

Etelä-Karjalan maakuntakaava Taustaselvitys



Etelä-Karjalan liitto 

Etelä-Karjalan maakuntakaava
Taustaselvitys

Etelä-Karjalan liitto
Lappeenranta 2009

Pohjakartat © Maanmittauslaitos, lupanro 360 / MML / 09

Kansikuvat: Arto Hämäläinen
etukansi: Näkymä Ruokolahdelta Imatran suuntaan, 2002
takakansi: Vilajoki, Lappeenranta

ISSN 1235-8185
ISBN 952-9560-32-X

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	5
1. JOHDANTO	13
1.1 Etelä-Karjalan aluesuunnittelun kehittäminen	13
1.2 Lain tavoitteet maakuntakaavalle	13
1.3 Maakuntakaavan tarkoitus ja sen suhde muuhun maakunnan suunnitteluun	13
1.4 Maakuntakaavan suunnitteluprosessi	14
1.4.1 Osallistuminen ja vuorovaikutus osana kaavaprosessia	14
1.4.2 Vaikutusten arviointi osana kaavaprosessia	14
2. MAAKUNTAKAAVA- ALUEEN NYKYTILA JA KEHITYSNÄKYMÄ	15
2.1 Etelä-Karjala, idän ja lännen kohtauspaikka	15
2.1.1 Venäjän naapurina	15
2.1.2 Etelä-Karjalan asema EU:n raja-alueena	17
2.1.3 Etelä-Karjala läntisen ja itäisen Suomen välissä	17
2.2. Alue- ja palvelurakenne	18
2.2.1 Seutukunnat ja keskuksat	18
2.2.2 Taajamat ja maaseutu	18
2.2.3 Työssäkäyntiliikenne lisääntyy	19
2.3 Asutuksen rakenne	20
2.3.1 Asutuksen kehitys esihistoriasta nykypäivään	20
2.3.2 Asutuksen rakenteen kehittäminen ja tulevaisuus	22
2.4. Asuminen Etelä-Karjalassa	24
2.4.1. Kodasta kerrostaloihin	24
2.4.2. Asumisen nykytila	25
2.4.3. Asuntotuotantotarve sekä asumisen ja asuinalueiden kehittäminen	26
2.4.4. Asumisen sijoittaminen	28
2.5 Väestönkehitys	28
2.5.1 Menneestä kehityksestä ja nykyisyydestä	28
2.5.2. Tulevaisuuden näkymiä – väestö vähenee ja vanhenee	30
2.5.3. Muuttoliike ja kansainvälistyminen	31
2.6 Elinkeinorakenne ja työpaikat	33
2.6.1 Turkiskaupasta teollistumiseen	33
2.6.2. Teollistuminen ja palvelut tuovat lisää toimeentuloa	34
2.6.3. Tulevaisuuden haasteita	36
2.7 Palvelut ja palvelurakenne	39
2.7.1. Kyläkaupoista hypermarketeihin	39
2.7.2. Palvelujen kehitys tulevaisuudessa	41
2.8 Koulutus, osaaminen ja tutkimus	42
2.8.1 Koulutuksen historiaa	42

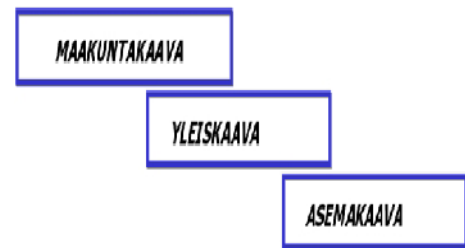
2.8.2	<i>Koulutuksen nykytila</i>	44
2.8.3	<i>Osaaminen ja tutkimus</i>	46
2.8.4	<i>Koulutuksen tulevaisuuden näkymiä</i>	47
2.9	<i>Matkailu</i>	49
2.9.1	<i>Matkailun historiaa - kylpylöitä ja luonnonrauhaa</i>	49
2.9.2	<i>Nykyinen matkailupotentiaali</i>	50
2.9.3	<i>Matkailun tulevaisuudesta</i>	51
2.10	<i>Virkistys ja ulkoilu</i>	51
2.10.1	<i>Luonnon virkistyskäyttö ja sen suomat mahdollisuudet</i>	51
2.10.2	<i>Virkistyspalvelujen kehittäminen</i>	52
2.10.3	<i>Tulevaisuuden haasteet</i>	53
2.11	<i>Luonnonympäristö ja luonnonvarat</i>	53
2.11.1	<i>Luonnonpiirteet</i>	53
2.11.2	<i>Luonnonsuojelu</i>	55
2.11.3	<i>Luonnonvarat ja niiden käyttö</i>	55
2.11.4	<i>Ympäristön pilaantuminen ja ympäristönsuojelu</i>	56
2.11.5	<i>Tulevaisuuden haasteet</i>	57
2.12.	<i>Kulttuurimaisemat ja rakennettu ympäristö</i>	58
2.12.1.	<i>Etelä-Karjalan maiseman ja kulttuuriympäristön erityispiirteet</i>	58
2.12.2.	<i>Muinaisjäänneökset</i>	59
2.12.3	<i>Rakennettu ympäristö</i>	62
2.12.4.	<i>Maisematyypit</i>	63
2.13	<i>Liikenne ja yhteysverkot</i>	65
2.13.1	<i>Toimintaympäristön muutokset</i>	65
2.13.2	<i>Rajaliikenteen kasvu</i>	66
2.13.3	<i>Liikenneverkko ja liikenne nykypäivänä</i>	66
2.13.4.	<i>Liikenneverkon kehittäminen</i>	70
2.14	<i>Tekninen huolto</i>	72
2.14.1	<i>Vesi- ja jätehuolto</i>	72
2.14.2	<i>Energiahuolto</i>	72
2.14.3	<i>Tietoliikenne</i>	73
3.	MAAKUNNAN SUUNNITTELUN TAVOITTEET	74
3.1	<i>Väestötavoitteet</i>	74
3.2	<i>Työpaikkatavoitteet</i>	74
3.3	<i>Palvelurakennetavoitteet</i>	75
3.4	<i>Maakuntakaavan tavoitteet</i>	76
3.5	<i>Aluerakenteen ja maankäytön painopistealueet</i>	76
3.6	<i>Kaavaratkaisun taustalla olevat vaih-toehtotarkastelut</i>	78
3.6.1	<i>Mahdolliset kuntaliittymät ja uusi maakuntajako</i>	78
3.6.2.	<i>Venäjän taloudellisen kasvun ja muuttoliikkeen vaikutukset</i>	79

TIIVISTELMÄ

1. Maakuntakaava osana maakunnan suunnittelua

Maakuntakaavan pohjana ovat valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet, kaavan pohjaksi laaditut ja hyväksytyt maakuntakaavan tavoitteet sekä muut maakunnalliset ohjelmat ja selvitykset sekä kuntien kaavat ja maankäyttöstrategiat.

Maakuntakaavan pitää pystyä vastaamaan pitkän aikavälin maankäytön tarpeisiin. Maakuntakaava on kehittämiskaava ja siinä korostuvat erilaiset kehittämissyöhykkeet ja -alueet. (sivut 13–14)



2. Maakuntakaava-alueen nykytila ja kehitysnäkymiä

2.1. Etelä-Karjala idän ja lännen kohtauspaikka.

Maakunnan sijainti Venäjän naapurina ja asema EU:n raja-alueena antaa maakunnalle oman leimansa ja suo mahdollisuuksia kehitykseen monilla elämän alueilla. Venäjän viime aikojen suotuisa taloudellinen kehitys, joka näkyy Etelä-Karjalassa selvimmin ostosmatkailun, turismin ja rajaliikenteen sekä yritystoiminnan vilkastumisena, lataa odotuksia maakunnan tulevaisuuden kehittämisessä. Maahanmuuttajien odotetaan korvaavan etenkin palvelualueilla maakunnan hupenevaa omaa työvoimaa.



Maakunta on lähin EU-alue suhteessa Venäjään ja Venäjän markkinoihin. Alue on turvallinen ja vakaa yritys ympäristö muidenkin maiden yrittäjille harjoittaa toimintaansa Venäjälle. Myös venäläiset investoivat Etelä-Karjalaan. Maakunta ja erityisesti Lappeenranta ja Imatra toimivat EU:n ja Venäjän kohtauspaikkana. Imatralla on myös oma roolinsa, joka konkretisoituu näkyvimmin Imatra-Svetogorsk-kaksoiskaupunkiyhteistyössä monella eri sektorilla. Konkreettisimmin välittäjän rooli EU:n ja Venäjän välillä näkyy transitoliikenteen ja muun rahtiliikenteen lisääntymisenä, joka osaltaan aiheuttaa myös ongelmia ympäristöhaittojen ja ruuhkien muodossa.

Etelä-Karjala on myös kotimaassa läntisen/eteläisen ja itäisen Suomen välissä. Maakunta suuntautuu osin eteläiseen Suomeen taloudellisesti ja toiminnallisesti, mutta hakee identiteettiänsä itäisistä yhteyksistä. Suunnittelussa tehdään konkreettista yhteistyötä Etelä-Suomen maakuntien liittouman ja toisaalta Itä-Suomen aluerakennetyön puitteissa. (sivut 15–17)

2.2. Alue- ja palvelurakenne

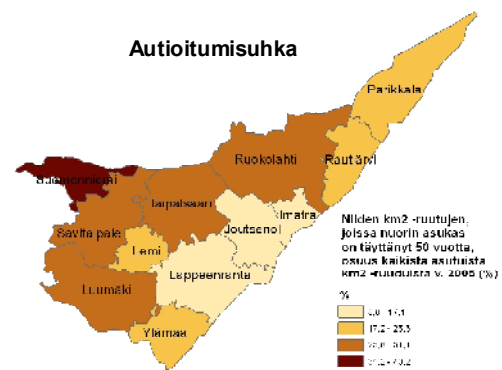
Etelä-Karjalassa on kaksi seutukuntaa, joiden väestömäärä, työpaikat ja taloudelliset resurssit ovat erilaiset. Parhaat resurssit ovat Lappeenrannan seutukunnalla ja erityisesti Lappeenrannan kaupungilla. Imatran seutukunta on viime vuosikymmeninä kehittynyt heikommin. Taajamakehitys on jatkunut vilkkaana, joskin kehitys on eriytynyt sijainnin ja saavutettavuuden suomien mahdollisuuksien mukaan. Yleensä ottaen kehitys on painottunut kohti suurempia taajamia eli kuntien pääkeskuksia. Näiden ohella ovat kasvaneet ainoastaan ulkopuoliseen työssäkäyntiin perustuvat pienemmät asutustaajamat.

Keskittymisen seurauksena myös työmatkaliikenne on kasvanut ja työmatkat ovat pidentyneet. Liikennevirrat suuntautuvat pääasiassa ympäröivistä kunnista ydinalueelle, eniten luonnollisesti Lappeenrantaan. Lemin, Taipalsaaren ja Ruokolahden kunnista käy noin kaksi kolmannesta työvoimasta työssä kunnan ulkopuolella. (sivut 18–19)



2.3. Asutuksen rakenne

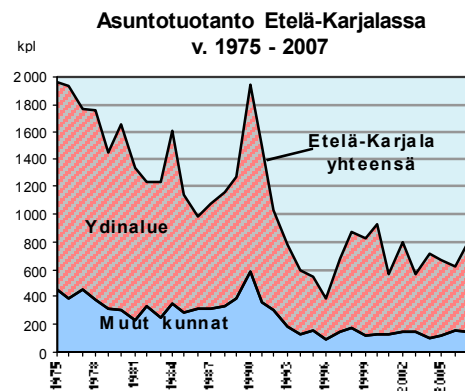
Ensimmäiset asumisen merkit Etelä-Karjalassa ovat yli 10 000 vuotta vanhoja. Asutuksen sijoittumista ohjasivat liikkumisen mahdollistavat vesireitit ja helppokulkuiset harjut, joille oli myös helppo myöhemmin rakentaa niin rakennuksia kuin teitäkin. Nykyinen asutuksen rakenne noudattelee jo 1500 -luvulla syntyneitä asutuksen mallia. Leimaa antavaa on keskittyminen Salpausselän laelle ja rinteille syntyneelle ydinalueelle sekä valtatie 6:n varsille. Keskittyminen on ollut voimakasta ja siihen on vaikuttanut erityisesti metsäteollisuuden sijoittuminen Saimaan etelärannalle ja Salpausselän suomat mahdollisuudet liikenteen kehittämiseksi. Haja-asutusalueilla asutus sen sijaan on harventunut ja pienemmät keskuksetkin ovat kuihtuneet etenkin syrjäisiksi jääneillä alueilla. Autoitumisuhka on todellisuutta useiden kuntien haja-asutusalueilla.



Asutuksen rakenteen tiivistämistä puoltavat monet taloudelliset, kunnallistekniset, liikenteelliset, ekologiset sekä palvelujen saavutettavuuden turvaamiseen tähtäävät seikat. Myös maaseudulla tämä edellyttää rakentamisen keskittämistä ainakin peruspalvelut omaaviin kyliin. Tiivis-matala-periaatteella rakennetuilla pientaloalueilla voidaan sovittaa yhteen ihmisten halu asua omakotitalossa ja paineet asutuksen rakenteen tiivistämiseen. (sivut 20–22)

2.4. Asuminen Etelä-Karjalassa

Muinainen kansa asui vesistöjen varrella pyöreistä puista kootuissa kodissa. Vähitellen siirryttiin rakentamaan hirsistä tupia. Asumusten koko ja taso kasvoi ajan myötä, joskin asumistasossa oli suuria eroja eri väestöryhmien kesken niin maalla kuin kaupungeissakin. Nykyisin erot ovat pienentyneet ja Etelä-Karjalassa asutaan muuta maata väljemmin, joskin varustetasossa on vielä heikkouksia koskien maaseutua ja vanhusväestöä.

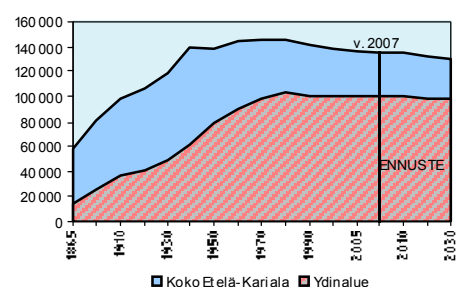


Asuntojen rakentamistarvetta aiheuttaa asumistasovaatimusten nousu, perheiden jakautuminen, väestön ikääntyminen sekä muuttoliike. Tulevaisuudessa asumiselta vaaditaan yhä enemmän laatua, monimuotoisuutta, muunneltavuutta ja erilaisuutta sekä energiatehokkuutta. Asuminen pientaloissa säilyy suosittuna. Tulevaisuuden periaatteena on asumisen sijoittaminen hyvien liikenneyhteyksien ulottuville nykyisille työssäkäyntialueille. Käytännössä se merkitsee uuden laadukkaan ja monimuotoisen asuinrakentamisen keskittämistä pääasiassa Saimaan laatuikäytävän varrella ja siellä keskustoihin ja niiden läheisyyteen sekä Vuoksen ja Saimaan rantojen läheisyyteen. Maaseudulla asuinrakentaminen tulee keskittää elinvoimaisiin kyliin tai jo rakennetuille ranta-alueille. Energian ja sen käytön merkitys tulee korostumaan asumisessa merkittävästi sekä ekologisista että kustannussyistä. (sivut 24–28)

2.5. Väestönkehitys

Väestönkehityksen perustekijöistä, syntyvyydestä, kuolleisuudesta ja muuttoliikkeestä kuolleisuus on ollut kautta historian lyhyellä aikavälillä eniten vaihteleva väestöllinen ilmiö. Tautiepidemiat, äkilliset nälänhädät ja sodat ovat surmanneet paljon ihmisiä. Maakunnan väestö kasvoi aluksi hitaasti. Viime vuosisadan alun voimakas kasvu laantui 1970-luvun lopulla ja kääntyi laskusuuntaan. Kaikki väestönkehityksen osatekijät ovat olleet kauan maakunnalle epäedullisia. Kotimainen muuttoliike on vienyt väkeä eniten Uudellemaalle eikä kansainvälinen muuttoliike ole kyennyt korvaamaan tappioita.

Etelä-Karjalan väestönkehitys v. 1865 - 2030

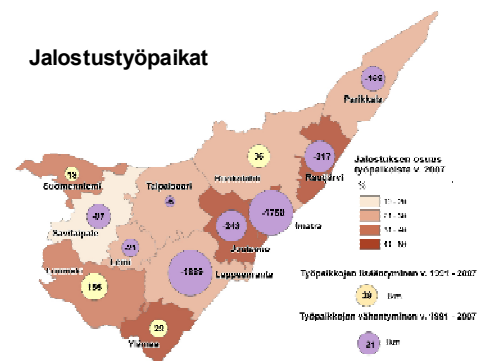


Luonnollisesta väestönkehityksestä johtuen väkiluku vähenee myös tulevaisuudessa. Keskittyminen kaupunki-

hin ja kaupunkien läheiselle maaseudulle jatkuu. Syvä maaseutu autioituu entisestään. Maahanmuutto, joista suurin osa venäläisiä, tuo maakuntaan, lähinnä kaupunkeihin, työikäistä väkeä ja mukana on myös lapsia ja nuoria, joten sen vaikutus ikärakenteeseen on suotuisa. Pitkällä aikavälillä maahanmuutto ei voi korvata luonnollista väestön vähenemistä, joskin maahanmuuton odotetaan määrällisesti lisääntyvän ja ulkomaalaisten osuuden väestössä kasvavan. Tulevan väestönkehityksen ratkaiseva tekijä on työpaikkojen kehitys. (sivut 28–31)

2.6. Elinkeinorakenne ja työpaikat

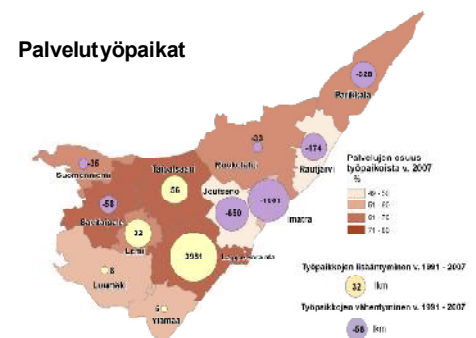
Varhaisimpien elinkeinojen, metsästyksen, kalastuksen ja turkisten pyynnin harjoittamisesta edettiin Etelä-Karjalassa karjatalouden kautta teollistumiseen ja palveluelinkeinoihin. Teollistumisen voimakas kasvu ajoittuu 1800-luvun loppupuolelle, jolloin puunjalostustuotteiden kysyntä maailmanmarkkinoilla kasvoi. Teollistumiselle antoi ratkaisevan sysäyksen Saimaan kanavan valmistuminen vuonna 1856. Nopea kehitys 1900-luvun alussa poiki uusia elinkeinoja kaupan, palveluiden ja matkailun muodossa. Elinkeinojen muutos oli nopeaa ja 1900-luvun jälkipuoliskolla teollisuus- ja palvelut syrjäyttivät maatalouden tärkeimpänä elinkeinona. Teollisuudella on tuotannon arvossa edelleen vahva rooli ja metsäsektorin suurteollisuuden tuotteista suurin osa menee vientiin.



Suurteollisuusriippuvuus on kuitenkin lievenemässä ja pk-teollisuus ja palvelut ovat vastaavasti kasvussa. Maatilojen määrä jatkaa laskuaan ja tilojen koko kasvaa. Lähitulevaisuuden haasteista kenties suurin on metsäteollisuuden toiminnan tulevaisuus mm. raaka-aineiden saannin vaikeutuessa. Alan on kyettävä ottamaan käyttöön joko nykyistä puuta korvaavia raaka-aineita ja kehittämään nykyistä vähemmän raaka-ainetta kuluttavia korkean teknologian tuotteita. Venäjän suuri kuluttajapotentiaali avaa mahdollisuuksia monellekin alalle. Eettisesti ja ekologisesti kestävä sekä laadukas tuotanto nostaa suosiotaan koko ajan. (sivut 33–36)

2.7. Palvelut ja palvelurakenne

Palveluiden osuus elinkeinorakenteessa painottuu yhä enemmän. Palveluilla on useimpien maaseutukuntien elinkeinotoiminnassa hallitseva asema. Samoin Lappeenrannassa palveluilla on merkittävä asema ja ne palvelevat joiltakin osin koko maakuntaa. Palvelut ovat määrällisesti lisääntyneet ja keskittyneet maakunnan ydinalueelle ja taajamiin.

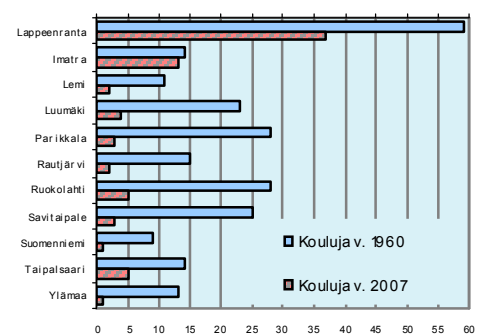


Suurinta työpaikkakasvu ennustetaan tulevaisuudessa yhteiskunnallisten ja henkilökohtaisten palvelujen alalla, jolla kasvua vauhdittaa väestön ikääntyminen. Elämäntyyli ja tottumukset suosivat tulevaisuudessa mm. hyvinvointipalvelujen ja kodin ulkopuolisten palvelujen käyttöä. Venäläisten ostosmatkailuun pohjaava kauppojen nykyinen voimakas kapasiteetin lisäys saattaa laantua tai muuttaa muotoaan Pietarin oman tarjonnan kasvaessa. Matkailualalle ennustetaan kasvua, joka heijastaa vaikutuksensa monelle sektorille. Julkisten palvelujen tuotannossa kehitetään maakunnallisen yhteistyön puitteissa uusia tuotantomalleja. (sivut 39–41)

2.8. Koulutus, osaaminen ja tutkimus

Ensimmäinen kansakoulu ja vanhin oppikoulu aloittivat toimintansa Lappeenrannassa jo 1800-luvun lopulla. 1900-luvun alkupuolella kouluverkko oli erittäin tiheä ja alkoi harveta vuosisadan loppupuolella. Kun vuonna 1960 kansakouluja oli Etelä-Karjalassa 239, oli peruskouluja vuonna 2007 enää 76. Ammattikoulutus alkoi käsityöläisalalla sekä maatalousalalla ja laajeni myöhemmin käsittämään useita ammattialoja. Yliopisto Lappeenrantaan perustettiin vuonna 1969 ja se tarjoaa tekniikan ja kauppateiden koulutusta sekä tutkimusta.

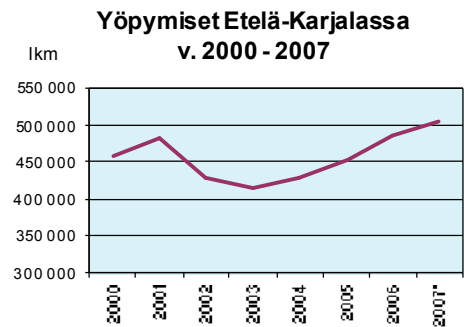
Kansakoulujen lukumäärät v. 1960 ja peruskoulujen lukumäärät v. 2007



Peruskoulut ja lukiot keskittyvät tulevaisuudessa nykyistä harvempiin kouluyksiköihin niin taloudellisten kuin pedagogistenkin syiden perusteella. Koulutusammattista työammattiin johtavaa koulutusta tarvitaan tulevaisuudessa nykyistä enemmän, joten ammatillisen koulutuksen näkymät ovat valoisia. Yliopiston tavoitteena on nykyisen volyymin säilyttäminen, mutta sen tulee uudistua yhteiskunnan ja tuotantoelämän kehityksen mukana sekä kehittää yhteistyötä muiden yliopistojen kanssa. Tulevaisuudessa suurin koulutuksen kasvuala on aikuiskoulutus, erityisesti ammatillinen aikuiskoulutus, koska osaamistarpeet muuttuvat koko ajan. (sivut 42–47)

2.9. Matkailu

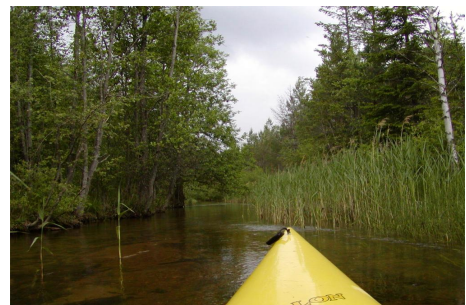
Etelä-Karjalan turismin alkukoti on Imatralla. Ensimmäiset pietarilaiset vieraat saapuivat hämmästelemään Imatrankoskea 1700-luvun lopulla. Matkailu kehittyi kylpyläkulttuurin varassa ja monipuolistui vähitellen. Nykyisen Etelä-Karjalan matkailun vahvuuksia ovat luonto, Saimaa ja muut ainutlaatuiset vesiympäristöt sekä rajan läheisyys. Pietarin ja Viipurin läheisyys luo edellytyksiä etenkin ostosmatkailulle, joka onkin kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Heikkouksina on aktiviteettien, mm. ohjelmopalveluiden ja talvimatkailun vähäisyys.



Matkailun tulevaisuuteen vaikuttavia megatrendejä ovat mm. kansainvälisten kriisien lisääntyminen, turvallisuushakuisuuden lisääntyminen, elämysten kaipaaminen sekä hiljaisuuden ja rauhan etsiminen. Etelä-Karjalalle turvallisena ja rauhallisena alueena tämä antaa hyviä mahdollisuuksia matkailunsa kehittämiseen. Luonto pysyy matkailun tärkeimpänä vetovoimatekijänä. Matkailutoimintojen yhteensovittaminen ympäristön ja luonnon arvoihin on kestävä matkailun kehittämisperiaatteista tärkein. Myös elämystuotannolle, mm. venäläisen keskiluokan makuun sovituille palveluille, löytyy tulevaisuudessa kysyntää. (sivut 49–51)

2.10. Virkistys ja ulkoilu

Luonnonympäristö on suomalaisille tärkein virkistysympäristö. Jokamiehenoikeudet ovat taanneet kansalaisille laajat mahdollisuudet luonnossa liikkumiseen. Tehostunut maankäyttö ja kaupungistuminen lisäävät tarvetta luonnossa liikkumisen ohjaamiseen. Retkeilymahdollisuudet ovat ympärivuotisia ja monipuolisia. Reitti- ja retkikohteiden verkoston toimivuutta ja kehittämistarpeita tulee tarkastella kokonaisuutena sekä asukkaiden että matkailupalvelujen kannalta.



Luontomatkailu on maailmanlaajuisesti matkailun nopeimmin kasvava osa-alue. Etelä-Karjalassa tavoitellaan Saimaan alueen merkittävimmän matkailualueen asemaa. Alueen vetovoima perustuu vesistöjen monipuoliseen matkailukäyttöön, Etelä-Karjalan virkistysalueäätiön virkistyspalveluihin ja retkisatamiin sekä Venäjän läheisyyteen. Tulevaisuudessa on huolehdittava siitä, että luonnonarvojen katoaminen hidastuu ja pysähtyy, eikä siten pääse verottamaan luonnon käyttöä virkistykseen. Ekologiset viheryhteydet ja ekologisten verkostojen jatkuvuus tulee ottaa huomioon erityisesti liikenneväylien suunnittelussa. (sivut 51–53)

2.11. Luonnonympäristö ja luonnonvarat

Hallitsevia luonnonpiirteitä ovat Salpausselät ja maakunnan keskiosassa avautuva Saimaan allas, joiden keskinäiseen suhteeseen maiseman rikkaus ja vaihtelevuus perustuu. Etelä-Karjalan maisema on suurimmaksi osaksi viimeisen jääkauden ja sen jälkeisten Itämeren vaiheiden muovaamaa. Salpausselkien lisäksi jääkauden jälkeensä jättämiä maaperän erikoismuotoja ovat sadat pitkittäisharjut. Yleisiltä ilmasto-oloiltaan Etelä-Karjala vastaa pääosin eteläistä rannikkoseutua. Viljavia savikoita on pieniä aloja harjujen liepeillä ja välittömästi Ensimmäisen Salpausselän eteläpuolella. Turvemaita on Etelä-Karjalassa melko vähän. Van-



hoja metsiä ei maakunnassa ole juuri lainkaan. Veden laatu on vesistöissä yleensä ottaen hyvä metsäteollisuuden lähialueita ja maatalouden kuormittamia alueita lukuun ottamatta.

Tulevaisuudessa ilmastonmuutos asettaa haasteita maankäytölle mm. tulvien, myrskyjen ja voimakkaiden tuulien lisääntymisen myötä. Suurin näkyvässä oleva uhka kohdistuu luonnon ja etenkin metsäluonnon monimuotoisuuteen. Liikenteen päästöt ja melu tulevat lisääntymään. Jätehuollossa suurin haaste on jätteiden synnyn vähentäminen ja hyötykäytön tehostaminen. Etenkin jätteen energiakäyttö tulee lisääntymään. (sivut 53–57)

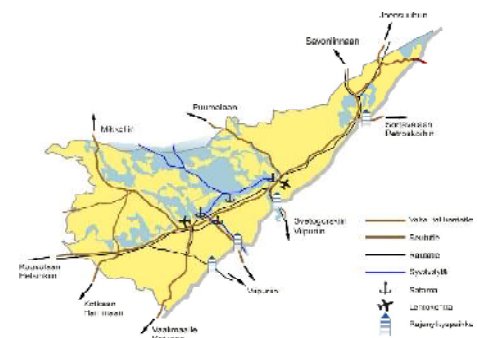
2.12 Kulttuurimaisemat ja rakennettu ympäristö

Kulttuurimaisemassa perinteinen asutus on sijoittunut Salpausselän eteläpuolella harvakseltaan pienten kumpareiden laille, viljelysten laiduille metsän reunaan tai tyypillisimmin nauhamaisesti kyläteiden varsille. Varhaisemman teollistumisen ajoilta on säilynyt arvokkaita teollisuusympäristöjä sekä nykyisessä Lappeenrannassa että Imatralla. Keskeisen osan kulttuuriympäristössä muodostavat myös eri aikakausilta peräisin olevat puolustuslaitteet. Saimaan etelärannalla on pitkät perinteet myös matkailualueena. Saimaan kanava sekä suuret itsenäisyyden alkuvuosikymmeninä rakennetut julkiset laitokset ovat myös merkittävä osa kulttuuriympäristöämme. Muinaisjäännökset kertovat maakunnassa olleen asutusta jo 10 600 vuotta sitten. Rakennusperinnön ja kulttuurimaiseman moni-ilmeisyys on kiistatta yksi Etelä-Karjalan vahvuuksista ja vetovoimatekijöistä. (sivut 58–63)



2.13 Liikenne ja yhteysverkot

Nykyinen Etelä-Karjalan alue kuului ennen toista maailmansotaa Viipurin vaikutusalueeseen. Toisen maailmansodan seurauksena nämä yhteydet katkesivat. Tärkeimmiksi sisäisiksi liikenneväyliksi muodostuivat valtatie 6 ja Karjalan rata. Rajan ylittävän liikenteen kasvu ja yhteistyön lisääntyminen sekä venäläisten ostosmatkailu näkyy maakunnan taloudessa ja arjessakin. Maanteiden tavaraliikenne on lisääntynyt merkittävästi ja on vilkasta johtuen teollisuuden tarpeista sekä transitoliikenteestä.



Liikenteen ennustetaan entisestään lisääntyvän niin tavara- kuin henkilöliikenteen osalta. Mahdollinen viisumivapaus nostaisi matkustajamääriä ainakin alussa todella merkittävästi. Tulevaisuudessa on tärkeää kehittää alueen läpi kulkevia pääväyliä ja rajanylityspaikoille johtavia liikenneväyliä sekä logistisia ja rajapalveluja. Myös joukkoliikenteen kehittäminen on yksi tärkeimpiä tavoitteita. Joukkoliikenteen pääkäytävässä, Lappeenranta–Imatra -välillä joukkoliikenne voidaan turvata, mutta maaseudun liikkumistarpeita tyydyttämään tarvitaan uusia keinoja. (sivut 65–70)

2.14 Tekninen huolto

Maakunnan vesihuolto lepää ensimmäisen Salpausselän pohjavesivarjojen varassa. Etelä-Karjalan energihuollon omavaraisuusaste on huomattavasti maan keskitasoa korkeampi. Metsäteollisuudella ja maakaasulla on energiataseeseen merkittävä vaikutus. Metsäteollisuus käyttää tällä hetkellä yli puolet primäärienergiasta. Siten metsäteollisuuden supistuksilla on suuri vaikutus energiataseeseen.

Yhdyskuntarakentamiseen liittyen pienien lämpölaitosten merkitys tulee kasvamaan. Fossiilisten polttoaineiden käyttö laskee ja vaihtoehtoisten energialähteiden osuus tulee nousemaan. Tietoliikenteen kehittämisen tavoitteena on laajakaistan toteuttaminen kaikkien ulottuville. Valokuiturakentaminen tulee osaksi muuta maankäytön suunnittelua. (sivut 72–73)



3. MAAKUNNAN SUUNNITTELUN TAVOITTEET

3.1 Väestötavoitteet

Väestön kehityksen tyypilliset piirteet eli väestön vanheneminen, syntyvyyttä suurempi kuolleisuus sekä maahanmuuton korjaava vaikutus jatkuvat tulevaisuudessakin. Etelä-Karjalan väkiluku vähenee ennusteen mukaan nykyisestä 134 600 hengestä 132 000 henkeen vuoteen 2030 mennessä. Tämä edellyttää, että luonnollisen väestötappion kompensoimiseksi kotimaisen muuttoliikkeen on käännettävä maakunnalle positiiviseksi ja sitä täydentää maahanmuutto. Maahanmuuton osalta tavoitteena pidetään, että tulijoiden määrä ja ikärakenne säilyvät ainakin nykytasolla ja maastamuutto vähenee lievästi nykyisestäään. (sivu 74)

3.2 Työpaikkatavoitteet

Työpaikkakehityksen päälinjat ovat samansuuntaiset muun maan kanssa. Alkutuotannon ja jalostuksen työpaikat vähenevät ja palvelutyöpaikat lisääntyvät. Maakunnan talouselämää hallitsee yksi toimiala eli metsäteollisuus, jonka tuotannosta suuri osa menee vientiin. Tämä altistaa maakunnan kansainvälisen talouden heilahduksille. Elinkeinorakenteen monipuolistaminen on välttämätöntä. Kasvavina aloina ennusteessa nähdään erilainen asiantuntijatyö, hoitotyö, koulutus, kauppa, majoitus- ja ravitsemustoiminta sekä liike-elämän palvelut. (sivu 74)

3.3 Palvelurakennetavoitteet

Etelä-Karjalan julkisten palveluiden, erityisesti terveydenhuolto- ja sosiaalipalveluiden kysyntää määrää merkittävästi väestön ikärakenteen kehitys. Vanhusväestön suhteellinen ja lukumääräinen väestöosuus kasvaa. Sosiaali- ja terveydenhuollon palveluiden tuottamisessa on päästävä nykyistä suurempaan tehokkuuteen. Maakunnallisen sosiaali- ja terveyspiiri antaa tähän hyvät mahdollisuudet. Yksityiset palvelut sekä kolmas sektori täydentävät julkista palvelutuotantoa. (sivu 74)

3.4 Maakuntakaavan tavoitteet

Maakuntakaavassa on kiinnitetty lain edellyttämällä tavalla huomiota maakunnan oloista johtuviin erityistarpeisiin. Näitä erityistarpeita ovat varautuminen Pietarin metropolialueen kehittymiseen ja kansainvälisen liikenteen (henkilö- sekä tavaraliikenne) ja matkailun kasvuun ja niistä seuraavaan liikennemäärien kasvuun sekä monimuotoiseen rakentamiseen ja alueidenkäytön tehostamiseen yhdyskuntarakennetta tiivistämällä. Myös tuotantotoiminnan ja teollisuuden muutokset ovat yhtenä haasteena maankäytön kehittämiseksi. Ilmastonmuutokseen kiinnitetään huomiota esim. korostamalla joukkoliikennettä ja kaupunkien taajamien tiivistämistä sisäänpäin mahdollistamalla jalankulku- ja kevyenliikenteen kaupunki- ja taajamavyöhykkeitä. Huomiota on kiinnitetty elinkeinojen sekä palvelujen tulevaisuuteen, erityisesti suurkauppojen sijoittumiseen.

Maaseudun asumiseen ja kylien kehittämiseen on otettu kantaa ja kaavassa tavoitellaan laadukasta asuinympäristöä ja virkistyspalvelujen monimuotoisuutta luonto- ja kulttuuriarvojen vaalimista unohtamatta. Koko maakuntakaava-alueella koskee suunnittelumääräys, jossa otetaan huomioon keskeisten pääväylien ja rajanylityspaikkojen vaikutusalueet ja liikenneväylien ym. toimintojen melualueet muita maankäyttövarauksia suunniteltaessa. Myös uusien energiamuotojen, joukkoliikenteen kehittäminen ja taajamien tiivistäminen ovat tärkeitä tavoitteita ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi Etelä-Karjalan osalta. (sivu 76)

3.5 Auerakenteen ja maankäytön painopistealueet

Etelä-Karjalan aluerakenteen painopistealueet ja kehitysnäkymät koostuvat maakunnan kehityskäytävästä pääliikenneväylineen ja rajanylityspaikkoineen, kasvukeskusalueen laatuikäytävästä, maakunta- ja kaupunkikeskus- toista sekä kaupunkien aluekeskuksista. Myös seutukeskusten kehittämisvyöhykkeet ja kuntakeskukset ovat osa aluerakenteen tärkeitä kehittämiskohteita.

Maakunnan kehityskäytävä osoittaa pääväyliin tukeutuvan maankäytön kehittämisperiaatteet tuotanto- ja palvelu- toiminnalle, logistiikalle, joukkoliikenteelle sekä rajanylityspaikkojen kehittämiseksi molemmiin puolin rajaa. Kasvukeskusalueen laatuikäytävä on taajamien välinen liikenne-, asuin-, palvelu- ja yritys ympäristön vyöhyke. Tavoitteena on taajamarakenteen tiivistäminen.

Elinkeinojen aluevarauksiin sisältyvät nykyiset kaupan suuryksiköt, tilaa vievät kaupan alueet, rajapalveluiden alueet sekä julkiset maakunnalliset palvelut. Myös suunnitteilla olevat ja tulevaisuuden tarpeisiin tähtäävät kau-

pan aluevaraukset merkitään keskustatoimintojen ulkopuolella. Suurteollisuuden aluevaraukset pysyvät pääosin nykyisellään ja tulevaisuuden toimintaedellytykset turvataan kaavassa. Muut tuotantotoiminnan alueet sijoittuvat pääosin valtatie 6:n ja rajanylityspaikkojen tuntumaan hyvien liikenneyhteyksien varrelle.

Maakunnalliseen matkailu- ja virkistysverkostoon kuuluvat tehokkaat matkailualueet, matkailutieverkosto sekä matkailun kehittämiskohteet. Myös luonto- ja virkistysmatkailuun on osoitettu alueita. Arvokkaita kulttuurimaisemat ja kulttuurikohteet sekä luonnonarvojen alueet ovat tärkeä kehittämisaalue. Tärkeänä kehittämiskokonaisuutena on osoitettu Suur-Saimaan alue.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä tärkeiksi pääkohdiksi on osoitettu rajaliikenteen ja rajanylityspaikkojen sekä muiden tärkeiden pääväylien kehittäminen. (sivu 76)

3.6 Kaavaratkaisun taustalla olevat vaihtoehtotarkastelut

Etelä-Karjalassa kuntien yhdistymisestä tullaan jatkamaan neuvotteluja. Tällä hetkellä Ylämaa on jo liittymässä Lappeenrantaan. Myös maakuntien yhteistyötä tiivistetään. Lähinnä tämä koskee Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan yhteistyötä. Myös yhteistyö muun Itä-Suomen ja erityisesti Etelä-Savon kanssa tulee voimistumaan.

Venäjän talouden kehitys vaikuttaa Etelä-Karjalassa maahanmuuttoon, matkailuun sekä muuhun taloudelliseen vuorovaikutukseen. Talouskasvun tilanteessa myös työssäkäynti Suomen ja Venäjän välillä voi yleistyä ja pidemmällä aikavälillä voi muodostua rajan ylittävä työssäkäyntialue. Venäjän taloudellinen kasvu ja tuotantotoiminnan vilkastuminen ja monipuolistuminen saattavat vaikeuttaa raaka-aineiden saantia Suomeen, koska venäläisiä raaka-aineita jalostetaan omassa maassa yhä enemmän. Esimerkiksi Venäjän perimät puutullit ovat ilmaus tästä kehityssuunnasta.

Taloudellisen kasvun laantuessa Venäjällä myös suomalainen taloudellinen vuorovaikutus Venäjän suuntaan hiljenee. Sen sijaan muuttoliike Suomeen sekä työssäkäynti Suomessa saattaisivat vilkastua. Venäjän vienti nojaisi taas enemmän raaka-aineiden vientiin, jolloin Suomikin saisi niistä osan omaan tuotantoonsa. (sivut 78–79)

1. JOHDANTO

1.1 Etelä-Karjalan aluesuunnittelun kehittäminen

Maakuntien liitot toimivat alueiden kehittämisestä annetun lain mukaisina aluekehitysviranomaisina. Tavoitteena on edistää maan alueiden omaehtoista kehittämistä ja tasapainoista alueellista kehitystä. Lain tavoitteita toteutettaessa pyritään samalla edistämään ympäristön kestävää kehitystä.

Liitto huolehtii maakunnassaan yleisestä aluepoliittisesta suunnittelusta ja osaltaan myös toteutuksesta ja niihin liittyvistä kansainvälisistä yhteyksistä. Aluekehitystyössään liitto laatii aluekehittämishjelmat, joissa se sovittaa yhteen mm. valtion aluehallintoviranomaisille kuuluvat aluekehitystoimenpiteet. Maakunnan suunnitteluun kuuluvat maakuntasuunnitelma, maakuntakaava ja maakunnan alueellinen kehittämissuunnitelma.

Maakuntasuunnitelma on maakunnan kehittämisen strateginen perusasiakirja. Siinä osoitetaan maakunnan tavoiteltu pitkän aikavälin kehitys. Kaikki muut maakunnan kehittämisen suunnitelmat ja ohjelmat, myös EU:n rakennerahastojen toteuttamishjelmat, ovat edellä mainittujen kolmen asiakirjan johdannaisia.

Maakuntakaavoitus perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin. Maakuntakaavassa esitetään alueidenkäyttötarpeita ja yhdyskuntarakenteen periaatteet maakunnan kehittämisen kannalta. Se ohjaa jäsenkuntien kaavoitusta ja kaikkea muutakin alueidenkäytön suunnittelua maakunnassa.

Maakuntasuunnitelmalla ja -kaavalla sovitetaan yhteen valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet maakunnallisten ja paikallisten tavoitteiden kanssa. Samalla sovitetaan yhteen elinkeinoelämän ja ympäristönsuojelun tarpeet. Maakunnallisen suunnittelun keskeisiä tarkastelukulmia ovat ihminen, luonto, rakennettu ympäristö sekä sen käyttö ja kestävä kehitys.

1.2 Lain tavoitteet maakuntakaavalle

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja maakuntakaavan sisältövaatimukset on määritelty maankäyttö- ja rakennuslaissa. Maakuntakaava on maan-

käyttö- ja rakennuslain mukainen yleispiirteinen suunnitelma maakunnan alueiden käytöstä. Siinä esitetään maakunnan yhdyskuntarakenteen ja alueidenkäytön perusratkaisut sekä maakunnan tavoiteltu kehitys keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Maakuntakaavan tehtävänä on myös välittää valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet kuntakaavoitukseen. Maakuntakaavassa on osoitettava maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittävät kohteet sekä otettava huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteena on järjestää maakunnan alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä

1.3 Maakuntakaavan tarkoitus ja sen suhde muuhun maakunnan suunnitteluun

Maakuntakaavaluonnos rakentuu valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, maakuntasuunnitelmasta, maakuntaohjelmasta sekä olemassa olevista lukuisista alueidenkäyttöön liittyvistä varauksista, ohjelmista ja selvityksistä. Luonnoksessa on otettu huomioon kuntien kaavoitus, erityisesti yleiskaavat sekä maankäyttöstrategiat. Maakuntakaavatyötä ovat ohjanneet maakuntakaavan ohjausryhmä ja erilliset työryhmät sekä kunta- ja sidosryhmäneuvottelut. Kaavan pohjana ovat maakuntakaavan tavoitteet, jotka olivat vuoden 2007 aikana laajalla lausuntokierroksella.

Maakuntakaavalla pitää pystyä vastaamaan pitkän tähtäyksen maankäytön tarpeisiin. Maakuntakaavalla tulee osoittaa Etelä-Karjalan alueidenkäytön suuntaviivat ja se, minkälaista aluerakennetta maakuntaan haluamme ja minkälaista kehitystä tuemme. Maakuntakaavassa osoitetaan merkitykseltään kansainväliset, valtakunnalliset, maakunnalliset ja seudulliset alueet sekä tärkeimmät kehitettävät kohteet ja yhteydet.

Maakuntakaava on nk. kehittämiskaava ja se esitetään melko yleispiirteisellä karttapohjalla. Karttaan kuuluvat myös kaavamerkinnot ja -määräykset. Maakuntakaavaan liittyy selostus, jossa esitetään kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tar-

peelliset tiedot. Maakuntakaavan pohjaksi laaditut tavoitteet hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 11.12.2007. Maakuntakaavaehdotuksen on määrä valmistua vuonna 2009. Sen vahvistaa ympäristöministeriö. Vahvistettu maakuntakaava korvaa 14.03.2001 vahvistetun Etelä-Karjalan seutukaavan.

Maakuntakaavaprosessin etenemistä ja aikataulua voi seurata laaditusta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS).

Maakuntakaava korvaa seutukaavan. Kuntien asemakaavoihin ja oikeusvaikutteisiin yleiskaavoihin ei maakuntakaavalla vaikuteta. Kuitenkin, jos kuntien yleiskaavoja halutaan muuttaa tai asemakaavoja laaditaan oikeusvaikutteisen yleiskaavan vastaisesti, silloin maakuntakaavalla on tehtävä ohjata alueen maankäyttöä maakuntakaavavaruksen mukaisena. Maakuntakaava on kehittämiskaava ja pitkän tähtäyksen suunnittelu pyrkii alueiden ja maastokäytävien varaamiseen ja tulevien toimintojen turvaamiseen ennakolta kokonaisvaltaisena esityksenä ilman kuntarajoja.

1.4 Maakuntakaavan suunnitteluprosessi

1.4.1 Osallistuminen ja vuorovaikutus osana kaavaprosessia

Maakuntakaavaprosessin perusrungoksi on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS). Se sisältää maakuntakaavan aikataulun, osallistumisen muodot sekä ohjelman siitä, mitä vaikutuksia maakuntakaavan maankäyttövarauksista arvioidaan. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavojen aloittamisen peruskirja.

Kaavaprosessin yhteyteen on perustettu maakuntakaavan ohjausryhmä, joka koostuu monipuolisesta asiantuntijajoukosta. Myös kaavan laatimista varten on perustettu useita työryhmiä. Kaavan taustaselvitykset, maakuntakaavan tavoitteet sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat olleet niiden laatimisvaiheessa lausunnoilla sekä nähtävillä. Ne ovat saatavissa Etelä-Karjalan liiton kotisivuilta.

1.4.2 Vaikutusten arviointi osana kaavaprosessia

Maakuntakaavan vaikutusten arviointi perustuu lähtökohdiltaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen vaikutusten arviointiin. Vaikutusten määrää, laajuutta ja merkittävyyttä voidaan kuitenkin arvioida melko yleisellä tasolla. Maakuntakaava on luonteeltaan osittain strateginen suunnitelma ja osittain konkreettinen maankäytön suuntaviivoja koskeva suunnitelma, jonka kokonaisvaikutuksia on melko vaikea arvioida toimintaympäristön alati nopeutuvien muutosten vuoksi. Vaikutusten arvioinnissa erityishuomio kiinnitetään valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, maakuntasuunnitelman tavoitteisiin sekä voimassaoleviin lakiin ja asetuksiin.

Maakuntakaavan aluevarauksiin sisältyvien toimenpiteiden ja hankkeiden toteuttaminen vaatii pääsääntöisesti hanketta koskevat yksityiskohtaiset suunnitelmat. Suunnitelmien yhteydessä arvioidaan hankkeen vaikutuksia ympäristöön ja etsitään keinoja haitallisten vaikutusten estämiseksi tai vähentämiseksi.

Mikäli esitetyillä tavoiteratkaisuilla on todennäköisiä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia, pyritään etsimään vaihtoehtoisia ratkaisuja. Mikäli merkittäviä haitallisia vaikutuksia kuitenkin on odotettavissa vaihtoehtoista huolimatta, kaavan määräyksillä pyritään esittämään toimenpiteitä ja antamaan ohjeistusta hanketasolle haittojen vähentämiseksi tai poistamiseksi.

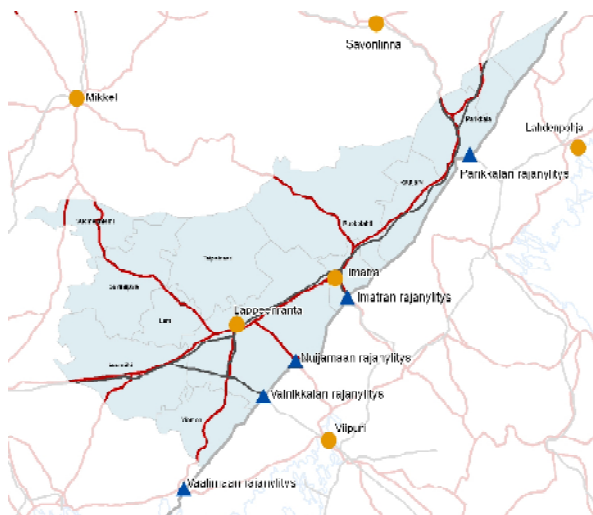
Maakuntakaavan toteutumista ja sen vaikutuksia seurataan jatkossa kuntakaavoituksen sekä vaikutuksiltaan merkittävien hankkeiden yhteydessä. Maakuntakaavan toteutumista tullaan arvioimaan myös säännöllisellä, erillisellä arviointityöllä. Liikennehankkeiden vaikutuksia arvioidaan kunkin tiehankkeen yhteydessä tehtävällä ympäristövaikutusten arvioinnilla. 1–2 vuoden välein laadittavan liikennestrategian seurannan yhteydessä arvioidaan liikennehankkeiden toteutumista ja niiden vaikutuksia.

2. MAAKUNTAKAAVA- ALUEEN NYKYTILA JA KEHITYSNÄKYMÄ

2.1 Etelä-Karjala, idän ja lännen kohtauspaikka

2.1.1. Venäjän naapurina

Venäjän yhteiskunnan ja elinkeinoelämän kehitys on ollut nopeaa ja merkittävää viimeisen runsaan vuosikymmenen ajan. Kehitys lähialueillamme Leningradin alueella ja Pietarissa luonnollisesti ulottaa vaikutuksensa myös rajan yli maakuntaamme. Etelä-Karjalalla on yhteistä rajaa Venäjän kanssa 185 kilometriä ja kansainvälisiä rajanylityspaikkoja on kolme. Maakunta on lähin EU-alue suhteessa Venäjään ja Venäjän markkinoihin. Etelä-Karjala on turvallinen ja vakaa yritys ympäristö myös muiden maiden yrittäjille harjoittaa liiketoimintaa Venäjälle. Myös venäläiset investoivat Etelä-Karjalaan.



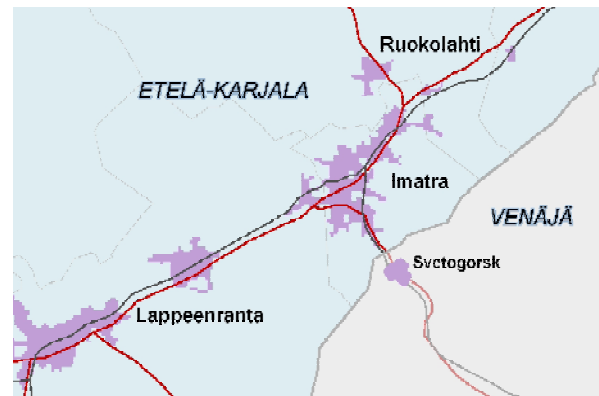
Rajaliikenne on vilkastunut viime vuosina ja erityisesti ostosmatkailu Venäjältä Suomeen on lisääntynyt. Maakunnan teollisuudella on jonkinasteinen riippuvuus Venäjän puutavarasta, viidennes teollisuuden käyttämästä puusta tulee rajan takaa. Venäläisten harjoittama liiketoiminta on kasvanut voimakkaasti ja Etelä-Karjalassa on yritys-kantaan nähden suhteellisen paljon venäläisyhtiä verrattuna muuhun maahan. Taloudelliset siteet naapureiden välillä ovat voimakkaat ja monisyiset. Pietari on metropoli, jolla on merkittäviä vaikutuksia maakuntaamme.

