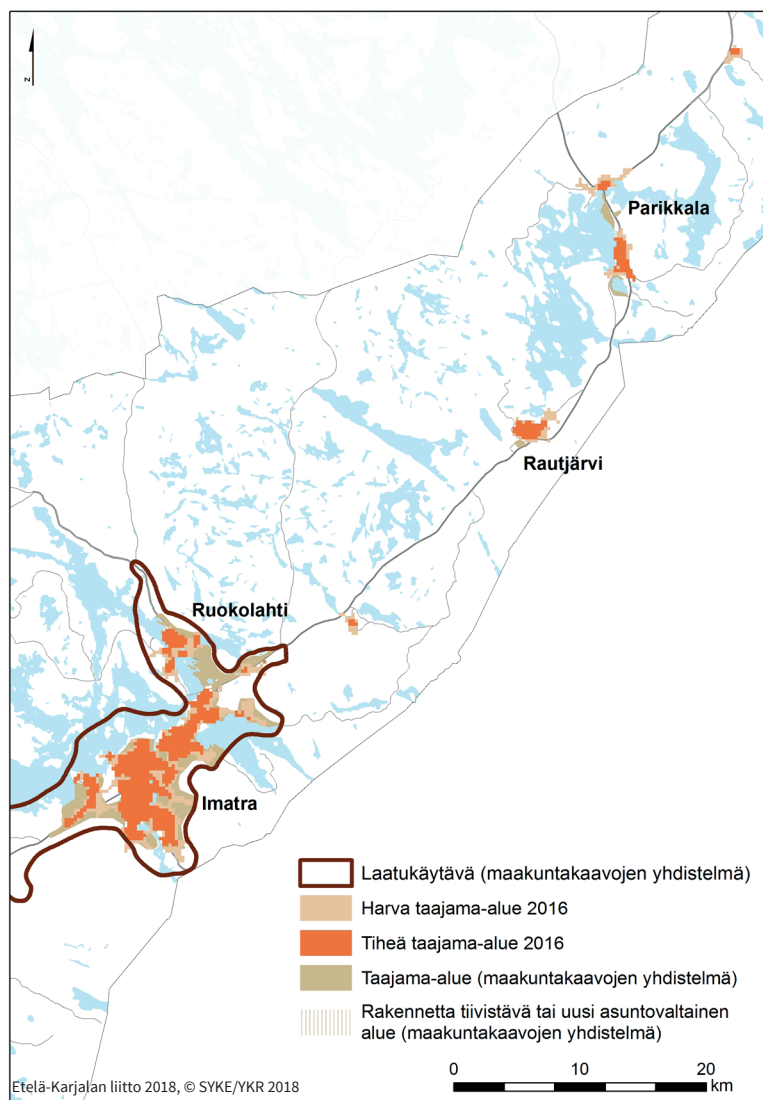


Aluerakenne ja keskusverkko

Maakuntakaavan (2011) ja 1. vaihemakuntakaavan (2015) toteutumisen seuranta

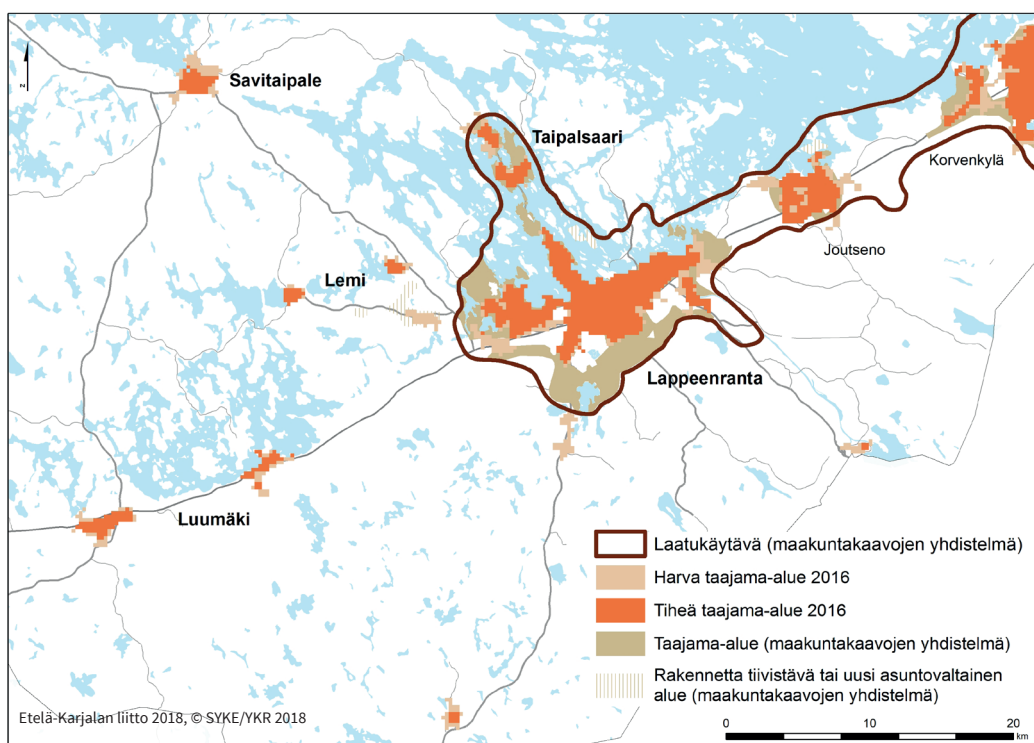


Kuussa on esitetty harvan ja tiheen taajaman (2016) sijoittuminen maakuntakaavayhdistelmän taajamatoimintojen alueisiin nähden Lappeenrannan ja Imatran seudulla.

