

LIITE 1. PARIKKALAN RAJANYLITYSPAIKAN KANSAINVÄLISTÄMISEN ARVIOINTI

Laadittujen simulointien lähtökohtana on ollut se, että Etelä-Karjalaan saapuva rajan ylittävä liikenne kulkee nykyisten avoimessa käytössä olevien rajanylityspaikkojen kautta niiden nykyisen käytön suhteessa. Henkilöautoliikenteen osalta tämä tarkoittaa käytännössä Nuijamaan ja Imatran rajanylityspaikkoja.

Myös Parikkalassa on rajanylityspaikka, joka ei kuitenkaan ole toistaiseksi avoimessa käytössä. Raja-aseman kautta kulkee lähinnä puutavaraa Venäjältä Suomeen. Raja-aseman kautta on viime vuosina kulkenut keskimäärin noin 30 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa, mutta henkilöautoja ei juuri lainkaan. Seuraavassa on arvioitu Parikkalan rajanylityspaikan kehittämisen ja kansainvälistämisen merkitystä Etelä-Karjalan liikenteen, matkailun ja kaupan kannalta.

Parikkalan raja-asemalla voi nähdä olevan tulevaisuudessa ainakin seuraavaa kysyntää:

- Pietarin suunnasta Joensuun ja Savonlinnan suuntiin ja aina Lappiin asti kulkeva liikenne, joka Nuijamaan tai Imatran raja-asemien sijaan kulkee Parikkalan raja-aseman kautta.
- Venäjän Karjalan suunnasta tuleva, Etelä- Karjalaan ja muualle Suomeen saapuva ostosliikenne, mökkeily ja muu matkailuliikenne
- Suomesta ja kolmansista maista Venäjän Karjalaan ja Laatokalle suuntautuva matkailuliikenne
- Tavaraliikenne Venäjältä Suomeen ja Suomesta Venäjälle.

Näistä ensimmäisen liikenne sisältyy pääosin jo tehtyihin analyysihin, mutta Parikkalan raja-aseman avautuessa liikenne kulkisi Suomeen vain eri paikasta. Tämän liikenteen kysyntää kasvattaa osaltaan myös Pietari-Petroskoi – tien käynnissä oleva parantaminen sekä myös Parikkalan rajanylityspaikalle johtavan tien parantaminen.

Mikäli Parikkalan raja-asema avataan kansainväliselle liikenteelle, sen kysynnän voi arvioida kasvava nopeasti aseman nykyiseen kapasiteettiin eli noin

100 000 autoon/vuosi. Raja-aseman keskimääräinen vuorokausiliikenne olisi tällöin noin 300 autoa/vrk. Parikkalan raja-asemalle johtavan tien liikenne kasvaisi samoin 300 autolla/vrk ja vastaavasti Nuijamaan ja Imatran raja-asemalta tuleva liikenne jonkin verran vähenisi.

Näin pienillä liikennemäärien muutoksella ei ole merkittävää positiivista tai negatiivista vaikutusta teiden liikennöitävyyteen, välityskyvyn riittävyteen tai liikenteen haittoihin.

Sen sijaan Parikkalaan kaavailun Koirniemen kauppapaikan kannalta raja-aseman avaamisella on suurempi merkitys. Parikkalan raja-aseman liikenteestä Koirniemeen voisi karkeasti arvioida suuntautuvan 50-100 käyntiä/vrk, mikä lisäisi Koirniemen simuloituja ostoskäyntejä 10-25 %.

Myös lähialueiden matkailun ja matkailuun liittyvien elinkeinojen kannalta raja-aseman kansainvälistämisellä on todennäköisesti merkittävä vaikutus, joka koskee niin venäläisten matkailua ja mökkeilyä Suomessa kuin suomalaisten matkailua Venäjälle.

Lähialueiden elinkeinotoiminnan kannalta tavarankuljetusmahdollisuuden avautuminen Parikkalan kautta Venäjän suuntaan voi myös synnyttää uusia mahdollisuuksia.

Rajaliikenteen voimakkaan kasvun skenaariossa Parikkalan raja-aseman kapasiteetin lisäämistarve vaikuttaa ilmeiseltä. Alustavien arvioiden mukaan raja-aseman kapasiteetti olisi lisättävissä ainakin noin 500 000 autoon/vuosi, mutta kysyntä voi kasvaa mahdollisesti jopa suuremmaksi. Raja-aseman keskimääräinen vuorokausiliikenne olisi tällä kysynnällä noin 1 400 autoa/vrk, jolloin Parikkalan raja-asemalle johtavan tien liikenne kasvaisi saman verran. Vastaavasti Nuijamaan ja Imatran raja-asemalta tuleva liikenne vähenisi muutamalla sadalla autolla/vuorokausi.

Liikennemäärien pienentyminen Nuijamaan ja Imatran raja-asemilla jäisi tässäkin skenaariossa suhteellisesti hyvin pieneksi (1-2 %), joten näille raja-asemille johtavien teiden kuormituksen kannalta muutos ei ole olennainen. Liikenteen suhteellinen vähenemä voi olla tuntuvampi valtatiellä 6 Imatran ja Parikkalan välillä, mutta ratkaisevaa hyötyä ei liikenteen keventymisestä ole, koska tiejakson välityskyky ei ole uhattuna.

Sen sijaan Parikkalan raja-asemalla johtavan tien liikennemäärän kasvu 1 400 autolla/vrk tai jopa suuremmaksi on jo merkittävä ja merkitsisi liikenteen kasvua monikertaiseksi nykyisestä. Tien välityskyvyn kannalta liikenteen kasvu ei ole välttämättä vielä kriittinen, mutta kasvava liikenne edellyttää todennäköisesti tien ja sen liittymien ominaisuuksien parantamista erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Mikäli raja-aseman liikennemäärä kasvaisi miljoonaan autoon/vuosi, liikennemäärät olisivat samaa luokkaa kuin Imatran ja Nuijamaan raja-asemilla nykyisin.

Parikkalan Koirniemen kauppapaikan kannalta raja-aseman liikenteen voimakkaalla kasvulla on hyvin merkittävä vaikutus. Parikkalan raja-aseman liikenteestä Koirniemeen voisi karkeasti arvioida suuntautuvan 200-400 käyntiä/vrk, mikä lisäisi Koirniemen simuloituja ostoskäyntejä luokkaa 50-100 %.

Lähialueiden matkailun ja matkailuun liittyvien elinkeinojen kannalta raja-aseman liikenteen voimakkaalla kasvulla on väistämättä merkittävä vaikutus, joka koskee erityisesti venäläisten matkailua ja mökkeilyä Suomessa.