Rajamuodollisuudet ovat vielä jäykkiä ja hidastavat kanssakäymistä. Rajavyöhykkeellä liikkumista alettiin helpottaa 1980–90 -lukujen taitteessa molemmin

puolin rajaa. Suomen puolella muutokset rajavyöhykkeessä eivät ole olleet yhtä suuria kuin Venäjällä. Rajavyöhykkeen kaventumisen myötä liikkuminen rajaseuduilla on kuitenkin helpottunut kun moni aiemmin rajavyöhykkeellä sijainnut asuintalo on nyt sen ulkopuolella.

Venäjällä rajavyöhykettä koskevia lakeja tiukennettiin uudelleen vuonna 2006. Rajalle perustettiin 25 kilometriä leveä rajavyöhyke, jossa liikkuminen on periaatteessa luvanvaraista. Leventämisellä pyrittiin luomaan optimaaliset olosuhteet rajavalvonnulla. Ulkomaalaisten matkailijoiden kannalta lakiuudistus tarkoittaa, että rajavyöhykkeen läpi tulee matkustaa suorinta reittiä ilmoitettuun kohteeseen, eikä lastia tai matkustajia saa pysähtyä ottamaan tai purkamaan.

Rajamuodollisuudet ovat haitanneet myös Imatra–Svetogorsk -kaksoiskaupungin vuorovaikutusta. Rajanylitykset ovat kuitenkin lisääntyneet ja rajan muuttuminen kansainväliseksi rajanylityspaikaksi vuonna 2002 on vilkastuttanut elämää molemmissa kaupungeissa. Liikkumisen vapautuminen on kasvattanut matkustajamääriä ja helpottanut yhteistyön tekemistä ja yhteydenpitoa.



Kaksoiskaupunki on kuitenkin vasta hyvin pienelle osalle asukkaista arkipäivää. Kaksoiskaupunki ei vaikuta asukkaiden näkökulmasta yhdeltä yhtenäiseltä tilalta, vaan päinvastoin kahdelta hyvin erilaiselta kaupunkiympäristöltä. Kaksoiskaupungin katsotaan toimivan lähinnä lisäarvon tuojana kulttuurielämän ja ostos- ja vapaa-ajan matkailun muodossa, eikä sen katsota vaikuttavan alueen työ- tai koulutustarjontaan. Molemmin puolin rajaa kuitenkin odotetaan toimenpiteitä hyvinvoinnin ja viihtyvyyden lisäämiseksi. Imatralla korostetaan liike-elämään ja matkailuun

panostamista. Svetogorskissa taas painotetaan kaupungin infrastruktuuriin ja terveys- ja sosiaalialaan panostamista. Kaksoiskaupungin kehittämisessä kaivattaisiin kaupungeilta rohkeaa kannanottoa ja kaksoiskaupungin statuksen nostoa niin, että Imatra ja Svetogorsk päättäisivät esiintyä yhdessä entistä tehokkaammin.

Rajan ylittävä ohjelmallinen yhteistyö Euroopan unionin ulkorajoilla tapahtuu Euroopan naapuruus- ja kumppanuusinstrumentin (European Neighbourhood and Partnership Instrument – ENPI) puitteissa. Kaakois- 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 Päijät-Häme, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo sekä Venäjällä Karjalan tasavalta. Alueiden väliset erot ovat suuria, mitä tulee väestömäärään, taloudelliseen rakenteeseen tai elintasoon. On myös yhdistäviä tekijöitä, kuten maantieteellinen sijainti, raja, meri, historia ja laaja tieto-taito, mitkä antavat mahdollisuuksia monipuoliselle yhteistyölle.

Pietarilla ja Leningradin alueella on suuret tieteelliset, teolliset, kulttuuriset ja koulutukselliset mahdollisuudet ja näin se onkin Venäjän dynaamisimmin kehittyviä alueita. Pieni ja keskisuuri yritystoiminta on lisääntynyt nopeasti. Alueelle on yliopistojen ja IT- yritysten yhteistyönä kehittämiä innovaatiokeskuksia, joilla on halukkuutta rajanylittävään yhteistyöhön. Myös suomalaisille pk-yrityksille tämä luo mahdollisuuksia, koska yrityksillä on kokemusta ja erikoisosaamista Venäjän suhteen. Samat klusterit ovat tärkeitä molemmilla puolilla rajaa, mutta tuotteet täydentävät toisiaan. Myös työvoimakustannukset ovat alhaisemmat rajan takana.

Työmarkkinat ovat tärkeä yhteistyön alue, koska työvoiman kysyntä kasvaa tulevina vuosina pelkästään eläköitymisen takia. Ensimmäisenä se koskee ammattitaitoista työvoimaa teollisuudessa, rakentamisessa, ja liikenteessä, mutta myös rahoitus-, laki-, koulutus- ja terveydenhuoltoaloilla sekä informaatioteknologiassa. Maahanmuutto Suomeen ja työssäkäynti rajan yli tulee lisääntymään tulevaisuudessa.

Etelä-Karjala hyötyy Venäjän matkailijoista eniten majoitus- ja ravitsemistoiminnan, vähittäiskaupan ja vapaa-aikapalvelujen aloilla. Maakunnan sijainti antaa hyvät lähtökohdat venäläisten matkailijoiden varaan rakentuvalle yritystoiminnalle. Monipuolinen tavaroiden ja palvelujen tarjonta on edellytys sille,

että Etelä-Karjala voi menestyä kilpailussa venäläisistä asiakkaista muiden maakuntien sekä muun Euroopan, mukaan lukien Venäjän itsensä, kanssa.

Uusiutuvien energialähteiden käyttö energian tuotannossa on keskeinen asia rajanylittävässä yhteistyössä sekä talouden että ekologian kannalta. Koulutus- ja tutkimusaloilla on toteutettu yhteistyötä monilla sektoreilla. Lappeenrannan teknillisen yliopiston pohjoisen ulottuvuuden tutkimuslaitos, Nordi, koordinoi venäjätutkimusta yliopistossa. Yliopisto kouluttaa Venäjän liiketoiminnan asiantuntijoita ja pyrkii aktiivisesti linkkiyliopistoksi Venäjän ja EU:n välille. Tarkoitus on kouluttaa kulttuurien erot tiedostavia liike-elämän asiantuntijoita Suomen ja Venäjän sekä Venäjän ja EU:n akselille.

Ympäristönsuojelussa tärkeintä on biodiversiteetin ja luonnonarvojen säilyttäminen. Paljon erikoisosaamista on vaihdettavissa venäläisten osapuolten kanssa. Etenkin modernien ympäristöystävällisten järjestelmien kehittäminen hallintoon, teknologiaan ja kierrätykseen on Pietarissa ja Leningradin alueella tärkeää. Terveystien alalla on joitakin uhkia näkyvisenä, kuten Venäjän puolella vankiloissa leviävä tuberkuloosi sekä HIV, hepatiitti ja sukupuolitaudit. Näiden uhkien torjumiseen tarvitaan erityistä huomiota ao. viranomaisilta. Sama koskee järjestäytyntä rikollisuutta.

ENPI -ohjelman tavoitteena 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. Myös turvalliset rajat sekä paikallisten ”kasvoista kasvoihin” rajanylittävien toimintojen edistäminen kuuluvat työn piiriin. Yhteinen historiamme naapureiden kanssa sisältää konflikteja ja sotia, mutta antaa myös mahdollisuuksia onnistuneelle yhteistyölle ja molemminpuolisten hyötyjen saavuttamiselle.

2.1.2 Etelä-Karjalan asema EU:n raja-alueena



Suomen idänsuhteiden pohjalla on ollut vuonna 1948 solmittu Yya-sopimus. Suomen ja Neuvostoliiton välisiä suhteita tuettiin pitämällä yllä hyviä talous- ja kulttuurisuhteita. Suomen EU-jäsenyys vuodelta 1995 muutti ulkopoliittikkamme peruspilarit. Yya-sopimuksen tilalle tuli EU-jäsenyys perustuslakisopimuksineen. Vuonna 1992 voimaan astunut sopimus Suomen ja Venäjän suhteiden perusteista kirjasi puitteet, periaatteet ja painotukset, joiden pohjalta uuden aikakauden naapuruussuhteita ryhdyttiin toteuttamaan. Siinä kiinnitetään erityistä huomiota yhteistyön kehittämiseen Suomen ja siihen rajoittuvien lähialueiden välillä. Suomella on Euroopan unionin sisälläkin tietynlainen Venäjään liittyvä rooli. EU:ssa uskotaan, että Suomessa on Venäjä-osaamista ja että Suomi on luonnollinen toimija myös unionin idänpoliitikassa. Tästä erityisasemasta tulee pitää kiinni ja Suomen ja Etelä-Karjalan etujen mukaista on pyrkiä ylläpitämään ja parantamaan Venäjä-tuntemusta.

Kaupallistaloudellisilla aloilla Suomella on suuria mahdollisuuksia Venäjällä. Myös kulttuuri on käsiteltävä monipuolisesti kanssakäymisen aineksiksi, pelkkä turismi ei riitä. Etelä-Karjalassa erityisesti Lappeenranta toimii EU:n ja Venäjän kohtauspaikkana. Imatralla on oma roolinsa, joka konkretisoituu näkyvimmin Imatra–Svetogorsk -kaksoiskaupunki-kehityksessä. Etelä-Karjalan ja etenkin Lappeenrannan vahvuudet ovat metsäteollisuuden osaaminen, Venäjän liiketoiminta ja matkailu sekä Venäjä-yhteistyöhön erikoistunut Lappeenrannan teknillinen yliopisto. Suomen tax free -myynnissä ja ulkomaisten vierailijoiden kohteena Lappeenranta on toisella sijalla Helsingin jälkeen.

Konkreettisimmin välittäjän rooli EU:n ja Venäjän välillä näkyy Etelä-Karjalassa transito liikenteen ja muun rahtiliikenteen lisääntymisenä, jota varten on maakunnassa rakennettu ja on edelleen rakennettava tarvittava infrastruktuuri. Toistaiseksi on kysymyksiä herättänyt rekkajonojen aiheuttamat ongelmat liikenteessä, ympäristöhaitat sekä tierakentamis- ja parkki-paikkatarpeet palvelemaan kotimaisuusasteeltaan melko alhaista rekkaliikennettä, jolloin resurssit ovat pois muusta rakentamisesta ja kunnossapidosta. Rekkaliikenteestä hyödyn saavat satamat, joissa Venäjän liikenteen työllistävä vaikutus liikkuu tuhansissa työpaikoissa. Etelä-Karjalan osana on tässä olla enemmänkin antavana osapuolena, kun maakunta sijaitsee sisämaassa.

Etelä-Karjala voi toimia kuitenkin turvallisena ja vakaana toimintaympäristönä EU:n maille Venäjälle suuntautuvassa yritys- ja muussakin toiminnassa. Samoin maakunta voi toimia astinlautana länteen. Jo nykyisinkin venäläiset perustavat yhtiöitä alueelle lähelle omaa kotikaupunkiaan Pietaria ja toimivat täältä käsin länteen. Etelä-Karjalalle muodostuva tärkeä rooli välittäjänä kahden suuren mahdin välissä lisää alueen merkitystä, vaikka alue sijaitseekin EU:n äärimmäisenä raja-alueena ja ydinkeskustaan nähden syrjässä.

2.1.3 Etelä-Karjala läntisen ja itäisen Suomen välissä

Etelä-Suomen maakuntien liittouma, joka koostuu Etelä-Suomen seitsemästä maakunnasta Etelä-Karjala, Häme, Itä-Uusimaa, Kymenlaakso, Päijät-Häme, Uusimaa ja Varsinais-Suomi ovat tehneet aluerakennetyötä yhdessä vuodesta 2002 alkaen mm. väestön ja asumisen, liikenteen ja logistiikan tiimoilta. Seitsemän maakunnan yhteinen visio Etelä-Suomen aluerakenteesta vuonna 2030 valmistui maaliskuussa 2005. ”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 suuntau- viivat -tarkastelu toteutettiin vuosina 2005–2006 Spatial North -hankkeen puitteissa. Tämän itäsuomalaisen tarkastelun tavoitteena oli luoda yhteinen näkemys Itä-Suomen aluerakenteesta ja sen kehittymisestä kaikille viidelle 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 pidetty näkemystä siitä, että aluerakennetta ei voida tarkastella paikallaan pysyvänä olotilana, vaan se on pikemminkin jatkuvasti muuttuva ja tulevaisuusvisioiden tekeminen on välttämätöntä.

2.2. Alue- ja palvelurakenne

2.2.1 Seutukunnat ja keskukset

Etelä-Karjalassa on kaksi seutukuntaa, Lappeenrannan ja Imatran seutukunnat. Seutukuntien väestömäärä, työpaikat ja taloudelliset resurssit ovat jossain määrin erilaiset. Lappeenrannan seutukunnalla on vahvempi asema ja kehitys myönteisempää.

Väestö ja työpaikat ovat keskittyneet keskuksiin. Lappeenrannan ja Imatran kaupunkien muodostaman ydinalueen osuus väestöstä on yli 70 prosenttia ja työpaikoista yli 80 prosenttia. Myös maaseutukunnissa väestö ja työpaikat keskittyvät entisestään keskuksiin.

2.2.2 Taajamat ja maaseutu

Taajamaväkiluku sekä taajamien työpaikkamäärä on Lappeenrannan ohella kasvanut eniten kaupunkien

läheisissä kunnissa eli Lemillä, Taipalsaarella ja Ruokolahdella. Taajamien väestökato samoin kuin taajamien työpaikkojen menetykset ovat koetelleet Imatraa, Parikkalaa ja Rautjärveä. Myös Joutseno ja Savitaipale ovat menettäneet taajamatyöpaikkojaan.

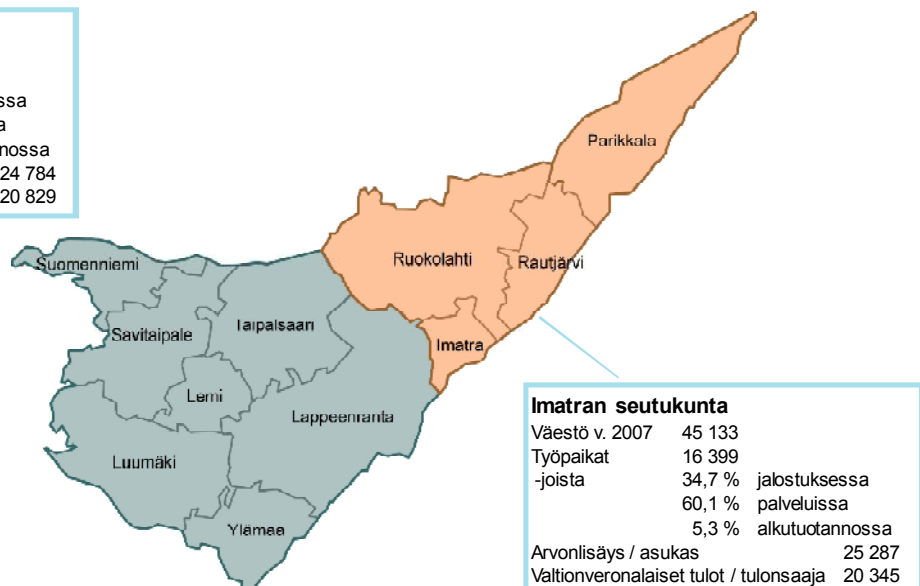
Taajamien kehitys on eriytynyt niiden sijainnin ja saavutettavuuden suomien mahdollisuuksien mukaan. Koko maassa taajamien lukumäärä on vähentynyt, sillä monet pienet taajamat ovat pudonneet ulos taajamakriteereistä. Samalla taajamien keskimääräinen koko on kasvanut. Etelä-Karjalassa sen sijaan taajamien lukumäärä on noussut, kun syntyivät Lemminkäinen, Taipalsaaren Saimaanharju ja Ruokolahden Oritlampi. Myös Lemminkäinen kirkonkylä, Nuijamaan kirkonkylä, Saaren Akonpohja ja Rautjärven Asemanseutu kasvoivat taajaman mittoihin. Joutsenon Konnunsuo ja Lappeenrannan Vainikkala sen sijaan putosivat taajamakriteerin alapuolelle.

Yleensä ottaen taajamien kasvu on painottunut kohti suurempia taajamia, jotka usein ovat kuntien pääkeskuksia. Poikkeuksia tähän ovat Imatran keskusta-alueet, Simpele ja Parikkalan keskusta, joissa taajamaväkiluku on supistunut viime vuosikymmeninä.

Keskustaajamien ohella ovat kasvaneet ulkopuoliseen työssäkäyntiin perustuvat pienemmät asutustaajamat. Niinpä lähellä suurta keskusta olevat Jurvala, Kuukkanniemi, Saimaanharju, Oritlampi ja Huhtasenkylä ovat olleet taajamaväestöltään kasvavia alueita. Myös Korvenkylä on säilyttänyt väestönsä viime vuosikymmeninä. Suurempaan keskukseseen nähden kauempana sijaitsevista Vainikkalassa ja Asemanseudulla on kehitys sen sijaan ollut päinvastaista.

Etelä-Karjalan seutukunnat

Lappeenrannan seutukunta	
Väestö v. 2007	89 583
Työpaikat	36 210
-joista	26,9 % jalostuksessa
	68,8 % palveluissa
	4,3 % alkutuotannossa
Arvonlisäys / asukas	24 784
Valtionveronalaiset tulot / tulonsaaja	20 829



Keskustaajamaan tukeutuvassa Särkisalmen taajamassa väestö on ollut hienoisessa kasvussa. Samoin Akonpohja ja Nuijamaan kirkonkylä, joilla on oma asemansa peruspalvelujen tarjoajana lähiympäristölleen, ovat kasvattaneet väestöään niin, että ovat saavuttaneet taajaman statuksen.

Alueellisesti ovat laajentuneet viime vuosikymmeninä selvimminkin Lappeenrannan lisäksi Savitaipaleen kirkonkylän, Luumäen Jurvalan, Lemmin kirkonkylän, Taipalsaaren Saimaanharjun ja Ruokolahden kirkonkylän taajamat.

Vilkkainta on rakentaminen ollut luonnollisestikin taajamissa ja kuntien keskustoissa. Ydinalueen lisäksi on rakennettu suhteellisen vilkkaasti Luumäen Taavetissa ja Jurvalassa, Taipalsaaren kirkonkylässä ja Saimaanharjulla sekä Ruokolahden kirkonkylässä. Taajamien lievealueille on rakennettu uutta kaikissa suurimmissa taajamissa. Tienvarsille on rakennettu vilkkaimmin Lappeenrannasta lähtevien teiden varsille sekä yleensäkin taajamia yhdistävien tieosuuksien varsille.

Hजारakentamista on ollut eniten Parikkalan ja Ruokolahden kunnissa sekä Luumäki–Lemi–Savitaipale–Taipalsaari -alueella. Asutus sijoittuu usein kyliin ja teiden varsille, mutta myös vesistöjen äärelle tai ulottuville on rakentaminen ollut suosittua.

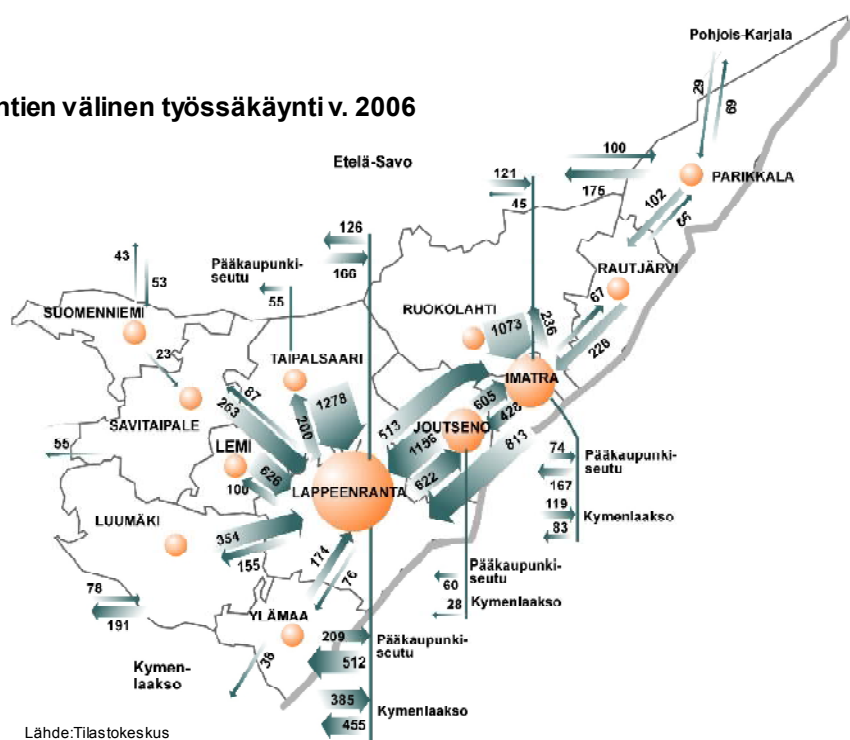
2.2.3 Työssäkäyntiliikenne lisäänty

Työpaikkojen keskittymisestä seuraa, että työmatkaliikenteen virrat ovat voimistuneet ja suuntautuvat pääasiassa ympäröivistä kunnista ydinalueelle, eniten luonnollisesti Lappeenrantaan. Ihmiset sietävät yhä pidempiä työmatkoja, koska haluavat asua rauhallisessa tasokkaassa asuinympäristössä, joka usein sijaitsee kauempana työpaikkakeskittymistä.

Ydinalueella työssäkävien määrä on vuosina 1990–2003 lisääntynyt eniten ydinalueen ympäristöstä tieyhteyksiä seuraillen. Etenkin valtatie 6:n ja valtatie 13:n vaikutus näkyy selvästi. Kuntien taajamista on työssäkäynti ydinalueelle lisääntynyt eniten Taipalsaareltä, Ruokolahdelta, Lemiltä sekä Parikkalasta. Hienoista vähentymistä sen sijaan on tapahtunut Savitaipaleen kirkonkylästä, Saaren Akonpohjasta sekä Ruokolahden Ortilampi–Huhtasenkylä -alueelta. Luumäen Taavetista työssäkäynti on pysynyt samalla tasolla. Vähentymistä on tapahtunut myös kuntien haja-asutusalueilta melko tasaisesti. Tätä selittää paljolti ko. alueiden ikärakenne eli asukkaiden jääminen eläkkeelle.

Suurimmat virrat kuntatasolla suuntautuvat nykyisin Taipalsaareltä ja Joutsenosta Lappeenrantaan ja Ruokolahdelta Imatralle. Lemmin, Taipalsaaren ja Ruokolahden kunnista käy noin kaksi kolmannesta työvoimasta työssä kunnan ulkopuolella. Vuosina 2003–2006 eniten on työssäkäyntiliikenne kasvanut Joutsenosta, Taipalsaareltä ja Imatralta Lappeenrantaan. Jonkin verran on liikenne vilkastunut myös Lemiltä ja Luumäeltä Lappeenrannan työpaikkoihin. Toisenkin suuntainen liikenne on hieman lisääntynyt eli Lappeenrannasta Joutsenoon ja Luumäelle sekä Imatralta Ruokolahdelle. Työmatkaliikenne ei sen sijaan ole vähentynyt juuri missään, hienoista supistumista on tapahtunut Rautjärveltä Imatralle ja Lappeenrantaan sekä Parikkalasta Joutsenoon.

Kuntien välinen työssäkäynti v. 2006



2.3 Asutuksen rakenne

2.3.1 Asutuksen kehitys esihistoriasta nykypäivään

Ensimmäiset asutuksen merkit Etelä-Karjalassa ovat yli 10 000 vuotta vanhoja. Tällöin jään reuna oli vielä maakunnan alueella. Vakinaista asutusta syntyi 700-luvulla, mitä todistavat eräät arkeologiset löydöt alueella. Niiden mukaan tuo asutus olisi tullut Länsi-Suomesta. Asutus levisi Vuoksen vesistön ja Laatokan rannoille, sai täydennystä etelästä Karjalan kannasta myöten ja Laatokan itäpuolitse. Tuottoisa eränkäynti ulottui kauaksi pohjoiseen. Ihmiset asuivat kota-asumuksissa lähellä hyviä kalastuspaikkoja.

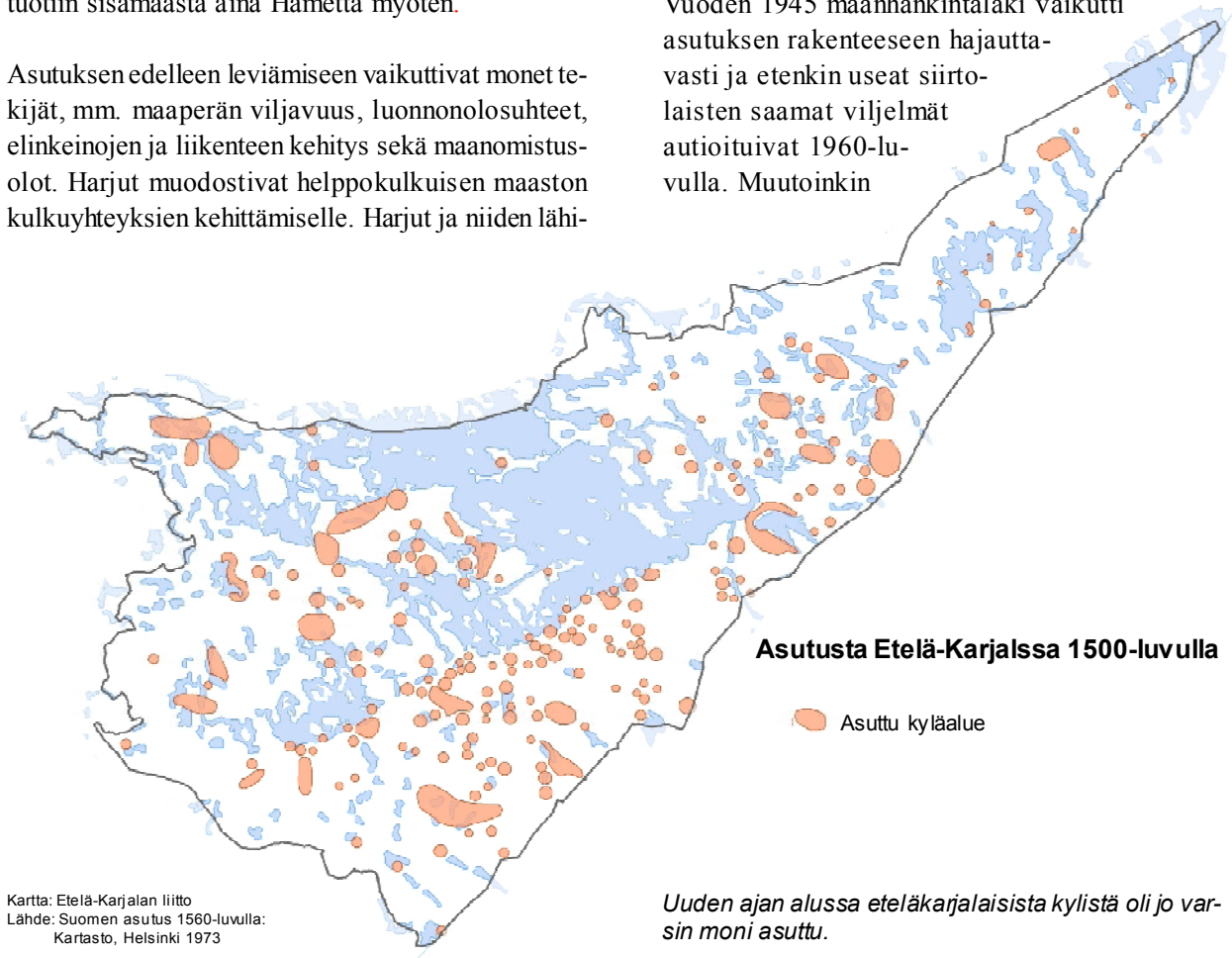
Varhaisimman pysyvän asutuksen syntyyn vaikuttivat silloiset elinkeinot eli kaukokalastus, kaukokaskien poltto ja turkisten pyynti. Asutuksen sijoittumista ohjasivat liikkumisen mahdollistavat vesireitit ja helpokulkuiset harjut. Pyyntitalouden rinnalle alkoi tulla vaatimatonta maanviljelyä ja karjanhoitoa noin 3000 vuotta sitten. Keskiajan kuluessa maatalouteen perustuva asutus vahvistui ja laajeni voimakkaasti. Nykyinen asutus on muotoutunut 1500-luvulla. Nykyisen Lappeenrannan kaupungin paikalla oli jo keskiajalla Lapveden markkinapaikka, jonne viipurilaiset kauppiat tulivat vaihtamaan tavaroita, joita sinne tuotiin sisämaasta aina Hämettä myöten.

Asutuksen edelleen leviämiseen vaikuttivat monet tekijät, mm. maaperän viljavuus, luonnonolosuhteet, elinkeinojen ja liikenteen kehitys sekä maanomistukset. Harjut muodostivat helpokulkuisen maaston kulkuyhteyksien kehittämiseksi. Harjut ja niiden lähi-

ympäristö ovat olleet myös suosittuja asumuksien ja peltöjen sijaintipaikkoja. Perinteinen maaseutuasutus painottuikin Ensimmäisen Salpausselän eteläpuolelle. Lappeenrannan tienoilla myös Salpausselkien välimaasto on ollut tiheimmin asuttua. Tiiviisti rakennettuja kyliä ei syntynyt, vaan asutus sijoittui alueelle yksittäisasumuksina, pienkylinä tai asumusryhminä.

Perinteinen rakentaminen sijoittui ns. inhimilliselle vyöhykkeelle, joka on hiukan peltöjen yläpuolella, mutta ei ulottunut maaston korkeimmille kohdille eikä lähelle vesistöjen rantoja. 1960-luvulla alettiin rakentaa enemmän korkeustasoille, joita oli ennen pidetty liian alavina, halloille alttiina, savisina tai soisina. Uusi rakennustekniikka, liikenneyhteydet ja tilojen lohkominen sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen on tuonut taajamien liepeet entisille pelloille ja soille, kesäasutuksen kiinni järvien rantoihin ja omakotiasumisen entisille takamaille ja metsäisille kallioalueille.

Asutuksen rakenteeseen vaikuttaneista yhteiskunnallisista tekijöistä esim. isojako, torpparivapautus tai Lex Kallio eivät vaikuttaneet Etelä-Karjalan asutukseen niin voimakkaasti kuin muualla Suomessa. Siirtoväen asuttaminen talvisodan jälkeen suuntautui pääasiassa Etelä- ja Keski-Suomen sisämaa-alueille. Vuoden 1945 maanhankintalaki vaikutti asutuksen rakenteeseen hajauttavasti ja etenkin useat siirtolaisten saamat viljelmät autioituivat 1960-luvulla. Muutoinkin



elinkeinorakenteen nopean muutoksen seurauksena maaseutu alkoi autioitua ja asutuksen rakenne radikaalisti muuttua.

Vallitsevana elinkeinona ollut maanviljely alkoi lopullisesti menettää asemiaan 1960-luvulla ja maatilojen lukumäärä on vähentynyt yhä kiihtyvään tahtiin. Etelä-Karjalan yleisin tuotantosuunta, karjatalous on ollut vielä alttiimpi luopumisille kuin muut tuotantosuunnat. Tervanpoltosta ja sahauksesta alkanut puunjalostus alkoi voittaa jalansijaa runsaiden metsävarojen ja hyvien vesiyhteyksien ansiosta ja niin syntyivät alueen asutukseen voimakkaasti vaikuttaneet metsäteollisuuden keskittymät. Jo sahojen ympärille oli aikoinaan kehittynyt voimakkaita keskuksia, sahayhdyskuntia. Huomattavimmat sahateollisuuspaikkakunnat olivat Lappee, Joutseno ja Ruokolahdi. 1800-luvulla perustetut teollisuuslaitokset alkoivat voimakkaammin muokata ympäristöä ja asutusta. Välittömimmin se näkyi siinä, kun teollisuuslaitokset rakensivat työläisilleen ja toimihenkilöilleen asuntoja ja palveluja laitoksen välittömään läheisyyteen.

Asutusrakenne on keskittynyt sitä mukaa, kun teollisuus ja palvelut ovat vallanneet suurimman osan työvoimasta ja tuotannosta. Teollisuus ja palvelut keskittyivät aluksi suhteellisen harvoihin keskuksiin aina 1960-luvulle saakka. Tämän jälkeen nopeutui myös pienempien keskusten teollinen kehitys, joka veti muassaan palveluita. Myöhemmin kehitys kääntyi taas suurempia keskuksia suosivaan suuntaan ja nykyisin teollisuus keskittyy Rautjärveä lukuun ottamatta maakunnan ydinalueelle (Lappeenranta ja Imatra), jonne myös asutus ja palvelut sekä teollisuus keskittyvät voimakkaasti.

Liikkumismahdollisuudet ovat vaikuttaneet ratkaisevasti asutuksen sijoittumiseen. Etelä-Karjalassa vesitiet ovat kautta historian olleet tärkeitä liikkumisväyliä. Vesireittien solmukohtiin muodostui kirkonkyliä ja järvien ja jokien rannat ovat olleet suosittuja asutuksen sijoittumispaikkoja. Saimaan kanava on ollut tärkeä vesiväylä ja kanava poikikin maakuntaan keskuksia, joihin kerääntyi yrityksiä, yhteisöjä, kaupanvälittäjiä ja liikennöijä. Kanavansuulle ja varrelle pystytettyjä rakennuksia on yhä edelleen alueen asutusrakenteessa.

Tiestön merkitys asutuksen sijoittumisessa alkaa näkyä jo Hämeenlinnasta Viipuriin Salpausselkää pitkin kulkevan Ylisen Viipurintien rakentamisen jälkeen 1300-luvun alussa. 1500-luvulla vilkastuneen tervakaupan myötä tie sai uuden arvon. Liikenne

Lappeenrannan ja Viipurin välillä olikin vilkasta aina toiseen maailmansotaan asti. Tien varteen syntyi asutusta, majataloja ja krouveja. Nykyisen tieverkon selkäranka, valtatie 6 ja sitä täydentävä muu valta- ja kantatiestö ovat suunnanneet asutuksen sijoittumista. Asutuksen pääosa ja myös sen kasvu seurailee niiden linjauksia ja niistä syrjään jäänyt asutus taas on taantunut.

Rautateillä on niin ikään ollut merkittävä rooli asutuksen sijoittumisessa. Etelä-Karjala pääsi jo varhain rautatien vaikutuspiiriin. 1800-luvulla rakennettiin Helsinki–Pietari -rata sekä radat Lappeenrantaan ja Imatralle sekä sieltä edelleen Sortavalaan. Myöhemmin rakennettiin ratoja teollisuuden tarpeisiin ja 1900-luvun loppupuoliskolla oli toiminnassa yhtenäinen rata läpi Etelä-Karjalan. Rautatie edisti keskusten kehitystä vaikutusalueellaan. Jo rakentamisvaiheessa työmaa antoi toimeentuloa radan varren asukkaille. Myöhemmin radan varteen syntyi rautatieläisyhdyskuntia ja asemanseudut vetivät asutusta puoleensa.

Puolustushistorian vaikutus asutukseen tuli enemmänkin yhdyskuntien kasvusysäyksinä kuin suorina väestövaikutuksina. Välillisistä vaikutuksista merkittävimpiä olivat varuskuntien taloudelliset vaikutukset ympäristöönsä. Linnat, linnoitukset ja myöhemmin varuskunnat keräsivät asutusta ja loivat lähiympäristöönsä erilaisten palvelujen kysyntää.

Nykyisen asutuksen rakenteen leimallisina piirteinä on voimakas keskittyminen Salpausselän laelle ja rinteille syntyneelle ydinalueelle ja valtatie 6:n varsille. Asutuksen keskittymiseen on vaikuttanut metsäteollisuuden sijoittuminen Saimaan etelärannalle ja Salpausselän suomat mahdollisuuden liikenteen kehittämiseksi. Valtatie 6:n ja rautatien muodostaman valtaväylän varteen on keskittynyt asutusta läpi koko maakunnan muodostaen näin ikään kuin maakunnan asutuksen selkärangan. Asutus on harventunut haja-asutusalueilla ja pienemmät keskuksikin ovat kuihtuneet etenkin syrjäisiksi jääneillä alueilla. Kaiken kaikkiaan asutus kattaa maakunnan alueen sillä tavoin, että laajempia asumattomia alueita löytyy Ruokolahden pohjoisosasta, joka on metsäyhtiöiden aluetta, puolustuslaitoksen harjoitusalueelta Taipalsaarelta sekä muutamia alueita Luumäen, Suomenniemmen ja Ylämaan kunnissa.

Taajamoituminen on ollut vilkasta. Taajamaväki ja työpaikat ovat lisääntyneet Lappeenrannan lisäksi eniten kaupunkien läheisissä kunnissa eli Lemillä,

Taipalsaarella ja Ruokolahdella. Joissakin taajamissa on kehitys voinut olla jopa päinvastainen viimeisten kahdenkymmenen vuoden kuluessa, kun edellinen 20-vuotisjakso oli vielä kasvua. Taajamien kehitys on eriytynyt niiden sijainnin ja saavutettavuuden suomien mahdollisuuksien mukaan. Taajamien kasvu on painottunut suurempiin taajamiin, jotka usein ovat kuntien keskustaajamia. Myös kunnan ulkopuoliseen työssäkäyntiin perustuvat pienemmät asustaajamat ovat kasvaneet suurimpien keskusten läheisyyteen, varsinkin jos ne sijaitsevat suhteellisen lähellä suurempaa keskusta.

Haja-asutusalueiden ja syrjäisten kyläkeskusten asutus on taantunut väestökadon ja työpaikkamenetyksen seurauksena. Niistä on muodostunut leimallisesti vanhan asutuksen alueita. Uudisrakentamista näillä alueilla on tapahtunut yksittäistapauksina luontolosuhteiltaan erityisen edullisilla paikoilla tai taajamien lievealueilla. Samalla, kun asutus siirtyy muuttopiioalueilta keskuksiin, otetaan keskusten ympäristössä uusia alueita asuinkäyttöön. Uusin asutus eli vuoden 1990 jälkeen rakennetut asuinrakennukset

keskittyvät kuustostien varrella oleviin taajamiin ja niiden liepeille sekä leviävät ulospäin nauhoina esim. Lappeenrannassa pohjoiseen ja etelään. Hajarakentamista on eniten kylissä ja teiden varsilla, mutta myös vesistöjen äärelle tai ulottuville on rakentaminen ollut suosittua.

Omakotitalot ovat olleet asumismuotona perinteisesti suosiossa ja ovat edelleenkin. Teollistumisen ja kaupungistumisen myötä on kerrostaloasuminenkin saanut jalansijaa, mutta rakentamisen painopiste on siirtynyt taas kohti pientalorakentamista, mikä vaikuttaa asutuksen rakentamiseen hajauttavasti. Sen voimakkuuteen vaikuttaa kuitenkin asuntojen ja asuinalueiden sijoittaminen olemassa olevaan asutukseen nähden, asuntoalueiden tiiviys sekä tonttikoot.

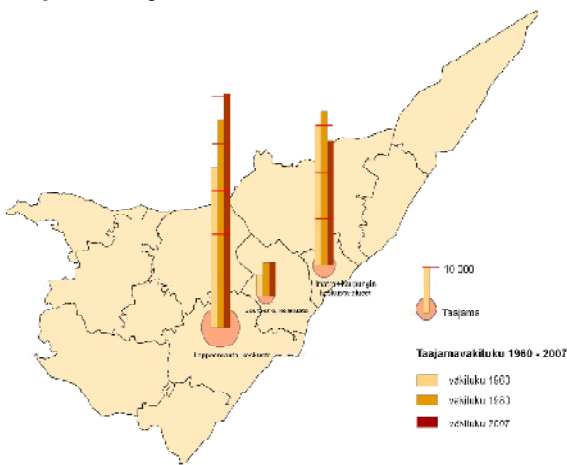
Vapaa-ajan asutus levittäytyy vyöhykkeinä kummankin Salpausselän pohjoispuolisille järviolueille. Vesistöt ovat määräävä tekijä alun pitäen vapaa-ajan asunnoiksi rakennettujen asuntojen sijoittumisessa. Saimaan ja suurimpien järvien rannat ovat miltei poikkeuksetta yleiskaavoitettu ja osittain jo rakennettuja. Myös pienempien järvien ja lampien alueita on useissa kunnissa yleiskaavoitettu ja niillä on paineita rakentamiseen. Kaavamuoto, jossa kaavoitetaan ranta-asutuksen takamaastoon toinen rivi kuivaman lomatontteja, ei ole ollut Etelä-Karjalassa suosiossa. Vapaa-ajan asutusta löytyy toki ns. kuivaman alueilta ilman yhteyttä vesiin. Nämä lienevät asuntoja, joiden käyttötarkoitus on muuttunut vakituisesta asunnosta vapaa-ajan asunnoksi.

Autoitumishuika on suurin maakunnan reuna-alueilla ja sellaisilla taajamien välisillä alueilla, joista on pitkä matka kumpaankin taajamaan. Sama ilmiö vallitsee lähes kaikkien kuntien reuna-alueilla, mistä on pitkä matka keskustaajamaan. Yhtenäisiä vanhenevan väestön alueita on ympäri maakuntaa haja-asutusalueilla, mutta niitä saattaa olla myös aivan keskustaajaman liepeillä. Taajamien läheiset alueet tulevat todennäköisesti uusiokäyttöön, kunnostettaviksi ja täydennettäväksi.

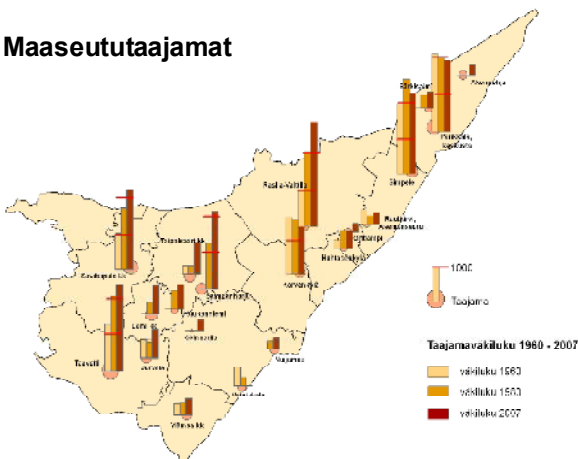
2.3.2 Asutuksen rakenteen kehittäminen ja tulevaisuus

Eri energiamuotojen käytön yleisyys sekä kotimaisuusasteen nostamiseen ja energian tuotannon monipuolistamiseen tähtäävät tavoitteet vaikuttavat asutuksen rakenteeseen. Esimerkiksi sähkön, maa- tai vesilämmön, biopolttoaineiden tai aurinkoenergian käytön lisääntyminen sallii ja suosii hajautetumpaa asutusrakennetta. Aluelämmitys ja maakaasun pien-

Kaupunkitaajamat



Maaseututaajamat



Lähde: SYKE/YKR

jakelu taas edellyttävät tiiviimpää asutusrakennetta. Tulevaisuudessa rakennetaan jopa biopolttoaineilla ja maalämmöllä toimivia tiiviitä asuinaluekokonaisuuksia.

Monet taloudelliset seikat puoltavat tiiviimpää asutuksen rakennetta. Kunnallistekniikan, joukkoliikenteen sekä palvelujen järjestämisen ja saavutettavuuden turvaaminen on helpompaa ja kokonaistaloudellisesti edullisempaa, kun asutus on keskitetympää. Tiiviimmällä asutusrakenteella päästään lyhyempiin työmatkoihin ja tehokkaampiin kuljetusjärjestelmiin. Myös luonnonvaroja ja taajamien ulkopuolisia luontoalueita pystytään säästämään paremmin, kun yhdyskunnat ovat eheitä ja energiatehokkaita. Jatkossa tulisikin yhdyskunnissa täydentää olemassa olevaa rakennetta ja hyödyntää jo tehtyjä yhdyskuntarakenteellisia investointeja. Ilmastonmuutoksen hidastaminen on yhtenä perusteena yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle, koska sillä tavoin toimitaan energia- tehokkaammin ja vähennetään liikkumistarvetta.

Asutuksen rakenteen kehittämisessä tarvitaan lisää suunnitelmallisuutta kuntien maanhankintaan ja kaavoitusta kunnan omistamille maille. Myös osallistumista ja ihmisten kiinnostusta on viritettävä kaavoitusta kohtaan. Sitä vaimentaa tällä hetkellä se, että kaavoitusprosessi on niin pitkä, että kiinnostus tahtoo lopahtaa kesken.

Suunnittelematon haja-asutus aiheuttaa usein ennalta suunnittelemattomia palvelutarpeita. Se lisää myös liikennettä ja siten asukkaiden liikkumiskustannuksia sekä kunnan ja valtion kuljetuskustannuksia. Väestön ikääntyessä ongelma vielä korostuu entisestään. Lisääntyvä autoliikenne lisää liikenneväylien rakentamistarpeita, polttoaineen kulutusta, päästöjä ja melua. Haja-asutus voi osaltaan lisätä pintavesien rehevöitymistä. Rakentaminen myös muuttaa maisemaa. Ympäristöön sopimattomalla rakentamisella voidaan tuhota arvokkaita maisemakokonaisuuksia, kuten monilla alueilla on jo käynyt.

Omakotitalo on vanha tapa asua. Sen suosio on noussut koko ajan. Omakotitaloalueista ei kuitenkaan saisi muodostua ”nukkumalähiöitä”, joissa ei ole palveluita eikä julkista liikennettä. Keskittyminen omakotitaloihin ei saisi myöskään hidastaa uusien asuimuotojen ideointia. Tiiviimpää asutuksen rakentamiseen päästään etenkin taajama-alueille soveltuvalla tiivis – matala -periaatteella toteutettujen pientaloalueiden avulla. Tiiviillä pientaloalueella voi olla suhteellisen suurikin kaavatehokkuus. Näillä alueilla tulee nousemaan tärkeäksi kysymykseksi erilaisten



Tiiviillä pientaloalueella voi olla yhtä suuri kaavatehokkuus kuin vaikkapa 1960-luvulla rakennetuilla kerrostaloalueilla. Uus-Lavola, Lappeenranta.

palvelujen ja yhteiskäyttötilojen ja -alueiden järjestäminen.

Maaseudun rakentamisen keskittämisellä ainakin peruspalvelut omaaviin kyliin turvataisiin palvelujen säilymistä myös tulevaisuudessa. Myös loma-asutuksella on vaikutusta kylien palvelujen säilymiseen. Kyläympäristön eheytyä ja tasapainoista kehitystä voitaisiin edistää esim. kyläkaavojen tai -suunnitelmien laatimisella yhdessä kyläläisten ja loma-asukkaiden kanssa.

Palvelualueiden kasvu ja palvelujen keskittyminen ohjaa asutusta entisestään suurempiin keskuksiin. Perinteinen haja-asutus tulee edelleen vähenemään. Kausiluonteinen asuminen maaseudulla tai paluumuutto saattaa jonkin verran lisääntyä, mutta ei olennaisesti muuta haja-asutusalueiden kokonaisilmettä vanhan asutuksen tai jopa autoitumisen alueina. Ns. etätyö soveltuu vain harvoille ammattialoille eikä sekään tule näkymään merkittävästi asutuksen rakenteessa. Etätyömenetelmien kehittäminen ja perinteisen työpaikkarutiinin muuttuminen edellyttää työelämän joustavuutta sekä konkreettisia toimia, mm. valokaapeliyhteyksiä.

Rakentamistarvetta ja asutuksen rakennetta tulee muokkaamaan myös asuntoon ja asuinympäristöön kohdistuvien laatuvaatimusten kasvu. Viihtyisän, luonnonkauniin ja rauhallisen asuinympäristön vuoksi ollaan valmiita pidempiin asiointi- ja työssäkäyntimatkoihin. Isotonttinen maantasauminen on erityisesti lapsiperheiden suosiossa. Tämä asutus sijoittuu hajautuen taajamien lievealueille tai kaupunkien naapurina oleviin maaseutukuntiin lisäten liikkumista ja autoistumista edelleen.

Toisaalta vaikka asumisväljyysvaatimukset ovat kasvaneet ja asutuskuntien koko pienentynyt, yksin asuvien määrä on kuitenkin kaikkein nopeimmassa kasvussa. Se edellyttäisi pienimuotoisempaa, kenties yhteisöllisempää asumismuotoa ja näin ollen tiiviimpää asutusrakennetta.

Vapaa-ajan asutuksen rakentamisvauhti on hidastumassa ja suuntautuu tulevaisuudessa enemmän vanhan asutokannan korjaukseen. Uutta rantarakentamista säädellään rantaosayleiskaavojen avulla melko tarkkaan pyrkien minimoimaan rakentamisen haitat ympäristölle ja säilyttämään arvokkaimmat luontoluomat rakentamattomina. Kaava-alueen ulkopuolelle rakentamisen sallivien poikkeuslupapäätösten määrä on vähentynyt viime vuosina. Vapaita rantoja tulee varata joko luonnonsuojelun tai virkistyskäytön perusteella riittävästi myös asutuskeskusten läheisyydessä.

Vapaa-ajan asuntojen muuttamista ympärivuotisiksi asunnoiksi tulee tehdä suunnitellusti, koska myöhemmin kunnalle voi syntyä yllättäviä rasitteita kunnallistekniikan, palveluiden ym. hoitamisessa. Uudet asukkaat tuovat kuntaan verotuloja, mutta voivat toisaalta lisätä esimerkiksi terveydenhuollosta, kotihoidosta ja koulukuljetuksista aiheutuvia kustannuksia. Myös vesi- ja jätehuollon vaatimukset kasvavat. Suunnittelun avulla näihin voidaan varautua ja sovittaa eri toiminnot toisiinsa niin, että ne eivät häiritse vaan tukevat toisiaan.

Asuntoalueen viihtyisyydelle asetettujen vaatimusten kasvaessa maiseman ja luonnon vetovoimatekijöiden vaikutus asutuksen sijoittumiseen tulee voimistumaan. Tämä saattaa tuottaa valinta- tai ristiriitaitilanteita suhteessa ympäristön ja kulttuuriarvojen sekä alkuperäisluonnon suojeluun ja säilyttämiseen. Varsinkin keskusten läheisiin arvokkaisiin maisemakokonaisuuksiin kohdistuu kasvavia muutos- ja rakennuspaineita. Taajamien läheiset yhtenäiset maatalousalueet ja niiden muodostama kulttuurimaisema maatalousrakenteineen saattaa myös olla uhattuna. Rakentaminen onkin ohjattava niin, ettei maisema-, luonto- ja kulttuuriarvoille tai maa- ja metsätalouden harjoittamiselle koidu uudesta rakentamisesta haittaa, vaan se pikemminkin edistää maaseudun elinvoimaa ottaen huomioon ympäristön erityispiirteet ja maisema-arvot.

2.4. Asuminen Etelä-Karjalassa

2.4.1. Kodasta kerrostaloihin

KOTI on alkuperältään sama sana kuin kota, muinaissuomalaisten ja suomalais-ugrialaisten vanhin asumus. Kotiin tuleminen on alkuaan merkinnyt kotaryhmään palaamista metsältä päivän elannon hankinnasta.

Asumisen historia on yhtä pitkä kuin ihmisen historia. Varhaisajan ihmisen arvellaan ottaneen oppia eläinten pesänrakennustekniikoista. Asumisen muotoon vaikuttivat maantieteellinen sijainti, luonnonolosuhteet, käytettävissä olevat rakennusaineet ja kulttuuriset perinteet. Suomessa asumukset on tehty perinteisesti puusta. Asuinpaikkoja jouduttiin vaihtamaan metsä- ja keräilytalouden, paimentolaisuuden, vuodenaikojen vaihtelun, luonnonmullistusten sekä heimoreviirien ja sotien vuoksi.

Muinainen kansa eli kalastuksesta ja metsästyksestä ja asui pääasiassa vesistöjen varrella. Tavallisin asunto oli pyöreä pystyvuista koottu kota, jonka keskellä oli tulisija. Vähitellen kota kehittyi kevyestä pystykartiosta tukevammaksi hirsikehikkoiseksi asumukseksi. Toiseksi asuntomuodoksi kehittyi kokonaan hirsinen savutupa, joka rakennettiin kotaa suuremmaksi. Maanviljelyn ja karjanhoidon yleistyessä savutuvan lisäksi rakennettiin karjasuoja, riihi, aittoja sekä sauna. 1700-luvulla savutuvan rinnalle tuli savuhormillinen valoisampi takkatupa, mutta siihen siirtymisen kesti lähes parisataa vuotta.