Tiheä taajama-alue vastaa aluetehokkuudeltaan yleisesti jo rakennettua asemakaavoitettua taajama-alueita ja harva taajama-alue pääosin asemakaavoittamaton alhaisen tehokkuuden taajama-alueita. Harva taajama-alue voi olla keskeneräistä asemakaava-alueita, asemakaavan lähialueita, tiheämpää tienvarsiasutusta tai tiheään taajamaan kytkeytyvää, luonteeltaan kylämaista asutusta.

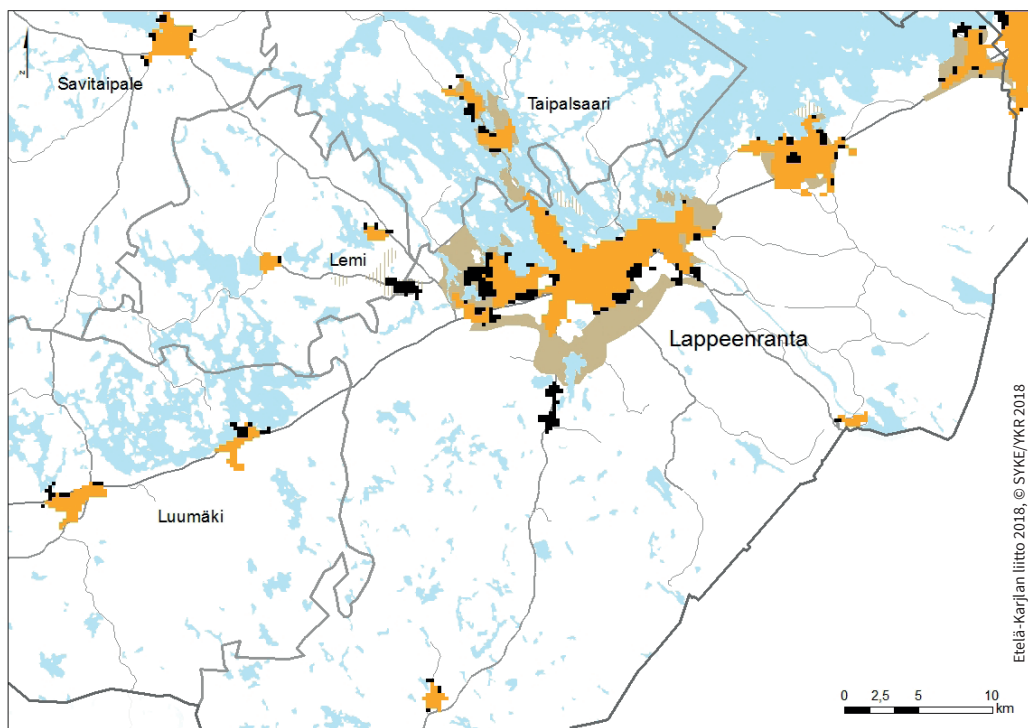
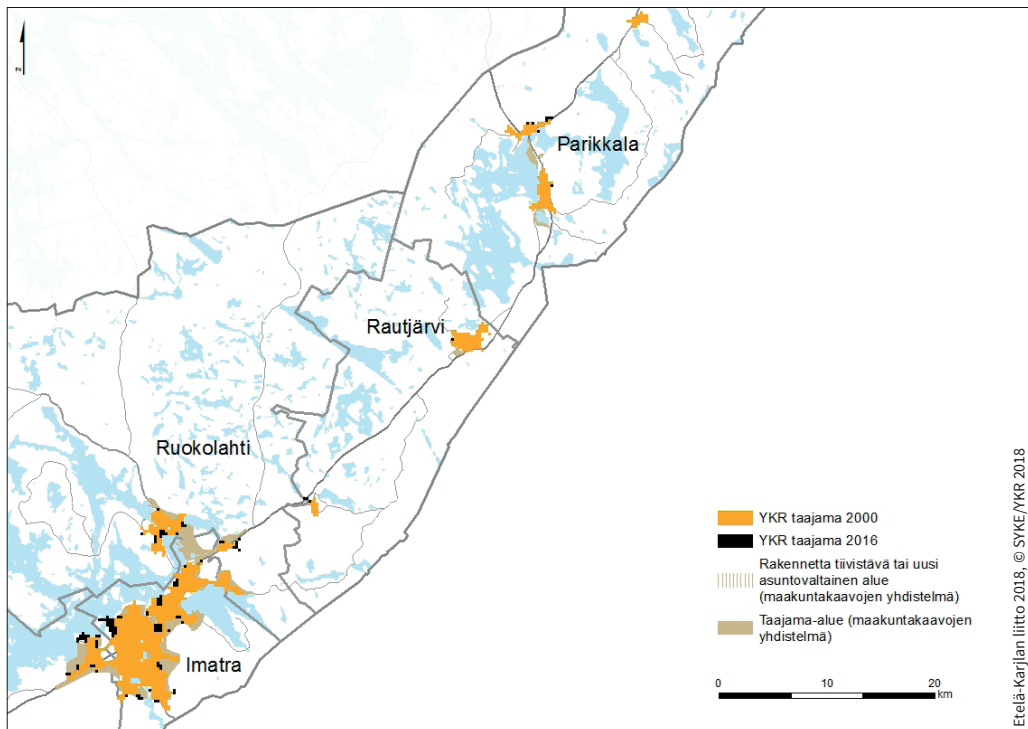
Etelä-Karjalan maakuntakaavassa ja 1. vaihemakuntakaavassa on varauduttu tulevaisuuden aluetarpeisiin ja aluevaraukset ovat tämän vuoksi hyvinkin laajoja.

