ja tarjontaan sekä niiden kehittämiseen. Venäläisten matkailu Suomeen on kasvanut vuosina 1992–2011 keskimäärin 18,5 prosenttia vuodessa. Asiantuntija-arvioiden mukaan matkat tulevat kasvamaan keskimäärin 12 prosenttia vuosina 2012–2025. Majoitus ja matkailupalveluihin on viime vuosina satsattu merkittävästi ja tulevaisuudessa tulisikin

keskittyä ohjelmapalveluiden ja aktiviteettien kehittelyyn sekä mainontaan. Pelkkien kylpylä ja ostospalveluiden kehittäminen ei enää riitä.

Liikenne ja yhteysverkot

Rajaliikenne on kasvanut reippaasti viime vuosien aikana. Viiden prosentin vuotuinen minimikasvu puolitakertaistaisi henkilöliikennemäärän vuoteen 2020 mennessä, jolloin rajan ylittäisi noin 14 miljoonaa matkustajaa. Matkustajamäärät Etelä-Karjalan rajanylityspaikoilla vuonna 2012 noin 6,1 miljoonaa. Matkustajaliikenteen lisääntyessä myös tieverkon välityskyvyn ja rajanylityspaikkojen toimivuuden tulee olla kunnossa.

Lappeenrannan lentokentän toiminta on vilkastanut ja vuonna 2011 lentomatkustajia oli kaikkiaan 120 000. Suorat lentoyhteydet Eurooppaan houkuttelevat venäläisiä ja kotimaisia matkustajia. Tulevaisuudessa tulisikin huolehtia, että lentoyhteydet säilyvät ja niitä on myös mahdollista kehittää sekä uusia yhteyksiä voidaan avata. Myös markkinointi, lentokenttäpalvelut ja kulkuyhteydet kentälle on oltava kunnossa, jotta käytön voidaan odottaa kasvavan.