Asumusten koko kasvoi ajan myötä, joskin asuminen oli suurin osin erillisiä koteja eri väestöryhmien kesken. Itäinen suurperheeseen perustuva kulttuuri kehitti kaksoiskerroksisen suurikokoisen karjalaistalon, jossa



Rajalammin kota Savitaipaleella jäljittelee muinaista kota-asumusta.

eläinsuojat sijaitsivat alakerroksessa ja asuintilat niiden päällä saman katon alla. Tätä asumistapaa ei juuri esiintynyt Etelä-Karjalassa, joskin joillakin paikkakunnilla oli talvisin tapana pitää eläimiä sisätiloissa. Eteläkarjalainen maatalo oli yleisimmin yksinkertainen hirsisalvoksin kokoonpantu läpikuljettavalla eteisellä varustettu tuvan ja kahden kammarin muodostama kokonaisuus.

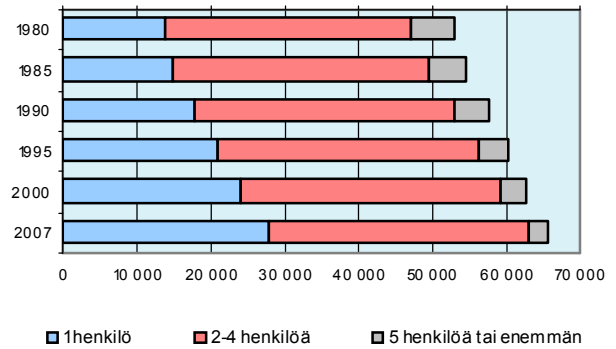
Kaupungeissa työläiset asuivat yleensä vuokralla hellahuoneissa tai pienissä taloissaan kaupungin reuna-alueilla, mutta varakkaammalla väellä oli suuremmat pihapiirit keskustassa. Omakotiaatteella on vahva ideologinen tausta. Se liittyy sekä 1900-luvun alun puutarhakaupunkiaatteeeseen että käsitykseen ihanneellisesta työväenasunnosta. 1800-luvun lopulla ilmestyivät Lappeenrantaan ensimmäiset kaksikerroksiset rakennukset, joissa alakerrassa oli liiketiloja ja yläkerrassa asuntoja. Asunto-olot kohentuivat 1900-luvun alussa, joskaan vielä ei päästy nauttimaan viemäreistä ja vesijohdoista. Sähkövalaistus sen sijaan oli jo työläistenkin ulottuvilla.

1900-luku muutti radikaalisti perinnettä, jonka mukaan asuttiin yhden talouden taloissa niin maaseudulla kuin esiteollisissa puukaupungeissakin. Nyt ihanneperhe tyypiteltiin ja sen tarpeisiin luotiin yhdenmukaiset, standardoidut, monistettavat teolliset mallit asumiselle. Kerrostalorakentaminen koki huipunsa 1970-luvulla rakennettuina kerrostalolähiöinä, jonka jälkeen se alkoi laantua ja pientalorakentaminen vahvistui taas asemiaan asuntotuotannossa. Tosin teollinen tyyppitalotuotanto on vallannut jo suurelta osin pientalotuotannonkin.

2.4.2. Asumisen nykytila

Tärkein asuntokannan kehityksen taustatekijä on väestön määrällinen kehitys sekä väestön sijoittuminen, mikä taas on yhteydessä työpaikkojen ja palvelujen sijaintiin maakunnassa. Ikärakenteen kehitys luo omat paineensa asuntokannan määrän ja ominaisuuksien suuntaan, samoin muuttoliikkeen kehitys. Asumistasoon, niin asumisväljyyteen, varustetasoon kuin asuinympäristöönkin kohdistuvat vaatimukset vaikuttavat osaltaan asuntokannan kehittämistarpeisiin. Tulevaisuudessa asumiselta vaaditaan yhä enemmän monimuotoisuutta, muunneltavuutta ja erilaisuutta. Myös asumisen laadun odotetaan paranevan ja asuminen pientaloissa säilyy suosittuna, joskin myös tiiviimpi yhteisöllisempi asumismuoto voi vallata jalansijaa. Edelleen pientaloja tullaan toteuttamaan teollisina ”talopaketteina”. Kerrostalorakentaminen on viime vuosina ollut moni-ilmeisempää kuin huippuvuosien

Asuntokunnat koon mukaan Etelä-Karjalassa v. 1980 - 2007



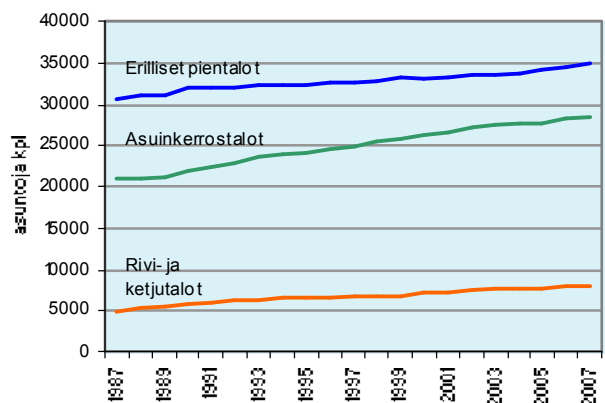
Lähde: Tilastokeskus

lähiörakentamisessa.

Väestön määrällinen kehitys on maakunnassa laskusuuntaista, joten se ei sinällään aiheuta asuntojen lisäämistarvetta. Väestön kasvusta ovat saaneet viimeisten kymmenen vuoden aikana nauttia ainoastaan Lappeenranta ja hieman sen vierellä myös Taipalsaari. Perheiden jakautuminen pienempiin yksiköihin sen sijaan lisää asuntotarvetta kautta linjan. Muuttoliike liikuttaa eniten opiskelijoita ja lapsiperheitä. Varsinkin lapsiperheet ja uusioperheet tarvitsevat muunneltavia joustavia asumisratkaisuja. Toisaalta yksin asuminen yleistyy, yhden hengen asuntokuntien määrä on kaksinkertaistunut viimeisten kahden vuosikymmenen aikana ja ilmiön ennustetaan edelleen yleistyvän. Tämä lisää sekä pienten erillisten asuntojen kysyntää että yhteisöllisempien ratkaisujen tarvetta yhden hengen asuntokunnille. Suurperheet sen sijaan ovat käymässä yhä harvinaisemmiksi.

Kuntien sisällä muuttoliike taajamiin jatkuu ja luo paineita rakentamiselle. Väestön ikääntyminen aiheuttaa asuntokannan kehittämistarvetta esteetömyys-, toimivuus- ja lähipalveluvaatimuksineen. Suurimmat vaatimukset kohdistuvat juuri taajamiin,

Asuntokanta talotyypeittäin v. 1987 - 2007



Lähde: Tilastokeskus

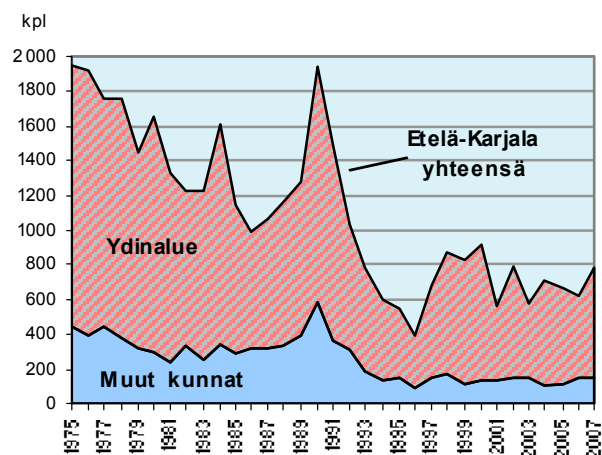
minne ikääntyvä väestö muuttaa huolettomamman asumismuodon ja palveluiden läheisyyden houkuttelemana. Palveluasuminen tulee kyseeseen niille, jotka tarvitsevat runsaasti apua selviytyäkseen jokapäiväisistä askareista, mutta eivät tarvitse laitoshoidoa. Näiden asuntojen kysyntä tulee lisääntymään. Toisaalta viidennes muualla asuvista eläkeläisistä miettii muuttoa maaseudulle entisille kotikonnuilleen.

Asuntokanta on kasvanut koko ajan. Kasvu jakautuu melko tasaisesti eri talotyyppeihin, joskin kerrostaloasunnot ovat kirineet hieman kiinni pientaloasuntoja. Eniten asuntoja on erillisissä pientaloissa eli 49 prosenttia kaikista asunnoista, seuraavaksi eniten asutaan kerrostaloissa, joissa on 38 prosenttia asunnoista. Rivi- tai ketjutaloissa on 11 prosenttia asunnoista. Ylivoimaisesti eniten asutaan omistusasunnossa (67 prosenttia) ja vuokralla asuu noin kolmannes asuntokunnista. Asuntokantaa verottava poistuma eli tapaturmainen tuhoutuminen, autoituminen tai purkaminen kutistaa maakunnan asuntokantaa noin 200 asunnon vuosivauhtia.

Etelä-Karjalassa asutaan muuta maata väljemmin, asumispinta-alaa on enemmän ja ahtaasti asuvia taas vähemmän kuin maassa keskimäärin. Omistusasujat asuvat keskimäärin väljemmin kuin vuokralaiset. Asuntojen varustetasossa on jonkin verran puutteita koskien eniten maaseutua ja vanhusväestöä. Asumisväljyys lisääntyy mm. sitä kautta, että asuntokunnan keskikoko pienenee ja ikääntyviltä vapautuu kookkaita asuntoja. Osa heistä tosin siirtyy paremmin tarpeita vastaaviin pienempiin ja helppohoitoisempiin asuntoihin.

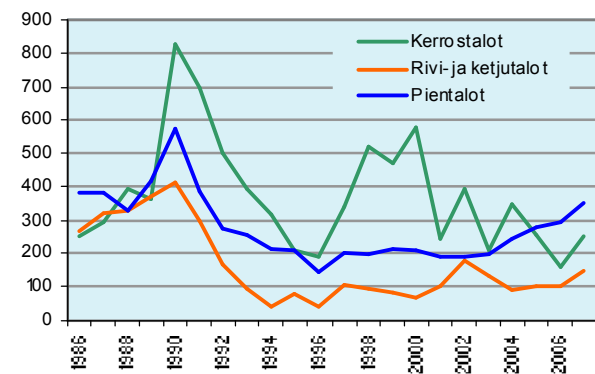
Asuntotuotanto oli 1970-luvun jälkeen kiihkeimmillään 1990-luvun taitteessa, mutta laski rajusti laman

Asuntotuotanto Etelä-Karjalassa v. 1975 - 2007



Lähde: Tilastokeskus

Asuntotuotanto talotyyppittäin Etelä-Karjalassa v. 1986 - 2007



Lähde: Tilastokeskus

koittaessa kohotakseen taas 1990-luvun lopulla jonkin verran. Asuntotuotanto keskittyi voimakkaasti ydinalueelle varsinkin 1970-luvulla, jolloin rakennettiin paljon kerrostaloja. Keskittyminen on siitä lähtien suhteellisesti laantunut.

Kerrostaloasuntojen tuotanto laski 1970-luvun buumista lähtien huomattavasti ja on vaihdellut 1990-luvulla voimakkaasti. Viime vuosina pientalotuotanto on jo ylittänyt kerrostaloasuntojen tuotantomäärän. Rivitaloasuntojen tuotanto on hieman virkistynyt viime vuosikymmenen puolenvälin aallonpohjan jälkeen.

Tuotettujen asuntojen keskimääräinen huoneistoala on kasvanut kahdessakymmenessä vuodessa noin 80 neliömetristä yli sataan neliömetriin.

Viime vuosina eniten on tuotettu omistusasuntoja. Vuokra-asuntojen tuotanto on vaihdellut voimakkaasti vuosittain ja ero omistusasuntojen tuotantoon nähden on aivan viime vuosina kasvanut voimakkaasti vuokra-asuntotuotannon romahdettua. Kehityskulku noudattelee asuntotuotannon talotyyppijakauman kehitystä ja vuokra-asuntojen tuotanto noudattaakin tarkasti kerrostalotuotannon vuosittaisia vaihteluita. Vuokra-asuntojen osuus koko tuotannosta on ollut suurin Lappeenrannassa, Joutsenossa, Luumäellä ja Ylämaalla.

2.4.3. Asuntotuotantotarve sekä asumisen ja asuinalueiden kehittäminen

Asunto-ohjelmointia tehdään enää harvoissa kunnissa. Asuntotuotantotarvetta on tässä käsitelty Aluekeskus Saimaankaupungin asumisstrategian ja kuntien arvioiden pohjalta. Sen mukaan Etelä-Karjalan asuntotuotantotarve vuosina 2009–2015 olisi 6431 asuntoa. Asuntotuotantotarpeen on arvioitu hieman kasvavan kauden loppupuolella. Laskevasta väestön-

kehityksestä huolimatta asuntotarvetta kasvattaa taajamiin muuttaminen sekä poistuma etenkin maaseutualueilla, joilla on eniten varustetasoltaan puutteellisia asuntoja. Asuntotuotannon sijoittumisesta saatujen arvioiden mukaan suurin osa tuotannosta sijoittuu taajamiin tai kaava-alueille, mutta myös kyliin ja haja-asutusalueille rakentamista arvioidaan jonkin verran tapahtuvan.

Asuntotuotantotarve Etelä-Karjalan kunnissa

Asuntoja kpl	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Yht.
Lappeenranta*	555	555	597	597	597	597	597	4 095
Lappeenranta	492	492	523	523	523	523	523	3 599
Imatra	168	168	186	186	186	186	186	1 266
Joutseno	63	63	74	74	74	74	74	496
Lemi	15	10	15	15	15	15	15	100
Luumäki	25	25	25	25	25	25	25	175
Parikkala	11	20	11	12	12	12	12	90
Rautjärvi	10	10	10	10	10	10	10	70
Ruokolahti	50	30	30	30	30	30	30	230
Savitaipale	14	10	10	10	10	10	10	74
Suomenniemi	1	1	1	1	1	1	1	7
Taipalsaari	44	44	43	43	43	43	43	303
Ylämaa	3	3	3	3	3	3	3	21
Etelä-Karjala	876	931	932	962	932	932	932	6 431

*Lappeenranta ja Joutseno yhteensä

Asuinalueiden kehittämisessä on kysymys maanhankinnassa, kaavoituksessa, liikenteen ja palveluiden kehittämisessä ja asuin ympäristön hoidossa tehdyistä ratkaisuista. Asuin ympäristön kehittämisessä on tärkeää laadun lisäksi terveellisyys, turvallisuus, toimivuus ja viihtyisyys sekä asukkaiden odotukset omalle asuin ympäristölleen. Asukkaiden tarpeet ja rajoitukset ovat keskeinen kriteeri kehittämisen suunnauksessa. Asuinalueiden kehittämisessä tulee aktiivoida asukkaita hyvillä virkistys- ja harrastusmahdollisuuksilla. Riskit, kuten pilaantunut maaperä, tulvat, melu, tärinä, hajut, saasteet sekä suur-onnettomuusalttiiden teollisuuslaitosten läheisyys tai vaarallisten aineiden kuljetukset tulee ottaa huomioon asumisen sijoittelussa.

Erityisesti painotetaan keskusta-asumisen kehittämistä niin kerrostalo- kuin kaupunkipientaloasumisen osalta sekä rannanläheisen asumisen lisäämistä taajamissa ja taajamien tuntumassa. Suosiota nauttiva pientalorakentaminen ei saa tuottaa ”nukkuma-lähiöitä”, joista puuttuu julkinen liikenne ja palvelut. Ns. tiivis-matala -rakentaminen voi olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen hyvin nivelletynä tuottaa viihtyisiä ja toimivia asuinalueita. Asuntoalueiden monipuolinen asukasrakenne edellyttää eri hallintamuotoisten ja eri kokoisten asuntojen kirjoa alueella.

Puurakentamista tulisi edistää niin pientalo- kuin kerrostalorakentamisessakin. Ekologisia ratkaisuja rakennustekniikassa, asuntojen lämmityksessä sekä asuntoalueiden toimivuudessa tulee kehittää. Tämä merkitsee ns. ekotalojen ja energiatehokkaiden rakenteiden kehittämistä, maalämmön, aurinko- ja tuulienergian sekä vesistöistä saatavan lämmön hyödyntämistä, jalankulun sekä kevyen liikenteen edistämistä toteuttamalla esim. suoria kevyen liikenteen yhteyksiä alueen palveluihin.

Itse asumisen ja asumismuotojen kehittämiseen tarvitaan nykyistä enemmän monimuotoisuutta, muunneltavuutta ja erilaisuutta. Erityisesti yleistyvät uusioperheet tarvitsevat asuntoja, joita voidaan muunnella tarpeiden mukaan. Jotta asumisen laatu-taso nousisi, tulisi uudisrakentamisen olla olemassa olevaa rakennuskantaa selvästi laadukkaampaa (esim. hissilliset, laadukkaat ja viihtyisät kerrostalot, maantasoinen/omapihainen asuminen, yhtiömuotoinen pientaloasuminen). Omatoimiselle pientalorakentamiselle sekä oman erikoisen ja persoonallisen reviirin rakentamiselle tulee myös varata riittävät mahdollisuudet. Vanhat yhtenäiset asuinalueet, kuten esim. rintamamiestalo- tai työläisasuntoalueet, tulisi säilyttää omaleimaisina ja tietystä historian vaiheesta kertovina alueina niiden ominaispiirteitä muuttamatta. Samoin olisi kehitettävä pysyvän ja vapaa-ajan asumisen yhdistäviä asumismuotoja ja rakennustyyppijä.

Asuinalueilla tulee ottaa huomioon eri-ikäisten asukkaiden tarpeet, yhteiset tilat, varastot ja alueet, pyörällä liikkuminen, pysäköinti, lasten leikit ja leikki-paikat, nuorison tarvitsemat harraste- ja vapaa-ai-ka-toiminat sekä hyvät yhteydet virkistysalueille ja ulkoilureiteille. Alueiden kehittämisessä ovat Suomessa vielä haasteena eri vuodenaikojen tuomat erilaiset tarpeet.



Luistelua Kuolimolla.

2.4.4. Asumisen sijoittaminen

Asuntotuotannon sijoittumista tulee arvioida yhdyskuntarakenteen, saavutettavuuden, infrastruktuuri-verkon, lähipalveluiden, maaperän ja maaston sekä luonto- ja kulttuuriarvojen näkökulmasta. Pääperiaate on asumisen sijoittaminen hyvien liikenneyhteyksien ulottuville nykyisille työssäkäyntialueille. Etelä-Karjalassa se merkitsee uuden laadukkaan ja monimuotoisen asuinrakentamisen keskittämistä pääasiassa Saimaan laatuikäntävän varrelle ja siellä keskustoihin tai niiden läheisyyteen sekä Vuoksen ja Saimaan rantojen lähialueille. Ydinkysymys Saimaan laatuikäntävän asumisen houkuttelevuuden lisäämisessä on, miten asuntokanta, sen korjaaminen ja uustuotanto vastaavat seudulla asuvien ja tänne muuttavien sekä ikääntyvien asukkaiden tarpeisiin ja laatuvaatimuksiin. Vastakkain ovat keskusta-asumisen edut ja toisaalta luonnonläheisen asumisen houkutus. Monipuolisen tarjonnan varmistaminen asuin-alueissa on koko maakunnan etu, sillä se houkuttelee maakuntaan uutta väkeä ja uusia työntekijöitä.

Maaseudulla asuminen saa melko suuren suosion mielipidekyselyissä, mutta haaveensa toteuttajia on melko vähän. Maallemuuttoa hillitsevät palvelujen puuttuminen ja pitenevät työmatkat. Maaseudulla asuinrakentaminen tulisi keskittää elinvoimaisiin kyliin tai jo rakennetuille ranta-alueille. Kylien asutuksen vahvistamiseksi tulisi kehittää kevennetty maankäytönsuunnittelu- ja rakennuslupamenettely, esim. kyläsuunnittelun tai kyläkaavoituksen muodossa. Etätymahdollisuuksien lisääminen mm. valokaa-velyhteyksillä ja elinkeinojen kehittäminen kaiken kaikkiaan maaseudulla edistää palvelujen säilymistä ja vähentää siellä asuvien pendelöintitarvetta.

Taajaan asutuilla alueilla tavoitteena tulee olla yhdyskuntarakenteen eheyttäminen. Tämä edellyttää kaavoissa uusien asuinalueiden suuntaamista taajamien täydennysrakentamisalueille. Pienimittakaavaisia, tiiviitä asuin ympäristöjä (ns. tiivis–matala -rakentaminen) voidaan soveltaa yhdyskuntien eheyttämisessä sekä pientalo- ja kerrostaloalueiden täydentämisessä. Vanhojen asuinalueiden kunnostaminen ja täydentäminen tuottaa oikein toteutettuna viihtyisiä asuin ympäristöjä.

Rakentaminen tulee suunnata arvokkaiden luonto- ja maisema-alueiden ulkopuolelle. Rakentamisessa tulee kunnioittaa kulttuurimaisemia myös taajamissa ja taajamien liepeillä. Erityisesti rantarakentamisen kohdalla on turvattava riittävien vapaiden rantojen säily-

minen myös taajamien liepeillä. Rakentaminen tulisi sulauttaa luontoon, sovittaa alueen mittakaavaan ja maisemaan. Myös asuinalueiden sisäiset viherkäytävät ovat ekologisista ja viihtyisyyttä lisääviä.

2.5 Väestönkehitys

2.5.1 Menneestä kehityksestä ja nykyisyydestä

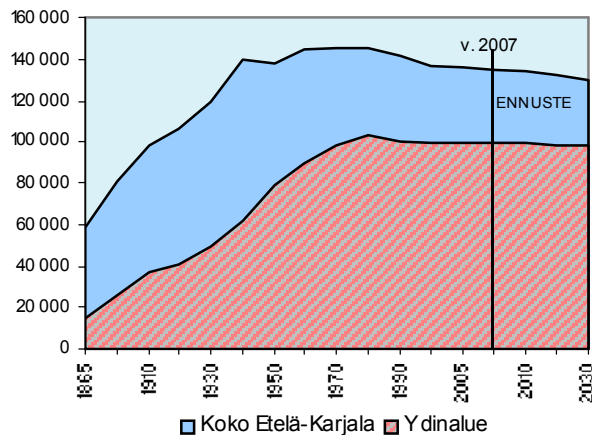
Väestö on merkittävä tekijä historiassa. Se määräsi monia asioita, oli sitten kysymys elinehtojen muodostumisesta, armeijoiden koosta tai kaupankäynnin mahdollisuuksista. Syntyvyys vaihteli perinteisissä yhteiskunnissa vähän, koska ehkäisyä ei juurikaan ollut. Ravitsemuksen taso oli tuolloin määräävin tekijä syntyvyyden tasossa. Perinteisessä yhteiskunnassa myös avioliitto oli pääosin syntyvyyden edellytyksenä.

Kuolleisuus oli lyhyellä aikavälillä eniten vaihteleva väestöllinen ilmiö. Tautiepidemiat, äkilliset nälänhädät ja sodat ovat surmanneet paljon ihmisiä. Niistä toipuminen on saattanut kestää vuosikymmeniä. Kuolleisuus oli kaiken kaikkiaan korkea, mutta erityisesti se verotti lapsia. Etelä-Karjalan väestömäärä vaihteli rajamaakunnan kirojen ja kostoretkien kierteessä voimakkaasti. Alue sai kokea sotajoukkojen siirtoja ja joutui ryöstö- ja hävitysretkien kulkureiteille.

Muuttoliike on modernin yhteiskunnan ilmiö, joskin paremman elämän perään on osattu lähteä aina. 1600-luvulla Etelä-Karjalan koillisosasta, lähinnä nykyisen Parikkalan kunnan alueelta muutti suurin osa ortodoksisväestöä pääasiassa Tverin Karjalaan. Tilalle tuli luterilaista asutusta Itä-Savosta ja Karjalan kannakselta. Syynä muuttoon oli Ruotsin vallan harjoittama pakkoluterilaistaminen, alueen raskaat verotusolot sekä kulttuuriset seikat. Karjalaisten samaistumista venäläisyyteen ja Venäjään tukivat uskonto, kreikkalaiskatolisen kirkon organisaatio, sukulaisuus-suhteet sekä aineellinen ja henkinen kulttuuriyhteys. Katovuodet 1640-luvulla kiihdyttivät muuttoa entisestään. Esimerkiksi entisen Uukuniemen kunnan alueella oli vuonna 1637 jo neljännes taloista autiona poismuuton takia.

Etelä-Karjalan väestö kasvoi aluksi hitaasti, ja nykyinen Etelä-Karjalan maakunta oli Euroopan syrjäseutua ja Viipurin läänin syrjäkulmaa. Huolimatta hitaasta väestönkasvusta keskiajalla jonkinasteinen väestön tihentyminen sijaitsi jo tuolloin nykyisen Etelä-Karjalan ydinalueen paikkeilla. Siitä lähtien väkiluku on kasvanut ydinalueella koko ajan, etenkin nykyisen Lappeenrannan alueella. Maaseutukuntien

Etelä-Karjalan väestönkehitys v. 1865 - 2030



Lähde: Tilastokeskus

väestön kehitys oli vakaata lukuun ottamatta joidenkin kuntien aluemenetyksiä sodan jälkeen¹ tai kuntien kesken tehtyjä alueliitoksia². Maaseudulla tapahtui käänne 1950-luvulla ja väestö alkoi vähentyä tsaaisesti lukuun ottamatta Taipalsaaren ja Lemmin 1970-80-luvulla alkanutta noususuuntaista kehitystä.

Kokonaisuudessaan Etelä-Karjalan väkiluku on ollut laskusuunnassa 1970-luvun lopulta lähtien. Väestönkehityksen osatekijät, syntyvyys, kuolleisuus ja muuttoliike ovat kaikki olleet kauan Etelä-Karjalalle epäedullisia. Kotimainen eli kuntien välinen muuttoliike on kerännyt väkeä ydinalueelle ja sen naapurikuntiin. Kansainvälinen muuttoliike on tuonut lisää väkeä Etelä-Karjalaan yksittäisistä maista eniten Venäjältä.

Väestönkehitys Etelä-Karjalan eri osissa hyvin erilaista. Maakunnan seutukunnista parhaiten on menestynyt väkiluvun kehityksessä Lappeenrannan seutukunta, jonka väkiluku on kasvanut kuluvalle vuosituhanella lähes 900 hengellä. Lappeenrannan seutukuntaan liitetty Länsi-Saimaan seutukunta on selviytynyt 2000-luvulla runsaan 200 hengen väestötappiolla ja on pystynyt jopa kasvattamaan väkilukuun parina vuonna. Ansio suotuisasta väestön-

¹ Alueuuvutuksissa v. 1944 menettivät pinta-alastaan yli puolet Nuijamaa, Jääski ja Uukuniemi. Osan pinta-alastaan menettivät Rautjärvi, Parikkala, Saari, Ylämaa, Ruokolampi, Simpele, Joutseno ja Lappee.

² Parikkalasta erotettiin Saari v. 1922 ja Simpele v. 1929. Imatran kauppalaperustettiin v. 1948 osasta Joutsenoa ja Ruokolampia sekä Jääskin Suomen puolelle jääneistä osista. Lauritsala ja Lappee liitettiin Lappeenrantaan v. 1967. Simpele liitettiin Rautjärveen v. 1973. Nuijamaa liitettiin Lappeenrantaan v. 1989. Saari ja Uukuniemi liitettiin Parikkalaan v. 2005.

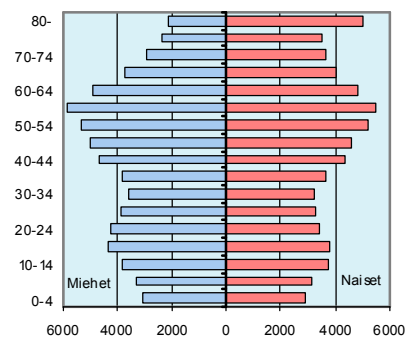
kehityksestä seutukunnalla kuuluu Lemille ja Taipalsaarelle, jotka ovat tarjonneet viihtyisiä ja rauhallisia asuinalueita lapsiperheille. Sieltä käydään töissä Lappeenrannassa.

Kokonaan oman lukunsa maakunnan väestönkehityksessä muodostaa Imatran seutukunta. Sen väkiluku on kuluvalle vuosituhanella supistunut yli 2000 hengellä. Imatran seutukunnan väestönkehityksestä on vaarassa tulla itseään ruokkiva kierre, jossa palveluita katoaa alueelta kysyntäpohjan kaventuessa koko ajan. Samalla vähenee myös palveluista elantonsa saava väestönosa. Myöskään teollisuudessa ei Imatralla ole näköpiirissä myönteistä kehitystä, sillä molemmat tärkeimmät tuotannonalat, metsäteollisuus ja perusmetalliteollisuus eivät tarjonne uusia työtilaisuuksia.

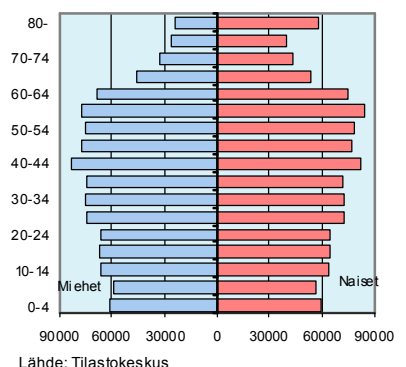
Luonnollinen väestönkehitys

Väestön ikärakenne on Etelä-Karjalassa muuta Etelä-Suomea enemmän vanhoihin ikäluokkiin painottuva. Pääasiallisena syynä on se, että suurin osa poismuuttajista on nuoria opiskelupaikkaa hakevia tai nuoria perheitä, joiden tärkeimpänä poismuuton motiivina on työnsaanti. Eläkeläiset pysyvät nuoria paremmin paikoillaan, motiivina asuinpaikan vaihdolle on usein hakeutuminen haja-asutusalueilta kuntakeskuksien palveluiden äärel-

Väestön ikärakenne v. 2007 Etelä-Karjala



Väestön ikärakenne v. 2007 Etelä-Suomi



Lähde: Tilastokeskus

le tai paluumuutto lapsuuden maisemiin. Nuorempiin painottunut ikärakenne on yleisintä taajamien reuna-alueilla tai lievealueilla. Tämä selittyy sillä, että lapsiperheet hakeutuvat asumaan kyseisille alueille, joita pidetään rauhallisina ja sopivina lasten kasvuympäristöinä. Vanhenevan väestön alueita on yleisimmin haja-asutusalueilla, mutta myös joidenkin taajamien liepeillä vakiintuneena asutuksena.

Syntyvyys

Syntyneiden määrä on Etelä-Karjalassa alentunut vuodesta 1976 alkaen, jolloin maakuntaan syntyi 1834 lasta. Syntyvyyden aleneva perussuuntaus näyttää taittuneen vasta vuonna 2003, jolloin syntyneitä oli 1153. Syntyneitä lapsia on Etelä-Karjalassa ollut 2000-luvulla vuosittain noin 1200. Syntyvyys on vähentynyt samaan aikaan kun synnyttäjien keski-ikä on viime vuosikymmeninä noussut. Vuonna 2006 synnyttäjien keski-ikä oli jo 30 vuotta. Ilmiö on yhteydessä ikärakenteen kehitykseen, mutta myös yleiseen trendiin lykätä lasten hankkimista opiskelun, asunnon hankkimisen, epävarmojen työolojen ja muiden epävarmuustekijöiden vuoksi myöhempään ajankohtaan. Syntyvyyden taso noudattelee alueittain paljolti ikärakenteen painotuksia.

Kuolleisuus

Etelä-Karjalassa on alle 65-vuotiaina kuolleita suhteessa väestöön hieman muuta maata enemmän. Taudit, tapaturmat ja väkivalta verottavat väkeä hieman maan keskimäärää enemmän, joskin kunnittain ilmiössä on melko suuria vaihteluja. Kuolleisuus noudattelee ennenaikaisten kuolemien vaihtelusta huolimatta pääpiirteissään ikärakenteen alueellisia painotuksia. Kuolleisuus on Etelä-Karjalassa ollut 2000-luvun ajan runsaat 1500 henkeä vuodessa. Luonnollisen väestönmuutoksen kautta syntyvä väestötappio on 2000-luvulla ollut keskimäärin yli 320 henkeä vuodessa.

Muuttoliike

Muuttoliikkeen osalta Etelä-Karjala on sekä kuntien välisessä että maiden välisessä muuttoliikkeessä ollut menettävänä osapuolena vuoteen 1985 saakka. Kuntien välisessä muutossa tappio on jatkunut näihin päiviin saakka, kun lähtömuutto on 2000-luvulla ylittänyt tulomuuton lähes 200:lla hengellä vuosittain. Muuttoliike vie maakunnasta pois nuorta, työ- ja lisääntymisikäistä väestöä. Suurin virta vie Uudellemaalle eli yli 1000 henkeä vuosittain, seuraavina tulevat naapurimaakunnat Kymenlaakso ja Etelä-Savo, mutta vain osalla Uudellemaalle muuton volyyminä.

Ulkomaalaisia Etelä-Karjalassa asuu tällä hetkellä noin 3000, heistä suurin väestöryhmä on venäläiset. Eniten ulkomaalaisia asuu Lappeenrannassa, mutta jonkin verran myös Imatralla ja Joutsenossa. Maaseutukunnista eniten ulkomaalaisia asuu Taipalsaarella ja Luumäellä. Maahanmuutto on tuonut lisäväkeä maakuntaan vuosina 2000–2006 lähes 400 hengen vuosivauhtia, joista venäläisiä on ollut runsaat 150. Lähtijöitä on ollut alle 200, joten Etelä-Karjala on saanut muuttovoittoa vuosittain noin 200

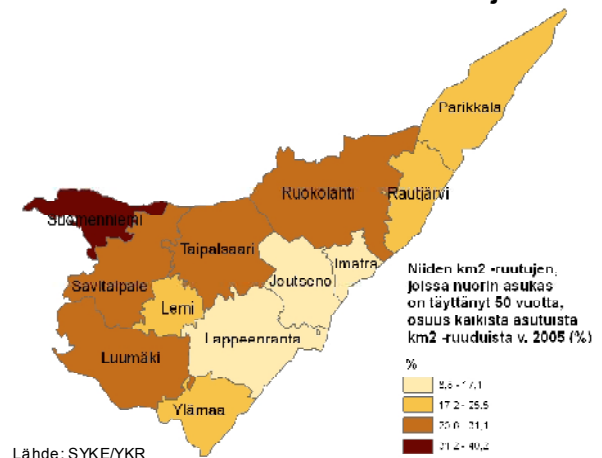
henkeä. Tulijat ovat enimmäkseen olleet työikäisiä. Yli 40 prosenttia tulijoista on ollut 25–44 -vuotiaita eli parhaassa työiässä olevia. Lapsia eli alle 14-vuotiaita tulijoista on ollut lähes neljännes. Suurin osa muuttajista on ollut sellaisia, joilla ei ole perusasteen jälkeistä tutkintoa, mutta myös keskiasteen ja korkeasteen tutkinnon suorittaneita on tulijoissa ollut useita kymmeniä, jopa yli sata vuosittain.

2.5.2. Tulevaisuuden näkymiä – väestö vähenee ja vanhenee

Etelä-Karjalan liitto asettaa väestötavoitteeksi 132 000 henkeä vuodelle 2030. Tämä tavoite voi toteutua sillä edellytyksellä, että asetettu työpaikkatavoite toteutuu työpaikkojen kokonaismäärän sekä maakunnan keskeisten toimialojen osalta. Tilastokeskuksen trendilaskelma lupaa vuodelle 2030 väkiluvuksi 130 288 henkeä. Ero liiton ja Tilastokeskuksen laskelmien välillä selittyy pääosin sillä, että liiton laskelmissa kuntien välisen muuttoliikkeen oletetaan kehittyvän maakunnalle myönteisemmin kuin mitä Tilastokeskus laskelmissaan olettaa.

Maakunnan sisäisessä väestönkehityksessä hallitseva piirre on väestön keskittyminen kaupunkeihin ja kaupunkien läheiselle maaseudulle. Syvä maaseutu autioituu entisestään ja jo ennestään muuttotappiosta kärsineet alueet kärsivät siitä myös tulevaisuudessa, ellei esimerkiksi yleinen taloudellinen kehitys tai jokin muu ennalta arvaamaton tekijä vaikuta yleiseen keskittymiskehitykseen. Väestönkehityksestä johtuva autioitumishuika on suurin Suomenniemellä, mutta autioitumista tapahtuu merkittävässä määrin myös Savitaipaleen, Luumäen, Taipalsaaren ja Ruokolahden kunnissa etupäässä taajamiin nähden syrjäisillä alueilla. Väestömäärä kasvaa suhteellisesti eniten Taipalsaarella, mutta myös Lemi sekä tietenkin Lappeenranta kasvattavat väkeään.

Autioitumishuika kunnittain Etelä-Karjalassa



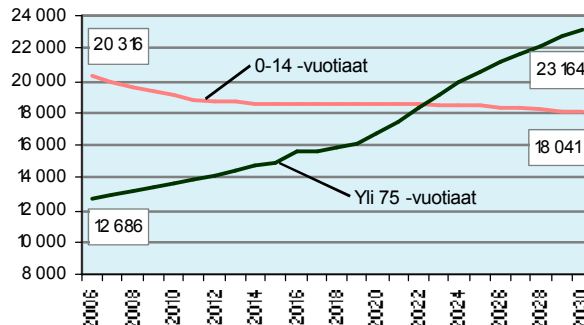
Kuntatalouden näkymien valossa näyttää ilmeiseltä, että Etelä-Karjalan kunnallista jaotusta joudutaan jo 2010-luvulla arvioimaan uudelleen. Kärkikuntien toteutunut kuntaliitos, vireillä ollut Saimaankaupunki -hanke, Lappeenrannan ja Joutsenon kaupunkien yhdistyminen sekä Lappeenrannan ja Ylämaan kuntaliitos ovat ensi askeleita pyrkimyksessä kohti nykyistä suurempia, toiminnallisesti parempia ja kustannustehokkaampia kuntayksiköitä. Myös Lemmin liittäminen Lappeenrantaan on ollut keskusteluissa esillä.

Ikärakenne muuttuu näkyvästi. Lasten sekä työikäisten ikäpolvet supistuvat, vanhusten määrä ja osuus taas kasvavat. Vanhusten eli yli 65-vuotiaiden määrä kasvaa noin 13 000:lla, mikä merkitsee suhteellisesti miltei 50 prosentin kasvua vuoteen 2040 mennessä. Tämä tulee vaikuttamaan niin työelämään, asumiseen, palvelutarpeisiin, liikenteen järjestelyihin kuin sosiaaliseen elämäänkin.

Väestöpyramidit kertovat väestön ikärakenteen tulevaisuudesta, jossa yli 80-vuotiaiden määrä ja osuus on hätkähdyttävä. Väestön ikärakenteen kehitystä kuvaa myös selkeästi oheisessa kuviossa oleva vertailu 0–14 -vuotiaiden ja 75 vuotta täyttäneiden ikäluokkakehityksen välillä. Yli 75 -vuotiaiden määrän odotetaan kasvavan lähes 83 prosenttia vuodesta

2006 vuoteen 2030, kun saman ajanjakson kuluessa alle 15-vuotiaiden määrän odotetaan alenevan runsaat 11 prosenttia.

Lasten ja vanhusten määrät Etelä-Karjalassa v. 2006 - 2030



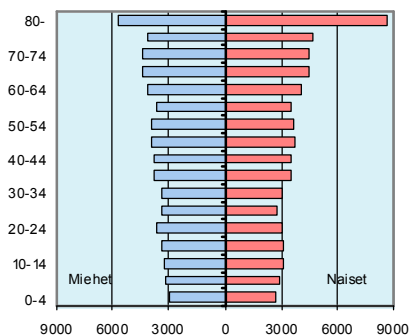
Lähde: Tilastokeskus

2.5.3. Muuttoliike ja kansainvälistyminen

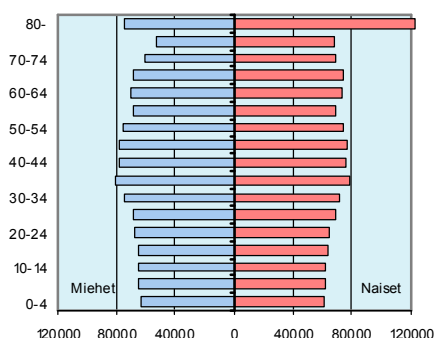
Maahanmuuton lopullinen vaikutus alueen väestönkehitykseen muodostuu tulijoiden ja lähtijöiden lukumäärien erotuksesta. Etelä-Karjalassa maahanmuuttajia on noin 200 henkeä enemmän vuosittain kuin mitä maakunnasta muuttaa muihin maihin. Myös se, miten maahanmuuttajat muuttavat muualle maahan, vaikuttaa lopulliseen muuttotaseeseen.

Suurin maahanmuuttajaryhmä, venäläiset, ovat muuttaneet maan sisällä niin, että Etelä-Karjalan muuttotase heidän kohdallaan on muihin maakuntiin nähden melko hyvä. Etelä-Karjalasta on vuosina 2000–2006 lähtenyt 375 Venäjän kansalaista muihin maakuntiin. Poislähtijät ovat siirtyneet Uudellemaalle, Kymenlaaksoon, osa myös Pirkanmaalle ja Varsinais-Suomeen. Etelä-Karjalaan on muuttanut muista maakunnista täsmälleen sama määrä venäläisiä eli 375 henkeä. Eniten tulijoita on ollut Uudeltamaalta ja Ky-

Väestön ikärakenne v. 2030 (ennuste) Etelä-Karjala

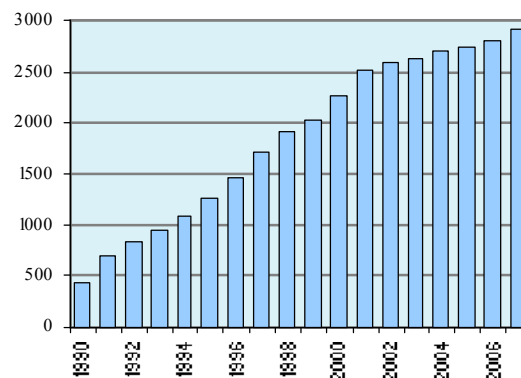


Väestön ikärakenne v. 2030 (ennuste) Etelä-Suomi



Lähde: Tilastokeskus

Ulkomaalaisten määrä Etelä-Karjalassa v. 1990 - 2007



Lähde: Tilastokeskus

menlaaksosta, mutta myös Pohjois-Karjalasta ja jonkin verran Kainuusta. Vuotuinen vaihtelu on ollut suhteellisen pientä. Maassamuutto ei siten ole verottanut maakunnan maahanmuuton kautta saamaa muuttovoittoa, jos ei se ole sitä lisännyt.

Maahanmuuttajissa suurin osa on työikäistä väkeä ja mukana on lapsia ja nuoria, joten heidän vaikutuksensa ikärakenteeseen on suotuisa. Eniten työikäistä väkeä muuttoliike on tuonut Lappeenrantaan ja josain määrin myös Imatralle ja Joutsenoon. Taloudelliseen huoltosuhteeseen vaikutus ei ole välttämättä lyhyellä aikavälillä positiivinen, koska muuttajissa on paljon työttömiä ja työvoiman ulkopuolella olevia. Muutto jatkuu myös tulevaisuudessa, mutta virrat voivat muuttua odottamattomallakin tavalla. Maahanmuutto ei myöskään voi korvata luonnollista väestön vähenemistä pitkällä aikavälillä. Maahanmuuton tulisi olla tässä tapauksessa niin suurta, ettei se olisi yhteiskunnallisesti ongelmatonta.

Väkeä kuitenkin kaivataan alueelle lisää. Työikäinen oma väestö vähenee nopeammin kuin kokonaisväestö ja työvoiman kysyntä tulee olemaan suurempaa kuin tarjonta. Maahanmuuttajissa on paljon hyödynnettävää työvoimavarantoa, ja etenkin venäläisistä on miltei viidennes työttömänä vielä muuton jälkeen. Tulevaisuudessa maahanmuuttajista yhä suurempi osa on jo alun pitäen työn perässä Suomeen muuttavia. Kokonaisuudessaankin maahanmuuton uskotaan määrällisesti lisääntyvän ja näin ulkomaalaisten osuuden odotetaan väestössä kasvavan. Perinteisen siirtolaisliikkuvuuden, jolloin lähdetään pysyvästi toiseen maahan työskentelemään, rinnalle tulee yhä enemmän monipuolista liikkuvuutta, jossa muutetaan lyhyemmiksi ajoiksi ja käydään useammassa maassa. Tilapäinen työvoima tulee jatkossa erityisesti Venäjältä, Virossa ja Puolasta. Nämä tilapäisesti työhön tulevat eivät kirjaudu maahanmuuttotilastoihin.

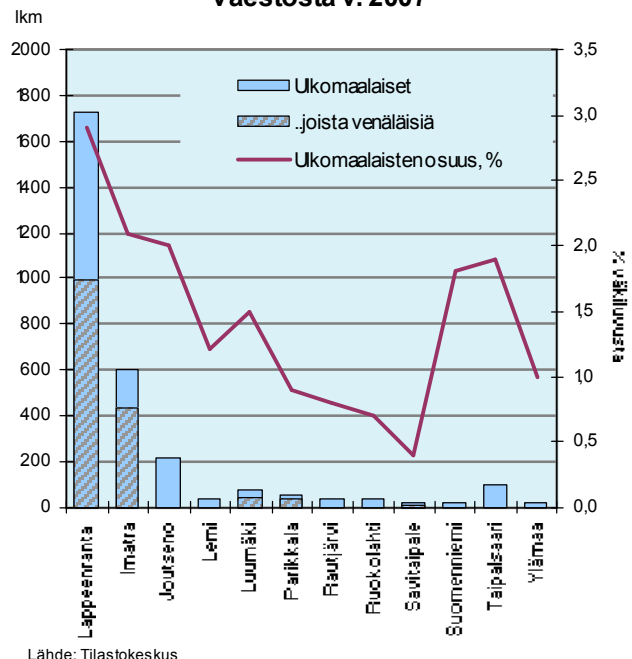
Muuttoliikkeen volyymeihin vaikuttavat maailman ja Suomen tapahtumat, erityisesti talouden ja elinkeinon kehitys. Etelä-Karjalassa vaikuttaa erityisesti Venäjän makrotalouden nousu, joka pitkän päälle tulee hidastamaan Venäjältä pois lähtöä. Toistaiseksi kuitenkin elintasoero Suomen ja Venäjän rajalla on Euroopan suurin, sillä ostovoimakorjatulla asukas-kohtaisella bkt:llä mitattuna Venäjän taso on alle 40 prosenttia Suomen tasosta. Jos Venäjän talouden nousu toimii lähtömuuttoa jarruttavana yleisenä tekijänä, voi toisaalta samalla myös venäläinen yritysmaailma laajentaa toimintaansa meille. Siihen voi liittyä työperäistä muuttoa. Pidemmillä aikavälillä on mahdollista kehittää myös työssäkäyntialuetta rajan yli.

Yritysten innokkuus rekrytoida työntekijöitä suoraan ulkomailta sekä yleinen asenneilmapiiri vaikuttavat myös muuttomääriin. Etenkin matalapalkka-aloille ennustetaan suurta työvoimavajetta, jota täyttämään toivotaan maahanmuuttajia. Vaarana onkin, että joillekin sektoreille muodostuu ainoastaan maahanmuuttajapohjaista työvoiman tarjontaa. Kaikille aloille olisi kuitenkin hyvä saada ulkomaista taustaa olevia ihmisiä monimuotoistamaan työyhteisöjä. Kun maahanmuuttajia löytyy joka alalta, eivät tietyt alat joutuisi leimatuiksi.

Suomi tarvitsee myös koulutukseltaan eritaustaisia maahanmuuttajia: osajia asiantuntijatehtäviin ja vähemmän koulutettuja perustyöhön. Tähän saakka tutkintoja ei ole osattu hyödyntää Suomessa riittävän hyvin. Myös Suomeen opiskelemaan tulevat maahanmuuttajat ovat tärkeitä sikäli, että kokemusten mukaan yli puolet heistä jää opintojen jälkeen Suomeen töihin tai jatko-opiskelemaan.

Maahanmuuttajista suurin osa sijoittuu kaupunkiin, koska niissä on parhaat mahdollisuudet työllistyä, niissä on monipuolisimmat palvelut ja koulutusmahdollisuudet sekä kenties suvaitsevin ilmapiiri. Etelä-Karjalan ulkomaalaisista 86 prosenttia asuu Lappeenrannan ja Imatran kaupunkien muodostamalla ydinalueella. Lappeenrannan osuus on suurin. Maahanmuuttajat asuvat Lappeenrannassa ympäri kaupunkia ja monet heistä asuvat omistusasunnoissa. Monien muiden kaupunkien kehityksestä poiketen Lappeenrantaan ei ole muodostunut

Ulkomaalaisten määrä ja osuus väestöstä v. 2007



ulkomaalaisghettoja kärjistyneine ongelmineen. Väkilukuun nähden ulkomaalaisia on vielä vähän, alle 3 prosenttia väkiluvusta. Osuus on kuitenkin suurehko verrattuna muihin suurimpiin kaupunkeihimme.

2.6 Elinkeinorakenne ja työpaikat

2.6.1 Turkiskaupasta teollistumiseen

Nykyinen Etelä-Karjala oli keskiaikana harvaan asuttua Euroopan syrjäseutua. Varhaisimpia elinkeinoja olivat metsästyks, kalastus, kaukokaskien poltto ja turkisten pyynti. Kaskiviljely edellytti liikkuvaa elintapaa. Kaskiviljelyn ohella harjoitettiin vaatimatonta karjataloutta, mutta eläinten pitoa rajoitti rehun vähäisyys. Vähitellen kaskista tuli ikään kuin yksityisomaisuutta ja maan omistusoikeus vakiintui. Samalla vakiintui myös kruunun ote talonpoikiin ja verorasitus ja väestön kasvu edellyttivät ruoan tuotannon lisäämistä ja tehostamista. Maanviljely alkoi saada jalansijaa, joskin sitä rasittivat raskaat verot, kato-
vuodet ja niistä johtunut velkaantuminen.

Turkiskauppa oli merkittävä tulonlähde paikallisesti. Turkiksia välittivät talonpoikaiset kauppiaat. Myyjät ja ostajat tapasivat markkinoilla, joita järjestettiin kirkkojen alueella. Näin saivat alkunsa mm. Lappeen markkinat Kauskilan kirkonmäellä, josta ne siirtyivät viimeistään 1500-luvulla Linnoituksen länsirannalle. Maaseudun väki toimitti markkinoille omia ja erämaiden tuotteita, turkiksia, maa- ja karjataloustuotteita, puuta, tervaa sekä kalaa ja mahdollisesti myös hylkeen lihaa. Tuontina etelästä ja idästä saatiin suolaa ja viljaa.

Nykyisen Etelä-Karjalan elinkeinohistoriassa merkittävin muutos tapahtui 1500- ja 1600-luvun taitteessa. Laivanrakennukseen soveltuvan puutavaran ja etenkin tervan menekki kasvoi, kun merenkulku löytöretkien myötä vilkastui. Etelä-Karjalassa Parikkalan seutua lukuun ottamatta tärkeämmäksi muodostui tervan polton sijasta sen kuljettaminen. Siihen olivat hyvät edellytykset, koska alue sijaitsi liikenneväylien risteyskohdassa sekä vesitse että maitse kuljettaessa. Tällaiseen solmukohtaan olivat sijoittuneet Lappeen markkinat ja sittemmin siihen perustettiin Lappeenrannan kaupunki vuonna 1649. Tervakaupan valtavyly kulki Lappeenrannan seudun ja Viipurin välillä. Terva- ja pikitynnyreitä kuljetettiin 1600-luvun puolivälissä arviolta jopa 33 000 vuodessa. Rah-
tia ajoivat eteläkarjalaiset talonpojat ja se toi heille merkittävää rahatuloa. Maanviljelys- ja karjanhoito jäi pitkälti naisten ja vanhusten harjoittamaksi oma-

varaisviljelyksi. Samalla totuttiin raha- ja vaihdantatalouteen sekä kanssakäymiseen erilaista taustaa edustavien ihmisten kanssa.

Tervakauppa hiipui ja yhteydet Viipuriin estyivät rajamuutoksen myötä. Niinpä eteläkarjalaisten rahdinajo ja siitä saadut tulot vähenivät merkittävästi. Tervan rinnalle nousi puutavara tärkeänä myyntiartikkelina. Linnoitustyöt 1700-luvun alussa toivat työtä ja toimeentuloa elintarvikehuollon muodossa, joskin se oli ansiona vaatimatonta rahdinajoon verrattuna. 1700-luvun alussa perustettu Pietarin kaupunki vaikutti Etelä-Karjalan kehitykseen olennaisesti parin vuosisadan ajan. Pietarissa oli lähes rajattomat markkinat kaikille mahdollisille hyödykkeille ja työlle. Voin ja maidon ohella vietiin myös perunoita ja muita juureksia sekä polttopuita. Paluulastissa oli suolan ja viljan lisäksi jo uusia, tuntemattomia tuotteita, kuten kahvia ja sokeria sekä muita siirtomaatuotteita.