Vuonna 2014 laaditun JOMYR -selvityksen mukaan joukkoliikenteen edistämisen näkökulmasta alueen maankäytön tulisi entistä enemmän keskittyä olemassa olevien taajamien keskeisille alueille. Selvityksen mukaan parhaita kehittämisen paikkoja joukkoliikennemyönteisyyden kannalta ovat alueet, joilla on jo nykyisin hyvät joukkoliikenneyhteydet sekä hyvä väestöpohja. Tällaisia alueita ovat erityisesti Lappeenrannan keskusta lähialueineen, Skinnarila, Voisalmensaari ja Lauritsala sekä Imatralla keskusta lähialueineen sekä yhteysväli keskustasta Vuoksenniska. Lisäksi hyviä kehittämisen paikkoja ovat sellaiset yhtenäiset alueet, joilla on vahva väestöpohja (väestötiheys vähintään 20 as/ha). Näitä alueita on lähinnä Lappeenrannan ja Imatran keskuksissa sekä Skinnarilan alueella. Pienempiä korkean väestöpohjan alueita on myös jonkin verran muualla keskustajaajamissa.



Potentiaalisia asumisen kehitysalueita on erityisesti Lappeenrannan ja Imatran keskuksien reunamilla, Lauritsalan ja Skinnarilan alueella, Joutsenossa ja Vuoksenniskalla sekä osin Taipalsaaren ja Ruokolahden keskuksissa. Maakuntakaavassa nämä alueet on osoitettu taajamatoimintojen ja laatuikäytävän alueiksi.

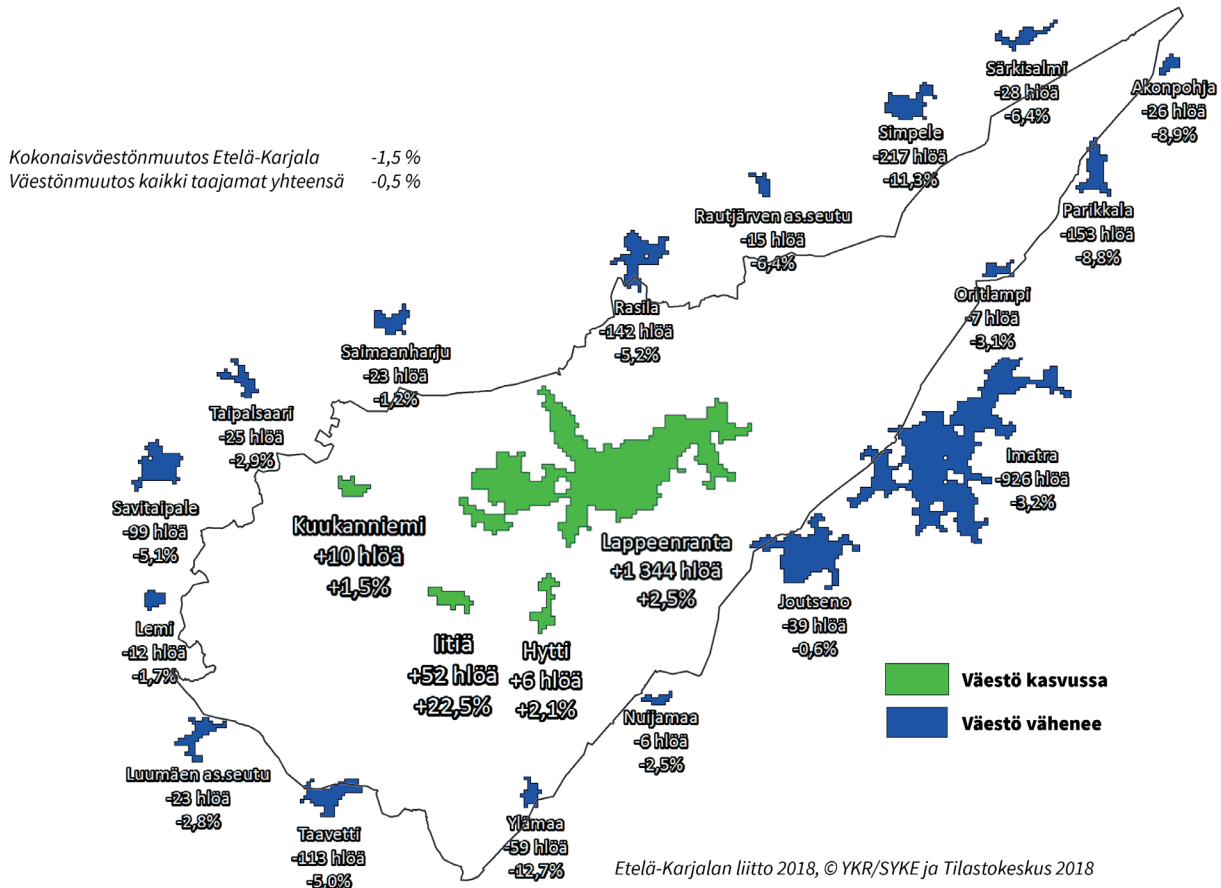
Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on mahdollisuus harvan taajama-alueen tiivistämiseen ja kaavoittamiseen siltä osin, kun sitä ei ole vielä tehty. Harvan taajaman alueet sijaitsevat pääosin tiheään taajaman laidalla ja niissä on hyvät sekä kulkuyhteydet että joukkoliikenteen yhteydet.