EKUVAPANKKI/EINO SINTONEN



Karjatalous voimistui Etelä-Karjalassa Pietarin suuren voin ja maidon kysynnän seurauksena. Sen asema on säilynyt vallitsevana tuotantosuuntana nykypäiviin.

Viipurilaiset kauppiaat ryhtyivät 1700-luvulla perustamaan sahoja, sillä sahatavaran menekki Euroopassa kasvoi ja Itä-Suomen metsissä oli sahattavaa. Etelä-Karjalan talonpojille tämä merkitsi uudelleen laajamittaista rahdinajoa. Rahdinajon kultaiset vuosikymmenet rahatuloineen vähensivät talonpoikien riippuvuutta maataloustöistä ja maatalouden tuotoista. Voin kysynnän seurauksena keskityttiin entistä enemmän viljanviljelyyn sijasta karjatalouteen. Myös kauppa alkoi saada jalansijaa, kun venäläissyntyiset kauppiaat suuntasivat liiketoimiaan tavanomaiseen kaupankäyntiin ja saivat myöhemmin täydet kauppiaan oikeudet.

Moderni turismi syntyi 1700-luvulla, tosin vielä harvalukuisen yläluokan etuoikeutena. Suomen ja Etelä-Karjalan turismin alkukoti on Imatralla ja siellä Imatrankosken partaalla. Matkailijoita varten raken-

nettiin kestikievari ja kylpyläkulttuuri tuli suosituksi. Kosken partaalla olleet kaksi erityisesti Pietarin ylhäisön suosimaa puurakenteista hotellia paloivat 1900-luvun vaihteessa. Nykyinen jugendlinnamainen valtionhotelli valmistui vuonna 1903. Valtionhotelli eli kulta-aikaansa 1930-luvulla, kun kosken valjastamisen jälkeen matkailijavirrat palasivat Imatralle koskinäytöksiä katsomaan.

2.6.2. Teollistuminen ja palvelut tuovat lisää toimeentuloa

Teollistumisen voimakas kasvu ajoittuu 1800-luvun loppupuolelle, jolloin puunjalostustuotteiden kysyntä maailmanmarkkinoilla kasvoi. Myös kotimarkkina-teollisuuden tuotteille alkoi löytyä ostajia. Ensimmäiset teollisuuslaitokset olivat käsityöläisten verstaiden ja pienten tehtaiden välimuotoja, manufaktuureja. Tällaisia olivat pikiruukki, öljynpuhdistamo, olutpanimo ja viinanpolttimo. Ihalaisen kalkkiruukin toiminta laajeni sittemmin suurteollisuudeksi. Maaseudulla oli myllyjä, meijereitä, sahoja ja tiilitehtaita.

Teollistumiselle ratkaisevan sysäyksen antoi Saimaan kanavan valmistuminen vuonna 1856. Rakennusprojekti jo työllisti sekä loi kysyntää lähiseudun ruokatavaroille ja muille hyödykkeille. Kanava tuotti aluksi pettymyksen, koska Lappeenrannan satama oli niin matala, etteivät kanavaa pitkin kulkeneet laivat päässeet sinne. Niinpä alueelle pyrittiin saamaan rautatieyhteys, joka saatiinkin 1800-luvun lopulla. Ihmisten ja rahdin kauttakulkuliikenne kasvoi nopeasti. Teollistumiselle oli erinomaiset edellytykset: sujuvat kuljetusyhteys ja Saimaan alueen puuvarat sekä Vuoksen koskivoima. Suurteollisuuden perustajat tulivat muualta ja paikallisista liikkeelle lähtivät ne, joilla oli ennestään varallisuutta ja liiketoiminta-osaamista. Teollisuuslaitosten ympärille rakennettiin työnteijöille asuntoja sekä navetoita, puutarhoja, kouluja ja päiväkoteja sekä sairastupa.

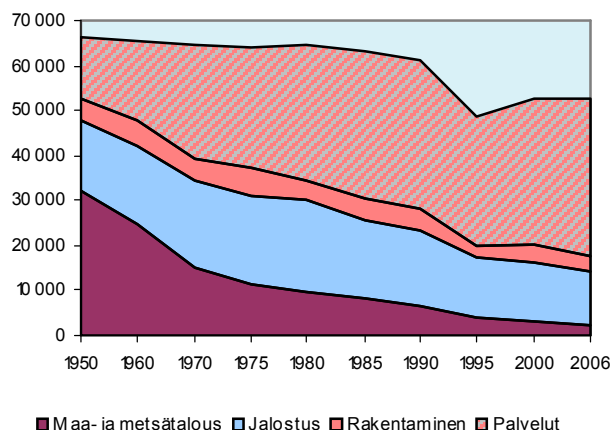
Maatalouden avuksi perustettiin 1900-luvun alussa osuuskassat. Maatiloja auttoivat myös tulot metsän myynnistä ja halkokauppa Pietariin. Puusta rakennettiin myös laivoja, lähinnä lotjia ja höyrylotjia. Matkailu vilkastui Pietarin radan ja Saimaan kanavan ansiosta. Rautateitse tuli turisteja Viipurista ja Pietarista Lappeenrantaan ja sieltä edelleen Saimaalle höyrylaivaristeilyille. Myös kylpylämatkailu tuli yhä suosituimmaksi.

Yhteiskunnan ja elinkeinojen nopea kehitys 1900-luvun alussa oli poikunut uusia elinkeinoja ja elämisen tapoja ja tuonut uusia yhteistyökumppaneita. Pietari

ja Venäjä oli opettanut kaupankäyntiä, mistä oli hyötyä siirryttäessä enemmän Euroopan markkinoille. Maa- ja metsätalous olivat selvästi tärkein elinkeino koko sotien välisen ajan. Teollistuminen jatkui ja voimistui sotien välisenä aikana, mutta ei vielä niin vilkkaana kuin II maailmansodan jälkeen. Palveluelinkeinot alkoivat työllistää yhä useampia. Kaupan kasvun rinnalla lisääntyivät muutkin palvelut, esimerkiksi julkinen liikenne vahvistui ja matkailu vilkastui.

Sotien jälkeen monet asiat piti järjestää uudelleen, kun liike-elämän keskus Viipuri jäi rajan taakse ja liikenneyhteydet katkesivat. Saimaan kanava sulkeutui vuoteen 1968 saakka ja Karjalan rata jäi rajan toiselle puolelle. Raja katkaisi myös monia teitä ja muutti entisten valtavyölienkin asemaa. Niinpä Viipurissa toimineet yritykset hakivat uusia toimipaikkoja rajan tältä puolen. Samalla tavalla sijoittuivat myös muut organisaatiot ja elinkeinoelämän tukipalvelut.

Elinkeinorakenteen kehitys Etelä-Karjalassa



Lähde: Tilastokeskus

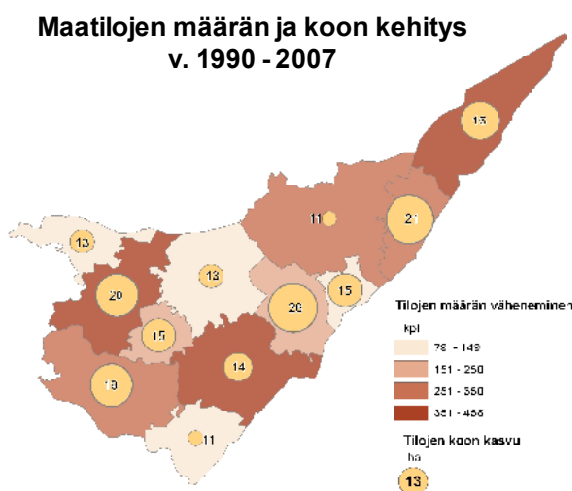
Elinkeinorakenteen muutos oli Suomessa nopeaa ja maa muuttui 1900-luvun jälkipuoliskolla maatalousmaasta teollisuus- ja palveluyhteiskunnaksi. Se merkitsi suomalaisen yhteiskunnan suurta murrosta – yhteiskunnan rakenteet järjestäytyivät uudelleen hyvin lyhyessä ajassa. Suurimman mullistuksen koki maa- ja metsätalous. Maatilojen määrä oli suurimmillaan ja tilakoko pienimmillään 1950-luvun alussa. Monet pienet tilat kävivät kannattamattomiksi jo 1960-luvulla ja tilojen näihin päiviin saakka jatkunut lukumääräinen väheneminen ja tilakoon kasvu alkoi. Kannattavuutta yritettiin parantaa erikoistumalla ja sivuelinkeinoja harjoittamalla. Myös työssäkäynti tilan ulkopuolella on yleistymään päin yhä edelleen.

Teollisuudessa 1940-luvun loppu ja 1950-luvun alku olivat metalliteollisuuden voimakasta kehittymisen aikaa paljolti sotakorvausvelvoitteen seurauksena. Maaseutukuntien elinkeinorakenteessa tapahtui suuria muutoksia, kun supistuvan maa- ja metsätalouden tilalle haettiin uusia elinkeinoja. 1970-luvulla tuettiin maaseutukuntien teollista kehitystä mm. rakentamalla tuotantotoiminnalle tiloja, mikä pystyi jonkin verran hidastamaan maaseutukuntien väestökatoa mutta ei muuttamaan kehityksen suuntaa.

Maa- ja metsätalouden muutokset

Maa- ja metsätalouden rooli Etelä-Karjalan elinkeinorakenteessa on supistunut entisestään. Maatilat ovat olleet suhteellisen pieniä ja karjatalousvoittoisia, ja luopuminen on ollut yleistä. Maatilojen lukumäärä onkin vähentynyt rajusti, suhteessa tilojen määrään menetykset ovat olleet miltei maan suurimmat. Maidontuotanto on vähentynyt tuntuvasti ja maatalouden työpaikatkin ovat vähentyneet koko viimeiset vuosikymmenet nopeasti. Eniten työpaikkakato on kouraisut harvaan asutun ja ydinmaaseudun kuntia. Maatilojen lukumäärän vähetessä on keskimääräinen tilakoko kasvanut selvästi, mikä on parantanut tilojen kannattavuutta. Eniten tilakoko on kasvanut Joutsenossa, mutta myös Savitaipaleen, Luumäen, ja Rautjärven kunnissa tilojen koko on kasvanut huomattavasti.

Metsätalouden työllistävä vaikutus on ollut suurempi kuin maassa keskimäärin, joskaan se kokonaisuudessaan ei ole kovin suuri. Luomutilojen osuus on pienempi kuin maassa keskimäärin. Erikoistuotannossa tärkeimpiä tuotteita ovat mansikka ja peruna, jossain määrin viljellään myös muita marjoja, omenaa sekä vihanneksia ja juureksia.



Lähde: Kaakkois-Suomen TE-keskus

Teollisuudesta palveluelinkeinoihin

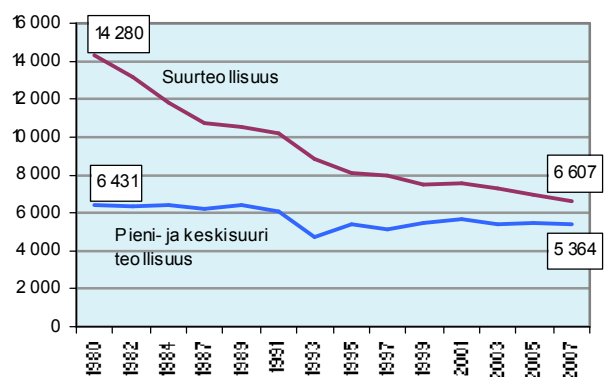
Etelä-Karjalan alueen tuotannon arvossa teollisuudella on edelleen vahva rooli. Siinä metsäsektorin osuus on hallitseva, jopa suurin koko maassa. Tervan poltosta ja sahauksesta alkanut puun jalostus on säilynyt siten merkittävänä elinkeinona maakunnassa. Tuotannosta suurin osa menee vientiin, mikä altistaa alueen kansainvälisen talouden heilahduksille.

Teollisuus on Etelä-Karjalassa ollut suurteollisuusvoittoista, joskin pk-teollisuus on vallannut entistä enemmän jalansijaa maakunnassa. Vuonna 1980 suurteollisuuden työpaikkoja oli yli kaksinkertainen määrä pk-teollisuuden työpaikkoihin verrattuna. Vuonna 2007 eroa on ollut enää runsaat 1000 työpaikka ja ero pienenee koko ajan. Osa kehityksestä selittyy suurteollisuuden toimintojen ulkoistamisella, jolloin niistä osa tilastoidaan palvelusektoriin kuuluviksi työpaikoiksi. Tavallisimpia ulkoistettavia työtehtäviä ovat siivous, ruokahuolto ja kuljetukset.

Teollisuudella on merkittävä työllistävä vaikutus huolimatta työpaikkojen kokonaismäärän laskusuunnasta. Aivan viime vuosina eniten menetyksiä on tullut massa-, paperi- ja paperituotteiden valmistuksessa sekä tekstiiliteollisuudessa. Viime vuosien kasvualoja ovat olleet ei-metallisten mineraalituotteiden valmistus, metalliteollisuus ja elintarviketeollisuus, joskin lisäys on ollut vain muutamia kymmeniä työpaikkoja kuljettajien alalla.

Jalostustyöpaikkojen³ kehitys on tuonut uusia työpaikkoja joihinkin maaseutukuntiin ja verottanut ydinalueen työpaikkamäärää. Eniten uusia työpaikkoja 1990-luvun alusta lähtien on saanut Luumäki, mutta

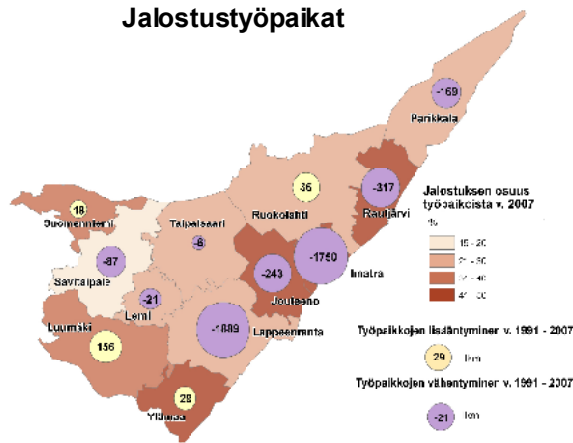
Suurteollisuuden ja pk-teollisuuden työpaikkamäärä Etelä-Karjalassa v. 1980 - 2007



Lähde: Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri

³ Jalostustukseen lasketaan teollisuuden lisäksi rakentaminen, sähkö-, kaasun- ja vesihuolto sekä kaivos toiminta ja louhinta.

Jalostustyöpaikat



Lähde: Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri

Ruokolahti, Ylämaa sekä Suomenniemi ovat lisänneet myös jalostustyöpaikkojaan. Ydinalueen lisäksi menettäjiä ovat olleet Rautjärvi, Parikkala, Savitaipale ja hieman myös Lemi ja Taipalsaari. (Luku 2.7)

Etelä-Karjalan elinkeinoelämälle tyypillinen teollisuuspainotteisuus on viimeisten vuosikymmenten aikana heikentynyt ja palvelujen asema on vastaavasti vahvistunut. Palvelut ovat nousseet maakunnan suurimmaksi työllistäjäksi.

2.6.3. Tulevaisuuden haasteita

Elinkeinorakenteeltaan yksipuoliset alueet ovat varsinkin kansainvälistyvän talouden olosuhteissa taloudellisesti epävakaita ja herkkiä vallitsevien alojensa suhdannevaihteluille. Etelä-Karjalassa suuntana on viime vuosina ollut pk-teollisuuden ja palvelujen jatkuva kasvu, samalla Etelä-Karjalalle tyypillinen suurteollisuusriippuvuus on lievenemässä. Toistaiseksi pk-teollisuus alueella on kuitenkin kiinteästi riippuvaisuussuhteessa suurteollisuuteen hankkijan roolinsa johdosta. Omilla lopputuotteillaan maailmanmarkkinoilla esiintyviä pk-teollisuusyrityksiä on Etelä-Karjalassa liian vähän. Sama koskee ns. kasvuyrityksiä.

Maa- ja metsätalous on hiipunut, joskin laskuvauhti on lieventynyt. Maatilojen määrän ennustetaan vieläkin vähentyvän puoleen vuoden 2008 tasosta vuoteen 2030 mentäessä. Samalla tilojen koko kasvaa ja tuotantomenetelmät teknistyvät entisestään. Tilakoon kasvu ja tuotannon rationalisointi edelleen merkitsee sitä, että tiloilla työskentelevä väestö vähenee vielä jonkin verran nykyisestään. Tilakoon kasvu merkitsee kuitenkin samalla sitä, että tiloille on tarpeen palkata nykyistä enemmän ulkopuolista työvoimaa.

Tulevaisuudessa mahdollisuuksia muodostaa vienti Venäjälle, jossa on suuri kuluttajapotentialiaali. Eettisesti ja ekologisesti kestävä sekä laadukas tuotanto nostaa suosiotaan koko ajan. Nousevina aloina esitetään puutarha- ja puolivalmistetuotantoa. Bioenergian tuotanto sekä massa- ja paperiteollisuudelle mahdollisesti puuta korvaavien raaka-aineiden (ruokohelpi, olki ym.) tuotanto tuovat uusia mahdollisuuksia maaseudulle. Tuontipuun saantivaikeudet edellyttävät kotimaisen puun korjuun lisäämistä. Tämä tulisi kuitenkin tehdä niin, että metsien luonto- ja monikäyttö-arvo ei supistu nykyisestään.

Suuria haasteita tulevaisuuden elinkeinoelämälle asettaa tuotannon siirtyminen halvan työvoiman ja edullisen verotuksen maihin sekä suurimpien markkinoiden perään. Etelä-Karjalan elinkeinoelämän lähivuosien haasteista kenties suurin on metsäteollisuuden toiminnan jatkuvuuden turvaaminen. Jos Venäjän Federaation säätämät puutullit tulevat täysimääräisinä voimaan vuonna 2009, on minimitullimaksu Venäjältä vietävälle puulle enemmän kuin venäläisestä tuontipuusta vuonna 2006 rajalla maksettu hinta. Venäläisen tuontipuun käyttö Suomen metsäteollisuudessa tulee kannattamattomaksi ja sen voi odottaa loppuvan kokonaan. Tullaan tilanteeseen, jossa tuotantoa on ylläpidettävä ainoastaan kotimaisen tai muualta kuin Venäjältä tuodun puun avulla. Puuta on tuotu Suomeen myös Virosta ja Latviasta, joskin vuotuinen puuntuonti näistä maista yhteensä on ollut vain vajaa 8 prosenttia Venäjältä tuodun puun määrästä.

Etelä-Karjalan metsäteollisuuden koivusellun tuotanto on jo alun pitäen rakennettu sellaisen oletuksen varaan, että yli puolet puuraaka-aineesta on tuontipuuta. Kun venäläistä puuta on ollut hyvin saatavilla, on sen jatkuvaan saatavuuteen luotettu. Kun tämä raaka-ainelähde ehtyy, on korvaavaa raaka-ainetta vaikea löytää kohtuullisella aikavälillä. Raaka-aineen saannin turvaaminen on yksi metsäteollisuuden keskeisistä haasteista. Vaihtoehtoja on selvitetty valtakunnallisesti. Vaihtoehtoja ovat lehtipuun korvaaminen havupuulla ja uusien tuontimahdollisuuksien löytäminen.

Ruokohelpi voisi asiantuntija-arvioiden mukaan olla puuta korvaavana raaka-aineena osaratkaisuna raaka-ainepulaan. Kasvin viljelyala on nykyisellään koko maassa vain n. 1 100 hehtaaria, joten vie vielä vuosia ennen kuin tästä kasvusta voidaan saada talteen sellaisia määriä, että niillä voisi olla todellista merkitystä paperiteollisuuden raaka-ainehuollossa. Samaan raaka-ainekategoriaan ruokohelven kanssa voidaan si-

joittaa viljakasvien oljet sekä järviruoko, joiden hyötykäyttöä tapahtuu ruokohelven tapaan vielä nykyisellään yksinomaan energian tuotannossa.

Ruokohelpi on viljelykasvina ongelmaton. Se tulee toimeen vähällä lannoituksella eikä ole vaativa myöskään kasvualustan suhteen. Ruokohelven kasvattaminen vanhoilla turvesoilla on onnistunut hyvin. Tällä seikalla voi samalla olla käytöstä poistettujen turpeenottoalueiden maisemoinnissa myönteisiä vaikutuksia. Myös vanhoja kesantopeltoja voidaan ottaa ruokohelven viljelyyn, jolloin nekin tulevat hyötykäyttöön.

ARTO HÄMÄLÄINEN



Korjattua ruokohelpiä, Lappeenranta, Konnunsuo

Maamme metsäteollisuudessa on perinteisesti ollut etusijalla tavoite tuottaa suuria tonnimääriä sen sijaan, että pyrittäisiin kehittämään nykyistä vähemmän raaka-ainetta kuluttavia korkean teknologian tuotteita, joiden valmistamiseen tarvittavaa osaamista ei löydy halpatuotantomaista. Tutkimus ja tuotekehitys ovat avainasioita myös Etelä-Karjalan teollisuuden tulevaisuutta turvattaessa. Stora Enson tutkimuskeskus Imatralla sekä UPM Kymmenen tutkimus- ja kehitysyksikkö Lappeenrannassa ovat laitoksia, joiden tehtäväkuvaan kuuluu tuottaa sellaista tuotekehitystyötä, että enimmillään kuuden euron kilohintaisen paperin valmistamisesta päästään korkeamman jalostusasteen tuotteisiin, joissa kannattava tuotanto syntyy innovatiivisten tuotteiden ja korkealuokkaisen erikoisosaamisen kautta. Lappeenrannan teknillisen yliopiston ja em. tutkimusyksiköiden yhteistyö on avainroolissa metsäteollisuuden tulevaisuuden turvaamisessa.

Etelä-Karjalan metsäteollisuuden tulevaisuuden kannalta erittäin merkittävä asia on suurimpien tuotantolaitosten omistus ja hallinto. Suurimmat yhtiöt, Stora Enso Oyj ja UPM Kymmene Oyj ovat maailmanlaajuisia konserneja, joiden Suomessa sijaitsevat tuotantolaitokset kilpailevat konserniensa sisällä mm. investoinneista ja jopa olemassa olostaan konsernien muiden, mahdollisesti maapallon toisella puolella sijaitsevien tuotantolaitosten kanssa. Mikäli suomalaiset tehtaot eivät täytä konsernien tuotto-odotuksia, saattaa tuotannon supistaminen tai jopa yksiköiden lakkauttaminen olla edessä. Tästä löytyy esimerkkejä Kaakkois-Suomestakin aivan lähimenneisyydestä.

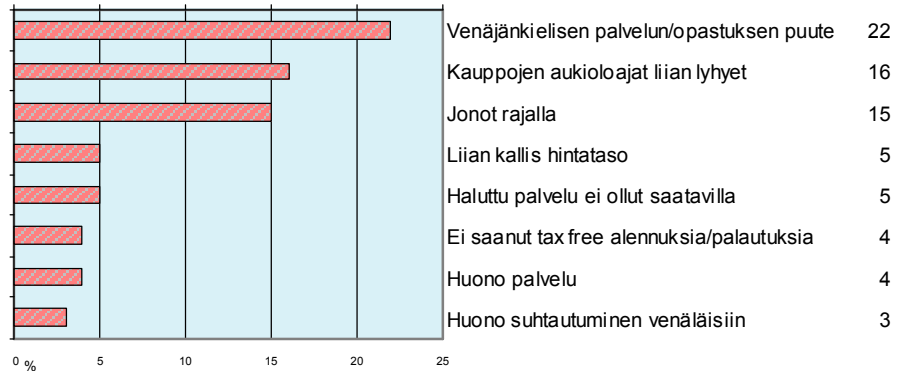
Teollisuutta häiritsee myös asiakkaiden sijainti. Rahti päämarkkinoillemme Keski-Eurooppaan on ylimääräinen kustannustekijä paikallisiin kilpailijoihin verrattuna. Venäjän perimät puutullit eivät ainakaan ole omiaan parantamaan eteläkarjalaisen teollisuuden kilpailuasemaa omien konserniensa sisällä. Etelä-Karjalan metsäteollisuuden tuotantoyksiköiden tuloskunto sitä vastoin on vast'ikään toteutettujen investointien ansiosta saatu hiottua niin hyväksi, että niiden säilyttäminen ja edelleen kehittäminen on liikeluodellisesti perusteltua.

Venäjän tavoitteena on maan oman paperiteollisuuden tuotantovolyymien kasvattaminen, jota vauhdittamaan puutulleja koskeva asetuskäytäntö on säädetty. Kannattavaa liiketoimintaa on yleensä mahdollista saada aikaan Venäjällä, kun otetaan huomioon maan kustannustaso. Vaikka maassa on pulaa työvoimasta, löytyy länsimaisiin yrityksiin työvoimaa yleensä vaittomasti. Kun venäläisten oma know how ei paperituotteiden valmistuksessa yllä länsimaiselle tasolle, on luontevaa etsiä osaajat ja saman tien myös yritykset länsimaista. Näin toimien kilpailukykyiseen tuotantoon pääseminen voi tapahtua kaikkein nopeimmin.

Maakunnan elinkeinorakenteen monipuolistaminen edellyttää pk-yritystoiminnan vireyttämistä. Tässä työssä Lappeenrannan teknillisen yliopiston vaikutus on alkanut viime vuosina näkyä entistä voimakkaammin. Positiivisena mahdollisuutena Etelä-Karjalan kaupan ja matkailun palvelujen kehittymiselle ja menestymiselle voidaan katsoa venäläisten matkailijoiden käynnit ja venäläisten lisääntyvä lomanvietto Etelä-Karjalassa. Etelä-Karjalassa jonkinasteinen kohtalonkysymys on Venäjän taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kehitys. Venäjällä on suuri tavaroitten ja palveluiden kysyntäpotentiaali vientiä ajatellen. Yhteiskunnallisen kehityksen suotuisa suunta antaa mahdollisuuksia monipuoliseen kanssakäymi-

Puutteet ja kehittämistarpeet

Kysyttäessä venäläismatkailijoilta, mitä puutteita ja kehittämistarpeita Suomessa tai matkakohteessa oli, kaikkein useimmin he moittivat venäjänkielisen palvelun tai opastuksen puutteita. Myös kauppojen aukioloajat ja jonot rajalla harmittivat usein Suomessa käyneitä venäläisiä.



Lähde: TAK Rajatutkimus 2008

seen venäläisten kanssa. Tulee muistaa myös että muut maakunnat kehittävät palvelujaan ja erikoistuminen on kehittymiselle ratkaiseva etu.

Erityisosaaminen ja erikoistuminen

Elinkeinojen kehittämisessä pienen maan on panostettava erikoistumiseen ja innovaatioihin. Tulevaisuuden tarpeita Etelä-Karjalassa ovat nykyistä itsenäisemmän, metsäteollisuudesta riippumattoman pkteollisuuden lisääminen, ICT-alan oivallukset ja erikoisosaaminen sekä kaiken kaikkiaan erikoistutannon kehittäminen eri aloille. Tämä koskee mm. matkailua, jossa tuotteiden kehittäminen on menestymisen edellytys. Esim. venäläiset tulevat entistä enemmän käyttämään alueen palveluja ja vaatimaan tasokkaampaa ja erikoistuneempaa palvelutarjontaa. Luontomatkailulla on Etelä-Karjalassa myös edellytyksiä. Erikoistuneiden hyvinvointi-, virkistys-, hoiva- ja työpalveluiden odotetaan kasvattavan suosiotaan tulevaisuudessa.

Ekologiset haasteet voivat tuoda mahdollisuuksia uusiutuvien energiamuotojen tuottamiselle ja tarvittavan tekniikan kehittämiselle, ekologiselle rakentamiselle ja rakennustuotannolle, ympäristöteknologialle yleensäkin sekä jätteiden ja sivutuotteiden hyötykäytön kehittämiselle. Tulevaisuuden energiahuolto vaatii uusiutuvien energiamuotojen kehittämistä ja käyttöönottoa. Näitä voivat olla tuulivoima, aurinkoenergia, kotimainen bioenergia, maalämpö ja vesistöistä saatava lämpö sekä mini- ja pienvesivoima. Näiden energiamuotojen markkinat ovat kasvussa ja vaativat näin yhä enemmän esim. laitekehittelyä ja -valmistusta sekä energiana käytettävien kasvien (mm. ruokohelpi, olki, järviruoko) viljelyn, korjuun, varastoinnin ja kuljetusten organisointia. Työpaikkoja syntyy niin tutkimukseen, tuotekehitykseen, laitevalmistukseen kuin bioenergian polttoaineen tuottami-

seen ja korjuuseen. Bioenergian tutkimus ja tuotanto lienevät vasta kehityskulkunsa alkumetreillä, kun otetaan huomioon sen tähänastinen hyödyntäminen energian lähteenä. Alan tutkimukseen ja tuotekehitykseen panostaminen on nyt ajankohtaista. Maailmanlaajuiset markkinat odottavat ja energiatekniikassa on paljon käyttämättömiä mahdollisuuksia. Lappeenrannan teknillisen yliopiston energiatekniikan osasto on tässä työssä merkittävä resurssi.

Ennusteiden mukaan Etelä-Karjalassa suuri joukko saa edelleenkin vuonna 2030 elantonsa teollisesta työstä, joskin tuotannonalat tulevat painottumaan paljonkin nykyisestä poikkeavalla tavalla. Muita tärkeitä työllistäjiä ovat palvelutyö, hoitotyö ja tekninen asiantuntijatyö. Kasvua on eniten odotettavissa johto- ja asiantuntijatyöstä, hoitotyöstä ja teknisestä asiantuntijatyöstä elantonsa saavienjoukossa. Ennusteissa näkyy trendi, jonka mukaan erikoistuminen ja erityisosaaminen lisäävät painoarvoaan tulevaisuudessa. Raaka-aineriippumattomuuden kasvu näkyy myös yritysten investoinneissa, jotka suuntautuvat aiempaa enemmän tutkimukseen ja kehitykseen, koulutukseen, organisaation kehittämiseen, markkinointiin ja ohjelmistoihin. Tiedon merkitys korostuu kautta linjan hyvinvoinnin ja taloudellisen kasvun keskeisenä lähteenä.

Työpaikkaennuste

Suurimpia kasvun kiihottajia eli yhteiskunnallisia ja henkilökohtaisia palveluja tulee kasvattamaan tulevaisuudessa väestön alueellinen keskittyminen, koulutustottumusten muutos, ostovoiman kasvu sekä väestön ikääntyminen ja siitä aiheutuva palvelutarpeen lisääntyminen. Myös matkailualalle ennustetaan kasvua ja siinä venäläisillä matkailijoilla on merkittävä rooli. Matkailukysynnän kasvaessa se myös monimuotoistuu, yksilöityy ja muuttuu teema- ja toimin-

tapainotteiseksi. Liike-elämälle suunnattuja palveluja kasvattaa liiketoimintamallien uudistaminen ja toimintojen ulkoistaminen. Monet teollisuusyritykset ottavat myös kokonaistarjontaansa yhä enemmän tavaroitten rinnalle palveluja, kuten tutkimus- ja tuotekehitystä, rahoitusta, koulutus- ja huoltopalveluita, markkinointia, tietoliikennettä sekä kuljetuksia.

Teknologinen kehitys vapauttaa tiettyjä töitä paikkasidonnaisuudesta, mutta monilla kasvavilla aloilla, esim. henkilökohtaisissa palveluissa asiakkaan ja palvelun tarjoajan välitön kontakti sitoo työn tiettyyn paikkaan. Työpaikkojen ja palvelujen sijoittamisella tulisi voimistaa etenkin niiden alueiden työpaikkaomavaraisuutta ja palveluvarustusta, joilta nyt pendelöidään ja asioidaan alueen ulkopuolella eniten. Samoin yhdyskuntarakenteen tiivistämis- ja eheyttämistavoite tulee näkyä myös työpaikkojen ja palveluiden sijoittamisessa.

Seuraavassa ennusteessa on tarkasteltu elinkeinorakenteen muutoksia vuodesta 2000 vuoteen 2030. Työpaikkaennusteen lähtökohdatietoina on käytetty pääasiassa Etelä-Karjalan toimipaikkarekisterin tilastotietoja. Ennusteosa noudattelee Työvoima 2025 -raportin valtakunnallisia laskelmia, mutta huomioon on otettu sellaisia työpaikkakehitykseen vaikuttavia asioita, jotka eivät olleet tiedossa eivätkä vielä ennakoitavissa raportin valmisteluvaiheessa. Venäjän puuttulleilla on vaikutuksia erityisesti metsäteollisuudelle, mutta myös mm. kuljetusalalle sekä metsäteollisuudelle kunnossapito-, siivous- ja ravitsemispalveluja toimittaville ulkopuolisille palvelujen tuottajille.

Työpaikat	2000	2005	2010	2020	2030
Maatalous	2 708	2 125	2 056	1 920	1 860
Metsätalous	574	591	604	584	581
Koko teollisuus	13 287	13 208	13 247	13 310	13 752
metsäteollisuus	7 121	7 671	8 021	8 556	8 678
metalliteollisuus	3 046	2 551	2 204	1 645	1 815
muu teollisuus	3 120	2 986	3 021	3 109	3 270
Rakennustoiminta	3 814	4 101	4 531	5 058	5 202
Kauppa ja matkailu	6 468	6 458	6 523	5 957	6 244
Liikenne	4 102	3 720	3 382	2 941	3 033
Rahoitus	827	912	941	974	1 969
Liike-elämää palveleva toiminta	3 299	3 597	4 051	4 471	4 770
Julkinen toiminta	11 932	12 319	12 803	13 313	13 600
Muut palvelut	6 311	7 496	7 899	8 539	8 908
Koko talous	53 322	54 527	56 037	57 067	59 019
Alkutuotanto	3 282	2 716	2 660	2 504	2 441
Jalostus	17 101	17 309	17 778	18 368	18 954
Palvelut	32 939	34 502	35 599	36 195	37 624
Yhteensä	53 322	54 527	56 037	57 067	59 019

Kasvavina toimialoina nähdään palvelutyö, sosiaali- ja terveysalan työ, rakennusalan työ, johto- ja asiantuntijatyö, opetus- ja kasvatustyö sekä kulttuuri- ja tiedotustyö. Työpaikat tulisivat vähenemään tarkastelujaksolla maataloustyössä, teollisuuden työssä useilla toimialoilla, toimistotyössä, liikenne- ja logistiikkatyössä sekä turvallisuusalan työssä. Kokonaiskuva voidaan pelkistää siten, että alkutuotannon ja jalostuksen työpaikat vähenevät, palvelualojen työpaikat lisääntyvät. Alueellisesti työpaikat keskittyvät kaupunkeihin ja kaupunkien läheiselle maaseudulle. Syvä maaseutu, jossa hallitsevana elinkeinona on perinteisesti ollut maa- ja metsätalous, on työpaikkakehityksessä myös jatkossa menettävänä osapuolena.

Maakunnan väestökehitys saattaa jarruttaa työpaikkaennusteen toteutumista. Työkäisen väestön vähentyessä ollaan menossa kohti työvoimapulaa, jonka voi odottaa koskettavan useita toimialoja. Rekrytointivaikeudet tulevat lisääntymään ja heikosti palkatut ja/tai epämiellyttäviksi koetut työpaikat lähes toimialasta riippumatta jäävät täyttämättä kotimaisella työvoimalla.

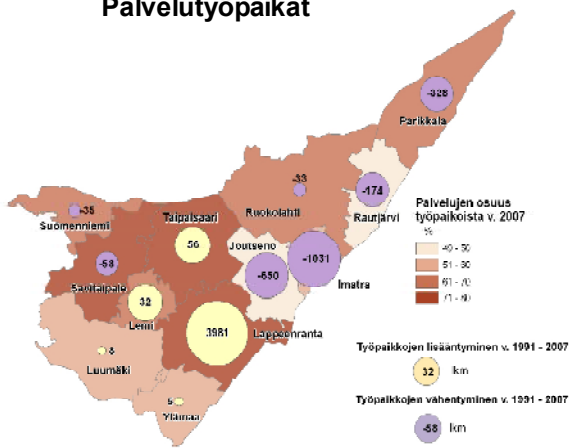
2.7 Palvelut ja palvelurakenne

2.7.1. Kyläkaupoista hypermarketeihin

Palveluiden osuus elinkeinorakenteessa painottuu yhä enemmän. Työpaikoista jo nyt yli 65 prosenttia on palvelualoilla. Palveluissa suurinta roolia näyttölee kauppa, kuljetus ja muut yksityiset palvelut, mutta terveydenhuolto, sosiaalipalvelut sekä koulutus ovat myös merkittäviä työllistäjiä. Niiden työpaikkakasvu on ollut tasaista koko tarkastelujakson. Kaupan, kuljetuksen ja muiden yksityisten palvelujen työpaikat vähenivät 1990-luvun alkupuolella, mutta ovat siitä lähtien kasvaneet tasaisesti. Yksittäisistä aloista eniten työllistäviä ovat terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelut, joissa ovat kasvussa ovat olleet erityisesti yksityisen sektorin tarjoamat palvelut. Viime vuosina kasvaneita aloja ovat olleet myös koulutus, julkinen hallinto ja maanpuolustus sekä kauppa. Palvelujen liikevaihto kasvoi vuonna 2006 eniten yksityisissä⁴ yrityksissä, joiden työntekijämäärä oli vähintään 20 henkilöä.

⁴ Yritys, joka toimii vain palveluiden toimialalla tämän maakunnan alueella.

Palvelutyöpaikat



Lähde: Etelä-Karjalan toimipaikkarekisteri

Palveluilla on useimpien maaseutukuntien elinkeino-toiminnassa hallitseva asema. Myös Lappeenrannassa niillä on merkittävä asema ja ne palvelevat erityisesti joidenkin julkisten toimintojen osalta koko maakuntaa. Palvelutyöpaikkojen kasvu on keskittynyt Lappeenrantaan, joskin kasvua on tapahtunut myös Lemillä sekä Taipalsaarella. Hienoista kasvua on tapahtunut myös Luumäellä ja Ylämaalla. Maakunnan muita kuntia on kurittanut palvelusektorin työpaikkojen menetykset, maaseutukunnista eniten on menettänyt Parikkala. Myös Rautjärvi ja Savitaipale ovat kokeneet jonkinasteisia menetyksiä. Entisen Joutseon kunnan mittavat menetykset johtuvat sairaala-toimintojen siirtämisestä Lappeenrantaan. Imatralla on ollut yksittäisiä merkittäviä poistumia mm. rajatoiminnoissa ja erityishuoltopiiriin toiminnoissa. Parikkalan huomattavaa palveluiden työpaikkakatoa selittää useiden julkisten palvelujen supistaminen (rajavartiolaitos, poliisi, verotoimisto, työvoimahallinto,

posti, koulut, pelastuslaitos). Julkisista palveluista Imatran seutukunta on 2000-luvulla menettänyt tai menettämässä itsenäisen verotoimiston, poliisipiirin, ulosottoviraston sekä käräjäoikeuden. Kaikkia edellä mainittuja toimintoja joko keskitetään tai on jo keskitetty maakunnallisesti keskuspaikkanaan Lappeenranta.

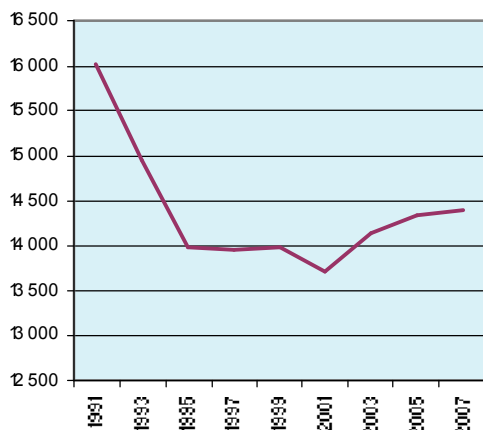
Julkishallinnon työpaikat ovat 1990-luvun laskun jälkeen lähteneet kasvuun tällä vuosituohannella. Se työllistää yli 14 000 työntekijää maakunnassa. Kunnittain julkishallinnon osuus työpaikoista vaihtelee 20 ja 43 prosentin välillä. Valtaosa niistä sijoittuu Lappeenrantaan ja Imatralla. Suhteellisesti suurin osuus kokonaistyöpaikoista on julkishallinnon työpaikoilla maaseutukunnissa.

Palvelut ovat määrällisesti lisääntyneet, mutta keskittyneet alueellisesti siitä, mikä tilanne vallitsi vielä viime vuosikymmenen puolenvälin jälkeenkin. Silloin maaseudun palvelut olivat tasaisesti jakautuneita ja suhteellisen monipuolisia. Nyt yli 83 prosenttia palvelun työpaikoista sijaitsee ydinalueella ja 90 prosenttia maakunnan taajamissa. Edelleen suurimmat palvelutyöpaikkojen lisäyksetkin sijoittuvat yleensä kuntien keskustaajamiin tai niiden liepeille. Etenkin keskustaajamien ulkopuolelle perustetut kaupan tilaa vievät yksiköt ovat vaikuttaneet yhdyskuntarakenteeseen voimakkaasti sekä lisänneet liikennettä. Lappeenrannassa palvelutyöpaikkojen lisäys on ollut omaa luokkaansa. Maaseututaajamista eniten lisäystä on ollut Savitaipaleen kirkonkylässä, Luumäen Taavetissa, Ruokolahden Rasila-Vaitti-lassa sekä Parikkalan keskustaajamassa.

Taajamatyöpaikat ovat vähentyneet jonkin verran ainostaan Rautjärven Simpeleellä sekä Lemminkäin Kuumanniemellä, hieman myös Luumäen Jurvalassa. Sen sijaan haja-asutusalueiden kehitys on ollut kokonaisuudessaan taantuvaa, joskin paikallisesti on saattanut syntyä joitakin uusia työpaikkoja. Yleensä ne ovat pienimuotoista majoitus-, korjaus- tai kuljetustoimintaa sekä muita henkilökohtaisia palveluja.

Maakunnan tuotannon arvonlisäyksestä tulee 54 prosenttia palveluista. Palveluiden arvonlisäys on kasvanut viime vuosikymmenen puolivälistä lähtien. Suurin arvonlisäys kertyy tukku- ja vähittäiskaupan, kuljetus, varastointi ja tietoliikenteen ja terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelujen sekä asuntojen omistuksen ja vuokrauksen kautta. Suurimmat vuosittaiset vaihtelut ovat heiluttaneet kaupan alaa.

Julkishallinnon työpaikat Etelä-Karjalassa



Lähde: Tilastokeskus

2.7.2. Palvelujen kehitys tulevaisuudessa

Suurimpia palveluiden kasvun kiihottajia eli yhteiskunnallisia ja henkilökohtaisia palveluja tulee kasvattamaan tulevaisuudessa väestön ikääntyminen ja sen vaatimien palveluiden lisääntyminen. Myös elämäntyyli ja tottumukset suosivat tulevaisuudessa mm. hyvinvointipalvelujen ja kodin ulkopuolisten palvelujen käyttöä. Kauppojen nykyinen voimakas kapasiteetin lisäys saattaa tulevaisuudessa laantua Pietarin oman tarjonnan kasvaessa.

Matkailualalle ennustetaan myös kasvua. Työpaikkoja syntyy matkailun kasvun vaikutuksesta monelle sektorille, kauppaan, majoitukseen, ravintolatoimintaan, henkilökohtaisiin palveluihin jne. Suoraa työpaikavaikutusta on näin ollen vaikea tarkasti määrittellä lukumäärinä.

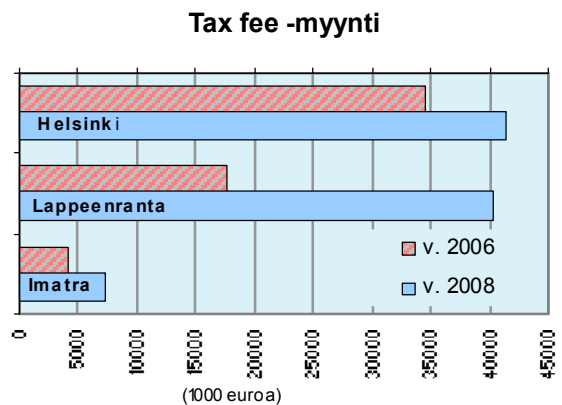
Etelä-Karjalassa on matkailullista vetovoimaa niin luonnonolosuhteiden, kulttuuritarjonnan kuin palveluiden ja tapahtumienkin suhteen. Matkailun edistämiskeskuksen selvityksen mukaan luonnonolosuhteissa nousee vetävimmäksi alueeksi Parikkala mm. Siikalahden valtakunnallisestikin merkittävän lintuharrastuskohteen ansiosta. Monilla muillakin kunnilla on vetovoimaa mm. vesistöyhteyksiensä ja luonnonnähtävyyksiensä ansiosta. Kulttuurivetovoima on voimakkainta Lappeenrannassa ja Imatralla, mutta Luumäki nousee myös esiin historiakohteidensa ansiosta. Matkailua hyödyttävien palveluiden osalta vetovoima on luonnollisesti voimakkainta Lappeenrannassa ja Imatralla, mutta vetovoimaa löytyy myös Taipalsaarelta ja Parikkalasta. Ohjelmaa ja tapahtumia on eniten Lappeenrannassa ja Imatralla, mutta myös Savitaipale nousee esiin niiden tarjoajana.

Yöpymisvuorokausien mukaan laskettuna suurin osa matkailusta on kotimaista vapaa-ajan tai työmatkailua, mutta Lappeenrannassa ja Imatralla merkittävä osa on myös kansainvälistä vapaa-ajan matkailua ja pieni osuus myös kansainvälistä työmatkailua.

Kaiken kaikkiaan venäläisten matkat Etelä-Karjalaan muodostavat valtaosan kansainvälisestä matkailusta maakuntaan. Loma- ja ostosmatkoja venäläiset tekevät aiempaa enemmän, kun taas bisnesmatkojen määrä on vähenemässä. Myös venäläisten rahankäyttö palveluihin Suomessa on lisääntynyt. Yöpymisten määrä majoitusliikkeissä on kasvanut voimakkaasti.

Venäläisten matkailun lisääntyminen näkyy myös tax free -myynissä. Lappeenranta ja Imatra ovat Helsingin jälkeen seuraavina myynnin määrässä, joskin

Lappeenrannan myynti on vielä moninkertainen Imatraan nähden. Lappeenrannan myynti on kasvanut 57 prosenttia ja Imatran myynti vastaavasti 33 prosenttia vuodesta 2007. Eniten ostettiin vaatteita ja autotarvikkeita. Tax free -myynti on noin neljännes kokonaisymyynnistä venäläisille. Esimerkiksi Lappeenrannassa venäläisten ostot olivat vuonna 2008 noin 15 prosenttia palveluista ja vajaa kolmannes tuoteostoista. Lappeenrannassa vierailleet venäläiset käyttivät matkallaan rahaa keskimäärin 185 euroa ja Imatralla vierailleet venäläiset keskimäärin 107 euroa henkeä kohti.



Lähde: Global Refund

Yksi Etelä-Karjalan erityispiirre palveluiden alalla on kasvava tavaraliikenne. Liikennesuorite on kasvanut jopa muuta maata nopeammin. Raskaan liikenteen osuus on suurinta koko maassa niin maanteillä kuin rautateilläkin. Se muodostuu omista teollisuuden kuljetuksista sekä rajaliikenteestä. Kuljetusketjun kotimaisuusaste rajaliikenteen osalta on kuitenkin alhainen, joten hyöty maakunnalle ei ole toivotulla tasolla venäläisten hallitessa kuljetusmarkkinoita.

Maakunnan laatukäytävä

Etelä-Karjalan maankäyttöstrategian sekä maakunta-kaavan tavoitteena on keskeisen ydinalueen (työssäkäyntialueen) tiivistäminen. Ydinalueelle on hahmoteltu vyöhyke, nimeltään laatukäytävä, jolla yhdyskuntarakennetta pyritään edelleen tiivistämään ja ehdyttämään. Laatukäytävä on Etelä-Karjalan suurimpien taajamien välinen liikenne-, asuin-, palvelu- ja yritys ympäristön vyöhyke. Taajamien välialueita kehitetään seudun yhteisten toimintojen alueina ja voimavaroja suunnataan nykyisen rakenteen kehittämiseen ja olemassa olevan infraverkon käytön edistämiseen ja palvelujen kehittämiseen.

Työpaikat keskittyvät jo nyt tälle laatukäytävälle. Yli 80 prosenttia työpaikoista on jo nyt ydinalueella ja myös kasvu keskittyy tälle alueelle. Niinpä myös työmatkaliikenteen valtavirrat suuntautuvat ympäröi-

vistä kunnista ydinalueelle, eniten luonnollisesti Lappeenrantaan. Sekä työmatkojen keskipituus että liikennesuorite ovat kasvaneet, eniten ovat lukumääräisesti lisääntyneet 20–50 kilometrin työmatkat. Tiivistyvä aluerakenne antaa mahdollisuudet myös joukkoliikenteen palvelujen kehittämiseen.

Kunta- ja palvelurakenteen muutokset

Suomen kuntarakenne on pirstaleinen, ja pitkälti kuntarakenne on syntynyt nykytilanteeseen verrattuna aivan erilaisissa olosuhteissa. Kunnallinen itsehallinto Suomessa on vahva ja kuntien vastuulla on moniin maihin verrattuna huomattavasti laajempia ja monimuotoisempia tehtäviä. Tästä syystä kuntien osuus julkisen sektorin menoista on noin kaksi kolmasosaa.

Etelä-Karjalassa on 11 kuntaa, joista 2 kaupunkeja. Tuoreimmat kuntaliitokset ovat Parikkalan, Saaren ja Uukuniemen kuntaliitos vuodelta 2005 sekä Lappeenrannan ja Joutsenon kaupunkien kuntaliitos vuoden 2009 alusta lukien.

Valtakunnallinen kunta- ja palvelurakennemuutos (Paras-hanke) on edennyt maakunnassa hyvin: maakunnallinen sosiaali- ja terveystyö sekä koulutus-kuntayhtymä – sisältäen ammattikorkeakoulun – kattavat noin 70 prosenttia kuntien käyttömenoista. Etelä-Karjalassa kuntien yhteistyö on siis pitkälle edennyt. Erityisesti sosiaali- ja terveystyöhön kohdistuu suuria odotuksia alati kasvavien terveydenhuollon kustannusten osalta.

Nykyinen kuntarakenne tulee Etelä-Karjalassa muuttamaan. Kuntaliitoksia on vireillä ja ennustettavissa on, että kuntalukumäärä tulee vähentymään. Toisaalta maakunnassa on useita pidemmälläkin aikavälillä tarkasteltuna erittäin elinkelpoisia maaseutukuntia, jotka pystyvät toimimaan hyvin itsenäisinä.

Kunnalle ei ole löydetty optimikokoa. On suuria kuntia, jotka järjestävät palvelut tehottomasti ja kalliisti. Toisaalta löytyy pienempiä kuntia, jotka ovat kustannustehokkaampia kuin jotkut suuremmat kunnat. On huomattava, että hoidettavien ja koulutettavien lukumäärä säilyy samana kuntien lukumäärästä riippumatta. Kuntien lukumäärän vähentyminen on kuitenkin väistämätöntä. Valmiuksia kuntaliitoksiin on eniten Lappeenrannan seudulla.

Kuntayhtymistä kuntien lukumäärä vaikuttaa ensimmäisenä maakuntien liittoihin. Aluehallinnon uudistuksen yhteydessä on päätetty maakuntien yhteistyö-alueista, joiden puitteissa neuvotellaan mm. valtion

aluekehitykseen osoitettujen määrärahojen jaosta. Etelä-Karjala ja Kymenlaakso muodostavat yhteistyö-alueen, joka puolestaan ennakoii maakuntajaon muutosta. Tästä kuitenkin päättävät liittojen jäsenkunnat.

2.8 Koulutus, osaaminen ja tutkimus

2.8.1 Koulutuksen historiaa

Yleissivistävä koulutus

1600-luvulla kansanopetus tapahtui Suomessa kierto-kouluissa, joissa opettaja kiersi oppilaineen kylän talosta toiseen. Kun Suomi vuonna 1809 liitettiin autonomiseksi osaksi Venäjän suuriruhtinaskuntaa, olivat maan kouluolot vielä perin heikot. Opetus tapahtui enemmistölle tuntemattomalla ruotsin kielellä ja harvat olemassa olevat koulut keskittyivät pääasiassa pappiskoulutukseen. Koulutuksesta huolehti kirkko ja kansalaisten taitoja testattiin erilaisissa yksittäisissä tilaisuuksissa, mm. lukukinkereillä. Luku- ja kirjoitustaito oli harvinainen. Aleksanteri II:n myötä ja kansalaisaktiivisuuden vaikutuksesta tehtiin paljon uudistuksia ja uusia kouluja perustettiin. Suomi otettiin lopulta opetuskieleksi.

Kansakoululaitos perustettiin maamme 1860-luvulla. Sen suunnitteli pastori ja luonnontieteiden maisteri Uno Cygnaeus, joka julkaisi vuonna 1860 ehdotuksen Suomen kansanopetuksen järjestämisestä. Cygnaeuksen ideana oli kehittää kaikille yhteinen pohjakoulu. Etelä-Karjalan ensimmäinen kansakoulu aloitti toimintansa Lappeenrannassa vuonna 1872. Maakunnan muissa kunnissa saatiin kansakoulu-opetus käyntiin pääasiassa 1870- ja 1880-luvuilla. Maamme itsenäistyessä kansakoulusta oli jo saatu veraten toimiva ja kouluverkko tiheni kaiken aikaa. Maassa oli tuolloin myös useita oppikouluja, joita oli perustettu jo 1840-luvulta lähtien. Lisäksi oli seminaareja sekä Euroopan mittapuussa hyvätasoinen yliopisto. Etelä-Karjalan vanhin oppikoulu oli vuonna 1879 perustettu Lappeenrannan lyseo, joka kuitenkin talousvaikeuksien seurauksena lakkautettiin jo vuonna 1887. Parikkalaan vuonna 1907 perustettu yhteiskoulu oli eräs ensimmäisistä maaseudulle perustetuista oppikouluista.

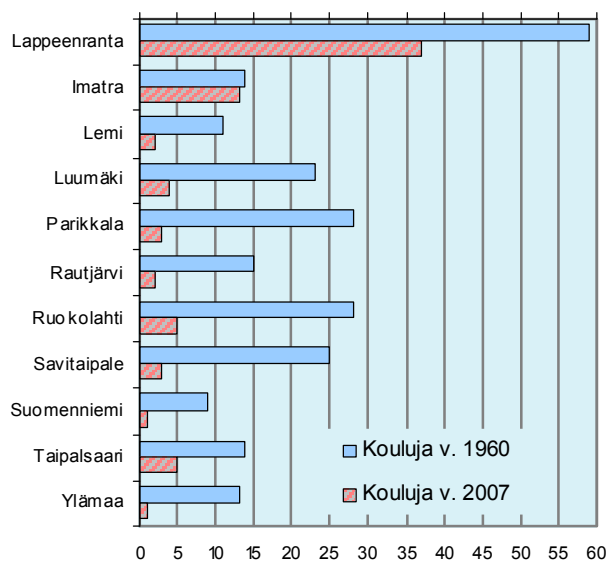
Uusia oppikouluja perustettiin kaupunkien lisäksi myös maaseudulle, jonka seurauksena maamme perusopetukseen kehittyi vähitellen rinnakkaiskoulujärjestelmä. Karkeasti yleistäen oppikoulu ohjasi oppilaansa teoreettista osaamista edellyttävälle elämänuralle ja kansakoulu käytännön suoritus-työhön. Tilanne oli epätydyttävä yhteiskunnan kan-

nalta, sillä työelämän kehityssuunnat olivat menossa selvästi kohti jälkiteollista vaihetta, jossa tiedon ja osaamisen merkitys korostuu tuotannontekijänä fyysisen voiman sijasta. Myös oppilaan elämänuran määräytymistä hänen asuinpaikkansa tai vanhempien varallisuusaseman mukaan ei pidetty oikeudenmukaisena. Kun elämänuralle ohjautuminen ei tapahtunut etenkin maaseudulla oppilaan henkilökohtaisten taipumusten perusteella, menetti myös yhteiskunta lahjakkuusreservijä tarpeettomasti.

Vuonna 1921 säädettiin maamme oppivelvollisuuslaki, joka teki jokaisen 7–15 -vuotiaan oppivelvolliseksi. Kaupungeilla oli viisi vuotta ja kylillä 16 vuotta aikaa panna laki täytäntöön, eli järjestää koulutilat ja opetus. Vasta 1930-luvulla päästiin tilanteeseen, jossa jokaisessa kylässä tai ainakin kylän läheisyydessä oli oppivelvollisuuskouluna toimiva kansakoulu. Koska valmis kouluverkko oli erittäin tiheä, olivat maaseutukoulujen oppilasmäärät yleensä enimmillään muutamia kymmeniä.

Vuonna 1960 oli Etelä-Karjalassa 239 kansakoulua ja vuonna 2007 vain 76 peruskoulua. Kouluverkko, jossa kansakoulu piti olla lähestulkoon jokaisessa kylässä, ei ollut nykyaikaisen ajattelutavan mukainen. Koulunhoitoon liittyvät perusasiat, kuten opetus, ruokahuolto, puhtaanapito, koulun kunnossapito sekä vartiointi, ovat kaikki asioita, joissa pienet koulut ovat oppilastyöpäivää kohden laskettuna kustannuksiltaan suurempia yksiköitä kalliimpia. Kun pienenevät ikäluokat vielä näkyvät koulupiirien oppilasmäärissä, löytyy pienten koulujen ylläpidolle vuosi vuodelta vähemmän perusteita. Sellaisina voisi lähinnä pitää

Kansakoulujen määrät v. 1960 ja peruskoulujen määrät v. 2007



Lähde: Tilastokeskus

kouluverkon harvenemisen myötä pidentyviä koulumatkoja ja lisääntyvää tarvetta koulukuljetusten järjestämiseen.

Maamme kansakoululaitoksen historia päättyy 1970-luvulle, jolloin Suomi siirtyi Pohjois-Suomesta alkaen vyöhykkeittäin peruskoulun nimellä toteutettuun yhtenäiskoulujärjestelmään vuosien 1972 ja 1977 välisenä aikana. Siirtyminen tapahtui hallinnollisesti yhdellä kertaa ja opetuksellisesti vuosiluokka kerrallaan. Kuntiin perustettiin kunnan koululaitos, johon myös oppikoulut pääsääntöisesti liittyivät tekemällä sijaintikuntansa kanssa sopimuksen siirtymisestä varoineen ja velkoineen kunnan omistukseen.

Kansakoulun korvasi oppivelvollisuuskouluna peruskoulu, jonka oppilasmäärän kehitys Etelä-Karjalassa kymmenvuotiskaudella 1997–2006 käy ilmi seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Lkm	Oppilaita					1. opisk. vuosi
		Esi-opetus	Luokat 1-6	Luokat 7-9	Luokka 10	Yht.	
1997	113	139	9542	5069	55	14 703	1 599
1998	111	47	9500	4990	60	14 597	1 578
1999	102	50	9652	4777	35	14 514	1 661
2000	99	88	9707	4768	29	14 592	1 563
2001	98	107	9639	4768	24	14 538	1 563
2002	95	134	9501	4806	33	14 474	1 452
2003	93	121	9319	4907	22	14 369	1 459
2004	89	107	9201	4876	20	14 204	1 427
2005	84	79	8834	4951	34	13 838	1 281
2006	73	71	8579	4907	28	13 585	1 284

Muutamit yksityiset oppikoulut käyttivät hyväkseen lain tarjoamaa mahdollisuutta toimia peruskoulua korvaavina kouluina. Niille perustettiin peruskoulujen tapaan oppilasottoalueiksi omat koulupiirit ja niissä toteutetaan peruskoulun opetussuunnitelmaa.

Lukio erotettiin 9-vuotisesta peruskoulusta omaksi kolmivuotiseksi kokonaisuudekseen, joka antaa yleisen jatko-opintokelpoisuuden. Lukioita perustettiin pääasiassa entisiin oppikouluihin, joissa jo vanhan koulujärjestelmän aikana oli toiminut lukioaste. Maamme on perustettu myöhemminkin muutamia lukioita lähinnä peruskoulun yläasteiden yhteyteen. Eräs tällainen oli Rautjärvellä vuonna 1987 toimintansa aloittanut lukio.

Lukiosta tuli nopeasti niin suosittu koulumuoto, että lukion aloittavien määrää ryhdyttiin 1970-luvun jälkipuoliskolla rajoittamaan tekemällä rinnakkaisluokkien perustaminen luvanvaraiseksi. Tämä ei estänyt lukion jo osin epäterveitäkin piirteitä saanutta kasvua, sillä rinnakkaisluokkalupien myöntämiskäytäntö

muotoutui nopeasti varsin löyhäkätiseksi. Nykyisellä lukion aloittaa valtakunnassa noin puolet peruskoulun päättävistä. Etelä-Karjalassa aloit-tavien määrä on 2000-luvulla asettunut 40–45 prosentin tasolle peruskoulun päättävistä. Kehitys on menossa sikäli terveeseen suuntaan, että ammatillinen koulutus on alkanut muodostaa kilpailukykyisen vaihtoehdon lukiolle II asteen koulutukseen hakeuduttaessa.

Ammatillinen koulutus

Maamme ammatillisen koulutuksen historia on ajallisesti selvästi yleissivistävän koulutuksen historiaa lyhyempi. Ammattikoulutuksen juuret juontavat ammattikuntalaitokseen, joka hoiti pääosin ammattiin valmistamisen 1800-luvun puoliväliin saakka. Ensimmäisiä oppilaitosmuotoisia kouluja, joissa opetus oli erotettu työpaikoilla oppimisesta, olivat käsityöläisnuorille tarkoitettut sunnuntaikoulut. Ne tarjosivat yleissivistävää alkeisopetusta ja sunnuntaikoulun suorittaminen oli ehtona kisälli- ja mestarikirjan saamiselle. Sunnuntaikoulut lakkautettiin pääasiassa 1800-luvun jälkipuoliskolla ja tilalle tulivat käsityöläiskoulut, jotka 1920-luvulla muutettiin yleisiksi ammattikouluiksi. Maanviljelys- ja karjanhoitokoulut heijastivat maatalousyhteiskunnan koulutustarpeita, joten ne kuuluivat vanhimpiin ammatillisiin oppilaitoksiin.

Merenkulkualan koulutus lienee vanhinta oppilaitosmuotoista koulutusta Ruotsi-Suomessa, sillä vuonna 1812 oli annettu asetus merikoulujen perustamisesta Helsinkiin ja Vaasaan. Kaakkois-Suomen ensimmäinen ammatillinen oppilaitos oli vuonna 1868 perustettu Viipurin merikoulu, joka vuonna 1939 siirtyi Kotkaan. Nykyisen Etelä-Karjalan ensimmäinen käsityöläiskoulu aloitti toimintansa Lappeenrannassa vuonna 1891 ja koulu lakkautettiin vuonna 1923. Suomen ensimmäinen yleinen ammattikoulu perustettiin Helsinkiin vuonna 1899. Etelä-Karjalan ensimmäinen ammatillinen oppilaitos oli Parikkalan maamieskoulu, joka perustettiin vuonna 1906. Tapiolan emäntäkoulun toiminta alkoi Joutse-nossa vuonna 1921 ja Lappeenrannan ammattikoulun toiminta nykyrajaisen maakunnan ensimmäisenä yleisenä ammattikouluna vuonna 1952.

Luovutetun Karjalan alueella, erityisesti Viipurissa, sijaitsi runsaslukuinen joukko eri alojen oppilaitoksia, joista osa lakkautettiin ja osa siirrettiin mm. Kotkaan, Lahteen ja Helsinkiin. Muutamia luovutetulla alueella sijainneita oppilaitoksia siirrettiin myös nykyiseen Etelä-Karjalaan. Tällaisia olivat mm. Joutsenoon siirretty Etelä-Karjalan karjanhoitokoulu sekä Parikkalaan, Saarelle, Suomenniemelle ja Taipalsaa-

relle siirretyt kiertävät kotiteollisuuskoulut. Pääosa oppilaitoksista siirrettiin kuitenkin kauemmas sota- toimialueesta.

Vuonna 1842 perustettiin ensimmäiset ”hantwerkki- ja fabriikkikoulut”, eli teknilliset reaalkoulut. Näiden laitosten perusajatuksena oli kouluttaa henkilökuntaa tehtaisiin ja käsityöläispajoihin johto-, asiantuntija- ja suunnittelutehtäviin. Näistä muotoutuivat myöhemmin teknilliset oppilaitokset sekä korkeakou- lut.

Ensimmäinen maahamme perustettu yliopisto oli vuonna 1640 perustettu Turun Akademia. Se muutti vuonna 1828 Helsinkiin, missä siitä on kehittynyt nykyinen lähes 40 000 opiskelijan 11 tiedekuntaa käsittävä Helsingin yliopisto. Myös Etelä-Karjala on vuodesta 1969 kuulunut yliopistomaakuntien joukkoon, kun Lappeenrannan teknillinen korkeakoulu (nyk. teknillinen yliopisto) aloitti toimintansa. Yliopiston toiminta alkoi teknisten tieteiden koulutuksella ja vuonna 1987 toimintaan liitettiin myös kauppatieteellinen koulutus. Yliopistossa on 700 vuotuista aloituspaikkaa tekniikan aloilla ja 200 kauppatieteis- sä. Yliopiston opiskelijamäärä on n. 4350 lukuvuon- na 2008–09.

2.8.2 Koulutuksen nykytila

Osaamisen painoarvo hyvinvoinnin luomisessa on kiistaton. Osaamisesta on tullut kenties tärkein tuotannontekijä kaikilla elämän aloilla; tässä asiassa ollaan maailmanlaajuisesti yksimielisiä. Puhuttaessa uudesta taloudesta tarkoitetaan talousjärjestelmää, jossa tietotaidolla on perinteisiä tuotannontekijöitä suurempi painoarvo.

Jo vuosikymmeniä on puhuttu elinikäisen oppimisen periaatteesta. Tämä asia muuttuu kaiken aikaa konkreettisemmaksi. Kertaalleen opittu ammattitaito riittää vain harvoin eväiksi eläkeikään saakka. Yhä useampi joutuu opiskelemaan elämänsä varrella useamman ammatin. Syklit nopeutuvat kaikilla elämän aloilla. Tämä merkitsee mm. sitä, että tarve työn ja koulutuksen vuorotteluun tulee tulevaisuudessa selvästi lisääntymään. Viimeaikaisessa keskustelussa esiin tuotu ajatus 10–15 vuoden välein tapahtuvasta ammattitaidon perusteellisesta päivittämisestä on eräs tämän asian ilmentymä ja sellaisenaan relevantti.

Väestön koulutustaso on Etelä-Karjalan kunnissa alle valtakunnallisen keskiarvon korkean asteen koulutuksen osalta Lappeenranta ja Taipalsaarta lukuun ottamatta. Koulutustason nostaminen ja siihen edellytys-

ten luominen mm. infrastruktuuria parantamalla on elintärkeää alueen elinkeinojen kehittämiseksi.

Etelä-Karjalan ammatillisen koulutuksen tarjontaan sisältyy vahvuuksien lisäksi joitakin heikkouksia. Maakunnan ammatillisesti eriytyvän koulutuksen aloituspaikkojen kokonaismäärän osalta tilanne näyttää hyvältä sikäli, että aloituspaikkoja on noin 1,6 -kertaisesti maakunnan keskimääräiseen oppilasikäluokkaan verrattuna. Oppilasrekrytoinnin mielenkiintoinen yksityiskohta on, että yliopiston aloituspaikoista vain neljäsosa on yleensä ollut eteläkarjalaisten opiskelijoiden miehittämiä. Yliopiston aloituspaikat pois lukien aloituspaikkoja on Etelä-Karjalassa vain noin 1,06 -kertaisesti 16–21 -vuotiaiden keskimääräistä ikäluokkaa kohden, mikä luku on valtakunnan pienimpiä. Yliopistokoulutus onkin Etelä-Karjalassa ainoa koulutusmuoto, jossa maakunnan rajan ylittävät oppilasvirrat ovat Etelä-Karjalalle positiivisia, ts. vieraista maakunnista tulevia opiskelijoita on täällä enemmän kuin täältä vieraisiin maakuntiin lähteviä.

Korkea-asteen koulutus

Yliopisto

Vuonna 1969 toimintansa aloittanut Lappeenrannan teknillinen yliopisto (jäljempänä LTY) tarjoaa tekniikan ja kauppatieteiden yliopistollista koulutusta ja harjoittaa näiden opintoalojen tutkimustoimintaa. Yliopistossa on kolme tiedekuntaa: 1) teknillinen tiedekunta, jossa on kemian, konetekniikan, energia- ja ympäristötekniikan ja sähkötekniikan osastot sekä matematiikan ja fysiikan laitos, 2) teknistaloudellinen tiedekunta, jossa on tietotekniikan ja tuotantotalouden osastot sekä 3) kauppatieteellinen tiedekunta, jossa on talouden ja yritys juridiikan laitos sekä johtamisen ja kansainvälisen liiketoiminnan laitos. Yliopistolla on tekniikan ja teknistaloudellisten tieteiden aloilla 700 ja kauppatieteissä 200 vuotuista aloituspaikkaa.

Korkeakoulujen nk. kolmas tehtävä tutkimuksen ja opetuksen lisäksi on alueellisen vaikuttavuuden tehtävä. Siinä korkeakoulujen edellytetään osallistuvan omalla osaamis- ja tutkimuspanoksellaan sijaintialueensa elinkeino- ja yhteiskuntaelämän kehittämiseen. Tämän tehtävän määrittäminen korkeakouluille pitää sisällään ajatuksen, että korkeakouluilla ei ole lupa eristäytyä muusta yhteiskunnasta, vaan niiden on otettava osavastuu sijaintialueensa aluekehitystyöstä. Tämä näkyy painotuksena metsäteollisuuden profiilin vahvistamiseen sekä energia-alan ja Venäjä-osaamisen tutkimuksen ja koulutuksen kehittämiseen. Yliopisto on sitoutunut tiivistämään yhteistyötä Etelä-Karjalan, Mikkelin ja Kymenlaakson



Lappeenrannan teknillisen yliopiston kampusalue.

ammattikorkeakoulujen kanssa tavoitteena kaakkoi-
sen Suomen korkeakoulutusalueen vahvistaminen.

Ammattikorkeakoulu

Saimaan ammattikorkeakoulun ylläpitäjänä on maakunnallinen koulutuskuntayhtymä, joka toimii myös ammattiopiston ylläpitäjänä. Ammattikorkeakoulu muodostaa Lappeenrannan teknillisen yliopiston kanssa maakunnan korkeakoululaitoksen ytimen, jota kehitetään koordinoitusti yhteistyössä. Saimaan ammattikorkeakoulu toteuttaa maakunnan korkeakoulujen yhdessä syyskuussa 2005 hyväksymää aluestrategiaa, jossa on linjattu keskeisiä yhteisiä painopistealueita, jotka vastaavat hyvin molempien korkeakoulujen omia strategisia linjauksia. Etelä-Karjalan ammattikorkeakoulun omat strategiset painopistealueet ovat:

- ✧ Paperi- ja kartonkiteollisuuteen liittyvä tekninen ja liiketaloudellinen osaaminen
- ✧ Kansainvälinen liiketoiminta
- ✧ Terveysten ja hyvinvoinnin edistämiseen liittyvä osaaminen
- ✧ Grafiikka ja sen uudet sovellukset
- ✧ Korumuotoilu
- ✧ Rakentamisen ja rakennuttamisen ja kokonaisprosessin hallinta
- ✧ Ohjelmistotekniikka

Ammattikorkeakoulun nuorten koulutuksen aloituspaikkoja supistetaan valtakunnassa keskimäärin 10 prosenttia vuoden 2006 tasosta vuoteen 2010 mennessä. Myös Etelä-Karjalassa nuorten ammattikorkeakoulututkintoon suuntaava koulutus vähenee, mutta supistukset tulevat todennäköisesti olemaan pienemmät kuin Pohjois-Suomessa tai muualla Itä-Suomessa.

Ammattiopisto

Toisen asteen ammatillisella koulutuksella on Etelä-Karjalassa tärkeä tehtävä mm. maakunnan päätuotannonalojen, metsä- ja metalliteollisuuden sekä erilaisten palveluiden tuottamiseen liittyvien työvoimatarpeiden tyydyttäjänä. Peruskoulun päättävistä puolet on perinteisesti hakeutunut lukioon ja puolet ammatilliseen koulutukseen, jonka suosio on viime vuodet ollut kasvussa. Ammatilliseen koulutukseen hakeutuminen on vastannut maakunnan työvoimatarpeita kohtuullisesti paria poikkeusta lukuun ottamatta.

Koulutusmääristä on jouduttu tinkimään erityisesti metallialan sekä puhdistuspalvelualan koulutuksessa näitä aloja kohtaan tunnetun vähäisen kiinnostuksen vuoksi. Koulutuspaikat täyttyvät heikosti, vaikka koulutustarjontaa on jo supistettu selvästi alle työvoimatarpeiden edellyttämän tason. Näiden alojen työvoimapulaan on ratkaisuja jouduttu hakemaan ulkomaisesta työvoimasta. Erityisesti puhdistuspalvelualalla koetaan, että uudesta työvoimasta liian suuri osa on ulkomaalaistaustaista.

Ammattiopiston vetovoimaa on omiaan lisäämään nk. kaksoistutkimon, eli ammattikoulun ja lukion tutkintojen samanaikainen suorittamismahdollisuus. Etelä-Karjalassa tämä on mahdollista seitsemällä koulutus- alalla. Tässä piilee eräs selitys siihen, että pelkän lukiokoulutuksen kysyntä on Etelä-Karjalassa vähentynyt.

Lukio

Lukiokoulutuksen kehittämisessä on valtakunnallisesti pyritty suurehkoihin yksiköihin, jotta oppilaalle voidaan tarjota riittävät mahdollisuudet oppikurssi- valintoihin. Kokemusten mukaan n. 300 oppilaan lukio on sekä kurssitarjonnan puolesta että taloudellisesti optimaalinen yksikkökoko. Etelä-Karjalan lukioista vain neljä suurinta lukiota täyttää oppilasmääränsä puolesta em. oppilasmäärätavoitteen. Maakunnan pienet maaseutulukiot ovat toimintamahdollisuuksiensa osalta vaikeuksissa. Niiden oppilaskohtaiset kustannukset tulevat pienten ryhmäkokojen vuoksi suurina yksiköitä suuremmiksi ja kurssivalintamahdollisuudet pysyvät vähäisinä.

Lukioverkkoa on maakunnassa saneerattu viime vuosina Imatralla ja Lappeenrannassa, joiden aiemmasta kahdeksasta lukiosta on jäljellä viisi. Näillä saneeraus- toimilla on saatu syntymään elinkelpoiset yksiköt, joiden toiminta vaikuttaa turvatulta pitkälle tulevai- suuteen. Maakunnan ydinalueen ulkopuolella sijait- sevien pienten maaseutulukioiden asema on sitä vas-

toin hankalampi. Vähäiset oppikurssien valintamah- dollisuudet ovat omiaan viemään pohjaa pois niiden kyvyiltä kilpailla uusista oppilaista.

Lukion aloittavien osuus ikäluokasta on Etelä-Karja- lassa pysynyt muuta maata pienempänä koko edellä olevan tarkastelujakson. Tätä on yhteiskunnan työvoimatarpeiden näkökulmasta tarkasteltuna pidet- tävä sikäli myönteisenä asiana, että maakunnassa esiintyy työvoimapulaa lähinnä toisen asteen koulu- tusta vastaavissa työammateissa. Asialla on kuiten- kin myös toinen puolensa: kovin pieni lukion aloittavien määrä vie pohjaa pois pieniltä maaseutu- lukioilta, jotka jo nyt kärsivät oppilaspulasta.

2.8.3 Osaaminen ja tutkimus

Lappeenrannan teknillisen yliopiston tutkimustoimin- ta yhdistää tekniikan ja talouden osaamista elinkei- noelämän ja alueellisen kehittämisen tueksi. Tutkimusyksiköt ovat:

- ✧ Carelian Drives and Motor Centre CDMC (Säkökoneisiin ja sähkökäyttöihin liittyvä tutkimus ja tuotekehitys)
- ✧ Centre for Separation Technology CST (Erotus- tekniikan laitos)
- ✧ Etelä-Karjalan instituutti
- ✧ Pohjoisen ulottuvuuden tutkimuskeskus NORDI
- ✧ Technology Business Reseach Centre TBRC (Perusteollisuuden ja tietoliikennealan kansain- välinen monitieteinen liiketoimintatutkimus)

LTU:n kampusalueella sijaitseva Technopolis (enti- nen Teknologikeskus Kareltex Oy) toimii korkea- koulun kanssa tiiviissä yhteistyössä. Sen tiloissa toi- mii runsaat 70 korkeaa teknologiaa hyödyntävää yri- tystä, yhdistystä ja viranomaista. Technopoliksen tär- kein tehtävä on edistää uuden yritystoiminnan synty- mistä Kaakkois-Suomeen. Tässä tarkoituksessa se tar- joaa yrityksille toimitiloja, peruspalveluja sekä kehittämispalveluja. Technopoliksen fyysiset puitteet luovat hyvän kasvualustan erilaisten osaajien verkottumiselle ja sitä tietä vahvojen toiminta- kokonaisuuksien luomiselle.

VTT:n energia- sekä valmistustekniikan tutkimus- yksiköt toimivat teknillisen yliopiston yhteydessä ja läheisessä yhteistyössä yliopiston kanssa. Kaakkois- Suomen työvoima- ja elinkeinokeskuksen teknologia- yksikkö sijaitsee Lappeenrannassa.

Kaakkois-Suomen sosiaalialan osaamiskeskus SOCOM Oy:ssa harjoitetaan sosiaali- ja terveystalouden kehittämis- ja tutkimustoimintaa. Osaamiskeskuksen

toimialue käsittää Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan. Toiminta pitää sisällään varhaiskasvatuksen, lastensuojelun, aikuissosiaalityön, mielenterveys- ja päihdetyön, vammaistyön, vanhustyön sekä hyvinvointiteknologian aihepiirit.

Etelä-Karjalan Allergia- ja ympäristöinstituutissa keskeisiä toimintoja ovat tutkimus, tiedotus, asiantuntijapalvelut ja koulutus. Instituutti tuottaa uutta tietoa ja tiedottaa erityisesti allergioista, allergioiden ja ympäristön välisestä vuorovaikutuksesta sekä ihmistoinnin ympäristövaikutuksista.

Yksityisen yritystoiminnan osalla Imatralla toimii Stora Enso Oyj:n tutkimuskeskus ja Lappeenrannassa UPM Kymmene Oyj:n tutkimus- ja kehitysyksikkö. Molempien yksiköiden tutkimus- ja kehityskohteenä on yritysten toimialan mukaisesti paperinvalmistukseen liittyvä teknologia sekä uusien tuotteiden kehittäminen ja niiden valmistusprosessi. Jos puuntuonti Venäjältä loppuu, on metsäteollisuuden tutkimus ja tuotekehitys historiansa suurimpien haasteiden edessä. Tuotanto on perustettava muun kuin venäläisen tuontipuun varaan, jolloin vaihtoehtoisiksi jäävät lähinnä 1) turvautuminen kotimaiseen puuhun, jonka hakkuumääriä lisätään, 2) puuntuonnin lisääminen Itämeren maista, 3) koivusellun tuonti Etelä-Amerikasta sekä 4) uusien raaka-aineiden hyödyntäminen.

Tutkimuksen ja tuotekehityksen kohteenä tulee olla – riippumatta valittavasta raaka-ainevaihtoehdosta – sellaisten tuotteiden kehittäminen, joiden jalostusarvosta saadaan selvästi nykyisiä metsäteollisuustuotteita korkeampi ja joissa tulosta tavoitellaan suurten valmistusmäärien sijasta yhä enemmän valmistettävien tuotteiden ominaisuuksien ja korkean jalostusasteen avulla.

2.8.4 Koulutuksen tulevaisuuden näkymiä

Peruskoulu

Peruskoulun tulevaisuuden näkymänä on keskittymisen nykyistä harvalukuisempiin kouluyksiköihin. Kun kansakoulun kouluverkko pyrittiin aikanaan ulottamaan joka kylään tai ainakin joka kylän läheisyyteen, on tätä tiheää kouluverkkoa purettu jo 1960-luvulta lähtien, kun nk. suuret ikäluokat ovat ohittaneet peruskouluiän.

Pienet kouluyksiköt ovat oppilaan kannalta turvallisia, mutta kunnille taloudellisesti raskaita ylläpidettäväksi. Kuntien valtionosuusjärjestelmä, joka oli koulutoimen osalta aiemmin suoriteperusteinen,

muuttui 1980-luvulla oppilasmäärään perustuvaksi. Tämä muutos ohjaa kehitystä kohti suuria kouluyksiköitä.

Peruskoulun yläasteen osalta jo pedagogiset syyt puoltavat suurehkoja kouluyksiköitä, sillä yläasteen opetussuunnitelma pitää sisällään oppikurssien valintamahdollisuuksia. Peruskoulujärjestelmään siirryttäessä yläasteen tavoitteellisenä minimikokona pidettiin kolmea luokkasarjaa ja ihannekokona 4–5 luokkasarjaa. Pienten ikäluokkien aikana tästä tavoitteesta on erityisesti maaseudulla jouduttu tinkimään. Mitä pienempi yläaste, sitä niukemmat oppikurssien valintamahdollisuudet.

Lukio

Maakunnan lukiokoulutuksen tulevaisuuden näkymänä on kouluyksiköiden lukumäärän väheneminen ja koulutuksen nykyistä suurempi alueellinen keskittyminen. Tällaista kehityskulkua edesauttaa vielä se, että samoista oppilaista lukion kanssa kilpailee myös viime vuosina vetovoimaansa selvästi kasvattanut toisen asteen ammatillinen koulutus. Lukioiden asemaa voidaan vahvistaa erikoistumalla, jolloin oppilashankinta voidaan ulottaa oppilaitoksen ”luontaisen” vaikutusalueen ulkopuolelle. Etelä-Karjalassa kahdeksassa lukiossa vuonna 2007 käynnistyneet metsäteollisuuslinjat tähtäävät metsäteollisuuden tulevien osajien kouluttamiseen, mutta myös siihen, että oppilaita näille linjoille saadaan myös maakunnan ulkopuolelta.

Lukion opetussuunnitelma mahdollistaa lukuisia oppikurssivalintoja, mikä puoltaa suuria kouluyksiköitä. Kaikki Etelä-Karjalan lukiot toimivat luokka-asteisiin jakamattomina, jolloin oppikurssien suorittaminen ei välttämättä etene vuosiluokittain kuten luokallisessa lukiossa.

Lukioiden kohtalonkysymykseksi näyttää tulevaisuudessa muodostuvan oppilashankinta. Kun nykypäivän pienet ikäluokat tulevat toisen asteen koulutukseen, kilpailua oppilaista syntyy sekä lukioiden kesken että lukion ja ammatillisen koulutuksen välille. Menestyminen kilpailussa edellyttää lukiolta koulutusohjelmia, jollaisilla se voi laajentaa maantieteellistä vaikutusalueensa omaan ”luontaisen” vaikutusalueensa ulkopuolelle. Erityisen suuria vaikeuksia oppilashankinnassa tulee joka tapauksessa olemaan pienillä maaseutulukioilla.

On nähtävissä, että Etelä-Karjalan päivälukioiden määrä vuonna 2030 voi enimmillään olla 5–6, sillä lukion vuosittain aloittavien määrä tulisi nykyisillä

ikäluokasta lukioon menevien osuuksilla olemaan alle 600. Kehityssuuntien valossa näyttää ainoalta mahdollisuudelta, että lukiot vuoteen 2030 mennessä keskittyvät monen muun yhteiskunnallisen toiminnan tavoin maakunnan ydinalueelle. Maaseutulukioiden säilyttäminen on käytännössä mahdollista vain muodostamalla maakuntaan verkostolukio ja hyödyntämällä etäopetusta.

Ammatillinen koulutus

Ammatillisen koulutuksen tulevaisuudessa ei ole nähtävissä synkkiä pilviä. Sen vetovoima on lisääntynyt ja valmistuvien työllisyysnäköymät ovat erinomaiset, kun työelämästä poistuu selvästi suurempia ikäluokkia kuin sinne tulee. Työvoimatarpeet osataan ennakoita ja koulutus mitoitaa sellaisella tarkkuudella, että työttömäksi jäämisen riski on koulutuksesta valmistumisen jälkeen pienempi kuin koskaan lähihistoriassa.

Ammatillisesta koulutuksesta työelämään siirtyminen edellyttää usein vielä lisäkoulutusta, jolla kurotaan umpeen sitä eroa, joka nuorisosta ammattillisen koulutuksen tutkintojen ja työelämän ammattien osaamistason välillä on. Tämä tapahtuu aikuis-koulutuksena, jota on käsitelty jäljempänä.

Ammattikorkeakoulu

Opistoasteen koulutuksen kehittäminen ammattikorkeakouluiksi alkoi maassamme 1990-luvun alkuvuosina. Tarve uudelle koulutusmuodolle on peräisin opistoasteen koulutuksen heikosta kyvystä kilpaila oppilaista tiedekorkeakoulujen kanssa. Työelämän tiedetään tarvitsevan osajia, joiden ammattitaito on laadultaan käytännönläheisempää verrattuna yliopisto-opintojen tuottamaan puhtaasti teoriaperusteiseen ammattitaitoon.

Nykyinen ammattikorkeakouluverkko kattaa hyvin koko maan. Ammattikorkeakoulun aloituspaikoista ei maassa ole puutetta, vaan pikemminkin tarvetta koulutuksen supistamiseen muutamilla epäterveesti kasvaneilla koulutusaloilla. Koulutuspaikkojen mitoituksessa on muistettava, että kaikki maakunnat tarvitsevat ammattikorkeakoulunsa eikä yliopisto- ja ammattikorkeakoulupaikkoja voida laskea yhteen. Yliopistot ovat valtakunnallisia laitoksia.

Yliopisto

Yliopiston tavoitteena on nykyisen volyymin säilyttäminen oppilaiden sisäänotossa siten, että tarkistuksia aloittajamääriin tehdään yliopiston opetusalojen välillä koulutetun työvoiman tarpeissa ilmeviä muutoksia seuraten.

Vaikka Lappeenrannan teknillinen yliopisto (LTY) on aloituspaikkamäärältään Etelä-Karjalan mittasuhteissa suuri, se sijoittuu valtakunnallisessa tarkastelussa pienimpien tiedekorkeakoulujen joukkoon. Yliopistokoulutuksen kehittämisen eräs avainkysymys on yliopiston kyky uudistua yhteiskunnan ja tuotantoelämän kehityksen mukana sekä ylläpitää yhteistyötä muiden yliopistojen kanssa siten, että yliopistot kehittävät tutkimustoimintaansa ja koulutustarjontaansa, jotta ne yhdessä voivat muodostaa jäsentyneen ja toiminnallisesti vahvan kokonaisuuden. Yhteistyö Aalto-yliopiston kanssa on uusi mahdollisuus. Sen kautta LTY voi toimia linkkinä erityisesti Pietarin yliopistojen ja Aalto-yliopiston välillä ja kehittyä Venäjäosaamisen johtavaksi yliopistoksi.

LTY:n aloituspaikkamäärä on vakiintunut 900 aloituspaikan tasolle, josta teknistieteellisillä koulutusaloilla on 700 aloituspaikkaa ja kauppatieteellisillä 200. Yliopiston tavoitteena on pitää aloituspaikkojen kokonaismäärä edellä kerrotulla tasolla, mutta aloittajamääriä eri koulutusohjelmien välillä voidaan vaihdella koulutustarpeiden kehittymisen mukaan.

Maamme yliopistolaitos on valinkauhassa. Uusia toiminnallisia ratkaisuja haetaan. Erityisesti pienet laitokset voivat joutua taloudenpidossaan vaikeuksiin, mikäli yliopistot yksityistetään opetusministeriön kaavilujen mukaisesti.

LTY:n tulevaisuuden näkymänä tulisi olla yhteistyö Itä-Suomen yliopistojen kanssa, sillä Lappeenranta lasketaan opetusministeriön laskelmissa kuuluvaksi Itä-Suomeen. Yhteistyö tarkoittaa tässä kohden sitä, että sovitaan yhteisistä kehittämistavoitteista, työnjaosta, aloituspaikkatavoitteista sekä esiintymisistä valtiovallan suuntaan. Valtakunnallisessa tarkastelussa LTY on pieni yliopisto, vaikka se maakunnan oppilasikäluokkiin verrattuna vaikuttaakin suurelta. Yliopiston aloituspaikkatavoite on järkevä ilman tarpeettomia rönsyjä. Aloituspaikkojen lisäämiseen ei nykyisellään näytä olevan mahdollisuuksia, sillä yliopistotason koulutusta ollaan valtakunnallisesti mieluummin supistamassa kuin laajentamassa.

Aikuiskoulutus

Tulevaisuudessa suurin koulutuksen kasvuala on aikuiskoulutus, erityisesti ammatillinen aikuis-koulutus. Tärkein syy tähän lienee yhteiskunnan ja tuotantoelämän jatkuva ja nopea muuttuminen siitä seuraavine osaamistarpeen muutoksineen. Tulevaisuudessa lienee pikemminkin sääntö kuin poikkeus, että työura koostuu useista työuran aikana hankittavista ammateista. Myös yksittäisten työammattien sisällöt

elävät ja säännöllisin väliajoin tapahtuva ammattitietojen ja -taitojen päivittäminen on tulevaisuudessa arkipäivää ja joskus jopa edellytys työuran jatkumiselle. Ammattilakin on elinkaarensa tavaroiden ja palvelusten tavoin. Työtehtävien sisältömuutokset on osattava ennakoida, jotta koulutusta voidaan suunnata sellaisiin ammatteihin ja työtehtäviin, joilla on tulevaisuutta. Työnantajien sekä koulutusorganisaatioiden välinen vuoropuhelu ja yhteistyö ovat tässä kohden työmarkkinoiden toimivuuden kannalta avainasioita. Jo kuluvalle vuosikymmenellä on tapahtunut merkittävää parannusta nuorisoasteen ammatilliseen koulutukseen sisältyvän työssä oppimisjakson tultua pakolliseksi tutkinnon osaksi kaikille koulutusaloille. Voi olettaa, että oppilaitosten ja työnantajien välille syntyy kontakteja myös aikuiskoulutuksen vastaavanlaisille järjestelyille.

Pienenevät nuorisoikäluokat merkitsevät työelämää ajatellen sitä, että puute työvoimasta ei tulevaisuudessa ainakaan haittaa. Kun työikään tulevat ikäluokat ovat selvästi nykyisiä pienempiä, on työvoiman tarjontaa tarpeen täydentää ammatillisen aikuiskoulutuksen avulla, kuten nykyisinkin jo tehdään.

Suuri haaste aikuiskoulutukselle on maahamme muuttava ulkomainen työvoima. Maahanmuutossa korostuu aiempia vuosikymmeniä enemmän työperäisyys pakolaisuuden tai paluumuuton sijasta. Aikuiskoulutusta tarvitaan sekä kotouttamiseen että lähtömaassa hankittujen tietojen ja taitojen todentamiseen ja täydentämiseen. Etelä-Karjalan maahanmuuttajista valtaosan odotetaan edelleenkin olevan venäläisiä, joiden kouluttamisesta maassamme on jo kokemusta pitkältä ajalta.

2.9 Matkailu

2.9.1 Matkailun historiaa – kylpylöitä ja luonnonrauhaa

Moderni turismi syntyi 1700-luvulla, kun valistus herätti uteliaisuuden nähdä vieraita paikkoja. Matkailu oli kuitenkin pitkään harvalukuisen yläluokan etuoikeus. Etelä-Karjalan turismin alkukoti on Imatralla. Ensimmäiset pietarilaiset vieraat saapuivat hämmästelämään Imatran koskea 1700-luvun lopulla. Sitä tuli kesällä 1772 ihailemaan myös Venäjän keisarinna Katarina Suuri, jonka seurue liikkui 26 vaunuilla ja sitä varten pystytettiin kosken partaalle huvimajoja. Matkustavaisten määrä lisääntyi 1800-luvulla ja vuosisadan puolivälissä rakennettiin uusi kestävä matkailijoiden palvelemaan. Matkailijoiden määrästä ker-

too se, että majatalossa oli vain kaksi majoitus-huonetta ja ruokasali.

Myös Lappeenrannan matkailun alkuvaiheet olivat vaatimattomat. Ne nojasivat suosituksi tulleen kylpyläkulttuurin varaan. Halkosaareen avattiin vuonna 1836 kaupungin ensimmäinen kaivo- ja kylpyhuone. Sekä terveysvettä että kylpyjä nauttivat 1800-luvun alkupuolella paikallisen sivistyneistön edustajat ja muutamat Pietarista ja Viipurista tulleet matkailijat. Lappeenrannan ensimmäinen kylpyläkausi hiipui vuosisadan puolivälissä.

Matkailu vilkastui taas 1800-luvun lopulla. Imatran koski kiinnosti yhä useampia pietarilaisia, kun Saimaan kanava ja Pietarin rata tarjosivat aiempaa sujuvammatt yhteydet. Loppumatka taittui diligenssivau- nujen kyydissä. Turisteja houkuttelivat myös Vuoksen suotuisat kalavedet. Matkailua kehitti Imatra Aktiebolaget, joka rakennutti hotelleita (1871, 1893 ja 1903) ja huolehti, että saatavilla oli muitakin palveluja. Yhtiön hotellit saivat kilpailijoita 1900-luvun vaihteessa. Imatran hienoimpiin hotelleihin paikallilla ei ollut asiaa.

Vuonna 1894 perustettiin Saimaan rannalle Rauhaan kesähoitola, joka laajeni vuonna 1910 kylpyläksi. Kylpylät olivat suosittuja matkailukohteita. Lappeenrannassa matkailijoita palveli jälleen kylpylälaitos vuodesta 1871 lähtien. Imatran ja Lappeenrannan turisteista huomattava osa tuli Pietarista, joten matkailun kulta- kausi katkesi ensimmäiseen maailmansotaan. Matkai- lu oli edelleen yläluokan etuoikeus. He etsivät rauhallista ja terveellistä ympäristöä rentoutumiseen suur- kaupungin sykkeestä. Tämä näkyi myös matkailu- kohteiden ympäristössä, joka pyrittiin saamaan rauhalliseksi ja puistomaiseksi. Pietarilaiset tulivat ju- nalla Lappeenrantaan satamaan ja lähtivät sieltä edel- leen höyrylaivamatkoille.

EKARJALAN KUVAPANKKI



Kylpyläitos ja kasino 1890-luvulla. Lappeenranta.

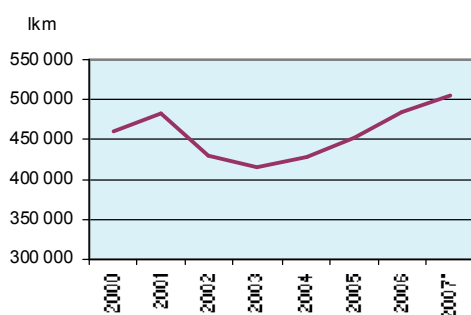
Liikenneyhteyksien kehittämisestä hyötyi myös matkailuelinkeino. Rajan sulkeutuminen vuonna 1917 merkitsi venäläisten matkailijoiden loppumista. Tilalle tulivat olojen rauhoittuttua 1920-luvulla kotimaiset matkustajat. Kotimaiset matkailijat olivat löytäneet tiensä Imatralle jo 1910-luvulla eikä maailmasota lopettanut heidän liikkumistaan ennen kuin elintarvikepula paheni vuosikymmen puolivälin jälkeen. Kotimaisista turisteista tuli tavoiteltuja asiakkaita myös Lappeenrannan Kylpylässä. Aika ennen 1930-luvun lamaa oli matkailulle varsin hyvää ja tilanne palasi samanlaiseksi pahimpien lamavuosien jälkeen. Suomalaiset liikkuvat aiempaa enemmän, ja keskiluokan kasvu lisäsi turistimatkailusta kiinnostuneiden joukkoa.

2.9.2 Nykyinen matkailupotentiaali

Nykyisen Etelä-Karjalan vahvuuksia matkailun suhteen ovat luonto, Saimaa ja rajan läheisyys. Alueen sijainti luo yhä nykyisinkin omat erityispiirteensä maakunnan matkailulle. Venäjän raja ja siihen liittyvä historia luovat sisältöä matkailuelämyksille. Pietarin ja Viipurin läheisyys luo edellytyksiä ostosmatkailulle, joka on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Saimaa on merkittävä vetovoimatekijä ja sen merkitys on huomattava koko maakunnan matkailuimagolle ja tuotetarjonnalle eri vuodenaikoina. Näitä kahta vetovoimatekijää, rajaa ja Saimaata yhdistää kolmas ja ainutlaatuinen vetovoimatekijä, Saimaan kanava. Muita ainutlaatuisia vesiympäristöjä ovat Vuoksi ja Imatrankoski. Alueella on myös eritasoisia ja -tyyppisiä majoitusvaihtoehtoja kuten Imatran Valtionhotelli Kruunupuistoiineen. Imatralla ja Lappeenrannalla on kummallakin oma erityisroolinsa matkailussa. Alueen matkailun heikkoutena on aktiiviteettien, mm. ohjelmajpalvelujen ja talvimatkailun vähäisyys.

Yöpymisten perusteella mitattuna matkailu on kuitenkin ollut kasvussa 2000-luvun alkuvuosien notkahduksen jälkeen. Maakunnan matkailun kysyntää

Yöpymiset Etelä-Karjalassa v. 2000 - 2007



Lähde: Tilastokeskus

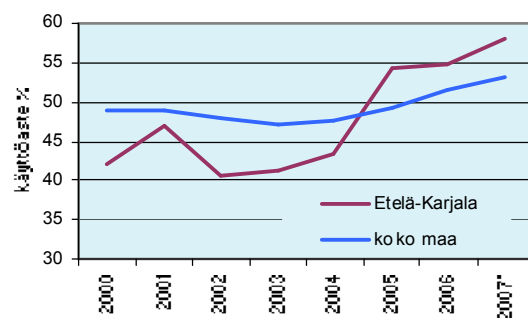
leimaa kuitenkin kesäkausipainotteisuus, talvikaudet ovat hiljaisempia. Merkittävimmät matkailukohteet ovat olleet Kylpylä Taikametsä Imatralla, jonka kävijämäärä on aivan omaa luokkaansa (lähes 300 000 kävijää vuosittain). Seuraavana perässä tulee Imatra Big Band Festival sekä Etelä-Karjalan museo. Big Band Festivaalilla on myös valtakunnallista näkyvyyttä. Joukoittain etenkin lintuharrastajia vetävä luontomatkakohde on Suomen sisämaan merkittävin lintukosteikko, Parikkalan Siikalahti.

Valtaosa Etelä-Karjalan matkailijoista on kotimaan matkailijoita, joista puolet tulee Etelä-Suomen läänistä ja vajaa viidennes Länsi-Suomen läänistä. Suurimmat ulkomaalaisryhmät ovat venäläiset ja saksalaiset. Venäläiset tekivät TAK:n⁵ selvityksen mukaan vuonna 2008 Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta yhteensä yli 2 miljoonaa matkaa Suomeen. Etelä-Karjalassa näistä vierailee yli 700 000 matkailijaa. Erityisesti bisnesostosmatkailu on vähentynyt ja matkailusta on tullut aiempaa enemmän vapaa-ajan matkailua, jolloin venäläiset tulevat viettämään vapaa-aikaa ja tekemään yksityisostoksia. Lappeenranta on nousut vuonna 2008 venäläismatkailijoiden merkittäväksi matkakohteeksi. Vaatteet ovat suosituin ostos.

Tyypillinen matkailija on työikäinen toimihenkilönainen. Työntekijöiden osuus Suomeen saapuneiden venäläisten keskuudessa on kasvanut. Matkat ovat aiempaa pidempiä, mikä lisää majoituspalveluiden käyttöä. Venäläisten matkailu näkyy myös tax free -myynissä. Lappeenranta ja Imatra ovat Helsingin jälkeen seuraavina myynnin määrässä. Etenkin Lappeenrannan myynnin kasvu on ollut suhteellisesti erittäin suurta.

Matkailun työllisyysvaikutus näkyy eniten majoitus- ja ravitsemusliikkeiden ja tavaratalo- ja elintarvikekaupan toiminnassa. Hotellien käyttöaste on noussut viime vuosina Etelä-Karjalassa niin, että se ylittää jo

Hotellien kapasiteetti ja käyttö v. 2000 - 2007



Lähde: Tilastokeskus

⁵ Tutkimus- ja analysointikeskus Lappeenrannassa

maan keskiarvon. Matkailu lisää myös muiden palveluiden, erityisesti vähittäiskaupan työllisyyttä.

Oma lukunsa on Etelä-Karjalassa pääasiassa kesäkaudella vierailevat lähes 30 000 ulkokuntalaista kesäasukasta.

2.9.3 Matkailun tulevaisuudesta

Matkailun tulevaisuuteen vaikuttavia megatrendejä ovat mm. kansainvälisten kriisien lisääntyminen, turvallisuushakuisuuden lisääntyminen, elämysten kaipaaminen ja globalisaation vahvistuminen sekä hiljaisuuden ja rauhan etsiminen. Etelä-Karjalalle tämä antaa mahdollisuuksia, sillä maakunta on turvallinen ja vielä toistaiseksi rauhallinen ja melko kiireetönkin matkakohde. Etenkin vetovoimaisille perheloma-kohteille on kysyntää. Myös Etelä-Karjalan asema Venäjän ja Länsi-Euroopan välissä antaa mahdollisuuksia toimia välittäjänä ja yhdistää Saimaan ja Suomen kesän sekä esimerkiksi Pietarin ympärivuotinen matkailupotentiaali.

Luonto pysyy suomalaisen matkailun tärkeimpänä vetovoimatekijänä. Etelä-Karjalalla on täten hyvät lähtökohdat matkailun kehittämiseen myös tulevaisuudessa. Saimaa tarjoaa järviluontomatkaillulle hyvät puitteet. Parikkalan Siikalahti on kiinnostava kohde sinällään, mutta sieltä on myös lyhyt matka Laatokalle. Luonnonrauha ja hiljaisuus nousevat entistä suurempaan arvoon ruuhkautuvan ja meluisan kaupunkikulttuurin vastapainona.

Myös elämystuotannolle nousee kysyntää entistä enemmän. Venäläisen keskiluokan makuun sovitteuille palveluille, kiertomatkoille, urheilu- ja elämyslomille sekä joului- tai uudenvuodenlomille löytyy tulevaisuudessa kysyntää. Sen tyydyttämiseksi on kehitettävä kylpyläpalveluja sekä muitakin hyvinvointipalveluja, luontoon ja kulttuuriin sekä historiaan liittyviä ohjelmamatkoja, erilaisia ohjelmapalveluja, teemalomia ja muita toimintoja. Myös leirintämatkailun ja maaseutumatkailun suosion ennustetaan kasvavan.

Suur-Saimaan luonto- ja virkistysalueen kehittäminen on tärkeää sovittaen yhteen matkailun, veneilyn, elinkeinojen ja virkistysmahdollisuuksien kehittämisen sekä luonnonarvojen vaalimisen. Tavoitteena on Suur-Saimaan imagon ja tunnettavuuden kasvattaminen osana koko Saimaan vesistöä. Myös Imatrankosken matkailupalveluja kehitetään jatkuvasti ja koski-näytöksiin liittyvät ohjelmapalvelut ovat jatkuvan kehitystyön kohteena.

Matkailun vaikutus ympäristöönsä muussa kuin talouden ja työllisyyden ulottuvuudessa näkyvät lisääntyneinä paineina ottaa käyttöön luontoarvoiltaan korkeatasoisia alueita sekä luonnon kulumisena ja ympäristöhaittoina. Näistä asioista on keskusteltu viime aikoina etenkin venäläisten lisääntyvän kiinteistökaupan yhteydessä. Kiinteistökaupoista suuri osa on ollut rantatontteja ja niillä sijaitsevia rakennuksia. Myös muut matkailutoiminnot saattavat vaikuttaa ympäristöönsä esim. autoilun, veneilyn ja muiden moottorikäyttöisten laitteiden lisääntyessä. Toimintojen yhteensovittaminen muihin ympäristön arvoihin ja luonnon suojeluun on kestävä matkailun kehittämisperiaatteista tärkein.

2.10 Virkistys ja ulkoilu

2.10.1 Luonnon virkistyskäyttö ja sen suomat mahdollisuudet

Luonnonympäristö on suomalaisille tärkein virkistysympäristö. Jokamiehen oikeudet ovat taanneet kansalaisille laajat mahdollisuudet luonnossa liikkumiseen. Tehostunut maankäyttö ja kaupungistuminen lisäävät tarvetta luonnossa liikkumisen ohjaamiseen ja toisaalta ihmiset haluavat nykyisin palveluita myös luonnon virkistyskohteissa. Luonnon virkistyskäytön ohjaus toteutuu rakennettujen virkistyspalvelujen kautta. Näitä ovat yleiset virkistysalueet, retkikohteet ja reitit. Virkistysalueet ja -reitit ovat samalla myös matkailupalveluja, jotka lisäävät alueen matkailullista vetovoimaa.