Taajamavertailu

Taajamien pinta-alat ovat laajentuneet 2000 - 2016 välisenä aikana. Taajamien yhteenlaskettu pinta-ala Etelä-Karjalassa oli 16,4 km² vuonna 2000 ja 18,9 km² vuonna 2016. Taajamien pinta-ala on kasvanut 13,2 prosenttia. Taajamatarkastelussa on hyödynnetty SYKE:n YKR-aineistoja, jossa taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta. Rajausta perustuu 250 m x 250 m ruudukkoon, jossa huomioidaan asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys.

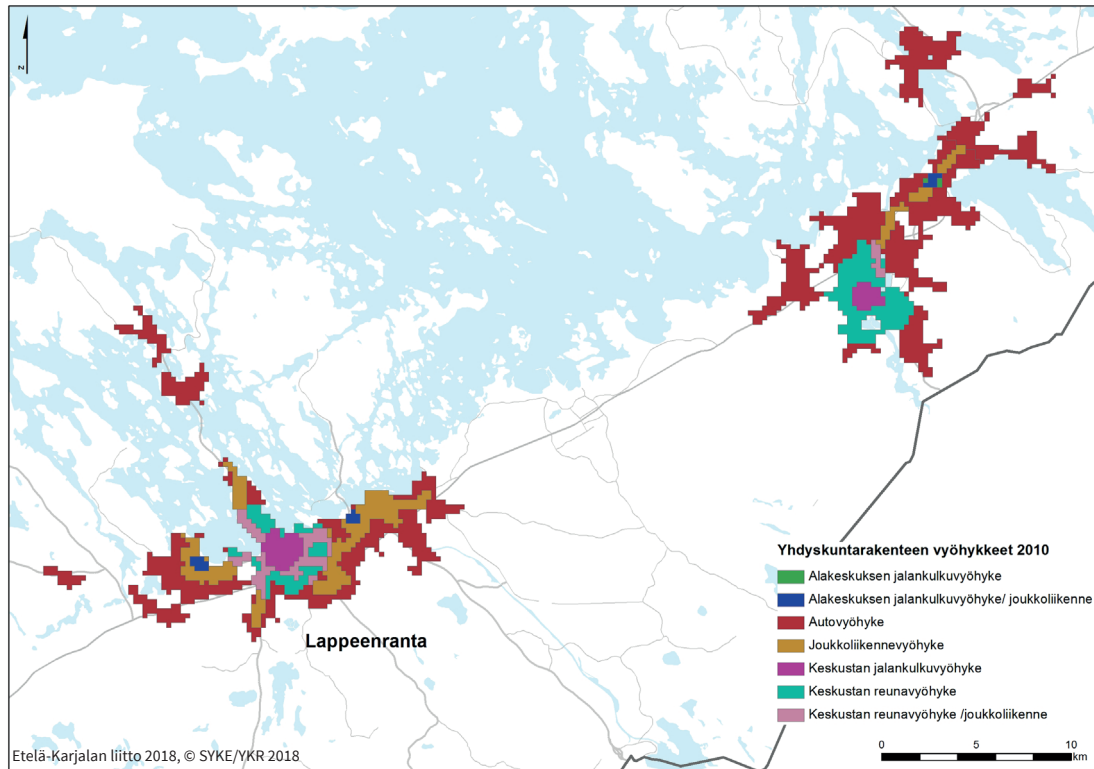
Väestön muutos Etelä-Karjalan taajamissa 2011-2016



Lyhemmällä tarkasteluvälillä 2011-2016 Etelä-Karjalan väestömäärä on kokonaisuudessaan laskenut (-1,5%), mutta taajamissa väestömäärän väheneminen (-0,5%) ei ole ollut yhtä voimakasta. Kasvua väestömäärissä on ainoastaan Lappeenrannan taajamassa ja Hytissä sekä Lemin litiässä ja Kuukanniemessä. Väestö keskittyy enemmässä määrin taajamiin, jonka vuoksi taajamien kehittäminen mm. palveluiden, asumisen ja liikenneyhteyksien osalta on erityisen tärkeää.