Luonnon virkistyskäytöllä tarkoitetaan ulkona jalan, hiihtäen, pyöräillen, veneillen tai näihin verrattavalla tavalla vapaa-ajan viettämistarkoituksessa tapahtuvaa liikkumista sekä tilapäistä oleskelua luonnossa, uimista, lyhytaikaista telttailua, marjojen ja sienten poimimista, joutenoloa tai luonnonharrastusta. Virkistyskäyttöön kuuluu myös se osa vapaa-ajan asumisesta, joka tapahtuu virkistystarkoituksessa, vapaa-ajan kalastus ja metsästys sekä motorisoitunut luonnossa liikkuminen, kuten moottorikelkkailu ja veneily.

Etelä-Karjalan tärkeimmät luonnonelementit ovat keskiosaa hallitseva laaja Suur-Saimaa ja maakunnan päästä päähän ulottuvat Ensimmäinen ja Toinen Salpausselkä. Saimaa ja pienemmät järviolueet sekä laajat talousmetsäalueet Salpausselkellä ja niiden ympäristössä tarjoavat monipuoliset retkeily- ja virkistysmahdollisuudet. Ensimmäisen Salpausselän pohjoispuoliset alueet kuuluvat Järvi-Suomeen.

Luonnon virkistyskäyttöpalveluihin luetaan ulkoilureitit, virkistysalueet ja retkikohteet. Ulkoilureitit jaotellaan yleensä käyttötarkoituksen ja kulkutavan mukaan. Ulkoilureitit voidaan lisäksi jaotella paikallisiin, seudullisiin ja valtakunnallisiin reitteihin. Ulkoilureitit ovat käytettävissä pääsääntöisesti vain lumettomana aikana. Joillekin reiteille, tavallisimmin reitin osille voidaan talvella ajaa hiihtoladut.

Etelä-Karjalan retkeilymahdollisuudet ovat ympäri- vuotiset, kun otetaan huomioon talviaikana harrastettavat lajit. Etelä-Karjala on ilmastonsa ansiosta hyvää lumialuetta. Hiihtolatuverkostot ovat laajat kaikissa kunnissa ja latujen huolto on hoidettu kuntien vapaa-aika- tai liikuntatoimen taholta erittäin hyvin ottaen huomioon sääolot ja lumitilanteen. Hiihtoladut keskittyvät kunta- ja kyläkeskuksiin sekä hiihto- ja ulkoilukeskuksiin. Valaistut ladut tehdään ulkoilu- ja kuntopoluille taajamien läheisyyteen. Vuosittain järjestetään useita laturetki- ja kuntohiihtotapahtumia. Kuntien ja kaupunkien latuverkosto sijoittuu siten, että ladulle pääsee aivan asutuksen läheisyydestä. Lisäksi on mainittava yksityisten tahojen ylläpitämät hiihtokeskukset, joissa Parikkalan Oronmyllyä lukuun ottamatta on laskettelurinnetoimintaa.

Luontomatkailijat ja virkistyspalvelujen käyttäjät
Noin 40 prosenttia suomalaisista tekee vuosittain vähintään yhden matkan (matka sisältää yöpymisen), jonka päätarkoitus on virkistyä luonnossa. Lähes kolmannes luontomatkoi suuntautuu mökille, ja joka neljäs luontomatka kohdistuu valtion suojelu-, monikäyttö- tai retkeilyalueille. Luontomatkoi tekivät eniten keski-ikäiset ja hyvin koulutetut. Suomalaiset hakevat luontomatkoi taan rauhallista ympäristöä ja kauniita maisemia. Rentoutuminen, rauhoittuminen ja irtiotto arjesta ovat tärkeitä luontomatkailun motiiveja. Luonnossa halutaan liikkua yleensä itsenäisesti. Toisaalta kaivataan kuitenkin opastusta patikointiin ja luontoretkeilyyn. Valmiita, merkittyjä ulkoilureittejä käytetään mielellään.

Kaakkoissuomalaiset ovat suomalaisittain keski-vertoulkoilijoita eli he ulkoilevat keskimäärin joka toinen päivä, naiset hieman useammin kuin miehet. Yleisin ulkoilualue on yksityismaa tai vesistö, myös kunnan alueilla ulkoillaan. Kaakkois-Suomessa valtionalueilla ulkoilukertoja ei juuri kertynyt tutkimuksen mukaan – valtion maita ei paljon ole varsinkin Etelä-Karjalassa, ja Repoveden kansallispuistoa Kymenlaaksossa ei ollut vielä perustettu kyselyn ajankohtana. Retkeilypalveluista reittejä, opastusta ja taukopaikkoja käyttävät eniten keski-ikäiset, kaupunkilaiset naiset. Kaakkoissuomalaisista 81 prosenttia

harrastaa kävelyä, 45 prosenttia maastohiihtoa, 57 prosenttia pyöräilyä, 49 prosenttia veneilyä, 49 prosenttia kalastusta ja 55 prosenttia marjastusta.

2.10.2 Virkistyspalvelujen kehittäminen

Retkeilymahdollisuudet Etelä-Karjalan maakunnassa ovat yleisesti ottaen monipuoliset. Reitti- ja retkikohteiden verkoston toimivuutta ja kehittämistarpeita tulee tarkastella kokonaisuutena sekä asukkaiden että matkailupalvelujen kannalta. Tavoitteena on virkistys ja matkailupalvelujen verkostuminen ja toisiaan hyödyntävä palvelu.

Seuraavassa virkistys- ja retkeilyreittien kehittämisesityksiä, jotka tullaan ottamaan huomioon maakunta-kaavaa laadittaessa. Ne perustuvat Etelä-Karjalan ulkoilu- ja luonnonvirkistyskäyttöselvitykseen vuodelta 2008.

- ✧ Kansainvälisen E10 retkeilyreitistön kehittämiseksi ja pysyvyyden varmistamiseksi taataan reitin jatkuvuus läpi maakunnan. Tavoitteena on myös E10:n hyödyntäminen talvella hiihtoreittinä. Verkoston kehittäminen, teiden/rautatien ylitysten minimointi, kehitettävät potentiaaliset ylitys- ja alituskohdat.
- ✧ Virkistysreitit tulee kulkea Etelä-Karjalan moninaisia matkailupalveluja hyöhyntäen.
- ✧ Virkistys- ja matkailureittiyhteydet naapurimaakuntiin, myös Venäjän suuntaan tulee olla toimivat ja yhtenäiset.
- ✧ Retkeily- ja ulkoilureitit tulee ulottaa siten, että luonnonnähtävyydet, maisemat, muinaismuistomerkit, palvelut kuten uimarannat tai näkö- ja lintutornit ovat reitistön varrella.
- ✧ Pyöräilyreittien ja matkailuteiden kehittäminen.
- ✧ Ratsastusreitistön kehittämisen tavoitteena maastoratsastukseen soveltuvat reittiverkostot alueille, joilla on muita ratsastuspalveluja ja hevostalleja.
- ✧ Vesistöretkeilyn, erityisesti melontareittien ja rantautumispaikkojen kehittäminen.
- ✧ Veneilyreittien ja vierasvenesatamien kehittäminen.
- ✧ Moottorikelkkareitistön osoittaminen. Tavoitteena on toteuttaa virallinen kelkkareitti maakunnan läpi. Laaditussa suunnitelmassa ei päästy katkeamattomaan maakunnan läpi kulkevaan reitistöön. Yhteystarve reitin jatkamiseksi tulee osoittaa.
- ✧ Selvitettään ulkoilu- ja virkistystarpeet, kysyntä ja toteutusmahdollisuudet uusille harrastuksille, kuten rullaluistelu, mönkijät, vesiskootteri, varjo- liito, sukellus.

2.10.3 Tulevaisuuden haasteet

Luontomatkailu on maailmanlaajuisesti matkailun nopeimmin kasvava osa-alue, ja luonnonympäristö on tunnustettu Suomen matkailun suurimmaksi vetovoimatekijäksi. Etelä-Karjalan matkailustrategiassa tavoitteeksi on asetettu, että maakunta on Saimaan alueen merkittävin matkailualue, jonka vetovoima perustuu vesistöjen monipuoliseen matkailukäyttöön sekä Venäjän läheisyyteen. Strategialla tavoitellaan Etelä-Karjalaan runsaasti koti- ja ulkomaisia matkailijoita. Suur-Saimaan matkailun kehittäminen on suuren haasteena.

Parhaillaan valtakunnallisella tasolla ympäristöministeriössä selvitetään tarvetta jokamiehenoikeuksien tarkempaan määrittämiseen ja virkistyspalvelujen ylläpitäjien valtuuksien lakisäätöiseen täsmentämiseen. Toinen ajankohtainen kehittämishanke liittyy retkeilyreittien luokitukseen. Reittiluokituksen tavoitteena on reittien selkeämpi erottelu markkinoinnissa sekä laatustandardin käyttöönotto reittien ylläpitäjille. Reittiluokitusta alettiin soveltaa vuoden 2007 aikana. Etelä-Karjalan virkistysaluesäätiö toimii luonnon virkistyskäytön kehittäjänä. Säätiö on perustettu turvaamaan asukkaiden virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajankäyttöön soveltuvien alueiden käyttömahdollisuudet Etelä-Karjalassa.

Tulevaisuudessa on huolehdittava siitä, että luonnonarvojen katoaminen (metsät, hiljaiset alueet, luonnon monimuotoisuus) hidastuu ja pysähtyy eikä siten pääse verottamaan myöskään luonnon käyttöä virkistykseen. Myös viheryhteydet ja ekologisten verkostojen jatkuvuus tulee ottaa huomioon erityisesti liikenneväylien suunnittelussa.

2.11 Luonnonympäristö ja luonnonvarat

2.11.1 Luonnonpiirteet

Suurin osa Etelä-Karjalasta kuuluu maantieteellisessä aluejaossa Järvi-Suomen kaakkoisreunaan. Salpausselän eteläpuoli luetaan Eteläiseen Rannikko-maahan. Alue on luonnoltaan moni-ilmeinen ja siinä voidaan erottaa luonnonpiirteiltään useita itsenäisiä alueita.

Hallitsevia luonnonpiirteitä ovat Salpausselät ja maakunnan keskiosassa avautuva Saimaan allas, joiden keskinäiseen suhteeseen maiseman rikkaus ja vaihtelevuus perustuu. Etelä-Karjalan maisema on suurimmaksi osaksi viimeisen jääkauden ja sen jälkeis-



Kyläniemi. Taipalsaari.

ten Itämeren vaiheiden muovaamaa. Maakunnan maisemarakenteen rungon muodostavat Ensimmäinen ja Toinen Salpausselkä syntyivät mannerjään sulamisen pysähtyessä runsaat 12 000 vuotta sitten. Mannerjään sulamisvesivirrat kuljettivat hienoja maa-aineksia edessä aukeavan meren pohjaan. Tällöin syntyivät Ensimmäisen Salpausselän etumaastoon hienosedimenttitasangot. Nämä pääosin Luumäen ja Imatran välille sijoittuvat savi- ja hieta-alueet ovat maakunnan parhaita viljelyseutuja.

Salpausselkien välissä meri ei ehtinyt vaikuttaa yhtä pitkään. Tällä alueella hienosedimenttikerrostumat ovat pienempiä ja vallitsevina ovat moreenivaltaiset mäkimaastot. Moreenimäet ovat kuitenkin usein viljavia ja niille on syntynyt mäkiasutusta.

Parikkalan seudulla Salpausselkien välissä on yhtenäinen tasankolaakso, johon sijoittuvat Simpelejärvi ja siihen rajoittuvat alavat viljelyalueet, usein järvenlaskun tuloksena syntyneet. Parikkalan seutu poikkeaa luonnonolosuhteiltaan monessa suhteessa muusta maakunnasta; Laatokan Karjalan lehtoalueen rehevyys näkyy täällä lähes kaikkialla.

Etelä-Karjalan pohjois-/luoteisosa sekä toisaalta eteläisin osa Ylämaalla ovat karua ylänköä, joka on täynnä jyrkkäpiirteisiä kallioperän murreksia. Nämä alueet ovat harvaan asuttuja ja monin paikoin erämaaluonteisia.

Ilmasto

Yleisiltä ilmasto-oloiltaan Etelä-Karjala vastaa pääosin eteläistä rannikkoseutua. Mantereisen ilmastotyypin vaikutus näkyy selvästi alueen koillisosissa ja meren vaikutus etelässä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että talvi on kylmempi, pitempi ja runsaslumisempi Parikkalassa kuin Ylämaalla. Lämpötilan vuosivaihtelu on keskimäärin 26 °C. Kesäaikana alueen keskilämpötila on +17 °C, mikä on maan korkeimpia. Myös vuotuinen sademäärä on maan suurimpia.

Poutapäiviä on runsaasti keväällä ja kesällä. Keskimääräinen pilvisuus on kesäaikaan pienimmillään ja on samaa luokkaa kuin rannikkoalueilla. Terminen kesä (vuorokauden keskilämpötila on yli + 10 °C) alkaa 20.–25. toukokuuta ja päättyy noin 15. syyskuuta. Terminen talvi (vuorokauden keskilämpötila on alle 0 °C) alkaa 10.–25. marraskuuta ja päättyy 5.–10. huhtikuuta.

Kallioperä

Maakunnan kallioperä jakautuu jyrkästi Lauritsala – Savitaipale -linjalla kahteen päämuodostumaan, joista koillisen puolella oleva liuskevyöhyke edustaa muinaisen Sveko-Fennidien vuorijonon syvälle kuluneita juuriosia. Lounaisosan rapakivialue on syntynyt vasta tällä alueella kallioperää poimuttaneiden liikuntojen tauottua. Pääosa rapakivialueesta kuuluu laajaan Viipurin massiiviin. Kivilajien erot ilmenevät selvästi maisemakuvassa. Niillä alueilla, joilla on vuorisuutta ja kalliopaljastumat ovat yleisiä, muodostavat liuskevyöhykkeen vuoret ja mäet pyöreälakista vuorimaata, kun rapakivialueet kalliit ovat usein tasalakisia ja kalliiojyrkänteet ovat korkeita, pystysuoria suorakulmaisesti lohkeilleita seinämiä.

Maaperä

Valtaosa kallioperästä on irtaimen maa-aineksen peitossa. Siitä suuri osa on mannerjäätikön sulamisvesien lajittellemaa. Salpausselkien lisäksi jääkauden jälkeensä jättämiä maaperän erikoismuotoja ovat sadat pitkittäisharjut. Helppokulkuisuutensa vuoksi niillä on ollut huomattava merkitys eliöstön ja ihmisasutuksen leviämisteinä jääkauden jälkeiseen autioon maahan.

Viljavia savikoita on pieniä aloja harjujen liepeillä ja varsinkin välittömästi Ensimmäisen Salpausselän eteläpuolella. Lähes kaikki savialueet on otettu aikaa myöten viljelykäyttöön. Siellä missä savikoilla kasvaa metsää, kukoistavat pienialaiset rehevät lehdot.

Turvemaita on Etelä-Karjalassa vähän ja ne sijoittuvat toisaalta melko tasaisesti eteläiselle rantamaalle ja toisaalta Toisen Salpausselän alueelle Suur-Saimaan itäpuolelle.

Konnunsuo on aikoinaan ollut Etelä-Suomen suurimpia soita ja siellä on mm. pesinyt useita pareja muuttohaukkoja. Nykyiset Konnunsuon peltoalueet ja niiden lähistöllä sijaitsevat suot, lammet ja lintukosteikot ovat Kaakkois-Suomen sisämaan tärkeimpiä pohjoisen Venäjän tundralla pesivien vesilintujen, hanhien ja joutsenten muuton aikaisia ruokailu- ja levähdysalueita.

Vesistöt

Suurin osa Etelä-Karjalaa kuuluu Vuoksen vesistöalueeseen, jonka keskusaltaan muodostaa Suur-Saimaa. Kymijokeen laskeva Valkealan eli Kivijärven reitti saa alkunsa Lappeenrannan Rutolasta. Mikkelin tie (vt. 13) on rakennettu suurimmalta osaltaan Kymijoen ja Vuoksen vedenjakajalle. Salpausselkien eteläpuolella on useita pienialaisia vetensä Suomenlahteen laskevia vesistöjä. Maakunnan itäisen osan vesistöt ovat Laatokan (Nevan) valuma-alueen latvajärviä, joista suurin on Simpelejärvi. Aivan maakunnan pohjoiskärjessä osin Venäjän ja Pohjois-Karjalan puolella sijaitseva Pyhäjärvi kuuluu Vuoksen valuma-alueeseen ja se laskee vetensä Puhoksessa Saimaaseen. Maakunnan vesipinta-ala on 1608 km² (noin 22 prosenttia kokonaispinta-alasta) ja rantaviivaa on 8283 km.

Suurin osa isoista järvistä on aikanaan laskettu lisäämään saamiseksi, jotkut kaksi tai kolmekin kertaa. Saimaa voidaan kuitenkin vielä laskea kuuluvan hydrologialtaan luonnontilaisiin vesistöihin, vaikka sitä tarvittaessa hieman säädelläänkin. Kivijärveä säännöstellään voimataloustarkoituksessa.

Metsät

Metsätalouden kannalta Kaakkois-Suomen kasvuolot ovat Suomen edullisimpia. Kasvukauden pituus alueella on 160–175 vuorokautta. Tehoisa lämpösumma (niiden vuorokausikeskilämpötilojen summa, jotka ylittävät +5 °C) vaihtelee Kaakkois-Suomessa 1 200 –1 400 °C:n välillä. Vastaavia kasvuoloja on maasamme vain Lounais-Suomessa. Esimerkiksi Parikkalan–Simpeleen seutu on eräs maamme lämpimimpiä alueita.

Etelä-Karjala kuuluu eteläborealiseen havumetsävyöhykkeeseen ja Etelä-Suomen metsäkasvillisuusvyöhykkeeseen. Metsäkasvillisuus peittää Etelä-Karjalassa 79 prosenttia maa-alasta. Suomen sisäisessä

ARTO HÄMÄLÄINEN



Parikkala–Ruokolahti -alueella on viimeiset kuukkeli-metsät. Hannu Siitonen.

luonnonmaantieteellisessä luokituksessa Etelä-Karjala kuuluu Järvi-Suomeen ja Keski-Karjalan lehtovyöhyke ulottuu Parikkalaan sekä Rautjärven ja Ruokolahden itäosiin. Näillä alueilla lehtomaisten alueiden osuus metsämaista voi olla yli puolet ja varsinaisia lehtojakin on runsaasti.

Kallioperä on melko hapanta ja siten maaperä vähäravinteista. Erityisen karuja puolukka ja kanervatyypin kankaita ovat Salpausselkien ja harjujen metsät. Kasvillisuuden pienipiirteinen vaihtelu on alueella tyypillistä: morenimäkien tai kalliokumpujen niukka kasvillisuus vaihtuu nopeasti painanteiden tai rinteiden viljavaan kasvillisuuteen. Kasvillisuuden karusta yleisilmeestä poikkeuksena on Laatokan Karjalan lehtovyöhykkeen alueet Etelä-Karjalan koillisosassa.

Metsät ovat pääasiassa eri-ikäisiä talousmetsiä eikä laaja-alaisia aarniometsiä ole lainkaan, ei edes Ruokolahden pohjoisosien laajoilla asumattomilla alueilla.

Eliöstö

Etelä-Karjalan eliölajiston pääosa on tyypillinen eteläiselle Suomelle. Monissa ryhmissä näkyy kuitenkin itäinen vaikutus; monet kasvi- hyönteis-, lintu- ja nisäkäslajit ovat kulkeutuneet ja kulkeutuvat edelleen kaakosta Karjalan Kannasta myöten. Erityisen herkästi rajan takaisen luonnon erilaisuus näkyy linnustossa; välittömästi kaakkoisten lämpimien ilmavirtausten jälkeen tavataan maakunnassa runsaasti harvinaisia lintulajeja kuten esimerkiksi mustatiira, punajalkahaukka, lampiviklo, niittysuohaukka.

Etelä-Karjalan luontoa ovat kohdanneet muutaman vuosikymmenen aikana samat muutosvoimat kuin eteläsuomalaista luontoa muuallakin. Ennen kaikkea on kysymys maa- ja metsätalouden tuotantomenetelmien muutoksista. Seurauksena on ollut kulttuuriympäristön pienipiirteisyyden ja metsäluonnon erämaisten piirteiden katoaminen.

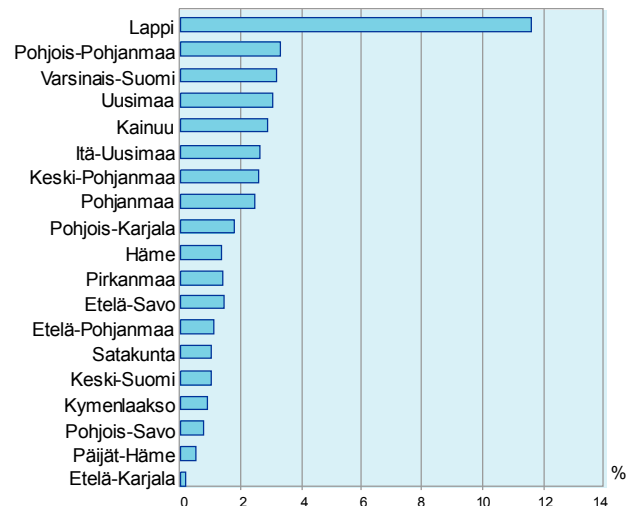
Eräs eteläkarjalaisen luonnon erityispiirre on keväisin ja syksyisin maakunnan kautta tapahtuva arktisella tundralla pesivien joutsenten, hanhien, vesilintujen ja kahlaajalintulajien muutto eli ns. arktika. Alueen lintukosteikot ja peltoaukeat ovat merkittäviä levähdys- ja ruokailupaikkoja pitkän lentomatkan varrella. Esimerkiksi yli kymmentuhannen yksilön valkuposkihanhiparvi pellolla ruokailemassa ei enää ole harvinaisen näky syksyisin.

2.11.2 Luonnonsuojelu

Luonnonsuojelualueet Etelä-Karjalassa

	kpl	P-ala (ha)
Kansallis- ja luonnonpuistot	0	
Soidensuojeluohjelma	7	610
Lintuvesisuojeluohjelma	10	1 981
Harjunsuojeluohjelma	5	2 858
Lehtojensuojeluohjelma	12	37
Rantojensuojeluohjelma	3	1 615
Vanhon metsien suojeluohjelma	8	264
Kaavojen suojelualueet	24	469
Natura 2000 -alueita, edellisiin kuulumattomia	20	1 118
Yhteensä	89	8 952

Luonnonsuojelualueiden pinta-alan osuus maakunnan pinta-alasta



Lähde: Suomen ympäristökeskus

Etelä-Karjalan kokonaispinta-alasta noin 12 prosenttia kuuluu valtakunnallisiin suojeluohjelmiin ja Natura 2000 -verkostoon. Jälkimmäiseen kuuluu 53 erillistä aluetta, joiden yhteispinta-ala on 31 159 hehtaaria. Tärkeimmät luonnonalueet ovat Saimaa ja Parikkalan seudun lintukosteikot ja niistä etenkin Siikalahti (valtakunnan paras sisämaan lintukosteikko).

2.11.3 Luonnonvarat ja niiden käyttö

Pohjavedet

Etelä-Karjalassa on 53 vedenhankinnan kannalta tärkeää (luokka I) pohjavesialuetta, joilla on arvioitu muodostuvan yhteensä 137 000 m³/vrk. Veden hankintaan soveltuvia (luokka II) pohjavesialueita on 88 (126 000 m³/vrk) ja muita pohjavesialueita on 29 (26 000 m³/vrk).

Valtaosa maakunnan talousvedestä on joko pohja- tai tekopohjavettä. Alueen ainoa pintavesilaitos on Imat-

ralla. Väestöstä (135 000 asukasta) 108 000 kuului kunnallisen vesihuollon piiriin. Tällä hetkellä Etelä-Karjalassa vedenottamoiden kapasiteetti riittää turvaamaan hyvänlaatuisen ja määrältään riittävän veden saannin koko alueella myös tulevaisuudessa.

Kiviainekset

Geologisen tutkimuskeskuksen (GTK) maa-ainesinventointien perusteella Etelä-Karjalassa on tutkituilla alueilla maaston 0 -tasoon arvioituna 780,8 miljoonaa m³ kalliokiviainesta ja 5 326 miljoonaa m³ pohjaveden pinnan yläpuolisia sora- ja hiekkavaroja.

Voimassa olevia maa-aineksen ottolupia on Etelä-Karjalassa yhteensä 300 kappaletta. Maa-ainelupiin sisältyvä kiviainesten kokonaismäärä on noin 39,4 miljoonaa m³. Tästä kalliolineksen osuus on 14,9 miljoonaa m³ sekä soran ja hiekan osuus 24,5 miljoonaa m³.

Etelä-Karjalan kiviainesten kulutusarvio 30 vuodeksi on noin 38 miljoonaa m³ (1,26 miljoonaa m³/v). Kalliolineksen osuus kulutusarviosta on 14 miljoonaa m³ (0,47 miljoonaa m³/v) ja sora ja hiekkavarojen 23,9 miljoonaa m³/v (0,79 miljoonaa m³/v).

Kallioperätutkimuksen yhteydessä inventoidut rakentamiseen soveltuvat kiviainekset, yhteensä 283,3 miljoonaa m³, riittäisivät keskikulutuksen mukaan Etelä-Karjalassa noin 225 vuotta. Parhaimpiin laatu-luokkiin kuuluvat kiviainesvarat ovat kallioperän laadusta johtuen kuitenkin rajalliset (34,4 miljoonaa m³) ja niiden laskennallinen riittävyys on noin 27 vuotta. Maaperätutkimusten yhteydessä inventoidut kiviainesvarat riittäisivät laskennallisesti noin 611 vuodeksi.

Turve

Tällä hetkellä on Etelä-Karjalassa energiatuotannossa 1400 suohehtaaria ja näköpiirissä on, että ala kasvaa 3400 hehtaariin. Teknisesti käyttökelpoisia (= tietty määrä tietynlaatuista turvetta) turvevaroja on Etelä-Karjalasta löytynyt tutkituista soista noin 10 000 hehtaaria. Tutkimattomien soiden joukosta saattaa löytyä vielä toinen mokoma. Koko tämän alan hyödyntäminen ei välttämättä ole taloudellisesti kannattavaa eivätkä välttämättä kaikki alueet ole edes luvitettavissa.

Metsätalous

Kaskiviljelyä harjoitettiin Etelä-Karjalassa paikoin vielä 1900-luvulla. Nykyisin tavattavat luontaisesti syntyneet vanhat järeät koivikot ovat perua kaskikaudelta. Kaskiviljelyn päätyttyä karjan laiduntaminen metsissä jatkui aina 1950-luvulle asti.

Teollinen puunkäyttö kasvoi nopeasti 1800-luvun lopulla. Sahatavarasta tuli pian Suomen tärkein vientituote. Varhainen sahateollisuus käytti järeää puuta. Vallitseva hakkuutapa oli ns. hirrenharsinta, jossa vain riittävän järeät puut poimittiin yksittäin. Kuusikymmentä vuotta sitten toteutetussa valtakunnan metsien toisessa inventoinnissa metsien tila todettiin varsin kehnoksi, koska poimintahakkuissa oli poistettu puuston paras osa. Myös metsälaiduntamisen jäljet olivat nähtävissä. Etelä-Karjalassa, samoin kuin Itä-Suomessa yleisesti, olivat metsät ennen sotia Suomen heikoimpia.

Harsinnat säilyivät metsien käsittelytapana toiseen maailmansotaan asti, jonka jälkeen metsäteollisuus kasvoi voimakkaasti ja metsien käyttö lisääntyi nopeasti. Metsiä hakattiin 1950- ja 1960-luvuilla usein yli kestävän hakkuusuunnitteen. Puuntuotannon turvaamiseksi aloitettiin voimaperäinen metsänhoito. Avohakkuilla ja metsänviljelyllä pyrittiin nopeasti lisäämään hakkuumahdollisuuksia. Soita ojitettiin, metsiä lannoitettiin ja maata alettiin muokata koneellisesti.

Kaakkois-Suomen metsäkeskuksen alueella puuston keskikuutiomäärä on vuodesta 1937 jatkuvasti lisääntynyt ja on nyt yli 140 m³ hehtaarilla. Erityisesti varttuneiden kasvatusmetsien ja uudistuskypsien metsien keskikuutiomäärät ovat voimakkaasti kohonneet.

Metsäteollisuus on nykyään kehittynyt Kaakkois-Suomen merkittävimmäksi teollisuuden alaksi. Kaakkois-Suomen metsäkeskuksen toimialueella käytetään kaikkiaan 22 milj. m³ puuta kemiallisessa ja mekaanisessa metsäteollisuudessa. Oman alueen metsien kestävä hakkuusuunnite on tästä vain viidesosa, joten alueelle tuodaan runsaasti puuta muualta. Metsät ovat myös erittäin tehokkaassa puuntuotannossa ja varsinaisesti luonnontilaisia metsiä on vähän.

2.11.4 Ympäristön pilaantuminen ja ympäristönsuojelu

Järvivedet ovat maakunnassa pääasiassa vähäravinteista. Veden laatu on vesistöissä yleisesti ottaen hyvä, jopa erinomainen. Ongelmalliset alueet löytyvät suurten metsäteollisuuslaitosten lähialueilta ja siellä missä maatalous kuormittaa vesistöjä, etenkin Ensimmäisen Salpausselän eteläpuolella. Metsäteollisuuden jätevesipäästöt on saatu kuriin parantuneella tuotanto- ja puhdistustekniikalla.

Yhdyskuntajätevesien kuormitus on voimakkainta Lappeenrannan eteläpuolisessa Viipurinlahteen

laskevassa Rakkolanjoessa, johon kaupunki laskee jätevedenpuhdistamolta tulevat vedet. Järvien laskuista ja jätevesien johtamisesta vesistöihin on ollut myönteisiäkin seurauksia. Näin ovat syntyneet useimmat maakunnan arvokkaat lintukosteikot.

Teollisuuden investoinnit puhdistus- ja tuotantoprosesseihin ovat laskeneet etenkin hajurikki- ja hiukkaspäästöjä. Typenoksidipäästöt ovat viimeisen parin vuosikymmenen aikana pysyneet ennallaan ja rikki-diksidipäästöt ovat olleet hienoisessa kasvussa.

Kunnallisessa jätehuollossa maakunnassa siirryttiin vuonna 2002 keskitettyyn järjestelmään, jossa biojäte kompostoidaan Kukkuroidmäen jätekeskuksessa.

Noin 90 prosenttia alkuperäisestä suopinta-alasta on ojitettu pääasiassa metsänparannustarkoituksissa, mutta myös energiaturvetuotanto on hävittänyt pääosan etenkin suurimmista soista. Suurilla soilla vielä muutama vuosikymmen sitten yleinen riekko on ilmeisesti hävinnyt maakunnasta sukupuohtoon.

Pienvesistöistä valtaosa on joutunut muutoksen kouriin metsänparannustöiden yhteydessä. Arviolta 10 – 20 prosenttia pikkulammista, lähteistä ja puroista on enää luonnontilassa.

Vuodesta 2008 alkaen on havaittu Pien-Saimaan tilassa äkillistä heikkenemistä. Myrkylliset sinilevät kukkivat jopa talvella jään alla. Pien-Saimaan veden ravinteisuutta lisäävät maatalous, turvetuotanto ja haja-asutus.



2.11.5 Tulevaisuuden haasteet

Ilmastonmuutos

Tulevaisuutemme suurin epävarmuustekijä on globaali ilmastonmuutos. Mitkä sen vaikutukset ovat maakunnassamme, on paljolti arvailujen varassa. Todennäköisin ennuste 50 vuoden ajanjaksolle on se, että keskilämpötila nousee ja sen seurauksena talvet lauhenevat ja kesät pitenevät sekä lämpenevät. Vuotuiset sademäärät tulevat kasvamaan, josta mahdollisesti seuraa vesistöjen tulvimista. Myös myrskyt ja voimakkaat tuulet lisääntyvät.

Merenpinnan nousun suhteen maakunta on turvassa hurjimpienkin ennusteiden toteutuessa; matalimmat kohdat Etelä-Karjalassa (Joutsenon Kuurmanpohjan jokilaaksot ja Ylämaan Väkevänjärven luusua) ovat noin 16–20 metriä merenpinnan yläpuolella. Saimaankin keskiveden taso on vajaa 76 metriä merenpinnan yläpuolella.

Mikäli ilmaston lämpeneminen tasaa Atlantin vesimassojen lämpötilaeroja, saattaa seurauksena olla Golf-virran lämmittävän vaikutuksen heikkeneminen tai pysähtyminen. Tämän seurauksena ilmasto muuttuu pysyvästi arktiseksi, jollainen vallitsee tällä hetkellä Pohjois-Amerikan pohjoisosissa tai Siperian tundralla.

Luonnon monimuotoisuus

Suurin näkyvässä oleva uhka kohdistuu luonnon ja etenkin metsäluonnon monimuotoisuuteen. Nykyisin maakunnan metsien hakkuusuunnite on noin 6 miljoonaa m³. Kuitenkin Etelä-Karjalan metsäteollisuus käyttää puuta vuosittain 22 miljoonaa m³. Jos Venäjän puutullit astuvat voimaan täysimääräisinä, puun tuonti tulee kannattamattomaksi ja paine kotimaisen puuntuotannon tehostamiseen kasvaa. Tällä hetkellä metsätalous on kuutiomääriä tarkasteltaessa kestäväällä pohjalla, tosin kehityssuunta lähestyy kestävyiden rajaa.

Ekologisessa mielessä metsäluonto on köyhtymässä. Tämä koskee kaikkia eliöstöryhmiä itiökasveista suuriin petolintuihin. Vaikka nykyisin metsälain mukaisesti tietyt elinympäristötyypit ja avainbiotoopit jätetään metsätalouden ulkopuolelle, ei se ratkaise kokonaisongelmaa.

Vesistöt

Vesien laadun suhteen tulevaisuus näyttää valoisalta. EU:n vesipuitedirektiivin täytäntöön panosta seuraavat toimenpiteet tähtäävät vedenlaadun huomattavaan parantamiseen kautta linjan. Myös lisääntyvät vesien-

suojelutoimet maataloudessa tullevat parantamaan vedenlaatua, vaikka tähän mennessä investoinnit eivät olekaan tuottaneet sanottavaa tulosta.

Nykyisin käytössä olevat pohjavesivarat sijaitsevat pääasiassa I Salpausselällä, jolla on myös maakunnan väestön valtaosa, tärkeimmät liikenneväylät ja teollisuus. Tulevaisuudessa on tarkoitus siirtyä käyttämään II Salpausselän pohjavesivaroja, joihin ei näillä näkymin juurikaan kohdistu pilaantumisuuhkaa.

Maa-ainekset

Soran ja kallioaineksen ottomäärät ovat kasvaneet noin 10 prosenttia vajaassa kymmenessä vuodessa. Maa-aineksen laadusta riippuen varannot ovat loppumassa nykysuuntauksella muutamassa kymmenessä vuodessa tai viimeistään muutaman sadan vuoden kuluttua. Paine korvaavien materiaalien löytämiseen on kova.

Turvevaroihin kohdistuva paine syntyy tarpeesta siirtyä energiaomavaraisuuteen. Polttoturvetuotanto ja biodieselin valmistus turpeesta tulevat lisääntymään. Pääsääntöisesti turvevarojen käyttöönotto tapahtuu jo ojitetuilla alueilla eikä paine näillä näkymin kohdistu jäljellä oleviin vähäisiin luonnontilaisiin soihin.

Ilmanlaatu ja melu

Teollisuuden päästöt ilmaan ovat vakiintuneet melko alhaiselle tasolle verrattuna 10–20 vuoden takaisiin arvoihin. Etelä-Karjalan ”oman” liikenteen päästöt ovat etenkin hiilidioksidin osalta kasvussa. Venäjän liikenteen (rekat, henkilöautoliikenne) aiheuttamia päästöjä ei ole arvioitu. Tulevaisuudessa, kun palvelut Pietarissa paranevat ja kun Venäjän satamat (esim. Ust-Luga) aloittavat tavaraliikenteen vastaanoton, liikennemäärät Etelä-Karjalassa tulevat pieneneväin.

Melun kannalta ongelmalliset alueet keskittyvät Lappeenrannan ja Imatran muodostamalle ydinalueelle ja muualla vain pääliikenneväylien lähialueille. Yksittäisistä melukohteista on mainittava puolustusvoimien Taipalsaarella sijaitseva harjoitus- ja ampumalue. Sen käytössä ei ole ainakaan lähitulevaisuudessa tiedossa muutoksia. Hiljaisia luonnonrauhan alueita maakunnassa toistaiseksi riittää.

Jätehuolto

Etelä-Karjalan jätehuolto muuttui vuonna 2002, jolloin kaikki kunnalliset kaatopaikat suljettiin ja siirryttiin keskitettyyn järjestelmään Kukkuroinmäen jätekeskuksen aloittaessa toimintansa. Jätteiden käsittelyssä tapahtuneista muutoksista suurin oli siirtyminen kunnissa biojätteen lajitteluun ja sen käsitte-

lyyn jätelaitoksen tunnelikompostoreissa. Jätelaitokselle vietävän yhdyskuntajätteen määrät ovat kuitenkin kasvussa. Syynä tähän on kulutuksen kasvu ja pakkausmateriaalien lisääntyminen. Tulevaisuudessa toiminnan painopiste tulee siirtymään jätteiden syntyä vähentämiseen ja hyötykäytön tehostamiseen. Etenkin jätteen energiakäyttö tulee lisääntymään. Uusia biohajoavia tuotteita, mm. bio- ja kasvimuoveja kehitetään ja otetaan tuotantoon.

2.12. Kulttuurimaisemat ja rakennettu ympäristö

2.12.1. Etelä-Karjalan maiseman ja kulttuuriympäristön erityispiirteet

Ihmisten tiedetään saapuneen Salpausselän eteläpuolisille muinaisten merenlahtien ja järvien rannoille mahdollisesti jo noin 10 000–11 000 vuotta sitten. Imatran ja Joutsenon rajoilta löytyneet kivikautiset asuinpaikat kuuluvat todennäköisesti maamme vanhimpiin. Salpausselän eteläpuolella perinteinen asutus on sijoittunut harvakseltaan pienten kumpareiden laille, viljelysten laiduille metsän reunaan tai tyypillisimmin nauhamaisesti kyläteiden varsille. Myös Salpausselän etelärinteisiin on muodostunut kyläasutusta, lakitasanteet ovat sen sijaan olleet pitkään lähes asumattomia. Salpausselkien välissä ja varsinkin Toisen Salpausselän pohjoispuolella on monin paikoin savolaistyyppistä mäki-asutusta. Pienine mäkipeltoineen, kivikasoineen ja vanhoine puustoineen ne muodostavat edelleen arvokkaita kylämiljöitä.

Lappeenrannan kehityksessä vanhimman kerrostuman muodostaa 1720-luvulta lähtien muodostunut linnoituskaupunki. 1800-luvun alun jälkeen alkaa muodostua modernisoitua kaupunki, joka käsittää kolme osin päällekkäistä osatekijää. Kylpylävaihe ilmenee kaupunkikuvassa edelleen, samoin kuin 1800-luvun loppupuoliskolla rakuunarykmentin myötä vahvistunut varuskunta-kaupunki. 1800-luvun lopulta lähtien Lappeenranta on ollut huomattavaa teollisuusseutua, kun mukaan lasketaan Lappeen puolella tapahtunut kehitys. Varsinainen kaupungistuminen liittyykin juuri teollisuuden nousuun 1900-luvun alussa. Tältä ajalta on säilynyt arvokkaita teollisuusympäristöjä sekä nykyisessä Lappeenrannassa että Imatralla.

Keskeisen osan Etelä-Karjalan kulttuuriympäristössä muodostavat eri aikakausilta peräisin olevat puolustuslaitteet. Lappeenrannan linnoittaminen alkoi ruotsalaisten toimesta jo 1720-luvulla. Merkittävin raken-



Kämäkoski, Savitaipale.

nusvaihe ajoittuu 1790-luvulle, jolloin venäläiset rakensivat Pietarin suojaksi Suvorovin linnoitusketjun. Siihen kuuluvat Etelä-Karjalan alueelta Taavetin, Lappeenrannan, Järvi Taipaleen, Kämäkosken ja Partakosken varustukset sekä samoihin aikoihin rakennetut ns. Suvorovin kanavat.

1800-luvun jälkipuoliskolla rakennettiin kasarmi-alueita reservikomppanioille Taavettiin, Lappeenrantaan ja Rautjärvelle. Lappeenrantaan rakennettiin vuosina 1889–90 suomalaisen rakuunarykmentin kasarmialue, jota täydennettiin 1900-luvun alussa. Lappeenrannan varuskuntaperinteet ovat jatkuneet näihin päiviin saakka, viimeksi maasotakoulun muodossa.

Viimeisen ajallisen kerrostuman puolustusrakentamisessa muodostaa viime sotien aikainen Salpalinja, jonka vahvimmin linnoitettu osa sijoittuu pääosin Etelä-Karjalan alueelle Saimaan ja Suomenlahden välille. Salpalinja on merkittävä yksittäinen rakennkokonaisuus, ja sillä on myös matkailullista arvoa.

Saimaan etelärannalla on pitkät perinteet myös matkailualueena. Lappeenrannan kylpyläperinteet saivat alkunsa vuonna 1802, kun Pikkalan terveyslähde löydettiin. Nykyisellä paikallaan kaupunginlahdella kylpylä on ollut vuodesta 1870. Kylpylävieraita majoitettiin myös yksityisiin kaupunkitaloihin, joihin rakennettiin vierashuoneita, ja joihin lisäiltiin kuisteja ja torneja.

Imatran alueella matkailu kehittyi kosken ympärillä Suomen oloissa ainutlaatuisiksi massaturismiksi 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa. Tuolta ajalta ovat säilyneet Valtionhotelli (1903) ja Turistihotelli (1914). Imatran matkailukeskittymään kuului myös Rauhan kylpylälaitos, jonka rakennuksista on säilynyt pieniä osia. Venäjän vallankumouksen jälkeen monet suuret yksityishuvilat, kuten Rantalinna, Joutse-

non Tiurunieniemi ja Luumäen Kivimäki toimivat lepokoteina.

Merkittävä osa Etelä-Karjalan kulttuuriympäristöä on myös Saimaan kanava. Vuonna 1856 valmistuneen kanavan miljöö toteutettiin huolella. Sulkuihin liittyviä istutusalueita ja rakennuksia on säilynyt katkelmina uuden, vuonna 1969 valmistuneen kanavan rinnalla.

Etelä-Karjalalle ovat tyypillisiä myös suuret itsenäisyyden alkuvuosikymmeninä rakennetut julkiset laitokset, jotka palvelivat silloista Viipurin talousaluetta. 1920- ja 1930-luvuilla rakennettiin Konnunsuon keskusvankila, Rauhan mielisairaala ja Tiurunienemen tuberkuloosiparantola, kaikki silloisen Joutsenon kunnan alueelle. Sotien jälkeen niiden tausta-alue siirtyi lännemmäksi.

Luonnon peruspiirteiden runsaasta vaihtelevuudesta johtuen Etelä-Karjalan kulttuurimaisema on vivahteikasta ja sitä sävyttävät huomattavat paikalliset erot. Maakunnan eri osien erilainen kehityshistoria, kansakäynnin suuntautuminen eri suuntiin ja monipuolinen historia rajankäynteineen näkyvät edelleen maakunnan rakennuskulttuurissa useina eri kerrostumina.

2.12.2. Muinaisjäännökset

Suomen asuttaminen alkoi pian jääkauden jälkeen. Vanhimmat asutukseen viittaavat arkeologiset löydöt ovat ajalta 10 600 vuotta sitten. Asutus pysyi harvana niin kauan kuin maassa harjoitettiin vain pyyntielinkeinoja. Kivikautispohjainen pyyntikulttuuri jatkui maan itäisessä osassa huomattavasti pidempään kuin Länsi-Suomessa. Suur-Saimaan alue on todennäköisesti tarjonnut pisimpään elinmahdollisuudet metsäpeuraa hyödyntävälle, talvikyläjärjestelmään perustuvalla metsäsaamelaiskulttuurille. Monet maakunnasta löydetyt kivikautiset asuinpaikat kuuluvat maamme vanhimpiin.

Vuoksen synty 6200 vuotta sitten oli dramaattinen tapahtuma ja veden pinnan laskeminen vaikutti monin tavoin ihmisten elinoloihin. Runsaat asutuksen merkit häviävät. Ihminen ei joko seurannut vetäytyvää vettä, vaan jäi vanhoille asuinpaikoille tai muutti muualle. Saimaan norppa- ja kalakanta muodostivat perustan Suur-Saimaan rannoilta tavatulle asutukselle.

Vakinaista asutusta oli harvassa ja karjalaiset asuttivat lähinnä Laatokan rantoja. Etelä-Karjalaan syntyi vakinaista asutusta 700-luvulla, mitä todistavat eräät arkeologiset löydöt alueella. Niiden mukaan tuo asu-

tus olisi tullut Länsi-Suomesta. Asutus laajeni ja se oli kaikkein tiheintä Karjalan kannaksen pohjois- ja koillisosassa ja Laatokan pitkällä luoteisrannikolla. Asutus levisi Vuoksen vesistön ja Laatokan rannoille, sai täydennystä etelästä kannasta myöten ja Laatokan itäpuolitse. Tuottoisa eränkäynti ulottui kauaksi pohjoiseen. Ihmiset asuivat kota-asumuksissa lähellä hyviä kalastuspaikkoja.

Varhaisimman pysyvän asutuksen syntyyn vaikuttivat silloiset elinkeinot eli kaukokalastus, kaukokaskien poltto ja turkisten pyynti. Asutuksen sijoittumista ohjasivat liikkumisen mahdollistavat vesireitit ja helppokulkuiset harjut. Saimaan etelärannalle ja Vuoksen laaksoon keskittyviltä kalastusretkiltä jäi aina eränkävijöitä hyvien metsästys- ja kaskimaiden liepeille.

Myös Ruotsin viikinkien (varjaagien) idänretket kulivat Etelä-Karjalan kautta itään. Mm. Lappeenrannan ympäristöstä löydettiin 1960-luvulla vanha käräjäpaikka ja todennäköisesti näiden varjaagien idänretkien aikana syntyneen asutuksen kalmistoja.

Kivikaudelle tyypillisen pyyntitalouden rinnalla alettiin harjoittaa hyvin vaatimatonta maanviljelyä ja karjanhoitoa noin 3000 vuotta sitten. Keskiajan kuluessa maatalouteen perustuva asutus vahvistui ja laajeni voimakkaasti. Rautakautiset löydöt sijaitsevat Etelä-Karjalassa usein vesien äärellä, mikä puhuu kalastuksen merkityksen puolesta. Pellot, kaskimaat ja kalavedet ovat luoneet muita alueita paremmat edellytykset asutukselle. Nykyinen asutuksen perusrakenne on muotoutunut 1500-luvulla.

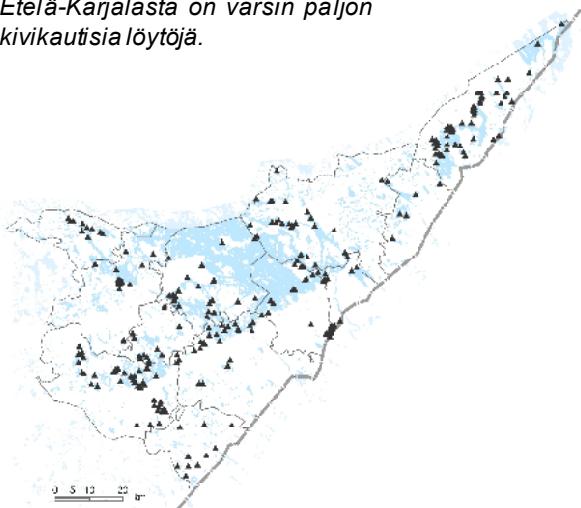
On ilmeistä, että kivikauden ihminen on liikkunut Lappeella Salpausselän eteläpuolella koko sen ajan,

jolloin Suomen alueella on asuttu. Koska arkeologisia kaivauksia ei ole tehty, asutuksesta tiedetään hyvin vähän. Saimaan rannoilta ei ole löydetty varhaisimman asutuksen eikä varhaiskampakeraamiikan aikaisia asuinpaikkoja. Useimmat **Lappeenrannan** kivikautiset asuinpaikat sijaitsevat Saimaan nykyisten rantojen tuntumassa. Rautakautiset löydöt sen sijaan eivät ole Saimaan rannoilta, vaan sisämaasta. Ihminen on asunut ja liikkunut Pien-Saimaalla, mutta ei ole viihtynyt Saimaan etelärannalla. Alue oli soveltumatonta primitiiviseen maanviljelyyn maaperänsä vuoksi. Kivikautisella asutuksella ei ole yhteyttä Lappeenrannan kaupungin nykyiseen asutukseen.

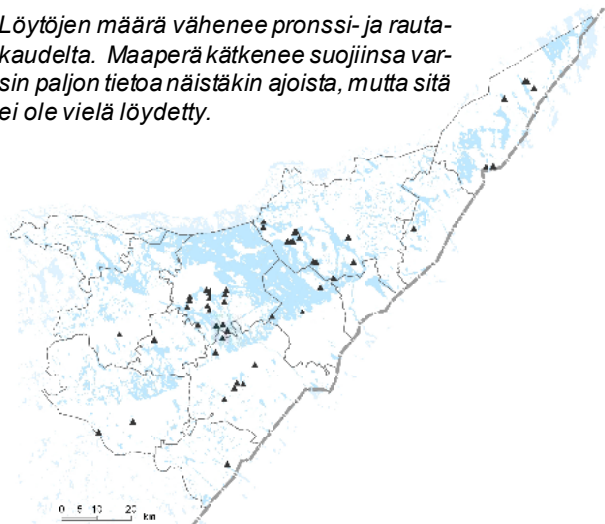
Lappeenrannan Joutsenosta ja Imatralta nykyisen valtakunnanrajan tuntumasta löydetty asuinpaikkavyöhyke on arkeologisesti sensaatio. Asuinpaikoista neljä sijoittuu Imatran puolelle. Löydös koostuu kvartseista ja jokusesta piin palasta. Kivikautiset asuinpaikat periytyvät ajalta, jolloin Itämeri lainehti näin ylhäällä. Asuinpaikoilta on löydetty myös asbestikeramiikkaa, kourutaltoa, kampakeraamiikkaa, oikoteräinen kivikirves, kaarnakoho sekä kvartsi-iskoksia. Rautakauden asutuksesta kertovat pyöreä, tappikoristeinen ja nelipuolainen kupurasolki, lasihelmet sekä kaskirauniot.

Lappeenrannan Joutseno on yksi Suomen vanhimpia asuttuja seutuja. Pitäjämästä on löydetty useita kivikautisia asuinpaikkoja, jotka liittyvät maamme ensimmäiseen asuttamiseen pian jääkauden jälkeen. Kaiken kaikkiaan Joutsenosta tunnetaan noin 30 kivikautista asuinpaikkaa. Kuurmanpohjan löydöt on ajoitettu jo noin vuoteen 8600 ennen ajanlaskun alkua ja kuuluvat näin kaikkein vanhimpiin Suomen alueelta löytyneisiin ihmisen oleskelusta kertoviin merkkei-

Etelä-Karjalasta on varsin paljon kivikautisia löytöjä.



Löytöjen määrä vähenee pronssi- ja rautakaudelta. Maaperä kätkenee suojiinsa varsin paljon tietoa näistäkin ajoista, mutta sitä ei ole vielä löydetty.



hin. Paikoilta on löytynyt reikäkirves, astian paloja, kourutaltoa ja tasataltoa. Rautakaudesta on vähän merkkejä, mutta Saimaan rantavedestä on löydetty hevosenkengän muotoinen solki, joka ajoittuu rautakaudelle. Myöhemmästä asutuksesta kertoo kuppikivi, jonka syvennyksiin on tuotu erilaisia uhreja viljelyonnan varmistamiseksi. Harvinaisempi muinaisjäännös on raudanvalmistuspaikka, jossa on valmistettu rautaa Saimaan pohjasta nostetusta järvimalmista.

Saimaan rannat eivät ilmeisesti ole kiinnostaneet kivikautisia **lemiläisiä**, sillä pitäjästä tunnetaan vain yksi asuinpaikka. Paikalta on löydetty kvartseja, kampakeramiikkaa, kalliomaalauksia, jotka esittävät ihmisiä, mihiä ja naisia, sekä veneitä ja nelijalkaista suurriistaa. Pitäjästä on löytynyt uhrikivi, joka liittyy pakanalliseen hedelmällisyysmagiaan. Luonnonkansat näkivät läheisen yhteyden kylvön ja seksuaalaktin välillä. Kuoppien tekeminen avaa tien maan hedelmälliseen kohtuun ja rasvan tai jyvien sijoittaminen kuoppaan symbolisoi viljan kylvämistä maahan. Kyseessä saattaa olla laajemman yhteisön kulttipaikka.

Luumäki on tarjonnut erinomaisen asuinympäristön esihistoriallisella ajalla ja kivikautisten löytöjen määrä nousee toiselle sadalle. Lisäksi on löydetty kalliomaalauksia ja muutama rautakautiseksi luonnehdittu kohde. Liki kaikki Salpausselän eteläpuoliset kivikautiset asuinpaikkalöydöt sijaitsevat nyt jo kadonneen sokkeloisen järven rannoilla tai niiden tuntumassa. Paikoilta on löydetty paljon luuta, mikä kertoo hirvien ja peurojen metsästyksestä. On löydetty myös poltettuja koiran luita, mikä viittaa siihen, että riistan puutteessa on syöty koiravaljakko. Asuinpaikoilta on löytynyt myös keihään kärkiä, keramiikkaa sekä saviidoli, joka liitetään shamaaniuskoon. Kalliomaalaukset liitetään sen sijaan totemismiin eli uskoon siitä, että ihmisen ja eläinten välillä vallitsee maaginen yhteys. Kivikiekkojen arvellaan liittyvän leivän paistoon, linnustukseen tai ajanvietepeliin. Pähkinän kuori kertoo kasvisravinnon käytöstä, josta ei muuten ole juuri säilynyt merkkejä. Purupihka oli nautintoaine nykyisen purukumin tapaan. Sitä saatettiin käyttää myös kiinnitysaineena.

Parikkalan alueelta tunnetaan poikkeuksellisen runsaasti merkkejä kivikautisesta asutuksesta. Maaperässä on säilynyt asumisen merkkejä noin 50 paikassa. Vanhimmat esinelöydöt ajoittuvat heti jääkauden jälkeiseen aikaan. Tärkeimpiä löytöjä ovat pronssinen keihäänkärki, jonka löytäjä valitettavasti teki kinnasneuloiksi, sekä pyyntikuoppia, pronssiesineen valamiseen käytetty savisen muotin puolikas, soikea tulus-

kivi, joka saattaa olla Laatokan rannoilta tulleiden kaskenkaatajien jättämä sekä hevosenkengäsolki, joka saattaa olla valmistettu Laatokan Karjalassa. Uhripaikkoina käytettyjä kuppikiviä tunnetaan Parikkalassa kaksi. Myöhemmästä asutuksesta kertovat useat kyläkohtaiset hautapaikat ja tsasounat.

Parikkalassa **Saaren** alueelta tunnetaan kolmetoista kivikautista asuinpaikkaa. Lisäksi on löydetty noin kaksikymmentä irrallista kivikautista esinettä, mm. kivinen talta ja saviastioiden paloja. Koko Suomen oloissa harvinaisen komea uhripaikkana käytetty kuppikivi on löytynyt Saarelta. Myöhemmästä asutuksesta kertovia vanhoja hautapaikkoja ja niihin liittyviä luujäänteitä on myös löydetty.

Parikkalan **Uukuniemeltä** on löydetty vähän esihistoriallisia muinaisjäännöksiä. Vähäisyys johtunee Pyhäjärven vuosituhansien ajan jatkuneista pinnan korkeuden vaihteluista. Alueelta on kuitenkin löydetty paljon kiviesineitä, etenkin kirveitä ja talttoja, mitkä liittyvät Uukuniemen kiinteästi Laatokan kivikautiseen kulttuuriin. Alueelta tunnetaan yksi kivikautinen asuinpaikka ja kaksi kalliomaalauksia. Maalaukset liittyvät muinaisiin kulkureitteihin ja hirvenmetsästykseen. Ortodoksinen kulttuurivaihe näkyy kyläkalmistojen esiintymisenä, kyläkalmistot ja pienet kirkot olivat luonteeltaan ortodoksi-karjalaisille. Ihmisten toiminnasta kertovat pyyntikuopat ja raudanpelkistysuunin sija.

Rautjärveltä on löydetty vähän kivikautisia asuinpaikkoja, mutta koko joukko kivikautisia esineitä. Ne ovat pääosin erimuotoisia, eri tarkoituksiin käytettyjä talttoja. Paikoilta on löydetty keramiikkaa, varsi-reikäkirveen katkelma ja kalliomaalauksia. Rautakauden asutuksesta kertovat kalmistot, joista on löydetty ihmisen luita, keihäänkärkiä, kirveitä, puukko, sirppi, kuulaimet ja hevosenkengäsolki, jotka ovat peräisin viikinkiajan ja ristiretkiajan taitteesta. On löydetty myös pyyntikuoppia, tervahauta sekä raudanpelkistyspaikkoja. Myöhemmän asutukseen viittaa pääasiassa ruotsalaisista rahoista koostuva raha-aarre, hopea- ja pronssisormus, vyönhela ja musketin luoti. Piilopirtin jäännökset kertovat vainon ajoista, kun Ruotsi ja Venäjä kamppailivat alueen herruudesta.

Ruokolahden useimmat muinaisjäännökset sijaitsevat Saimaan rannoilla ja sen vaikutuspiirissä. Sisämaasta on tehty kuitenkin yksi mielenkiintoinen löytö: kivinen uurrehakku, joita on käytetty auran vanteina. Pitäjästä on löydetty kaiken kaikkiaan 33 kivikautista asuinpaikkaa. Paikoilta on löydetty keramiikkaa, metallinen nuolenkärki, lasihelmiä, varsi-

reikäkirves, lapinraunioita sekä kalliomaalauksia. Kolmiköytisen kalliomaalaus on lajissaan suurin Etelä-Karjalan alueella. Solkilöydöt viittaavat viikinkiajan asutukseen. Kaskiraunioiden perusteella voidaan todeta, että väestö on harjoittanut systemaattista kaskeamista. Tervahautojen jäännökset kertovat tervan poltosta jo varhain. Myös raudan valmistuksesta antaa viitteitä löydetty hiilimiilu ja raudanpelkistyspaikka. Keskittymä on toistaiseksi huomattavin primitiivisen raudan valmistuspaikka Etelä-Karjalassa.

Savitaipaleelta on löytynyt kivikirves, jota on käytetty puun veistämiseen, mutta kuokan tapaan. On löydetty myös vesipähkinän kuoria, joiden löytyminen kertoo ilmaston olleen lämpimämpi. Pitäjän ainoa kalliomaalaus on noin puoli metriä pitkä punavärillä pystysuoraan kalliuseinämään tehty hahmo, jonka tunnistaa kädet levällään ja haara-asennossa seisovaksi ihmishahmoksi. On ilmeistä, että täkäläinen kivikautinen väestö on noudattanut muista alueista poikkeavaa kulttia, mikä edellytti punavärillä maalaamista laskevan auringon valaisemiin jyrkkiin rantakallioihin. Ne saattavat liittyä hirvenpyynnin yhteydessä järjestettyyn vuodenaikajuhlaan tai shamaaniuskoon. Asuinpaikat keskittyvät voimakkaasti muinaisen Saimaan rannalle eli Kuolimon etelärannalle, mistä on löytynyt mm. verkon jäännöksiä, uhrikivi, keramiikkaa ja sorkkaeläinten pyyntikuoppia. Rautakaudella Savitaipaleella asui rikkaita ihmisiä, mistä kertoo rannerenkaita ja arabialaisia rahoja käsittävä hopea-aarre.

Suomenniemen kivikautisilta asuinpaikoilta on löydetty mm. korppihakku ja toinen kehdonjalaksen muotoinen hakku.

Taipalsaaren varhaisimman asutuksen merkit lepäävät todennäköisesti Saimaan pohjassa. Nykyisessä maastossa alkaa näkyä merkkejä vesistöjen varsilla



Valkiasaaren kalliomaalauksikallio, Taipalsaari, Pien-Saimaa.

asuneita ihmisistä noin 4000 vuotta ennen ajanlaskun alkua. Asuinpaikoilta on löydetty kalliomaalauksia, kampa- ja tekstiilikeraamiikkaa, kalmistoja, meripihkahelmiä, piitä ja keihäänkärkiä. Löydöt viittaavat runsaaseen väestöön ja kalan käyttöön ravintona. Rautakautisia löytöjä ovat mm. kaksi enkolpiorannerengasta, joiden muoto periytyy viikinkien kulttuurista, mutta kyseinen sisältö on tyypin kotoisin Laatokalta. Taipalsaari on myös tunnettu muinaislinnoistaan.

Ylämaalta on löydetty runsaasti kivikautiseen asutukseen liittyviä löytöjä. Niitä löydettiin kvartsiiskoksia ja -esineitä, palanutta luuta ja hiukan piitä. Asutus on ollut harvaa vesistöjen vähäisyyden ja maaperän karuuden vuoksi. Myöhemmästä asutuksesta kertovat pronssisoljet ja -helmet, jotka viittaavat risti-retkiaikaiseen naisen hautaan, sekä noki ja hiiltynyt puu sekä luun palat ja pääkallo.

2.12.3 Rakennettu ympäristö

Etelä-Karjalan eri osien erilainen kehityshistoria, kanssakäynnin suuntautuminen eri suuntiin ja monipuolinen historia rajankäynteineen näkyvät maakunnan rakennuskulttuurissa useina eri kerrostumina ja alueellisina eroina. Rakennusperinnön ja kulttuuri-raiseman moninaisuus on kiistatta yksi Etelä-Karjalan vahvuuksista ja vetovoimatekijöistä.

Rakennusperintöön sisältyvät arvot tiedostetaan nykyisin suhteellisen hyvin paikallisella tasolla erityisesti maaseutukunnissa. Maakunnan jakautuminen useisiin eri osa-alueisiin voi kuitenkin johtaa myös siihen, että rakennusperinnön ”keihäänkärkiä” ei tunnusteta eikä yhteistä tahtoa säilytettävistä kohteista löydetä. Kulttuuritahdon pohjaksi on vahvistettava maakuntaidentiteettiä ja lisättävä tietoisuutta alueen rakennusperinnöstä.

Valtakunnallisesti arvokkaista kohteista (VAT) suurimmalla osalla on nykyisin ainakin osittainen kaavallinen suojelustatus. Lisäksi linnoitukset on suojeltu muinaismuistolaitailla ja vanhimmat kirkot kirkkolaitailla. VAT-kohteista uhanalaisimpia ovat suurteollisuuden tuotantorakennukset, joista tilatarpeiden muutosten myötä on varmuudella säilymässä vain katkelmia. Muista maakunnallisesti arvokkaiksi luokitelluista rakennuskulttuurikohteista ilman suojelustatusta on pääosa viime sotien jälkeisistä ns. rintamamiestaloalueista. Näillä jälleenrakennuskauden kohteilla ei yleensä ole välitöntä purkamisvaaraa, mutta niiden yleisilme saattaa muuttua voimakkaastikin täydennys- ja korjausrakentamisen myötä.

VAT-kohteista erikoistapauksen muodostaa Salpalinja, jonka linnoitteita hallinnoiva viranomaisena on vaihtunut pariinkin kertaan. Salpalinjan kantalimnoitteet ovat edelleen valtion kiinteistövarallisuutta, vaikka ne yleensä sijaitsevat muun kuin valtion omistamalla maalla. Kantalimnoitteiden hoitovastuu ja omistus siirtyvät valtionvarainministeriöltä Senaattikiinteistöille vuonna 2007. Salpalinja rinnastetaan nykyisin muinaismuistolain mukaisiin kohteisiin ja sen säilymistä voidaan katsoa olevan varsin hyvin turvattu.

Maaseudun elinkeinorakenteen muutoksen myötä erityisesti maatalouteen liittyvät perinteiset kylämaisemat ja perinnebiotoopit ovat suurelta osin hävinneet ja jäljellä olevien kohteiden säilyminen on uhattuna. Vaikka peltopinta-ala ei todennäköisesti enää merkittävästi vähene, johtaa maatilojen poistuminen tuotantokäytöstä rakennuskannan taantumiseen. Kaupunkien lähialueilla tilojen muuttuminen vapaa-ajan asunnoiksi turvaa ainakin asuinrakennusten säilymistä, mutta maakunnan reuna-alueilla on pelättävissä autoitumiskehitystä.

Maakunnan elinkeinon kehityksessä korostuu jatkossa matkailun ja vapaa-aikaan liittyvien palvelujen merkitys. Ensimmäiset turistihotellit ja matkailumajat Järvi-Suomessa ja Lapissa olivat yleensä valtion rakennuttamia ja ne edustivat aikansa parasta suunnittelua, hyvänä esimerkkinä Imatran valtionhotelli. Etelä-Karjalan vanhimmat majoitusliikkeet ovatkin jo nähtävyyksiä sinänsä. Niiden tunnettavuutta on lisännyt myös aihepiiriin liittyvä kaunokirjallisuus.

Rakennetun ympäristön merkitys matkailun vetovoimatekijänä on jälleen kasvussa. Vanhat kaupunkimiljööt, linnoitukset ja puistot tarjoavat matkailulle erinomaiset puitteet. Myös itse matkailukohteiden rakentamisessa pyritään yhä useammin säilyttämään rakennettua ympäristöä. Esimerkiksi Joutsenon Rauhan alueen matkailurakentamisessa on tarkoitus hyödyntää laajasti alueen vanhaa rakennuskantaa. Toteutessaan hanke merkitsisi Rauhan tyhjillään ja vajakäytössä olevan rakennuskannan saamista uudelleen käyttöön ja mahdollistaisi tämän arvokkaan kokonaisuuden säilymistä.

Elämyksellisyyttä ja ainutkertaisia kokemuksia korostava suuntaus niin matkailussa, kuin yleisemminkin edistää monessa suhteessa vanhojen rakennettujen ympäristöjen säilymistä. Toisaalta se saattaa johtaa myös pintapuoliseen kulissien säilyttämiseen ja valikointiin, joka ei perustu kohteiden kulttuurihistorialliseen arvoon. Huolellisen suunnittelun mer-

kitys korostuu erityisesti täydennys- ja korjausrakentamisessa, jossa olemassa olevan rakennusperinnön rinnalle on mahdollista luoda ympäristöä rikastuttavia uusia kerrostumia.

2.12.4. Maisematyypit

Etelä-Karjalan maisematyypijako on tehty alueiden vallitsevien luonnonpiirteiden ja maankäytön mukaan. Ääripäitä tyyppityksessä edustavat lähes asumattomat erämaiset metsäselänteet ja laajat avoimet viljelymaisemat tai Saimaan ulappa. Etenkin Salpausselkien välisellä alueella on paikoin vaikea arvioida, mikä maisematekijä on vallitseva mosaiikkimaisessa metsä-, pelto- ja järvimaisemassa.

Metsämaisemat

Laajimmat yhtenäiset metsämaisematyypit sijoittuvat korkeille ja usein karuille vedenjakajaselänteille. Laajin yhtenäinen erämaa-alue on Vuoksen ja Hiitolanjoen vesistön erottava Salpausselkien välinen Ruokolahden-Rautjärven kalliainen ja pienten järvien kirjavoima selännealue. Hiitolanjoen itäpuoleinen vedenjakaja sijoittuu entisten Uukuniemen ja Saaren kuntien rajavyöhykkeelle. Soistuneesta metsäselänteiden perustasosta kohoavilla kumpumoreeneilla on mäkiäsuutusta pienine peltoineen.

Salpausselkien pohjoispuolinen Savitaipaleen-Suomenniemen metsäseutu on osa Vuoksen ja Kymijoen vesistöjen välistä vedenjakaja-alueita. Seutu on harvaanasuttua kallioiden ja kumpumoreenien kirjavaa mäkiäsuuta.

Lemin, Savitaipaleen ja Luumäen Salpausselkien väliin sijoittuva alue on vesistöjen ja viljelysten monimuotoista suurten päävesistöjen vedenjakajaselännettä. Selänteiden länsi- ja eteläosaan sijoittuu laajoja harvaanasuttuja metsiä.

Maaperänsä ja korkeussuhteidensa vuoksi Salpausselät ovat mäntyvaltaisia metsäselänteitä.

Viljelymaisemat

Maanviljely ja karjatalous ovat olleet keskeisiä maaseudun kulttuuriympäristöjen luojia. Maatalous on kiinteästi sidonnainen ympäristöönsä ja sen antamiin mahdollisuuksiin. Etelä-Karjalan maiseman peruselementtien esiintymisen runsaudesta ja vaihtelusta on syntynyt useita erityyppisiä viljelymaisemia. Eniten peltoa on Lappeenrannassa, 12 300 hehtaaria (vuonna 2006) ja toiseksi eniten Joutsenossa, 6 400 hehtaaria. Kolmantena kokonaispeltomäärässä on Luumäki 6 100 hehtaarella. Prosentteina maapinta-

Etelä-Karjalan maisematyyppijako



Lähde: Etelä-Karjalan kulttuuri- ja maisema-alueaselvitys

alasta laskettuna peltoa on selvästi eniten Joutsenosssa (20,6 prosenttia), seuraavina tulevat Lappeenranta (16 prosenttia), Lemi (14,8 prosenttia) ja Imatra (13,8 prosenttia). Vähiten peltoja ja siis viljelymaisemia on Suonenmiesjärvellä, vajaa 900 hehtaaria, joka on maapinta-alasta 3,2 prosenttia. Vastaavaa prosentti Ruokolahdella on 3,5 prosenttia. Pienet prosenttiluvut kuvastavat hyvin kuntien metsävaltaisuutta.

Eteläinen viljelyseutu

Laajimmat hieta-, hiesu- ja saviesiintymät ovat kerrostuneet välittömästi Ensimmäisen Salpausselän tuntumaan Luumäen, Lappeenrannan, Joutsenon ja Imatran edustalle. Savikoista nousevat moreeni- ja harjukumpareet tekevät viljelymaisemasta vaihtelevasti kumpuilevan ja monimuotoisen. Konnunsuolla riittävän paksu savikerros ja sen päälle syntynyt suoturvet ovat tasoittaneet maanpinnan ja mahdollistaneet laajan lähes yksitoikkoisen tasaisen peltomaiseman. Asutus on näillä laajoilla viljelyaukeilla sijoittunut ryhmiä moreeni- ja harjukumpareille tai löyhäksi helminauhaksi aukeita reunustavien kumpareiden reunoille.

Laajojen viljelymaisemien maisemallinen arvo on suuri niiden mahdollistaessa pitkät ja vuodenaikojen myötä vaihtelevat näkymät muuten melko sulkeutuneessa ja pienipiirteisessä maisemassa.

Eteläisin osa maakuntaa, Ylämaa kokonaisuudessaan sekä Luumäen ja Lappeenrannan eteläosat, muodostuu louhikkoisten rapakivikalliomäkien ja niiden välisiin juonteisiin kerrostuneiden hienosedimenttien kirjomasta kankaremaastosta. Asutus ja pienialaiset viljelykset sijoittuvat kapeisiin jokilaaksoihin ja järvien rannoille.

Laatokan Karjalan seutu

Alue on korkeussuhteiltaan ja maaperältään vaihtelevaa. Avokallioita ei maaston korkeuseroista huolimatta ole runsaasti, vaan kallioperää peittävät vaihtelevat harjujaksot, kumpu- ja pohjamoorenit ja alavilla alueilla myös hienosedimentit. Seudulle ominaisten lehtomaisten rinne- ja rantavyöhykkeiden runsaus juontuu juuri hedelmällisestä maaperästä ja suotuisasta ilmastosta.

Seudulle luonteenomainen viljelymaisematyyppi on korkean moreenimuodostuman lakialueelle mäki-asutuksen myötä syntynyt avoin yksittäisasumusmaisema. Talosta taloon on näköyhteys, mutta tilakeskukset ovat erillään toisistaan muodostaen väljän seutukylän. Saaren Tarnalan kylä edustaa valtakunnallisesti ja Uukuniemen Kummun kylä maakunnallisesti arvokasta kulttuurimaisemaa.

Toinen luonteenomainen seudun viljelymaisematyypeistä on järvien laskujen synnyttämät alavat rantapeltomaisemat.

Viljelymaan valtaaminen järviä laskemalla alkoi Etelä-Karjalassa 1700-luvulla. Lähes kaikkia suurimpia järviä on laskettu. Simpeleenjärveä laskettiin useas-



Rasvaniemi, Parikkala. Laatokan Karjalan seutu.

sa vaiheessa arviolta 3 metriä. Pienialaisten mäkipeltojen lisänä rantapelloilla on ollut seudulle suuri taloudellinen merkitys. Simpeleenjärven lisäksi laskettiin Pyhäjärvi sekä Suuri että Pieni Rautjärvi. Parikkalassa järvenlaskuilla saatiin uutta peltomaata noin 5 900 hehtaaria.

Mäki- ja rantaviljelmien lisäksi mielenkiintoisia viljelymaisemia on syntynyt monimuotoisten moreeni- muodostumien rinteille (esim. Rasvaniemi) ja harju- muodostumien lievealueille.

Suur-Saimaan eteläinen seutu

Seudun keskeisimmät maisemaelementit ovat Salpausselät, Saimaan “meri” ja sitä reunustavat leveät saaristovyöhykkeet. Ruokolahdella saariston ja rannan kulttuurimaisemavyöhyke vaihtuu selkeärajaisesti metsien ja kallioiden kirjavoimaan vedenjakajaselänteeseen. Saimaan saariston viljelymaisemat ovat sijoittuneet maisemarakenteen mukaisille alaville ja rantaan viettävälle vähäisille savi- ja silttimaille. Yleensä peltokuviot ovat monimuotoisia ja pienialaisia. Maanviljelykseen perustuva asutus on sijoittunut metsäkumpareiden reunamille, joilta maisema avautuu yli peltosten järvelle.

Lappeen mäkiseutu

Saimaan saariston länsipuolella viljelykulttuurin leimaama maisema jatkuu yli vedenjakajan mosaiikkimaisena metsien, viljelysten ja järvien vaihteluna pitkälle Lappeen mäkiseudun länsirajan tuntumaan. Maaston korkeussuhteiden ja maaperän monimuotoisuudesta johtuen seudulta löytyy useimmat viljelymaiseman tyypit. Korkeat moreenimuodostumat ovat houkutelleet mäki-asutusta, harjujen rinteet ovat tarjonneet lievealueiden lämpimiä rinneviljelymahdollisuuksia. Järvien rantojen savi- ja silttimaat on otettu jo varhain ensin heinäniityiksi ja vähitellen jatkuvaan peltoviljelykäyttöön. Lisäksi viljelyksiä on laajennettu soita raivaamalla.

Suur-Saimaan pohjoinen seutu

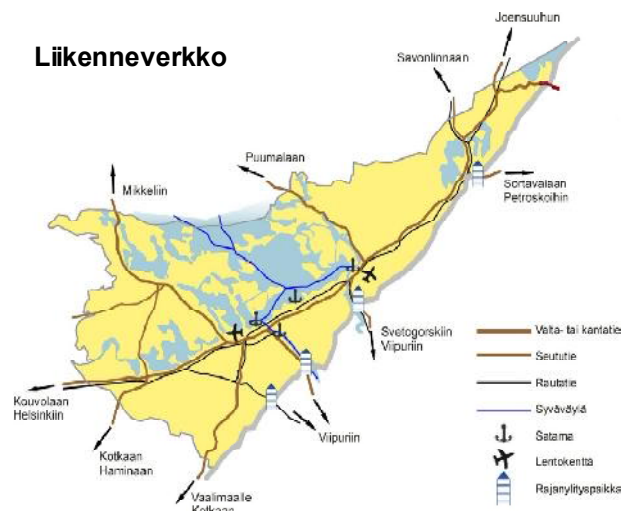
Seudun keskeiset maisematekijät ovat Saimaan ulappa ja sitä reunustavat erämaiset saaristovyöhykkeet. Suomenniemen länsireuna on Vuoksen ja Kymijoen vedenjakajaselännettä, jolle luonteenomaista ovat osin korkeiden avokallioiden ja toisaalta moreenimuodostumien luonnehtima erämainen metsämaisema. Vähäiset viljelykelpoiset maat ovat löytyneet korkeilta vedenkoskemattomilta moreenimuodostumilta ja rantojen läheisiltä silttimailta.

2.13 Liikenne ja yhteysverkot

2.13.1 Toimintaympäristön muutokset

Nykyinen Etelä-Karjalan alue kuului ennen toista maailmansotaa Viipurin vaikutusalueeseen. Toisen maailmansodan seurauksena alueen perinteiset yhteydet katkesivat ja maakunnan aluerakenne muuttui rajan suuntaiseksi. Valtatiet Lappeenrannasta ja Imatralta Viipuriin katkesivat ja muuttuivat rajan Suomen puolella paikallisteiksi. Viime vuosikymmeninä niitä korvaavien Lappeenrannasta Vaalimaalle ja Saimaan kanavan läheisyydessä Nuijamaalle sekä Imatralta Svetogorskiin johtavien teiden merkitys on kasvanut olennaisesti.

Liikenneverkko



Tärkeimmiksi sisäisiksi liikenneväylyksi muodostuivat valtatie 6 ja Karjalan rata. Samalla Etelä-Karjalan vienti-yhteydet kääntyivät Kymenlaaksoon ja palveluyhteydet suureksi osaksi pääkaupunkiseudulle.

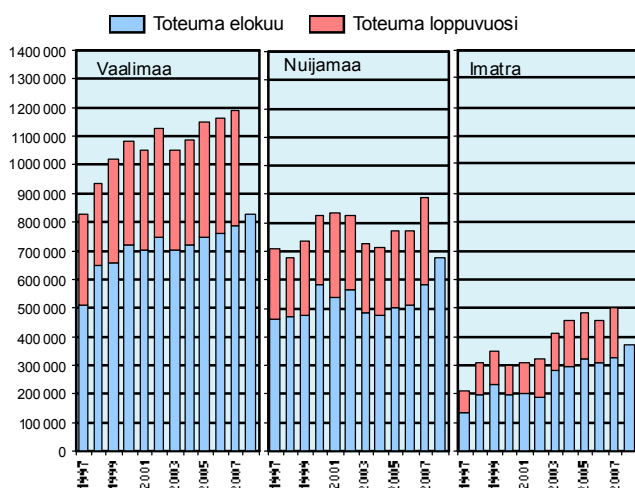
Ennen 1950-lukua liikenneväylien rakentaminen perustui ihmistyöhön, joten tiet ja rautatiet sijoitettiin pääasiassa helposti rakennettaville alueille. Usein ne olivat myös maisemallisesti näyttäviä, esimerkiksi harjuja ja Salpausselkiä. Nykyisin rakentamismenetelmät ja liikennetarpeet ovat muuttuneet tehokkaammiksi, jolloin rakentaminen vaikuttaa monin tavoin ympäristöön ja liikennealueet vaativat enemmän maa-alueita ympäriltään sekä väyliin että melu- ja suojavaoähykkeisiin.

2.13.2 Rajaliikenteen kasvu

Suomen ja Venäjän välisen yhteistyön ja liikenteen kehittämiseen ovat vaikuttaneet lukuisat tekijät, muun muassa yleinen taloudellinen ja poliittinen kehitys, tullimääräykset sekä polttonesteiden ja muiden tuotteiden hintakehitys. Rajan ylittävän liikenteen voimakas kasvu ja yhteistyön lisääntyminen ovat vaikuttaneet viime vuosina merkittävästi Etelä-Karjalan kehitykseen.

Suomen ja Luoteis-Venäjän yhteistyössä on runsaasti kasvupotentiaalia. Lisääntyvä rajan ylittävä vuorovaikutus ilmenee lähialueyhteistyön lisääntymisenä, kasvavana ostos- ja muuna matkailuna sekä lisääntyvinä tavarankuljetuksina. Itäliikenteen varaan syntyy myös uusia palvelu-, logistiikka- ja tuotanto-toimintoja. Myös suomalaisten idänkauppaa harjoittavien yritysten usko Venäjään markkina-alueena on viime vuosina säilynyt vahvana.

Tieliikenne Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla 1997 - 2008



Lähde: Tiehallinnon automaattinen mittauspiste

Itärajan ylittävän henkilö- ja linja-autoliikenteen määrä kasvoi voimakkaasti aina 2000-luvun alkupuolelle, minkä jälkeen kasvu on taittunut. Raskaan liikenteen määrä on ollut transitokuljetusten osalta voimakkaassa kasvussa koko 2000-luvun ja kasvoi merkittävästi vuosien 2007–2008 aikana. Rajan ylittävä liikenne kasvoi selvästi enemmän Imatralla ja Nuijamaalla kuin Vaalimaalla. Tähän vaikutti käyttöön otettu liikenteen ohjausjärjestelmä, jolla pyrittiin tasamaan satamista itärajan ylityspaikoille suuntautuvaa raskasta liikennettä. Imatran tullin laatiman liikenneennusteen mukaan liikennemäärät raja-aseamalla tulisivat kaksinkertaistumaan vuoteen 2015 mennessä.

Saimaan kanavan tavarankuljetusmäärät ovat olleet viime vuosina hienoisessa laskussa ollen vuonna 2007 yhteensä 2,1 miljoonaa tonnia. Vuonna 2007 matkustajia kanavalla oli noin 38 000.

2.13.3 Liikenneverkko ja liikenne nykypäivänä

Tavaraliikenne

Etelä-Karjalassa merkittävimpiä kuljetuksia synnyttäviä keskittymiä ovat maakunnan suuret teollisuuslaitokset. Elinkeinoelämä edellyttää sujuvaa tavaraliikennettä ja hyvin ennustettavaa kuljetusaikaa. Maantiekuljetukset hallitsevat tavaraliikennettä, rautatieliikenteellä on kuitenkin Etelä-Karjalassa varsin merkittävä rooli. Metsäteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita kuljetetaan myös vesitse.

Suurimmillaan tieliikenteen tavarankuljetusmäärät ovat Etelä-Karjalassa valtatiellä 6 Lappeenrannan kohdalla, runsaat 8 miljoonaa tonnia ja muilla keskeisillä osuuksilla 5–7 miljoonaa tonnia vuodessa. Imatralta pohjoiseen päin valtatie 6 tavaramäärä ylittää 2 miljoonaa tonnia. Valtatie 26 tavarankuljetusten määrä on 3–4 ja valtatie 13 välillä Lappeenranta–Mikkeli 1–2 miljoonaa tonnia vuodessa.

Kaakkois-Suomen rataverkon merkittävimpiä tavaravirtoja ovat metsäteollisuuden vientikuljetukset Kotkan ja Haminan satamiin, raaka-aineiden tuontikuljetukset Suomen teollisuudelle sekä kemikaalien ja konttien transitokuljetukset. Suomen ja Venäjän väliset kuljetukset hoidetaan Vainikkalan ja Imatrankosken raja-asemien kautta. Pitkällä aikajänteellä rautatiekuljetukset ovat olleet voimakkaassa kasvussa, mutta niiden volyymit ovat herkkiä sekä Venäjän tariffi- ja tullipolitiikalle että muutoksille yksittäisten suurten tavaraliikenteen kuljetussopimuksissa.

Suomen ja Venäjän välisten rautatiekuljetusten määrät vähenivätkin selvästi vuodesta 2006 vuoteen 2007.



Valtatie 6, Luumäen suora.

Sen sijaan kotimaan tavarakuljetusten kysyntä rautateilla on viime vuosina kasvanut voimakkaasti. Tavarakuljetusten määrä Kouvolan ja Luumäen välillä oli 10,3 miljoonaa tonnia, Luumäen ja Imatran välillä 4,8 miljoonaa tonnia ja Imatralta pohjoiseen 2,8 miljoonaa tonnia.

Venäjä on nostamassa puun vientitulleja vuoden 2009 aikana sekä ilmaissut myös aikomuksensa vähentää tilapäisten rajanylityspaikkojen sekä puutavaran tullauspaikkojen määrää nykyisestä. Toteutuessaan suunnitellussa laajuudessa nämä päätökset tulevat vähentämään rajusti puun tuontimääriä Venäjältä Suomeen. Monilla rajanylityspaikoilla puun tuonti todennäköisesti loppuu. Venäjällä on Suomen rajan läheisyydessä laajoja alueita, joilta olisi liikennejärjestelmän kannalta järkevää ja taloudellista kuljettaa jatkossakin puuta Suomeen.

Päätieverkko

Tiehallinnon ylläpitämä maantieverkko muodostaa Etelä-Karjalan ajoneuvoliikenteenverkon rungon. Maakunnan pääyhteytenä on keskeisesti alueen läpi kulkeva valtatie 6. Toinen merkittävä väylä on valtatie 13. Päätieverkkoa täydentävät valtatiet 14 ja 26 sekä kantatie 62. Monissa kunnissa ja etenkin haja-asutusalueella tieverkon rungon muodostaa alempiasteinen tieverkko, seutu- ja yhdystiet sekä yksityistiet. Kaupungeissa ja taajamissa kuntien vastuulla olevalla katuverkolla on merkittävä rooli osana ajoneuvoliikenteen verkkoa. Liikennemäärät ovat kasvaneet 2000-luvulla valtatiellä 6 keskimäärin 15–20 prosenttia, muulla tieverkolla hieman vähemmän. Valtatie 6:n liikennemäärät vaihtelevat maakunnan ydinalueella välillä 9 000–15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tiehallinnon valtakunnallisen tieliikenneennusteen mukaan liikennemäärät tulisivat Etelä-Karjalan valtateilla kasvamaan keskimäärin noin 20 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Rajaliikenteen käyttämillä väylillä kasvu tulee olemaan kuitenkin selvästi suurempaa etenkin raskaan liikenteen osalta.

Valtatien 6 parantaminen nykyisellä paikallaan nelikaistaiseksi keskikaiteelliseksi sekaliikennetieksi on käynnissä Lappeenrannan Kärjen kylästä aina Imatralle saakka kahdessa vaiheessa. Tie valmistuu kokonaisuudessaan vuonna 2011. Välittömästi tämän jälkeen toteutukseen tulee saada valtatie 6 väli Luumäen Taavetista Lappeenrantaan. Tämän tiejakson tavoitteilana on nelikaistainen keskikaiteellinen tie sisältäen Jurvalan taajaman ohituksen. Raskaan liikenteen osuus valtatiellä 6 on erittäin suuri eli 1 600–2 300 ajoneuvoa vuorokaudessa Luumäen ja Imatran välillä. Tällä tiejaksolla esiintyykin liikenteen sujuvuusongelmia säännöllisesti päivittäin.

Valtatie 13 on tärkeä kansainvälinen yhteys Lappeenrannasta Nuijamaan kautta Venäjälle. Tie on myös tärkeä yhteys pohjoiseen ja länsirannikolle. Venäjälle suuntautuva tavaraliikenne aiheuttaa yhä useammin toistuvia rekkajonoja valtatie 13 varteen aina valtatielle 6 saakka tukkien paikoitellen toisen ajokaistan kokonaan. Valtatietä 13 tulee kehittää erityisesti rajaliikenteen osalta ja pohjoiseen päin mentäessä ongelmakohtien osalta mahdollisimman pikaisesti.

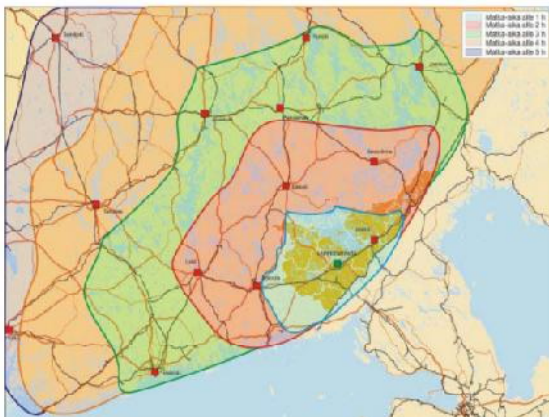
Valtatie 26 on Haminan ja Taavetin välillä merkittävä yhteys Etelä- ja Pohjois-Karjalasta Kaakkois-Suomen rannikkoseudulle. Yhteys palvelee erityisesti raskaan liikenteen kuljetuksia Haminan ja Kotkan satamiin. Valtatien merkittävimmät ongelmat aiheutuvat suuresta raskaan liikenteen määrästä, tien kapeudesta sekä tien vaaka- ja pystygeometrian puutteista. Valtatietä 26 esitetään parannettavaksi neliporrasperiaatteen mukaisesti nopealla aikataululla.

Kantatie 62 välillä Mikkeli–Imatra on tärkeä yhteys Etelä-Savon ja Etelä-Karjalan maakuntien välillä sekä yhteys Mikkelistä Imatran raja-asemalle. Kantatie 62 kulkee Saimaan luonnonkauniissa, vesistörikkaassa ympäristössä, joten se on myös tunnettu kesämatkailutie ja näin ollen merkittävä kesäasutusta palveleva tie. Se on myös puunkuljetusten kannalta merkittävä tieyhteys.

Alempiasteinen tieverkko

Seutu- ja yhdystieverkon merkitys on aivan keskeinen haja-asutusalueiden elinvoimaisuuden säilymiselle ja sen kehittymiselle. Haja-asutusalueiden pysyvä asutus, vapaa-ajan asutus, maatalouden kuljetukset sekä metsäteollisuuden puuraaka-ainekuljetukset toimivat pitkälti alemman tieverkon varassa. Alemmalla tieverkolla liikenteen sujuvuusongelmia ei juuri ole, vaan kehittämistarpeet kohdistuvat tyypillisesti laadulliseen parantamiseen. Seudullisille laitoksille, erikoiskuljetusten reiteille ja eri tuotantolaitosten sisään tuloteille turvataan riittävät liikenneyhteydet.

Tieliikenteen matka-aikavyöhykkeet Lappeenrannasta vuonna 2007.



Lähde: S-kanavan karttapalvelu

Rataverkko

Rautatieliikenteen rooli on Etelä-Karjalassa merkittävä erityisesti tavaraliikenteessä. Rataverkon rungon muodostaa alueen kautta kulkeva Karjalan rata. Siltä on yhteydet Vainikkalan ja Imatrankosken raja-asemien kautta Venäjälle. Liikennemäärät Karjalan radalla ovat olleet viime vuosina voimakkaassa kasvussa. Metsäteollisuuden suurten investointien myötä tavarakuljetukset Luumäen ja Imatran välisellä osuudella ovat 2000-luvulla kasvaneet 30 prosenttia nykyiseen 4,8 miljoonaan tonniin vuodessa. Syyskuussa 2006 avattu Helsinki–Lahti -oikorata ja muutokset nopeassa henkilöjunaliikenteessä muuttivat alueen henkilöliikenteen junatarjontaa. Matka-aika Lappeenrannasta Helsinkiin lyheni noin 20 minuutilla nykyiseen kahteen tuntiin 10 minuuttiin ja matkustajamäärä kasvoi vuonna 2007 noin 20 prosenttia edellisestä vuodesta. Karjalan radan kapasiteetti on vuorokauden vilkkaimpina tunteina jo kokonaan käytössä keskeisellä Etelä-Karjalan alueella, välillä Luumäki–Imatra. Rataosuuden kehittämis- ja parantamissuunnittelu on parhaillaan suunnitteilla.

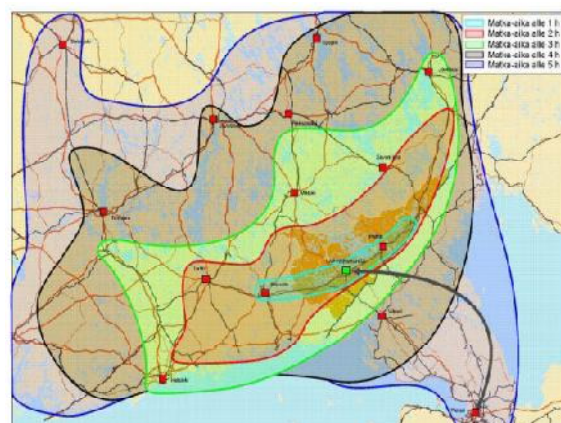
Luumäki–Imatra -ratahankkeen tavoitteena on rataosan välityskyvyn lisääminen ja keskeisenä toimen-

piteenä kaksoisraiteen rakentaminen. Toimenpiteet mahdollistavat henkilöliikenteen nopeuden nostamisen 160–200 kilometriin tunnissa ja tavarajunien akselipainon kasvattamisen 25 tonniin.

Lahti–Luumäki -rataosa on Suomen vilkkain tavaraliikenteen rata. Rataosan palvelutason parantaminen on käynnistynyt alkuvuodesta 2008. Parannushankkeen valmistuessa vuonna 2010 henkilöliikenteen matka-ajat itäisen Suomen liikenteessä lyhenevät ja myös tavaraliikenteen kilpailukyky paranee. Hankkeen yhteydessä parannetaan myös **Luumäen ja Vainikkalan** välistä yksiraiteista rataa noin 20 miljoonalla eurolla. Rataosat kuuluvat Helsingin ja Pietarin välille suunniteltuun nopeaan ratayhteyteen. Ratayhteyden matka-aikavoitteenksi yhteysvälille on asetettu kolme tuntia. Pitkällä tähtäimellä ratayhteyttä Helsingistä Pietariin on tavoitteena kehittää vielä nopeammaksi. Etelä-Karjalan näkökulmasta suositeltavin **Helsinki–Pietari nopea raideyhteys** linjaus Helsingistä kulkisi Porvoon, Kotkan, ja Haminan kautta Luumäelle. Tämä ratalinjaus avaisi Etelä-Karjalasta suorat yhteydet myös Suomenlahden satamiin. Samalla Vainikkalan henkilöliikenneasema tulisi siirtää Simolaan ja varmistaa joustavat yhteydet Pietariin menevään nopeaan henkilöliikenteeseen.

Rataosalle Luumäki–Vainikkala voi syntyä kapasiteettipulaa, kun henkilöliikenne nopeutuu ja lisäantyy nykyisestä merkittävästi. Venäjälle suuntautuvan liikenteen kannalta merkittävä kehittämishanke on Luumäki–Vainikkala lisäraide. Venäjän puolella suunnitelmassa on, että Buslovskaja–Viipuri–Pietari -rata priorisoidaan henkilöliikenneradaksi. Häiriöt-tömän henkilöliikenteen turvaamiseksi nykyinen ratakapasiteetti ei riitä kasvavan tavarajunaliikenteen tarpeisiin.

Rautatieliikenteen matka-aikavyöhykkeet Lappeenrannasta vuonna 2007.



Lähde: VR:n aikataulupalvelu vuonna 2007



Mustolan sulku, Lappeenranta.

Tavoitteena on tavaraliikenteen siirtäminen **Priozerskin radalle ja uuden rataosuuden Losevo-Kamenogorsk** rakentaminen. Venäjän ratainfrastruktuurin kehittäminen merkitsee tavaraliikenteen kasvua Imatran raja-aseman kautta. Lisääntyvä liikenne edellyttää jatkossa Luumäki–Imatra kaksoisraiteen ja rajanylityspaikalle johtavan kolmioraiteen rakentamista sekä ratapihojen vahvaa kehittämistä.

Satamat ja vesiväylät

Saimaan vesistö ja Saimaan kanava ovat tärkeitä osia Etelä-Karjalan maakunnan kuljetusjärjestelmässä. Kanavan kuljetusmäärät ovat 2000-luvulla vakiintuneet 2,0–2,5 miljoonan tonnin vuositasolle. Saimaan kanavan kuljetusvirroissa raakapuukuljetukset ovat 2000-luvulla selvästi kasvaneet nykyiseen noin 40 prosentin osuuteen. Metsäteollisuuden vientikuljetusten osuus on noin kolmannes. **Saimaan kanavalla** on merkitystä myös matkustajaliikenteessä, vaikka määrät ovat pudonneet vuosituhannen vaihteen huippuvuosista. Selvää kasvupotentiaalia on kuitenkin olemassa ja mahdollinen viisumivapaus vilkastuttaa todennäköisesti matkailuliikennettä.

Lappeenrannan **Mustolan satama** on liikenteellisesti hyvin saavutettavissa ja sen merkitys on viime vuosina kasvanut. Satama sijaitsee Saimaan kanavan varrella ja sinne on suora rautatieyhteys. Alueen vapaa-varasto tarjoaa tullivapaan turvallisen varastointimahdollisuuden ja hyvät liikenneyhteydet aivan Venäjän rajan läheisyydessä.

Luonnonmukainen avovesikausi Etelä-Saimaalla ja Saimaan kanavalla on keskimäärin seitsemän kuukautta. Koska useat kanavalla ja Saimaalla liikennöivistä laivoista on katsastettu talviliikenteeseen, on kanavalla viime aikoina saavutettu kymmenen kuukauden liikennekausi, joka alkaa huhtikuun alusta ja päättyy tammikuun lopulla. Osalla syväväyläverkkoa liikenne on nykyisin ympärivuotista. Saimaan vesiliikenteen kannalta on ratkaisevaa Saimaan kanavan

vuonna 2013 päättyvän vuokrasopimuksen uusiminen ja kanavan tulevaisuuden toimenpiteet.

Lentoliikenne

Lappeenrannan lentoaseman matkustajamäärät putosivat vuonna 2007 puoleen aiempien vuosien noin 50 000 matkustajan tasosta säännöllisen reittiliikenteen loppuessa syyskuussa 2007. Reittiliikenne käynnistyi uuden operaattorin toimesta kuitenkin uudelleen tammikuussa 2008.

Lappeenrannan lentokentällä ja riittävällä vuoro-tarjonnalla on suuri merkitys sekä maakunnan että Kaakkois-Suomen kilpailukyvyyn ja teollisuuden kehittämisedellytysten kannalta.

Imatralla sijaitseva **Immolan** lentokenttä toimii harraste- ja liikelentokenttänä.

Henkilöliikenne

Vuosina 2004–2005 tehdyn valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT) mukaan liikkuminen Etelä-Karjalassa on hyvin henkilöautovaltaista. Matkojen määrästä 62 prosenttia ja kuljetuista kilometreistä 82 prosenttia tehdään henkilöautolla. Jalankulun ja pyöräilyn yhteinen osuus matkojen määrästä on 32 prosenttia ja suoritteesta 6 prosenttia. Joukkoliikenteellä vastaavat osuudet ovat 4 prosenttia ja 7 prosenttia. Keskimäärin eteläkarjalaiset käyttävät liikkumiseen aikaa reilun tunnin vuorokaudessa. Kevyen liikenteen ja henkilöautoliikenteen kulkutapaosuudet ovat yhtä suuria 1–2 kilometrin mittaisilla matkoilla. Tätä lyhyemmillä matkoilla autoilu on vähäisempää ja pidemmillä matkoilla yleisempää kuin kävely ja pyöräily yhteensä.

Henkilöautotiheys asukasta kohden on Etelä-Karjalassa korkea. Vuonna 2007 oli keskimäärin 527 henkilöautoa 1 000 asukasta kohden, mikä ylittää selvästi valtakunnallisen keskiarvon 484.

Työpaikat ja työssäkäynti

Työpaikkojen määrä suhteessa työlliseen työvoimaan ylittää Lappeenrannan ja Imatran kaupungeissa 100 prosentin. Omassa kunnassa työssäkäyvien määrä ja osuus on Lappeenrantaan lukuun ottamatta laskenut jokaisessa kunnassa. Taipalsaarella osuus on kaikkein pienin eli hieman yli 30 prosenttia työssäkäyvistä. Lemilläkin se on vain 37 ja Ruokolahdella 38 prosenttia.

Työmatkat ovat pidentyneet jatkuvasti, samoin pendelöinti kuntien välillä on lisääntynyt. Merkittävimmät kuntien väliset työssäkäyntivirrat suuntautuvat maakuntakeskukseen Lappeenrantaan sekä Imatralle. Kohtuullisen suuria työssäkäyntivirtoja Etelä-Karjalasta suuntautuu myös pääkaupunkiseudulle ja Kymenlaaksoon. Viidessä vuodessa eniten ovat kasvaneet naapurikuntien työssäkäyntivirrat Lappeenrantaan, keskimäärin viidenneksellä. Työmatkaliikennettä on myös rajan yli. Imatran ja Svetogorskin välillä pendelöijiiä on jonkun verran, mutta myös Viipurissa ja Pietarissa käydään töissä. Tilastotietoa rajan ylittävän pendelöimin määräästä ei kuitenkaan ole.

Liikenneturvallisuus

Etelä-Karjalantie- ja katuverkolla on tapahtunut vuosittain noin 200 henkilövahinkoihin johtanutta liikenneonnettomuutta, joissa keskimäärin on kuollut vuosittain 14 henkilöä. Viime vuosilta ei ole havaittavissa vähenemää onnettomuuksien eikä uhrien määrässä, päinvastoin edellä esitetyt luvut ovat hieman suurempia verrattuna edelliseen nelivuotiskauteen.

Henkilövahinko-onnettomuuksista 40 prosenttia tapahtuu Lappeenrannan kaupungin alueella. Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden osuus tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden määrässä on moninkertainen heidän ajoneuvosuoritteeseensa verrattuna. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut



runsaasti valtatiellä 6 koko maakunnan alueella. Onnettomuusasteeltaan vaarallisia tiejaksoja on runsaasti kaikilla maakunnan valtateillä: valtatie 6 lisäksi myös valtatiellä 13, 14 ja 26. Taajamissa ongelmakohtia ovat erityisesti kevyen liikenteen ylityskohdat ajoneuvoliikenteen väylien kanssa.

Liikenneturvallisuus ei ole viime vuosina parantunut Etelä-Karjalassa tavoitteidenmukaisesti, päinvastoin onnettomuuksien ja uhrien luvut ovat olleet kasvusuunnassa. Valtakunnallisiin tavoitteisiin vastaaminen edellyttää liikenneturvallisuuden selvää ja nopeaa parantamista tieliikenteessä. Kasvava itäliikenne on lisännyt onnettomuusriskiä.

2.13.4. Liikenneverkon kehittäminen

Venäjä-liikenne

Venäjä on noussut Suomen toiseksi suurimmaksi kauppakumppaniksi. Venäjän talouden nopean kasvun ennustetaan jatkuvan ja se luo mahdollisuuksia eteläkarjalaiselle teollisuudelle, kaupalle ja logistiikkayrityksille. Kasvu on lisännyt erityisesti transito-kuljetuksia, jonka tavaroiden arvo ja määrä ovat kaksinkertaistuneet viidessä vuodessa. Erityisen nopeasti ovat kasvaneet henkilöautojen kuljetukset.

Mikäli viisumivapaudesta EU:n ja Venäjän välillä sovitaan, niin sen on arvioitu nostavan ensimmäisenä vuotena matkustajamääriä 30–40 prosenttia. Viisumivapauden toteutuminen on epävarmaa, mutta sen voidaan olettaa toteutuvan asteittain. Lähivuosina Venäjän talouden on arvioitu joka tapauksessa kehittyvän myönteisesti ja se tulee lisäämään nopeasti raja-liikennettä Etelä-Karjalassa.

Pidemmällä aikavälillä kasvun on arvioitu hidastuvan, vaikka Venäjän talouskasvu jatkuisikin. Kuljetusreitit voivat muuttua Venäjän omien satamien ja niihin liittyvien maantieyhteyksien kehittymisen myötä. Suomen suosio transitoliikenteen reittinä saattaa myös heikentyä, mikäli liikenneturvallisuus paranee ja rajanylitykset sujuvoituvat muissa Keski-Euroopasta Venäjälle johtavissa kuljetuskäytävissä. Joka tapauksessa ennusteiden mukaan raskas liikenne tulee lähivuosina kasvamaan Etelä-Karjalan päätieverkolla selvästi nykyisestä.

Etelä-Karjalan alueen raja-asemien kehittäminen on osa kansallista liikenne- ja rajapolitiikkaa. Raja-asemien toiminta on eräs lähivuosien kriittinen menestystekijä Etelä-Karjalan taloudellisen hyvinvoinnin kehittämisessä. Suomen puolella rajan ylitykseen liittyviä sekä liikenteellisiä että toiminnallisia esteitä tu-

leekin vähentää. Tätä tavoitetta tukevista hankkeista merkittävimpiä ovat Nuijamaan ja Imatran raja-asemien kehittäminen edelleen. Valtion rajanylityspaikkoja pohtineen työryhmän mielestä Parikkala-Syväoron tilapäisen rajanylityspaikan muuttaminen kansainväliseksi olisi pitkällä aikavälillä perusteltua. Se voisi aluksi toimia Suomen ja Venäjän kahdenvälisenä rajanylityspaikkana.

Maakunnan kehityskäytävä

Elinkeinoelämän liikenteen toimivuus, tehokkuus ja kustannustaso ovat Etelä-Karjalan kilpailukyvyn kannalta erityisen tärkeitä tekijöitä, mikä korostaa maakunnan läpi kulkevien pääväylien ja rajanylityspaikoille johtavien tie- ja raideliikenteen sekä logististen ja rajapalveluiden kehittämisen tärkeyttä.