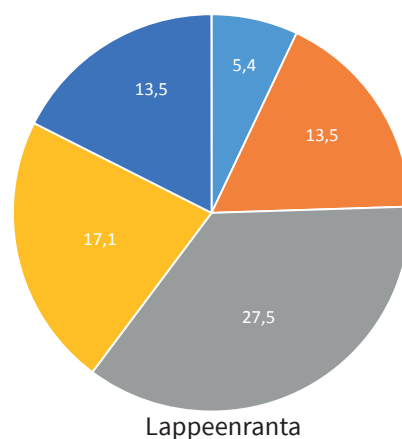
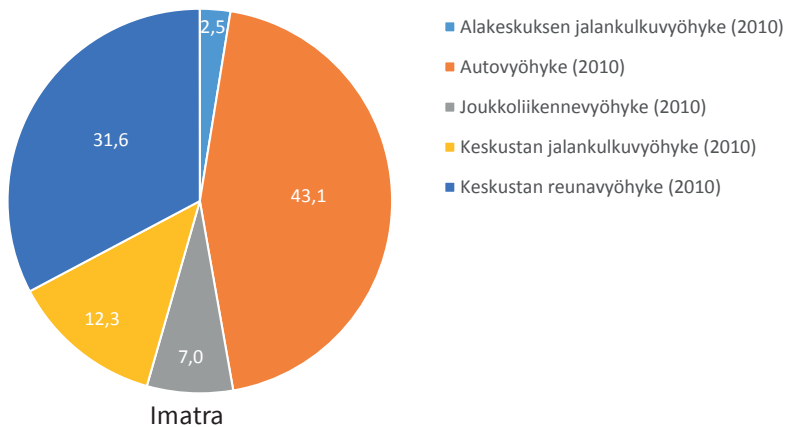
Väestön sijoittuminen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille

Väestötarkastelussa on käytetty yhdyskuntarakenteen vyöhykkeitä vuosilta 2010 ja 2015. Vyöhykkeet on Suomen ympäristökeskuksen Urban Zone 2 -hankkeessa (2011-2013) tuotettu valtakunnallinen paikkatietoaineisto, jota käytetään taajama-alueiden kuvaamiseen. Aineisto on muodostettu luokittelemalla ja yhdistelemällä yhdyskuntarakenteen seurannan (YKR) 250x250 metrin ruutuja jalankulku-, joukkoliikenne ja autovyöhykkeisiin keskustaetäisyyden ja joukkoliikenteen palvelutason perusteella. Joukkoliikennevyöhykkeet kuvaavat joukkoliikenteen tarjontaa ruuhka-aikana, eikä vyöhyke kuvaa joukkoliikenteen todellista käyttöä kyseisellä alueella.



Jalankulkuvyöhykkeiden muodostamisen kriteereitä on päivitetty verrattuna vuotta 2010 kuvaavaan aineistoon, minkä takia näiden kahden poikkileikkausaineiston muutoksia ei voi verrata suoraan. Eri-tyisesti muutos koskee keskustan reunavyöhykkeen alueellista laajuutta, joka on vuoden 2015 aineistossa huomattavasti aiempaa suppeampi.

Prosenttiosuus vuoden 2011 asukasmäärästä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä



Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet (2010, 2015), aineistokuvaus

Keskustan jalankulkuvyöhyke: ruudut, jotka ovat noin 1km:n etäisyydellä kuntakeskuksesta.

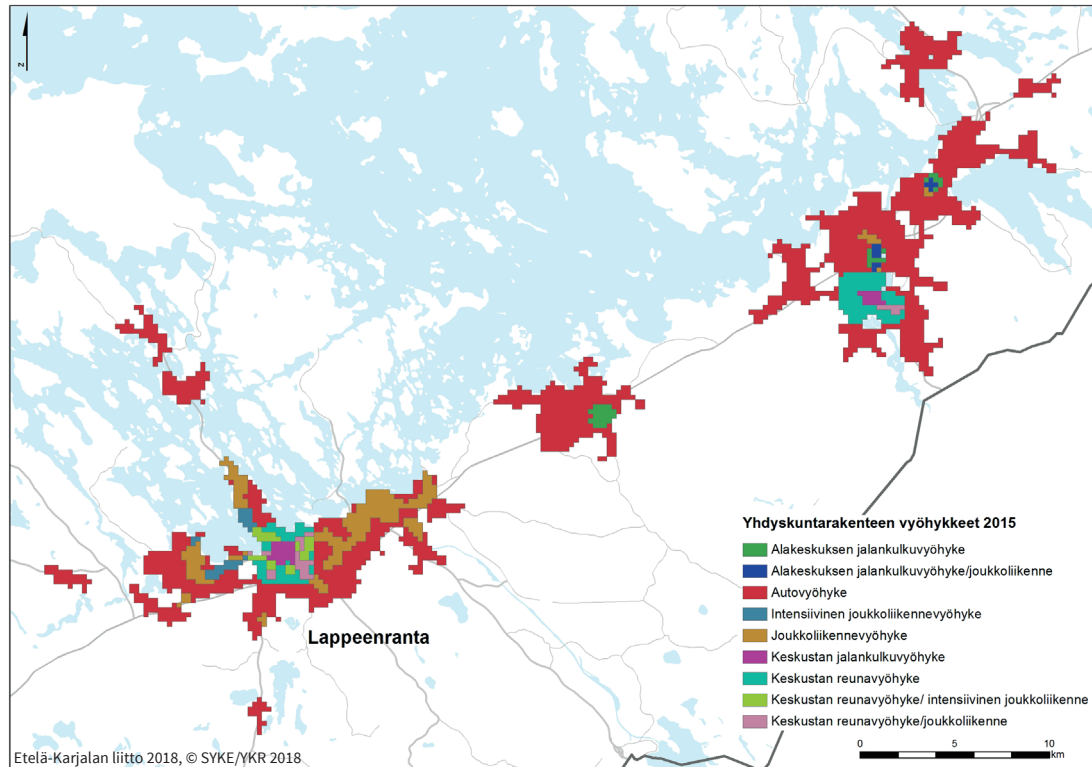
Alakeskuksen jalankulkuvyöhyke: joukkoliikenteen ja kaupan palvelutasoon sekä asukas- ja työpaikkamääriin perustuvassa paikkatietotieteanalyysissä esiin nousevat toimintojen keskittymät.

Keskustan reunavyöhyke: ruudut, jotka ovat 1km etäisyydellä keskustan jalankulkuvyöhykkeen ulkoreunasta.

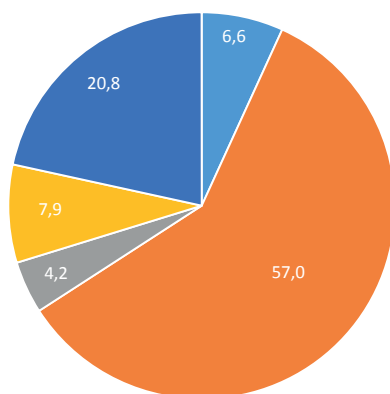
Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke: ruudut, joissa joukkoliikenteen vuoroväli enintään 15 min, kävelyetäisyys bussipysäkillä enintään 250 m ja raideliikenteen asemalle 400 m.

Joukkoliikennevyöhyke: ruudut, joissa joukkoliikenteen vuoroväli enintään 30 min, kävelyetäisyys enintään 250 m bussipysäkillä ja 400 m raideliikenteen asemalle.

Autovyöhyke: taajama-alueet, jotka eivät täytä muiden vyöhykkeiden kriteerejä.



Prosenttiosuus vuoden 2016 asukasmäärästä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä



Imatra

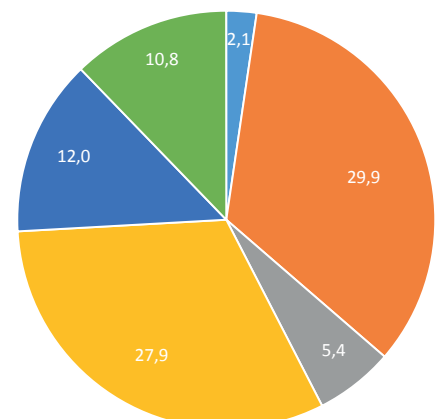
- Alakeskuksen jalankulkuvyöhyke (2015)
- Autovyöhyke (2015)
- Joukkoliikennevyöhyke (2015)
- Keskustan jalankulkuvyöhyke (2015)
- Keskustan reunavyöhyke (2015)

Etelä-Karjalan liitto 2018, © SYKE/YKR ja Tilastokeskus 2018

Suurin osa väestöstä asuu autovyöhykkeellä Imatalla ja Lappeenrannassa, joissa väestöosuus on kasvanut 2011-2016 välisenä aikana. Positiivisena voidaan pitää Lappeenrannan kaupungin joukkoliikennevyöhykkeellä ja keskustan jalankulkuvyöhykkeellä asuvien määrän kasvua. Yhdyskuntarakenteen ja ympäristön kannalta olisikin hyvä pohtia keinoja yksityisautoilun vähentämiseksi. Asumisen sijoittuminen joukkoliikenne-, jalankulku- ja keskustan reunavyöhykkeille voisi vähentää autoilun tarvetta ja lisätä joukkoliikenteen kannattavuutta.