Tarvitaan nopeat, luotettavat ja turvalliset yhteydet sekä maakunnan sisällä että maakunnasta muualle Suomeen sekä ulkomaille. Tällöin painopisteiksi nousevat:

- ✧ ylimaakunnallisen päätieverkoston ja rajanylityspaikkojen kehittäminen (vt 6, vt 13, vt 26, kt 62, mt 387).
- ✧ Karjalan radan sekä Venäjän raideyhteyksien kehittäminen.
- ✧ vesiliikenteen kehittäminen, erityisesti Saimaan kanava.
- ✧ elinkeinoelämän ja teollisuuden sekä palvelujen liikennetarpeet tulee turvata, erityisesti metsäteollisuuden puuhuollon ja elinkeinojen turvaamiseen tähtäävät hankkeet.

Keskeisiä vesiliikenteen kehittämistoimia ovat:

- ✧ Saimaan vesiliikenteen ja matkailun kannalta tärkeiden vesitieteyhteyksien ja satamien kehittäminen. Pidemmän tähtäimen kehityshankkeena on kanavan liikenteen saaminen ympärivuotiseksi ja mahdollinen aluskoon suurentaminen, mikä sisältää muun muassa sulkukoon suurentamisen, nykyisen kanavan leventämisen sekä kaarteiden loiventamisen.
- ✧ Vuoksen sataman kehittäminen.
- ✧ Kutilan kanavan toteuttamisedellytysten selvittäminen.

Keskeisiä lentoliikenteen kehittämistoimia ovat:

- ✧ uusien kansainvälisten lentoreittien avaaminen ja lentokentän palvelujen kehittäminen.
- ✧ suorien charter-lentojen lukumäärän kasvattaminen.
- ✧ itään suuntautuvan rahtiliikenteen kehittäminen.



Kutila, Taipalsaari.

Logistiikka

Liikennejärjestelmän kehittämisen yhtenä tavoitteena on luoda edellytyksiä alueen tuotantorakennetta ja väestöä palveleville logistiikkatoiminnoille. Etelä-Karjalan metsäteollisuus, Mustolan satama ja muut merkittävät maakunnan logistiikkakeskukset sekä Venäjän rajan läheisyys ja siihen liittyvät kuljetustarpeiden erityispiirteet korostavat tavaraliikenteen ja logistiikan toimivuusvaatimuksia. Maakunnan sijainti rajan läheisyydessä luo hyvät edellytykset kasvavaan Venäjän kauppaan liittyville logistiikkapalveluiden keskittymälle.

Etelä-Karjalan suurteollisuuden kuljetusjärjestelmä on perinteisesti perustunut rautatiekuljetuksiin ja alueen teollisuus on jatkuvasti kehittänyt tuotantoaan ja toimintojaan luottaen logistisen järjestelmän toimivuuteen rautateitse. Etelä-Karjalan logistiikan ja tavaraliikenteen kehittymisen edellytyksinä ovat siksi erityisesti rautatiekapasiteetin kasvattaminen alueella, mutta myös maantieverkon kehittäminen sekä kansainvälinen lentokenttä että luotettavat vesiliikenneyhteydet, jotka kaikki yhdessä tarjoavat tehokkaan ja turvallisen yhdistelmän eri kuljetusmuotoja.

Tavoitteena on, että Etelä-Karjalasta kehittyä vahvaan perusteellisuuteen, korkeatasoiseen koulutukseen ja maantieteelliseen asemaan nojautuen idänkaupan ja teollisuuden kuljetusten osaamisen ja tekemisen keskus. Isojen väyläinvestointien lisäksi tulee kehittää myös pääliikenneväylien ja rajanylityspaikkojen logistiikan alueita.

Joukkoliikennejärjestelmä

Joukkoliikenteen edistäminen on yksi keskeisistä tavoitteista niin maakunnan liikennejärjestelmän kehittämisessä kuin valtakunnallisissa liikennepoliittisissa linjauksissakin. Joukkoliikenteen palvelujen kehittämisellä pyritään hillitsemaan autoliikenteen kasvua ja samalla ilmastomuutosta, turvaamaan jokapäiväi-

sen elämän edellyttämät liikkumismahdollisuudet eri ikäryhmille sekä tukemaan alueiden kehittymistä. Pitkämatkaisen joukkoliikenteen runkoverkko muodostuu Etelä-Karjalassa vilkkaimmin liikennöityjen linja-autoliikenteen väylistä sekä Karjalan radasta, josta voi kehittyä merkittävä taajamaraideliikenteen yhteys keskeiselle työssäkäyntialueelle.

Joukkoliikenteen toimintaedellytysten näkökulmasta maankäyttö on avainasemassa. Toimintojen sijoittelulla, kuten uusien asuinalueiden sijainnilla ja matkakeskusten ja liityntäpalvelujen kehittämisellä, on suuri vaikutus joukkoliikenteen kilpailukykyyn. Joukkoliikenteen pääkäytävissä, Lappeenranta–Imatra -välillä joukkoliikenteen kilpailukyky voidaan turvata, mutta maaseudun liikkumistarpeita turvaamaan tarvitaan uusia keinoja.

Jalankulku ja pyöräily

Yhdyskuntarakenteen kehitys määrää pitkälle eri kulkutapojen edellytykset. Matkapituuksien on oltava kohtuullisia, jotta kävely ja pyöräily tarjoaisivat kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle. Mikäli yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kehitys johtaa matkanpituuksien kasvuun, niin kävelyn ja pyöräilyn edellytysten heikkenemistä on hyvin vaikea kompensoida liikennesuunnittelun keinoin. Alle kahden kilometrin pituisilla matkoilla kevyen liikenteen rooli on yleensä merkittävämpi kuin henkilöauton. Keskeisiä kaupunkitaajamia tuleekin kehittää eheyttämällä yhdyskuntarakennetta ja kehittämällä jalankulku- ja pyöräilyteitä keskeisellä ”jalankulkukaupunki”-vyöhykkeellä. Maakuntakaavan yhtenä tavoitteena onkin kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja tiivistämisen sekä jalankulun ja kevyenliikenteen verkoston avulla.

Seudullinen kevyen liikenteen verkosto yhdistää toisiinsa taajaman tai kaupunkiseudun osia ja palvelee kevyen liikenteen päävirtoja keskustoihin. Etelä-Karjalassa tavoitteena on kevyen liikenteen seudullinen pääverkko, joka on hyvin opastettu, standardiltaan sujuva, ensisijaisesti kokonaan ajoradasta erotettu ja maakunnan ydinalueella yhtenäinen. Kevyen liikenteen verkkoa voidaan laajentaa joko rakentamalla erillisiä kevyen liikenteen raitteja tai käyttämällä hyväksi vähäliikenteisiä yksityisteitä. Pyöräilyä ja kävelyä voidaan tukea parantamalla mahdollisuuksia liityntäpyöräilyyn osana joukkoliikennematkaa. Kävelyä ja pyöräilyä voidaan edistää ja niiden turvallisuutta parantaa pyrkimällä vaikuttamaan asenteisiin ja liikkumistottumuksiin.

2.14 Tekninen huolto

2.14.1 Vesi- ja jätehuolto

Etelä-Karjalan asukkaista noin 80 prosenttia on liittynyt kunnalliseen vesihuoltoon. Suunnittelualueella vedenhankinta hoidetaan pääasiassa ensimmäisen Salpausselän pohjavesivaroilla. Kuntien vedenjakelujärjestelmiä ei ole muutamia raja-alueita (Korvenkylä–Imatra, Nurmela–Miehikkälä, Kannuskoski–Valkeala) lukuun ottamatta yhdistetty. Yhdysvesijohtoja on Lappeenrannan ja Taipalsaaren sekä Lappeenrannan ja Lemmin välillä, mutta niitä ei ole käytetty.

Jätevedet käsitellään pääosin kuntien omilla puhdistamoilla. Yhteispuhdistus on Lappeenrannan, Lemmin ja Taipalsaaren jätevesille sekä Imatran, Joutsenon Korvenkylän ja Ruokolahden jätevesille. Suomeniemellä on yhteistyötä Etelä-Savon suuntaan. Lappeenrannassa on vireillä jätevedenpuhdistamohanke. Mikäli uusi jätevedenpuhdistamo toteutuu, on todennäköistä, että myös Imatra tulee siihen mukaan.

Jätehuollossa toimii maakunnallinen jätehuolto, jossa Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy hoitaa kaikki jätehuoltoon liittyvät asiat. Nykyinen jätteidenkäsittelyalue sijaitsee Joutsenon Kunnunsuolla. Jätteidenkäsittelyalueella on laajennustarpeita. Suomeniemellä on jätehuoltoyhteistyötä Mikkelin kanssa.



Kukkuroinmäki, Lappeenranta.

2.14.2 Energiahuolto

Maakunnissa on erilaiset lähtökohdat energiantuotantoon. Polttoainevalintoihin vaikuttavat logistiikan kustannukset ja polttoaineiden saatavuus alueellisesti. Uusiutuvien ja kotimaisten polttoaineiden kohdalla alueelliset erot vaikuttavat suuresti niiden käyttöpotentiaaliin energianhankinnassa. Etelä-Karjalan sijainti Venäjän maakaasuvarojen lähellä on

syy maakunnan maakaasuun käyttöön energiantuotannon polttoaineena. Alueella on ollut maakaasun käyttömahdollisuus vuodesta 1974. Lisäksi Venäjältä tuodaan sähköä maakuntamme kattavaan sähköverkkoon. Maakunnassamme metsäteollisuudella on suuri merkitys alueen talouteen sekä energiantuotantoon. Tehtaat, voimalaitokset ja lämpökeskukset ovat olennainen osa eteläkarjalaista kaupunkikuvaa. Alueiden energiatehokkuutta pyritään parantamaan tiiviimmällä rakentamisella. Haja-asutusalueiden lämmityksessä suuntaudutaan entistä ympäristöystävällisempiin lämmitysmuotoihin, kuten maa- ja ilmalämpöön sekä pellettilämmitykseen.

Etelä-Karjalan energihuollon omavaraisuusaste on Suomen keskitasoa huomattavasti korkeampi. Korkeaan omavaraisuusasteeseen vaikuttavat alueella sijaitsevat melko runsaat vesivoimavarat sekä metsäteollisuuden sivutuotteina syntyvien jättepolttoaineiden voimakas käyttö energiantuotannossa. Metsäteollisuudella ja maakaasulla on merkittävä vaikutus energiataseeseen. Metsäteollisuus käyttää yli 50 prosenttia primäärienergiasta. Metsäteollisuuden supistukset ja teollisuuden tuotantomäärät vaikuttavat alueen energian käyttöön ja niillä voi olla huomattava vaikutus energiataseeseen.

Etelä-Karjalassa energiataseen kannalta merkittäviä toimijoita on noin 40 kappaletta. Ne löytyvät seuraavilta aloilta:

- ✧ kemiallinen metsäteollisuus
- ✧ mekaaninen metsäteollisuus
- ✧ yhdyskuntien suuret CHP-laitokset
- ✧ kemianteollisuus sekä betonin ja asfaltin valmistus
- ✧ elintarviketeollisuus (leipomot, puutarhat)
- ✧ alueelliset lämpökeskukset
- ✧ Vuoksen vesivoimalaitokset

Energia- ja ympäristöala on Etelä-Karjalan uusista kehittyvistä kärkitoimialoista. Se käsittää osaksi myös metsäklusterin kehittämistä, koska ala liittyy laajasti metsäteollisuuden toimintaan. Keskipitkällä tähtäimellä Etelä-Karjalassa haetaan kasvua energia- ja ympäristöklusterista. Se pitää sisällään sähkömoottoreiden valmistuksen, tuulivoimaan liittyvän komponenttutuotannon sekä erotustekniikan kemiantekniseltä alalta. Etelä-Karjalan alueelle on syntymässä myös useita uusiutuviin energialähteisiin liittyviä kehittämishankkeita. Näitä ovat tuulivoiman, biokaasun ja puupohjaisten raaka-aineiden hyödyntäminen.

Lappeenrannan teknillinen yliopisto on energia- ja ympäristötekniikassa sekä erotustekniikassa Suomen johtava osaamiskeskittymä, joka suurelta osin vah-

vistaa pyrkimyksiä kasvattaa energia- ja ympäristöklusteria. Jo toteutuneista energia-alan hankkeista maakunnassa on hyvänä esimerkkinä vuonna 2010 aloitettava biovoimala. Se on lajissaan Suomen toiseksi suurin ja Etelä-Karjalassa ensimmäinen teollisuusvoimala, joka tuottaa energiaa myös yhdyskuntakäyttöön. Biovoimala tulee tuottamaan sekä sähköä että lämpöä. Tehtaan hyötysuhde on yli 80 prosenttia ja se tuottaa kaiken Lappeenrannan kaupungin tarvitseman kaukolämmön muutamaa pakkasasteeseen saakka.

2.14.3 Tietoliikenne

Hyvät teleyhteydet ovat muuttuneet ylellisyys- hyödykkeestä välttämättömyydeksi. Kansalaisten työ sekä vapaa-aika vaativat korkealaatuisia tietoliikenneyhteyksiä. Eräät teleyritykset ovat kuitenkin samalla ilmoittaneet karsivansa kiinteän televerkon palveluita laajoilla alueilla maassa, eivätkä kansalaiset voi enää kaikkialla saada välttämättömiä palveluita markkinaehtoisesti.

Tietoliikenteen kehittämisen päätavoitteena on laajakaistan toteuttaminen kaikkien ulottuville. Vuoden 2015 tavoitteena on, että kaikkialla maassa on kysynnän mukaisesti saatavilla 100 megabitin yhteydet mahdollistava valokuitu- tai kaapeliverkko.

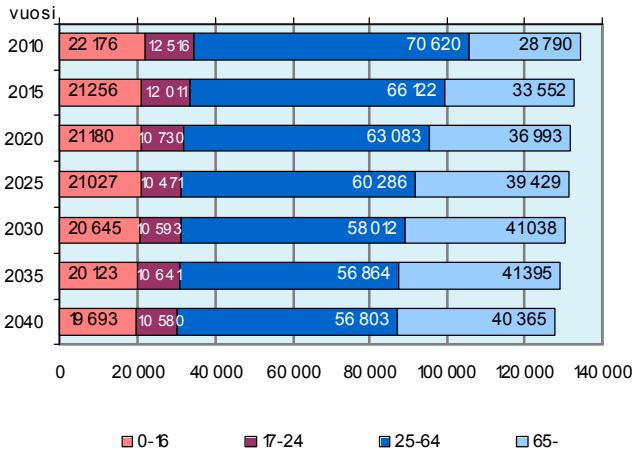
Valokuiturakentaminen tulee olla osana alue- ja yhdyskuntasuunnittelua. Osana muuta alue- ja yhdyskuntasuunnittelua varmistetaan, että yleinen televerkosto pysyy haja-asutusalueellakin tietoyhteiskuntakehityksen vaatimalla tasolla. Suunnittelussa otetaan huomioon kansalaisten, elinkeinoelämän sekä julkisten palvelujen tarpeet. Alue- ja yhdyskuntasuunnitteluun kuuluu kuitenkin myös sen varmistaminen, että tietoyhteiskunnan palveluiden vaatima verkko- infrastruktuuri syntyy kaikkialle. Sen vuoksi verkkojen kehittäminen on osa yleistä suunnittelujärjestelmää yhtä hyvin kuin esimerkiksi liikennejärjestelmän suunnittelu.

Valokuiturakentamisen suunnittelu tulee ottaa osaksi muuta maankäytön suunnittelua. Televerkostojen ja laajakaistan toteuttajien kannalta suunnittelun niveltäminen maankäytön suunnitteluun turvaisi mahdollisuuden toteuttamiseen ilman hankaluuksia. Kunta taas saisi tietoonsa tulevat toiveet ja esimerkiksi katuverkoston alle sijoitettavia johtotarpeita voitaisiin tehdä yhteisputkistoihin sekä siten vähentää kaivamisesta liikenteelle aiheutuvia haittoja. Haja-asutusalueilla asia on myös yleiskaavoituskysymys. Erityisen harvaan asutuilla alueillaärkevin vaihtoehto tullee kuitenkin olemaan langattomien yhteyksien käyttö.

3. MAAKUNNAN SUUNNITTELUN TAVOITTEET

3.1 Väestötavoitteet

Etelä-Karjalan väestöennuste ikäryhmittäin



Lähde: Tilastokeskus

Maakunnan väestötavoitteen laadintaa sitovat muutamat tosiasiat, joihin ei maakunnan hallinnollisin toimin voida juurikaan vaikuttaa. Ensimmäinen tosiasia on vanhusväestö, jonka määrä on nopeasti kasvamassa. Keskimääräisen eliniän odotteen kohotessa vanhuksat elävät vanhemmiksi kuin menneinä vuosikymmeninä, mikä omalta osaltaan näkyy vanhusväestön määrässä. Luonnollisen väestökehityksen toinen osatekijä, syntyvyys on niin ikään asia, johon ei hallinnollisin toimin voida juurikaan vaikuttaa. Tähän osatekijään vaikuttaminen edellyttää, että maakuntaan saadaan muuttamaan asukkaita, jotka ikänsä puolesta omaavat potentiaalia väkiluvun kasvattamiseen.

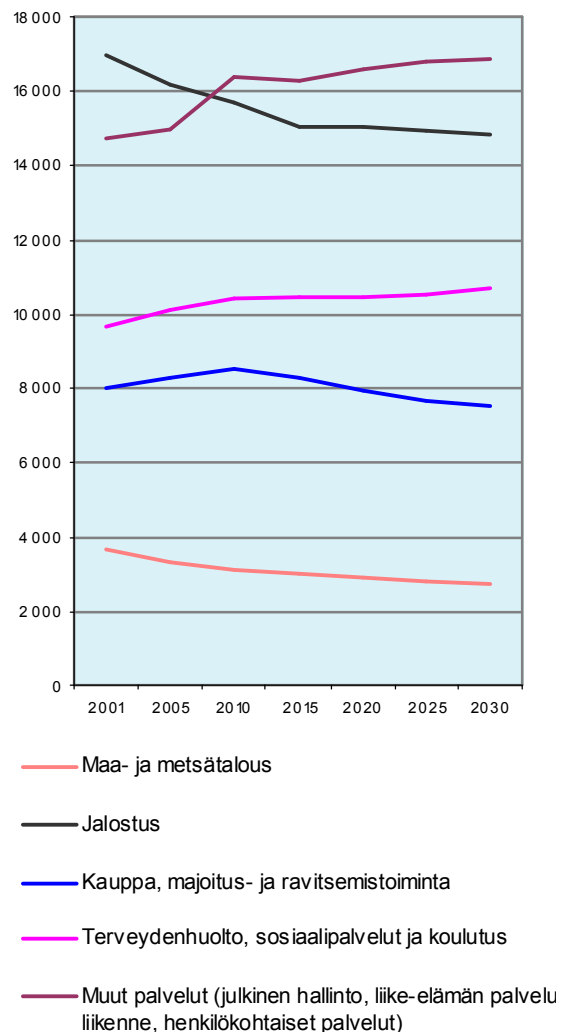
Maakunnan väkiluku on 134 600 henkeä vuoden 2008 syksyllä. Tilastokeskuksen keväällä 2008 valmistuneen trendiennusteen mukainen väkiluku vuonna 2030 on 130 288 henkeä. Etelä-Karjalan liitto pitää Tilastokeskuksen ennustetta lähimain maakunnan omaa käsitystä vastaavana. Etelä-Karjalan liitto esittää omana väestötavoitteenaan 132 000 henkeä vuodelle 2030. Trendiennustetta myönteisempi väestötavoite perustuu oletukseen, että elinkeinojen kehittämisessä onnistutaan siten, että kotimainen muuttoliike kääntyy maakunnalle positiiviseksi. Maiden välisessä muuttoliikkeessä tavoitteena on, että tulijoiden määrä ja ikärakenne säilyvät ainakin nykytasolla ja maastamuutto vähenee lievästi nykyisestäään.

3.2 Työpaikkatavoitteet

Etelä-Karjalan työpaikkakehityksen päälinjat ovat muun maan kanssa samansuuntaisia. Alkutuotannon ja jalostuksen työpaikat vähenevät, palvelutyöpaikat lisääntyvät. Työpaikkaennuste on tehty tasaisen kehityksen oletuksella, eli äkillisiä lukumääräisesti suuria työpaikkamuutoksia ei ole oletettu tapahtuvan. Esimerkiksi metsäteollisuuden äkillisten työpaikkavähennysten tarkkaa ajankohtaa ei ole edes pyritty ennustamaan, vaan muutos on jaettu keskimääräisenä vuosimuutoksena usealle vuodelle.

Etelä-Karjala on maakunta, jonka talouselämää hallitsee yksi toimiala, metsäteollisuus. Kun paperille riittää maailmalla kysyntää, myös Etelä-Karjalan ta-

Työpaikkojen ennakoitu kehitys Etelä-Karjalassa v. 2001 - 2030



loudessa menee hyvin. Mitalin toinen puoli paljastuu siinä vaiheessa, kun maailmanmarkkinat eivät vedä. Maakunnan riippuvuus yhdestä toimialasta on Suomen maakunnista suurimpia. Hyvinä aikoina tämä on vahvuutemme, mutta laskusuhdanteessa heikkouksemme.

Maakunnan elinkeinoelämän tulevaisuutta hallitsevat monin osin aivan muut toimijat kuin mihin on täällä totuttu. Paperiteollisuus on menettämässä asemiaan, kun puun tuonti Venäjältä loppuu. Tällä tosiasialla on sekä kielteisiä että myös myönteisiä vaikutuksia. Kielteiset vaikutukset, työpaikka- ja väestökato, ovat tuttuja jo entuudestaan. Myönteiset vaikutukset on maakunnan asukkaiden itse saatava aikaan. Uuden yritystoiminnan luominen on asia, jossa maakunnan sisäinen innovatiivisuus on jalostettava sellaiseen muotoon, että syntyvät innovaatiot voidaan mahdollisimman monessa tapauksessa kaupallistaa. Nyt ollaan ensi kertaa tilanteessa, jossa elinkeinorakenteen monipuolistaminen on välttämättömyys, eikä pelkkä vaihtoehto jollekin sellaiselle, jota ei enää ole olemassa. Metsäteollisuuden uutta nousua ei ole enää lupa odottaa, ellei kokonaan uusia tuotteita tai raaka-ainelähteitä löydetä.

Maakunnalle luo erityisiä mahdollisuuksia mm. Venäjän markkinat sekä Lappeenrannan teknillisen yliopiston osaaminen, etenkin energiatekniikka. Kasvavina toimialoina nähdään ennusteissa mm. erilainen asiantuntijatyö, hoitotyö, koulutus, kauppa, majoitus- ja ravitsemistoiminta sekä liike-elämän palvelut.

3.3 Palvelurakennetavoitteet

Palveluiden kysyntäkehitys

Etelä-Karjalan julkisten palveluiden, erityisesti terveydenhuolto- ja sosiaalipalveluiden kysyntäkehityksen määrää huomattavalta osalta väestön ikärakenteen kehitys. Etelä-Karjala on muiden Itä-Suomen maakuntien lailla ikärakenteeltaan muuta maata enemmän vanhoihin ikäluokkiin painottuva. Vanhuväestön suhteellinen ja myös lukumääräinen väestöosuus kasvaa. Tämä merkitsee sitä, että paine kuntien sosiaali- ja terveydenhuoltoa kohtaan kasvaa ja pakottaa kunnat tekemään valintoja siitä, panostetaanko vanhusten hoidossa laitos- vai kotihoitoon. Ennen pitkää lienee välttämätöntä omaksua periaatteeksi, että laitoshoido on hoitotapa, jota vanhushuollossa pyritään välttämään niin pitkälle kuin mahdollista. Vanhusten toimintakykyä ylläpitävillä kuntoutustoimilla voidaan vanhusten itsenäistä suo-

riutumista edistää ja vähentää heidän laitoshoidon tarvettaan. Laitoshoido on tulevaisuudessa vain kaikkein heikkokuntoisimmille varattu hoitomuoto.

Palveluiden erilaiset tuottamistavat

Viimeistään siinä vaiheessa, kun II maailmansodan jälkeiset suuret ikäluokat tulevat vanhusikään, on sosiaali- ja terveydenhuollon palveluiden tuottamisessa päästävä nykyistä tehokkaampaan toimintatapaan. 2000-luvulla nopeaan kehitysvauhtiin lähtenyt vanhushuollon teknologia mahdollistaa tulevaisuudessa nykyisestä huomattavasti poikkeavat hoitoratkaisut, joissa apuvälineiden rooli on huomattavasti nykyistä suurempi ja inhimillinen työpanos on vain osa nykyisestäään.

Palveluiden tuottajina toimivat kunnat ja kunta-yhtymät, yksityiset palveluiden tuottajat sekä kolmannen sektorin toimijat. Kunta- ja palvelurakennuudistuksessa tavoitteeksi on otettu, että kunnan tai yhteistoiminta-alueen minimiväestöpohja 20 000 henkeä. Tämä on jo suurempi kuin Etelä-Karjalan yhdenkään yksittäisen maalaiskunnan väkiluku. Maakunnan palvelutuotantoa tullaan monin osin toteuttamaan kuntien välisenä yhteistyönä tai luomalla riittävä väestöpohja kuntia yhdistäen.

Yksityisen sektorin palvelutuotantoa tarvitaan mm. sellaisten palveluiden tuottamiseen, joissa kunnan oma palvelutuotanto ei kykene tuottamaan palvelua yksityisen sektorin kustannustehokkuudella tai palvelujärjestelmässä on jo alun pitäen lähdetty periaatteesta, että palvelu ostetaan yksityiseltä palvelun tuottajalta. Yksityisen palvelutuotannon kenties tyypillisimpiä käyttökohteita ovat lääkäripalvelut sekä sopimuksenvaraisesti toimien että silloin, kun terveyskeskus ei kykene tuottamaan palvelua hoitotakuun edellyttämän ajan sisällä. Jälkimmäinen käyttötilanne tulee vastaan erityisesti Itä-Suomessa, jossa lääkäripula on krooninen huolimatta Kuopion yliopiston harjoittamasta lääkärikoulutuksesta.

Kolmannella sektorilla tarkoitetaan suomalaisessa yhteiskunnassa pääasiassa järjestöjä ja säätiöitä sekä uusosuustoimintaa. On tapana käyttää myös käsitettä vapaaehtoissektori tai sosiaalitalous kuvaamaan kolmatta sektoria, jonka toiminnassa voittoa tavoittelemattomuus on tärkeä periaate. Kolmas sektori sisältää toimintoina sekä palkkatyötä että vapaaehtoistyötä, Suomessa muuta Eurooppaa enemmän vapaaehtoistyötä. Järjestösektorilla työskentelee maassamme palkkatyössä 60 000–80 000 henkeä ja vapaaehtoistyössä 700 000 henkeä.

Kolmas sektori on Suomessa tuottanut palveluja siellä, missä se ei ole normaalina yritystoimintana ollut kannattavaa, mm. joissakin vammaispalveluissa. Asian tuntija-arvioiden mukaan kolmannen sektorin samoin kuin yritystoiminnan merkitys tulee kasvamaan palveluiden tuottajina. Arvioihin on helppo yhtyä, kun ottaa huomioon vanhenevan väestön palvelutarpeen näköpiirissä olevan kehityskulun.

Eräs tulevaisuuden avainkysymys on, pystyvätkö kolmas sektori, yrityssektori ja julkinen sektori sellaiseen vuoropuheluun ja yhteistyöhön, jolla saadaan vastauksia esille nouseviin hyvinvointiklusterin ongelmiin ja haasteisiin. Tehtävä ei ole helppo, kun otetaan huomioon, että jokaisella sektorilla on oma asemansa, toimintatapansa ja tavoitteensa. Ellei jatkuva ja luottamuksellista vuoropuhelua saada syntymään, on vaikea kuvitella, että kunnallinen hyvinvointisektorin palvelutuotanto toimisi toivotulla tavalla. Ilman työterveyshuoltoa olisi esimerkiksi terveyssektori jo nyt pahasti kriisissä.

3.4 Maakuntakaavan tavoitteet

Maakuntakaavassa on kiinnitetty lain edellyttämällä tavalla huomiota maakunnan oloista johtuviin erityistarpeisiin. Näitä erityistarpeita ovat varautuminen Pietarin metropolialueen kehittämiseen ja kansainvälisen liikenteen (henkilö- sekä tavaraliikenne) ja matkailun kasvuun ja niistä seuraavaan liikennemäärien kasvuun sekä monimuotoiseen rakentamiseen ja alueidenkäytön tehostamiseen yhdyskuntarakennetta tiivistämällä. Myös tuotantotoiminnan ja teollisuuden muutokset ovat yhtenä haasteena maankäytön kehittämiseksi. Ilmastomuutokseen kiinnitetään huomiota esim. korostamalla joukkoliikennettä ja kaupunkien taajamien tiivistämistä sisäänpäin kehittämällä jalankulku- ja kevyenliikenteen kaupunki- ja taajamavyöhykkeitä. Huomiota on kiinnitetty elinkeinojen sekä palvelujen tulevaisuuteen, erityisesti suurkauppojen sijoittumiseen.

Maaseudun asumiseen ja kylien kehittämiseen on otettu kantaa ja kaavassa tavoitellaan laadukasta asuin ympäristöä ja virkistyspalvelujen monimuotoisuutta luonto- ja kulttuuriarvojen vaalimista unohtamatta. Koko maakuntakaava-alueella koskee suunnittelu määräys, jossa otetaan huomioon keskeisten pääväylien ja rajanylityspaikkojen vaikutusalueet ja liikenneväylien ym. toimintojen melualueet muita maankäyttövarauksia suunniteltaessa. Myös uusien energiamuotojen käyttöönotto, joukkoliikenteen kehittäminen ja taajamien tiivistäminen ovat tärkeitä ta-

voitteita ilmastomuutoksen ehkäisemiseksi Etelä-Karjalan osalta.

3.5 Aluerakenteen ja maankäytön painopistealueet

Etelä-Karjalan aluerakenteen painopistealueet ja kehitysnäkymät koostuvat maakunnan kehityskäytävästä pääliikenneväylineen ja rajanylityspaikkoineen, kasvukeskusalueen laatuikäytävästä, maakunta- ja kaupunkikeskustoista sekä kaupunkien aluekeskuksista. Myös seutukeskusten kehittämisyöhykkeet ja kuntakeskukset ovat osa aluerakenteen tärkeitä kehittämiskohteita.

Maakunnan kehityskäytävä osoittaa pääväyliin tukeutuvan maankäytön kehittämisperiaatteet tuotanto- ja palvelutoiminnalle, logistiikalle, joukkoliikenteelle sekä rajanylityspaikkojen kehittämiseksi molemmiin puolin rajaa. Kehityskäytävä sijoittuu pääväylien (Vt-6, Vt-13, kt 62, Vt-26, st 397 sekä Luumäki–Vainikkala raideyhteys ja Saimaan kanava) vyöhykkeelle. Imatran, Nuijamaan, Vainikkalan ja Parikkalan rajanylityspaikat ovat tärkeitä kehittämisvyöhykkeen kohteita. Esimerkkinä tässä todetaan, että kaavassa mm. merkittävimmät tuotantotoimintojen ja palvelujen alueet sijoittuvat kehityskäytävälle rajanylityspaikkojen tuntumaan sekä vt-6 varrelle, Saimaan kanavan ja vt-13 varrelle sekä Simolaan Luumäki–Vainikkala raideyhteyden varrelle.

Kasvukeskusalueen laatuikäytävä noudattelee pääosin aluekeskus Saimaankaupungin maankäyttöstrategian laatuikäytävärajausta. Laatuikäytävä on taajamien välinen liikenne-, asuin-, palvelu-, ja yritys ympäristön vyöhyke. Taajamien välialueita kehitetään seudun yhteisten toimintojen alueina ja voimavaroja suunnataan nykyisen rakenteen kehittämiseen, olemassa olevan infraverkon käytön edistämiseen ja palvelujen kehittämiseen. Laatuikäytävän alueella on tavoitteena uuden rakentamisen ja toimintojen sijoittaminen ensisijaisesti olemassa olevan taajamarakenteen yhteyteen tavoitteena taajamarakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen.

Kaupunki- ja aluekeskusten (Maakuntakeskus Lappeenranta ja sen aluekeskukset Sammonlahti ja Lauritsala, aluekeskus Joutseno, kaupunkikeskus Imatra sekä kunta-/aluekeskukset Taipalsaari ja Ruokolahden Rasila) osalta esitetään keskeisen taajamarakenteen tiivistämistä merkinnällä : **taajamarakenteen kehittämisen kohdealue**, joka on samalla ”jalankulku–kevyenliikenteen -kaupunkivyöhyke”.

Taajamarakenteen tiivistäminen, laadukkaat kevyenliikenteen reitit ja kävelytiet sekä hyvät joukkoliikenteen yhteydet ovat avainasemassa. Täydentävä rakentaminen tuo kaupunginosiin ja taajamiin elinvoimaa. Joukkoliikenne tulee toimia hyvin näiden vyöhykkeiden sisällä sekä näiltä vyöhykkeiltä keskeisen työssäkäyntialueen ja tärkeiden palvelujen kohteisiin. Kaavassa on otettu huomioon myös maakunnan lähialueella oleva Svetogorskin kaupunkikeskus ja siellä oleva puunjalostusteollisuuslaitos (International Papers).

Elinkeinot, kauppa ja palvelut- aluevaraukset muodostavat Etelä-Karjalan elinkeinojen ja palvelujen maakunnallisen ”runkoverkon”. Siihen sisältyvät nykyiset kaupan suuryksiköt, tilaa vievät kaupan alueet, rajapalveluiden alueet sekä julkiset maakunnalliset palvelut. Olemassa olevat, suunnitteilla olevat sekä tulevaisuuden tarpeisiin tähtäävät kaupan aluevaraukset on tarpeen merkitä erikseen vain keskusta-toimintojen alueiden ulkopuolella, esimerkkinä pääteiden liittymäalueet.

Suurteollisuuslaitosten aluevaraukset pysyvät pääosin nykyisen tilanteen mukaisina ja Seveso -laitokset (suuronnettomuusvaaralliset laitokset) osoitetaan siihen tarkoitettulla merkinnällä. Muut tuotantotoiminnan alueet sijoittuvat pääosin vt-6:n ja rajanylityspaikkojen lähituntumaan hyvien liikenneyhteyksien varrelle.

Maakunnalliseen matkailu- ja virkistysverkostoon kuuluvat tehokkaat matkailualueet (Lappeenrannan satama–Myllysaari, Rauha–Tiuru–Ukonlinna, Huhtiniemi, Tuosa ja kevyemmin kehitettävät mm. Hiitolanjoki, Suur-Saimaan saaristo jne.), matkailutieverkosto sekä matkailun kehittämiskohteet. Luonto- ja virkistysmatkailuun on esitetty merkittäviä lintuluonto-alueita mm. Siikalahden–Pienen–Rautjärven-vyöhykkeille ja Konnunsuolle. Myös maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät ja kehitettävät urheilualueet, virkistysalueet ja virkistysreitit on osoitettu. Virkistys- ja urheilualueista merkittävimpiä ovat Ukonlinnan–Rauhan, Myllymäen laskettelu- ja urheilukeskuksen sekä Tuosan alueen kehittäminen. Myös Ruokolahden Freelandian ja Rautjärven Konkalammen sekä Imatran Mellonmäen urheilualueiden kehittäminen on tavoitteena.

Arvokkaat kulttuurimaisemat ja kulttuurikohteet sekä luonnonympäristön ja luonnonarvojen alueet ovat tärkeä tekijä maakunnan tulevaisuutta ja viihtyisyyttä sekä vetovoimaa silmälläpitäen. Tärkeänä kehittämiskokonaisuutena on osoitettu Suur-Saimaan

alue luonnonarvojen, kulttuurimaiseman, virkistys- ja elinkeinojen ja matkailun alueena. Tämä asettaa vaativia haasteita toimintojen yhteensovittamiselle ja alueen ylimaakunnalliselle kehittämiselle. Perustetut luonnonsuojelualueet sekä Natura 2000 -kohteet ja rantojen suojeleluohjelman alueet osoitetaan. POSKI-projektin tuloksia hyödynnetään luonnonvarojen ja pohjavesien osalta. Valtakunnallisia kulttuuri-alueita ja maakunnallisia kohteita- ja alueita sijoittuu pääosin taajamien sisälle vanhoina arvokkaina kohteina tai muina merkittävänä kokonaisuuksina, esim. vanhat omakotialueet. Maakunnallisten kulttuuri-alueiden tavoitteena on saada säilymään maakunnallisesti arvokkaiden kohteiden ja rakennettujen aluekokonaisuuksien kulttuuriarvot, kun aluetta täydennetään ja uutta rakennetta suunnitellaan. Kulttuuriarvot toimivat alueen voimavarana. Maakunnan linnoitukset, Salpalinja ja Vuoksi ja sen uoman lähiympäristöt ovat tärkeimpiä kulttuurikohteita.



Konnunsuon vanhila-alue, Lappeenranta.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä on tärkeiksi pääkohdiksi osoitettu rajaliikenteen ja rajanylityspaikkojen kehittäminen sekä tärkeiden pääväylien kehittäminen. Valtatie 6 kehittäminen Lappeenranta–Imatra tieosuuden parantamisen jälkeen Taavetti–Lappeenranta välillä ja edelleen Taavetti–Hamina vt 26 tieyhteyden kehittäminen tavaraliikenteen yhteytenä on erittäin tärkeää.

Valtatie 13 on tärkeä matkailun sekä elinkeinojen pääväylä, jonka kehittäminen on tärkeää. Valtatie 13 Lappeenranta–Mikkeli ja Lappeenrannasta jatkuen Nuijamaan rajanylityspaikalle esitetään kehitettävänä valtatieenä, joka toimii ylimaakunnallisena sekä kansainvälisenä yhteytenä.

Seututien 387 Lappeenranta–Vaalimaa kehittämistarpeet perustuvat E-18 moottoritien valmistumiseen sekä Ylämaan rakennuskiviteollisuuden kehittymiseen. Tie on myös tärkeä tavara- ja henkilöliikenteen

väylä ottaen huomioon tavaraliikenne välillä Lappeenranta–Simola–Vainikkala. Vainikkalan rajanylityspaikalle kehitettävä tieyhteys Simolan kautta lisää tulevaisuudessa myös henkilöliikennettä kyseisellä seututiellä.

Liikenneterminaaleja on merkitty Lappeenrannan, Simolan, Imatran, Luumäen, Rautjärven ja Parikkalan kohteisiin. Lisäksi kehitettäviksi rautatieasemiksi tarvitaan tulevaisuuden joukkoliikenne ja matkustajatarpeita silmälläpitäen Lauritsala, Joutseno, Rauha ja Vuoksenniska. Maakunnan merkittävät satamat ja muut liikennepaikat kuten lentokentät ja ratapihat merkitään. Vaihtoehtona on merkitä Lappeenrannan lentokenttä joko alueena tai symbolilla.

Kevyen liikenteen verkostot esitetään yhtenäisinä verkostoina koko maakunnan läpi. Joukkoliikenne ja sen toimivuus turvataan aluekohtaisella riittävällä asukasmäärällä sekä tarkoituksenmukaisilla yhteyksillä ja terminaaleilla sekä liityntämahdollisuuksilla. Siinä kaavalla ei ole kuitenkaan paljon mahdollisuuksia, mutta on hyvä todeta ja pyrkiä parhaimpaan tulokseen asuinalueita ja niiden liikenneyhteyksiä ja liikenneasemia kehitettäessä. Tulevaisuudessa raidepuolen taajamaliikenteen mahdollisuudet Lappeenranta- Imatra- välillä tulee turvata sekä toteuttaa riittävät asemapaikat, pysäköintialueet ja liityntäliikenteeseen tarvittavat rakenteet.

Teknisen huollon ja erityisalueiden osalta todettakoon, että maakunnallisesti merkittävät putket ja johdot ja tekniset laitteet ja rakenteet on merkitty, joista merkittävimpiä ovat pääsähkö- ja kaasuverkosto ja jätevesien käsittelyn ratkaisut sekä energiahuollon alueet. Tärkeimpinä erityisalueina on merkitty Puolustusvoimien ja Rajavalvonnan alueet, rajavyöhyke, turpeenottoalueista ne, joilla on voimassaoleva lupa, erityistoimintojen alueet kuten moottoriradat ja ampumaradat ja joitakin melualueita. Moottoriratojen ja ampumaratojen osalta todettakoon, että tarve niiden keskittämiseen ja kehittämiseen suurempina kokonaisuuksina on ollut tavoitteena.

Koko aluerakenne

Etelä-Karjalan aluerakenne on keskeiseltä osiltaan melko kompakti rakenne. Kasvukeskusalueen laatuikäytävä osoittaa keskeisen työssäkäyntialueen ja sen toiminnat. Erityisesti joukkoliikenteen kehittämistä korostetaan sekä maantie – että raideliikenteessä.

Maakunnan tärkeimmät ja tiiviimmät rakenteet, teollisuus ja elinkeinot, kauppa ja palvelut sekä kaupungit ja suurimmat taajamat, sijoittuvat maakunnan läpi

kulkevan valtaväylän varrelle ja sen lähituntumaan. Seutukeskuksille on rajattu omat kehittämisvyöhykkeet ja kaupunkien taajamiin on rajattu taajamarakenteen tiivistämisvyöhykkeet tavoitteena jalan- kulkua- sekä kevyen liikenteen modernit kaupunki- alueet lähipalveluineen.

Maaseutualueita ei unohdeta ja kuntakeskukset pysyvät, joko omina kuntakeskuksinaan tai aluekeskuksina. Myös sellaisia kyliä, joissa on vielä palveluja olemassa, pyritään kehittämään viihtyisiksi ja elinvoimaisiksi kyläyhteisöiksi. Virkistyspalveluja ja -reittejä on pyritty kehittämään monipuolisiksi koko maakunnan tärkeimmille alueille ja kohteille sekä koko maakunnan läpi kulkevana kansainvälisenä reitistönä.

3.6 Kaavaratkaisun taustalla olevat vaihtoehtotarkastelut

3.6.1 Mahdolliset kuntaliittymät ja uusi maakuntajako

Etelä-Karjalassa kuntien yhdistymisiä tapahtui vuonna 2004, kun Parikkala, Saari ja Uukuniemi yhdistyivät. Lappeenranta ja Joutseno yhdistyivät 1.1.2009. Ylämaan ja Lappeenrannan yhdistyminen on toteutumassa. Myös Lappeenranta ja Lemi neuvottelevat kuntayhteistyön syventämisestä ja mahdollinen kuntaliitos olisi toteuttamiskelpoinen aikaisintaan 2013.

Parhailtaan ollaan laatimassa PARAS-hankkeen osatyönä rakenneyleiskaavaa ja maankäyttöä suunnitellaan ilman kuntarajoja läntisen Etelä-Karjalan osalta Joutsenosta länteen. Yhteinen ”yleiskaava” valmistuu vuonna 2009. Maakuntakaavan ja rakenneyleiskaavan tavoitteiden tulee olla samansuuntaiset.

Maakuntien yhteistyötä tiivistetään. Etelä-Karjala ja Kymenlaakso lisäävät hallinnollista yhteistyötä aluehallinnon uudistuksen nk. yhteistyöalueena. Tulevasta päätöksistä riippuu se, onko myös muita maakuntia (mm. Etelä-Savo) mukana tässä yhdistymistyössä. Pidemmällä aikavälillä Etelä-Karjalan ja Kymenlaakso yhdistyminen entiseksi Kymen lääniksi tarkoittaisi mm. rajanylityspaikka-asioiden tiiviimpää yhteistyötä sekä teollisuuden ja elinkeinon sekä liikenteen kehittämistä vielä tiiviimpänä yhteisenä tavoitteena.

3.6.2. Venäjän taloudellisen kasvun ja muuttoliikkeen vaikutukset

Talous kasvussa, mutta kuinka kauan?

Venäjän talous on kasvanut voimakkaasti viime vuosina, noin 7 prosentin vauhtia. Ostovoima on kasvussa ja sitä myötä kotimainen kysyntä nousee. Pääomia ei enää virtaa ulos maasta entiseen tahtiin ja venäläiset yritykset ovat päässeet kansainvälisille rahoitusmarkkinoille ja suoratkin sijoitukset ovat tuoneet pääomaa Venäjälle.

Kasvun jatkumiseen liittyy kuitenkin tiettyjä epävarmuustekijöitä. Vienti on pääasiassa öljyä, maakaasua ja raaka-aineita. Vientituloista 60 tulee energiasektorilta. Tuotantokapasiteetti on paljolti Neuvostoliiton ajoilta, eikä sovellu nykyaikaisten vientitavaroiden valmistukseen.

Talouden kasvua uhkaa myös työvoimapula. Työikäisten ikäluokka pienenee tuntuvasti tulevaisuudessa. Myös sosiaaliset ongelmat varjostavat elintason nousua ja ostovoiman kasvua. Aluekehityksen epätasaisuus heikentää sosiaalista ja poliittista vakautta. Pietarin ja Leningradin alue kehittyvät nopeimmin, kun taas Murmansk ja Karjala kamppailevat yhä suuremmissa vaikeuksissa.

Pietari ja Leningradin alue hyötyvät sijainnistaan, joka kasvattaa kuljetuksia. Se hyödyttää myös Suomea, sillä noin neljännes Venäjän tuonnista kulkee Suomen kautta. Kuljetuspotentiaali houkuttelee alueelle myös suuria ulkomaisia investointeja, mikä puolestaan luo uusia mahdollisuuksia suomalaisyrityksille.

Erityisen ripeästi alueella kasvaa vähittäiskauppa. Suurin osa suomalaisista kauppaketjuista onkin etabloitumassa Venäjälle. Myös elintarviketeollisuus kasvaa ja tarjoaa mahdollisuuksia suomalaisille, sillä se nojautuu tuontiraaka-aineisiin. Myös monet suomalaiset elintarvikeyritykset harkitsevat etabloitumista alueelle.

Talouskasvun tilanteessa myös työssäkäynti Suomen ja Venäjän välillä voi yleistyä ja pidemmällä aikavälillä voi muodostua rajan ylittävä työssäkäyntialue. Venäjän taloudellinen kasvu ja tuotantotoiminnan vilkastuminen ja monipuolistuminen saattavat vaikeuttaa raaka-aineiden saantia Suomeen, koska venäläisiä raaka-aineita jalostetaan omassa maassa yhä enemmän. Esimerkiksi Venäjän perimät puutullit ovat ilmaus tästä kehityssuunnasta.

Taloudellisen kasvun laantuessa Venäjällä myös suomalainen taloudellinen vuorovaikutus Venäjän suuntaan hiljenee. Sen sijaan muuttoliike Suomeen sekä työssäkäynti Suomessa saattaisivat vilkastua. Venäjän vienti nojaisi taas enemmän raaka-aineiden vientiin, jolloin Suomikin saisi niistä osan omaan tuotantonsa.

Muuttoliike myötäilee talouden kehitystä

Muuttoliikkeen volyyymeihin vaikuttavat maailman ja Suomen tapahtumat, erityisesti talouden ja elinkeinoelämän kehitys. Etelä-Karjalassa vaikuttaa erityisesti Venäjän talouden kehitys. Toistaiseksi elintasoero rajallamme on Euroopan suurin, sillä ostovoimakorjatulla asukaskohtaisella bruttokansantuotteella mitattuna Venäjän taso on alle 40 prosenttia Suomen tasosta.

Maahanmuutto ei kuitenkaan noudata pelkästään talouden lakeja, mukana on mm. lupiin ja kulttuuri-perinteeseen perustuvia rajoitteita. Paluumuuton arvioidaan hieman nousevan ja avioliittojen lievästi vähenevän. Kokonaismuuton trendi tulee riippumaan ennen kaikkea työvoimamuutosta ja opiskelijoiden muutosta. Yhteiskunnallinen kehitys Venäjällä, muun muassa autoritääristen piirteiden voimistuminen, voi osaltaan olla voimistamassa ainakin koulutetun väestön lähtöhalukkuutta.

Jos Venäjän talouden nousu toimii lähtömuuttoa jarruttavana yleisenä tekijänä, voi toisaalta samalla myös venäläinen yritysmaailma laajentaa toimintaansa Suomessa. Siihen voi liittyä työperäistä muuttoa.

Yritysten into rekrytoida työntekijöitä suoraan ulkomailta sekä yleinen asenneilmapiiri vaikuttavat myös muuttomääriin. Etenkin matalapalkka-aloille ennustetaan suurta työvoimavajetta, jota täyttämään toivotaan maahanmuuttajia. Vaarana onkin, että joillekin sektoreille muodostuu ainoastaan maahanmuuttajapohjaista tarjontaa. Kaikille aloille olisi kuitenkin hyvä saada ulkomaista taustaa olevia ihmisiä monimuotoistamaan työyhteisöjä. Kun maahanmuuttajia löytyy joka alalta, eivät tietyt alat joutuisi leimatuiksi.

Suomi tarvitsee myös koulutukseltaan eritaustaisia maahanmuuttajia: osaajia asiantuntijatehtäviin ja vähemmän koulutettuja perustyöhön. Tähän saakka tutkintoja ei ole osattu hyödyntää Suomessa tarpeeksi hyvin. Myös Suomeen opiskelemaan tulevat maahanmuuttajat ovat tärkeitä sikäli, että kokemusten mukaan yli puolet heistä jää opintojen jälkeen Suomeen töihin tai jatko-opiskelemaan.

Valtakunnallisten ennusteiden maahanmuuttajaväestön pääammattiryhmiä vuonna 2015 tulisivat olemaan palvelutyö, teollinen työ, tuotannon ja liikenteen sekä talouden ja hallinnonjohto- ja asiantuntijatyö, hoitotyö sekä opetus- ja kulttuurityö. Samaisen ennusteen mukaan Etelä-Karjalassa tulisi ulkomailla syntyneiden määrä eli nykyinen 4046 henkeä miltei kaksinkertaistumaan vuoteen 2025 maltillisemmankin vaihtoehdon mukaan. Toisaalta muuttoa jarruttaa se, että Venäjän ja Suomen välillä liikkumista rajoitetaan monin eri tavoin, mikä osaltaan vaikuttaa muuttoliikkeen kehitykseen. Viro on päässyt EU-jäsenyyden myötä uuteen asemaan Suomeen nähden ja sieltä onkin virrannut työvoimaa maahan.

Maahanmuuttajat tuovat osaamista tuloalueilleen, mikäli luodaan järjestelmä sen hyödyntämiseksi. Tulevaisuudessa ulkomaalaisten opiskelijoiden avulla saatetaan kyetä pitämään yllä sellaisia koulutusaloja, joihin ei tule hakijoita Suomesta riittävästi. Rekrytointia voitaisiin hoitaa esimerkiksi niin, että pääsykoe järjestetään myös ulkomailla suurissa lähtömaissa, jollaisena pidetään myös Venäjää, ja sen läpäisseet hyväksyttäisiin suomalaisiin oppilaitoksiin. Myös perus-

opetusta antavan Itä-Suomen koulun toiminnalle on voimakas sosiaalinen tilaus tulevaisuudessa.

Venäjän kielen taitajista on alueella pulaa kaikilla toimialoilla. Joka kuudennessa kaakkois- ja itä-suomalaisessa työpaikassa on venäjän kieltä osaavia työntekijöitä ja tarve on huomattavasti suurempi. Ostosmatkailun ja muun kanssakäymisen lisääntyessä kielitaidon kysyntä kasvaa koko ajan. Venäjää pidetään englamin jälkeen tärkeimpänä vieraana kielinä alueen työpaikoissa. Tämä lisää kantaväestön koulutustarpeen ohella myös maahanmuuttajien työllistymismahdollisuuksia.

Kulttuuriin ja sosiaaliseen elämään maahanmuuttajilla olisi rikastuttavaa annettavaa, mikäli kohtaamiselle luodaan mahdollisuuksia. Kulttuuri monipuolisesti ymmärrettynä voisi olla myös keino virittää kantaväestön asenteita maahanmuuttajia kohtaan suopeammiksi. Taiteen ohella voisi mukaan ottaa esimerkiksi ruokakulttuurin. Asennetutkimuksissa todettiin kontaktien olevan vaikuttavin keino ennakkoluulojen ja pelkojen hälventämisessä sekä myönteisten yhteyksien rakentamisessa.



Lisätietoja:

Kaavoituspäällikkö Marjo Wallenius p. 05-6163107

Tutkimuspäällikkö Pirjo Iivanainen p. 05-6163108

email: etunimi.sukunimi@ekarjala.fi



Etelä-Karjalan liitto

Kauppakatu 40 D
53100 Lappeenranta

puh. +358 5 6163100
fax: +358 5 6163140

email: info@ekarjala.fi
www.ekliitto.fi