Lappeenranta

- Alakeskuksen jalankulkuvyöhyke (2015)
- Autovyöhyke (2015)
- Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke (2015)
- Joukkoliikennevyöhyke (2015)
- Keskustan jalankulkuvyöhyke (2015)
- Keskustan reunavyöhyke (2015)

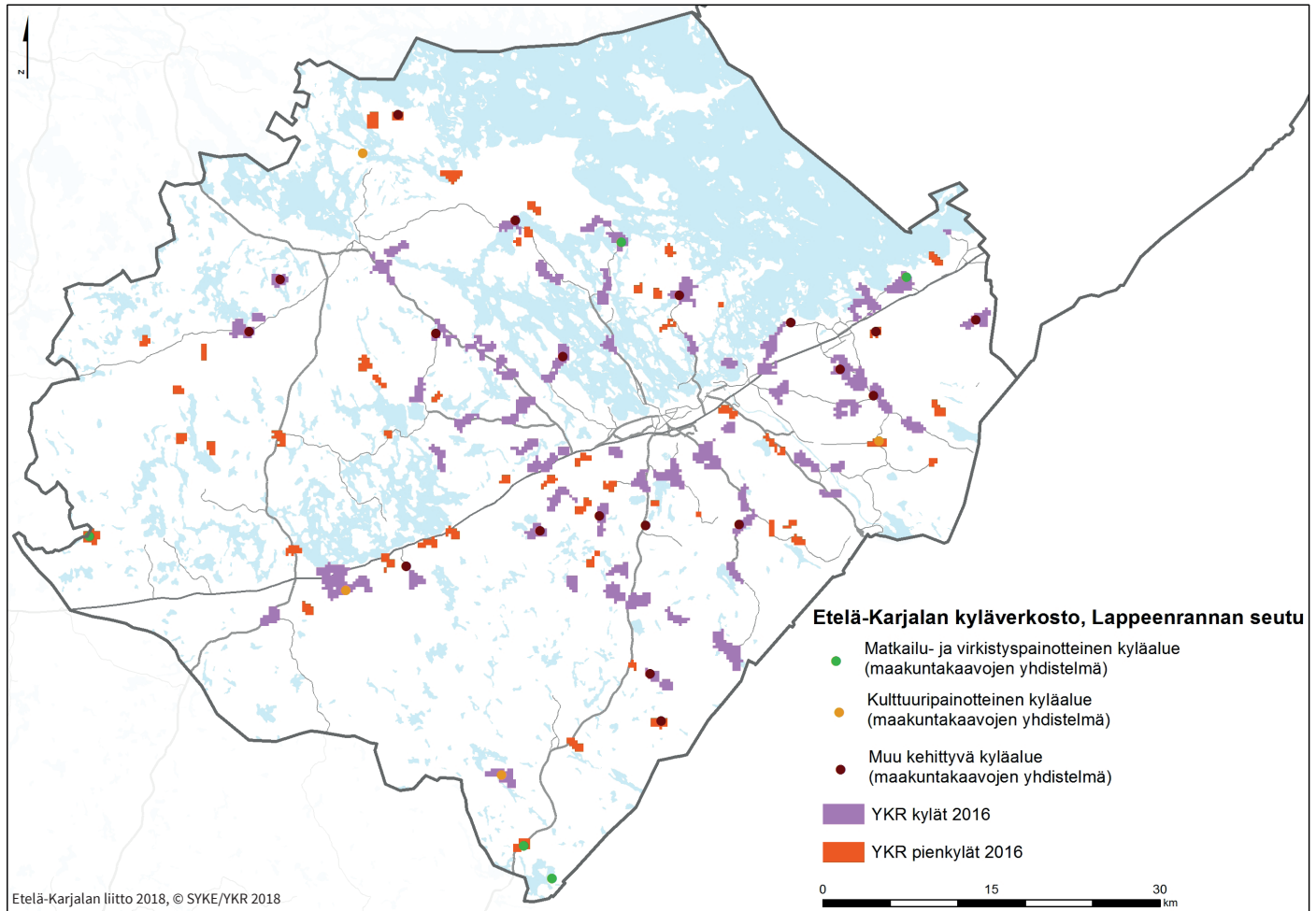


Etelä-Karjalan liitto 2018, © SYKE/YKR ja Tilastokeskus 2018

Etelä-Karjalan kyläverkosto ja maakuntakaavan kyläalueet

YRR kylät, aineistokuvaus

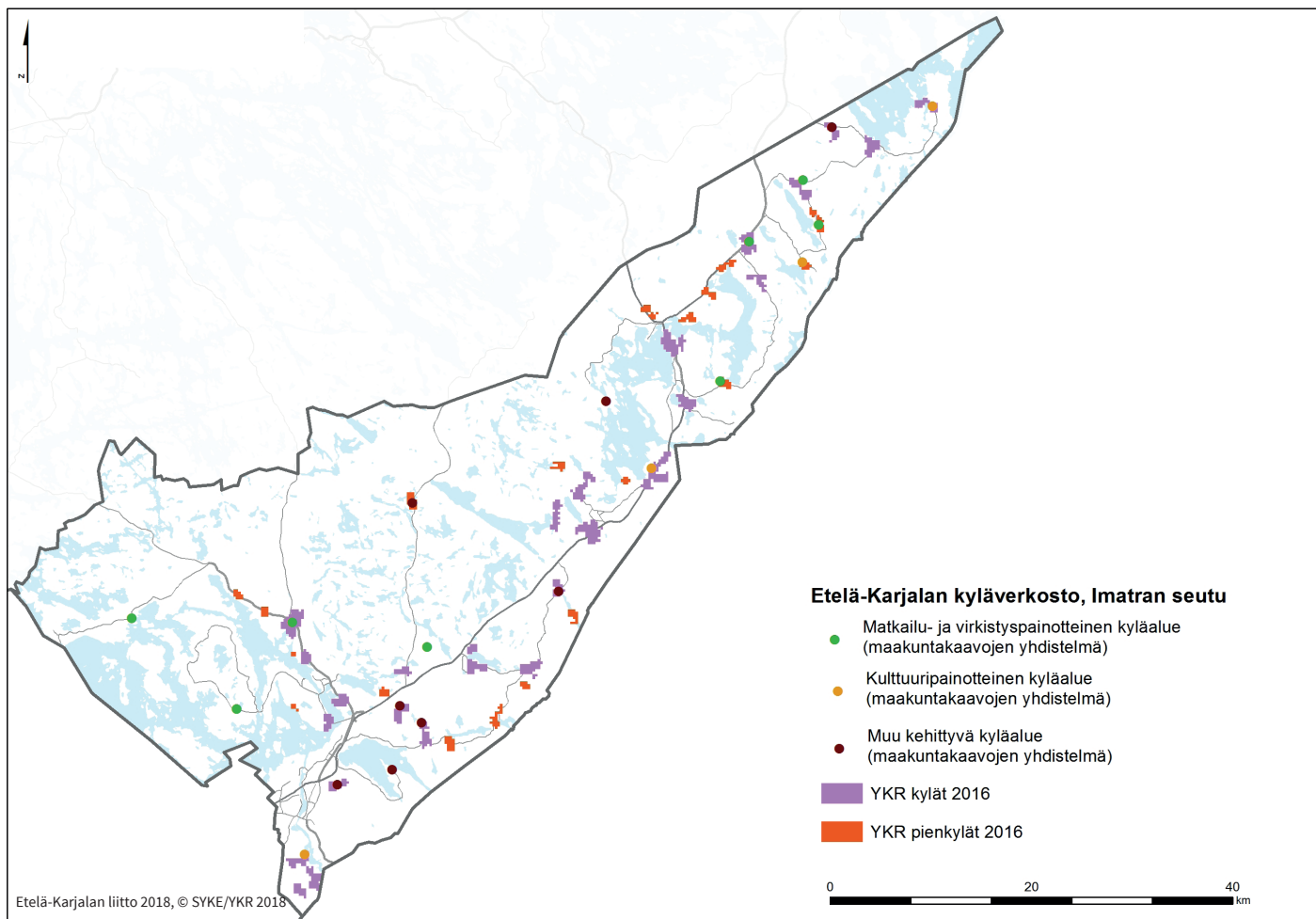
Kylämäistä yhdyskuntarakennetta kuvaavan aluejaon tavoitteena on esittää taajamien ulkopuolisen haja-asutusalueen rakennus- ja asutustihentymät, jotka perustuvat vakituiseen asutukseen. Kylät on jaettu kahteen luokkaan, 20-39 asukkaan pienkylät sekä yli 39 asukkaan kylät. Harvaan maaseutuasutukseen kuuluvat ne alueet, jotka eivät kuulu taajamiin, kyliin eivätkä pienkyliin, mutta joissa on vähintään yksi asuttu rakennus (=väestöä) kilometrin säteellä. 100 % vettä sisältävät ruudut eivät kuulu aluejakoihin. (Metatiedot SYKE/YKR 2018).



Etelä-Karjalan maakuntakaavassa (2011) on osoitettu kehittyvät kyläalueet: matkailu- ja virkistyspainotteiset, kulttuuripainotteiset ja muut kehittyvät kyläalueet. Monipuolisen asumisen muotoja ja viihtyisää asuinympäristöä on tavoiteltu sekä taajamien että maaseudun kylien alueilla tukeutuen olemassa olevaan liikenneinfraan ja teknisen huollon verkostoihin.

Maaseudun kyläkeskukset on osoitettu maakuntakaavaan (2011) sillä perusteella, onko niillä olemassa olevia palveluja ja onko kylillä mahdollisuus kehittyä, toisin kuin YKR -aineisto, jonka luokittelu perustuu väestömäärään. Maakuntakaavan merkintöjen määräyksissä kyläkeskuksiin on esitetty laadittaviksi maankäytöllisiä suunnitelmia kylän kehittämiseksi ja asuinpaikkojen lisäämiseksi. Teemoittamisella on pyritty edistämään kunkin kylän ominaispiirteitä ja kehittämään elinkeinoja sekä säilyttämään kylien kulttuuri- ja muita erityisarvoja.

Pääosa maakuntakaavaan osoitetuista kylistä on myös YKR-aineiston mukaisia kyliä tai pienkyliä. Joitakin eroavaisuuksia aineistoissa kuitenkin on. Jotkut maakuntakaavassa osoitetut kylät eivät kuulu kumpaakaan YKR kylät -luokkaan.



Kylämaisemaa Parikkalassa kesällä 2016. (Kuva Arto Härmäläinen.)

Maakuntakaavojen toteutumisen seuranta, Etelä-Karjalan liitto, Aluesuunnittelu



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO