

# Imatra-Svetogorsk: kaupunkiparista kaksoiskaupungiksi

Heikki Eskelinen & Juha Kotilainen

Suomen ja Venäjän rajaseutu on hyvin harvaan asuttua aluetta<sup>1</sup>. Esimerkiksi niissä Suomen kunnissa, joilla on yhteistä rajaa Venäjän kanssa, asui vuonna 2000 yhteensä 229 000 henkeä. Rajakuntien asukasluku on pienentynyt jo vuosikymmeniä eikä tämä suunta ole muuttunut Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen. Kehitys on ollut 1990-luvun alun jälkeen samansuuntaista myös Venäjän puolella rajaa. Tämä raja-alueiden vähittäinen tyhjeneminen ihmisistä ei ole naapurimaiden vuorovaikutuksen ja yhteistyön kannalta lainkaan odotusten ja tavoitteiden mukaista.

Rajaseudulla on vain yksi kaupungistunut alue, joka ulottuu osittain yhtenäisesti molemmille puolille rajaa. Saimaan etelärannalla Imatra-Joutseno-Lappeenranta kaistalla on asukkaita yhteensä noin 100 000 ja sen naapurissa, Viipurin piirin ja Svetogorskin alueella hieman alle 200 000. Tällä alueella kaupungit ovat niin lähellä toisiaan, etteivät fyysiset etäisyydet aiheuta olennaisia teknisiä esteitä toiminnallisen kaupunkiseudun rakenteiden kehittymiselle. Yhdessä maassa vastaavien välimatkojen päässä toisistaan sijaitsevat keskuksat voisivat muodostaa usean keskuksen aluekokonaisuuden.

Suomen ja Venäjän rajaseudulla vain suurimmat kaupungit Lappeenranta ja Viipuri muodostavat poikkeuksen väestönmuutoksen päätrendistä. Niiden molempien asukasluku on ollut kasvusuunnassa Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen. Saman

seudun kaksi niitä pienempää kaupunkia, Imatra ja Svetogorsk, ovat puolestaan muihin raja-alueen asutuskeskuksiin verrattuna erityisasemassa siksi, että ne ovat maantieteellisesti aitoja naapureita. Valtakunnan raja jakaa Saimaan rannalta alkavan, noin 20 kilometriä pitkän Vuoksen rantojen kaupungistuneen alueen siten, että noin kaksi kolmasosaa väestöstä (Imatra, noin 30 000 asukasta) on Suomen puolella ja yksi kolmasosa Venäjällä (Svetogorsk, noin 15 000 asukasta). Tällaisia kaupunkipareja on eri puolilla maailmaa, ja niiden syntyhistoria voidaan jakaa kahteen päätyyppiin: joko rajan läheisyydessä sijainnut asutus on saanut parikseen toiselle puolelle rajaa asutusta tai olemassa oleva asutus on jaettu kahtia yleensä sodan seurauksena (Buursink 2001). Ensiksi mainitusta lajityypistä ovat esimerkkeinä Meksikon ja Yhdysvaltain rajalla sijaitsevat kaupunkiparit, jälkimmäisestä Keski-Euroopassa toisen maailmansodan seurauksena jaetut kaupungit. Historiasta johtuvat ristiriidat ja keskinäinen kilpailu ovat ominaisia kaupunkipareille.

Imatra ja Svetogorsk kuuluvat tässä jaottelussa toisen maailmansodan seurauksena jaettuun asutukseen. Niiden varhainen kehityshistoria on yhteinen. Saimaan etelärannan ja Vuoksen yläjuoksun alue teollistui puunjalostuksen varassa, mutta uusi raja eristi sen osat toisistaan toisen maailmansodan jälkeen. Imatran kauppala, sittemmin kaupunki, muodostettiin Suomen puolelle jääneestä Jääsken pitäjän osasta sekä Joutsenon ja Ruokolahden teollistuneista alueista vuonna 1948. Vastaavasti Svetogorskin (aiemman Enson) teollisuustaaajamasta tuli Neuvostoliitossa aluksi osa Lesogorskia, joka liitettiin Viipurin kaupunkipiiriin vuonna 1960. Imatran ja Svetogorskin tyystin erillisen kehityksen vai-

he lientyi 1970-luvulta alkaen kun Svetogorskin paperiteollisuusyksikköä ja kaupunkia uusittiin suomalaisvoimin. Tämän suurprojektin muodostamat yhteydet ovat olleet tärkeä perusta myös Neuvostoliiton jälkeisen ajan yhteistyölle. Asetelma on ollut tässä suhteessa samantapainen kuin Kuhmon ja Kostamuksen välillä. Vaikka bilateraalikaupan yhteydessä toteutettu Svetogorskin rakennusprojekti ei ollut raja-alueyhteistyötä käsitteen nykyisessä merkityksessä, sillä on ollut pitkäaikaisia paikallisia seurauksia.

Svetogorsk irrottautui Viipurin piiristä 1990-luvun jälkipuoliskolla, ja sille määriteltiin myös rajat, joita ei aikaisemmin ollut olemassa. Imatra ja Svetogorsk ottivat samoihin aikoihin käyttöön käsitteen ”kaksoiskaupunki” ja ovat sittemmin jäsentäneet yhteistyönsä sen nimissä. Tarkastelemme seuraavassa kaksoiskaupunkistrategian taustoja, tilaa ja kehitysnäkymiä. Viittaamme Imatran ja Svetogorskin yhdyskuntiin käsitteellä kaupunkipari.

## Raja-alueyhteistyö ja kaksoiskaupungin synty

Kun Neuvostoliiton hajoaminen muutti perusteellisesti rajan yli harjoitettavan vuorovaikutuksen ja yhteistyön pelisääntöjä, yksittäiset toimijat – yritykset, kunnat, kansalaisjärjestöt ja ihmiset – reagoivat nopeasti uuteen tilanteeseen. Imatralla kuitenkin muillakin itärajan alueilla syntyi monenlaisia rajan ylittäviä toimintoja. Koska Svetogorsk on tyyppillinen yhden tehtaan kaupunki, rajan ylittävän vuorovaikutuksen kehitys on kytkeytynyt merkittävästi OAO Svetogorskin vaiheisiin myös Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen. Enemmistö yrityksen osakkeista siirtyi ruotsalaisen Tetra-Lavalin omistukseen vuonna 1994 ja edelleen maailman suurimmalle metsäteollisuusyritykselle, yhdysvaltalaiselle International Paper -konsernille, vuonna 1998 (Bolotova & Vorobiov 2002). Viime vuosikymmenellä sekä kombinaatin investointien käynnistyminen uudelleen että ulkomaisten avainhenkilöiden päivittäinen työssäkäynti Suomesta lisäsivät rajanylityksiä, ja Imatran ja Svetogorskin välille muodostui päivittäistä työmatkaliikennet-

tä.

Rajan ylittäminen vaati erityisluvan, ja pääsääntöisesti Imatran ja Svetogorskin välistä Pelkolan ylityspaikkaa pystyivät käyttämään vain Suomen ja Venäjän kansalaiset. Esimerkiksi vuonna 1999 Imatralla pidetyn rajatutkijoiden kansainvälisen kokouksen osanottajien oli matkustettava tutustumismatkalle kaksoiskaupungin toiseen osaan, Svetogorskiin, Viipurin kautta. Suorinta tietä etäisyyttä olisi ollut muutama kilometri, mutta kiertotietä matkaa kertyi yhteen suuntaan pitkälti toistasataa kilometriä ja raja-alueetarkastuksia osanottajille tehtiin useita. Svetogorskin tehtaalla pystyivät kuitenkin käymään töissä ne kolmansien maiden kansalaiset, jotka asuivat Suomen puolella. Kansainväliselle liikenteelle tarkoitettun Pelkolan rajanylityspaikan avaaminen lykkääntyi aina vuoteen 2002 saakka. Ratkaisevaa ylityspaikan statuksen muutokselle oli tarvittavan infrastruktuurin rakentaminen Venäjän puolelle Tacis-varoilla 1997-2000. Ennen tulliaseman valmistumista tarkastukset tehtiin siirrettävissä parakeissa. Suomen ja Venäjän välisestä liikenteestä kulki vuonna 2003 Kaakkois-Suomen rajanylityspaikkojen (Vaalimaa, Nuijamaa, Vainikkala, Imatra) kautta 75 %. Imatra-Svetogorskin henkilöliikenne oli Kaakkois-Suomen ylityspaikoista kolmanneksi vilkkainta. Sen kautta kulki vuonna 2003 noin 600 000 henkilöä, joista venäläisten osuus oli joulukuussa 42 % (Kaakkois-Suomen rajavartiosto 2004).

Imatran kaupunki solmi yhteistyösopimuksen Svetogorskin kanssa 1990-luvun alussa. Käytännössä yhteishankkeet pääsivät kuitenkin vauhtiin vasta muutamia vuosia myöhemmin. Niitä on rahoitettu lähinnä EU:n ohjelmista Tacis- ja Interreg-projekteina. Hankkeiden kohteina ovat olleet tulliaseman lisäksi muun muassa Svetogorskin energihuollon kehittäminen, Svetogorskin vesi- ja viemäriulaitoksen parantaminen, Vuoksen veden laadun ja alkuperäisen kalakannan selvittäminen, matkailun kehittäminen sekä nyttemmin myös terveys- ja turvallisuuskysymykset (esimerkiksi Huumeroitilta hoitoketjuun- ja Allergiat ja asuinympäristö Svetogorskissa ja Imatralla -projektit – ks. Kaksoiskaupunki Imatra-Svetogorsk 2004; Tsupa-

ri 2003). Myös Imatran ja Svetogorskin välinen säännöllinen opettajanvaihto on ollut käynnissä vuodesta 1994, ja opetustoiminnan yhteistyötä on imatralaisilla ollut myös Pietarissa ja Käkisalmissa. Vuonna 1990 Etelä-Karjalan ympäristön tilan seurantaan sisällytetty ilmanlaadun tarkkailu Svetogorskissa on muodostunut vakiintuneeksi käytännöksi (Imatran kaupunki 2002).

Vaikka Imatran ja Svetogorskin paikalliset yhteistyöhankkeet kattavat monenlaisia toimintoja, kaupunkien tärkein yhteinen tavoite on paikallistalouden vahvistaminen houkuttelemalla teollisuus- ja palveluyrityksiä. Ensisijaisesti tämän pyrkimyksen tarpeisiin ne ottivat käyttöön markkinointikäsitteen kaksoiskaupunki, Twin City (Moilanen 1998). Sen tärkeä institutionaalinen edellytys oli Svetogorskin itsenäistyminen erilliseksi hallintoyksiköksi. Näin kaksoiskaupunkihanke on kytkeytynyt välillisesti Venäjän alueyksiköiden keskinäisten suhteiden muutoksiin (vrt. esim. Helanterä & Tynkkynen 2002). Svetogorskin tapaus on eräs variaatio tyypillisestä kehityskulusta: taloudellisia resursseja omaavat yksiköt pyrkivät saamaan niistä maksimaalisen hyödyn itselleen. Svetogorskin resurssi on Venäjän oloissa hyvin moderni selluloosa- ja paperitehdas, joka kiinnosti ulkomaisia investoijia jo 1990-luvun alkuvuosina. Tehdas oli ruotsalaisomistuksessa kaupungin itsenäistyessä.

Kaksoiskaupunkihankkeen lähtökohdana oli ajatus siitä, että Venäjän merkitys markkina-alueena tulee kasvamaan. Toinen kantava ajatus perustui havaintoon, että on olemassa useita lähellä toisiansa rajan molemmin puolin sijaitsevia kaupunkipareja, mutta Euroopan Unionin ja Venäjän Federaation rajalla niitä on vain yksi. Tässä yhteydessä on vertailukohtina viitattu erityisesti Tornioon ja Haaparantaan, Oder-Neisse -linjan kaupunkeihin sekä Yhdysvaltain ja Meksikon rajaan. Keskeinen osa Imatran ja Svetogorskin kaksoiskaupunkia on Key-East -hanke (Imatran seudun kehitysyhtiö 2004). Sen tavoitteena on houkutella kaupunkipariin yrityksiä, jotka haluavat hyödyntää sijaintia Suomen ja Venäjän rajalla. Konsulttien mukaan “[o]lellista [Key East] visiossa on se, että se lähtee kaksoiskaupunkiajatuksesta ja, että kyseessä

on nimenomaan yksi yrityspuisto, joka toimii rajan kummallakin puolella” (Hackman & Saari 1998, 13). “Jos Key East -yrityspuistokonsepti toteutuu hyvin, toteutuu myös Twin City -ajatus todennäköisesti hyvin” (Hackman 2001, 32).

Vuonna 1999 kaksoiskaupunkikäsitteen alle luettiin elinkeinopolitiikka, yhteiskunnallinen toiminta sekä tutkimus ja kehitys (Imatra-Svetogorsk kaksoiskaupunki 1999). Tarkoituksena oli saada kaksoiskaupunkihankkeen tueksi paitsi paikalliset asukkaat myös Suomen ja Venäjän korkein johto. Tähän liittyen kansainvälisen rajanylityspaikan avaamiselle pyrittiin saamaan huomiota ja sen symboliarvoa haluttiin nostaa ajoittamalla tilaisuus presidentti Putinin Suomen-vierailuun. Avajaisseremoniat käytiin lopulta kuitenkin varsin arkisissa merkeissä heinäkuussa 2002 (Laaninen 2002). Vuosille 2002-2010 laadittuun kaksoiskaupunkistrategiaan on edellä mainittujen toimintasektorien ohella lisätty kolmannen sektorin yhteistoiminta. Tavoitteiksi on nimetty päämäärän yhteisyys, uusien yritysten sijoittuminen, hyvät maantie- ja rautatieyhteydet, asukkaiden luonteva vuorovaikutus, tunnettavuus innovatiivisista ratkaisuista sekä riskien hallinta (Kaksoiskaupunki Imatra-Svetogorsk 2004). Yleisesti kaksoiskaupunkia käytetään sateenvarjokäsitteenä, jonka alle liitetään erilaisia teemoja sen mukaan, miten kaupunkiparin osapuolten välillä tapahtuu konkreettista yhteistyötä tai miten sen tulevaisuutta visioidaan lähinnä taloudellisen kehityksen edistämisen näkökulmasta. Tätä yhteistyötä halutaan kuitenkin koordinoida. Projekti- ja ohjausryhmään kuuluu avainhenkilöitä kaupunkien hallinnosta.

## Kaksoiskaupunki

Kaksoiskaupungin käsite ei ole Suomessa merkitykseltään vakiintunut niin, että se olisi käytössä esimerkiksi alue- tai kaupunkipolitiikassa. Imatran ja Svetogorskin ohella muutkin rajan kahden puolen sijaitsevat kaupunkiseudut (Tornio ja Haaparanta ja Helsinki ja Tallinna) sekä myös eräät sisämaan naapurikaupungit (ainakin Vammala ja Huitinen sekä Lieksa ja Nurmes) ovat kuitenkin käyt-

täneet käsitettä yhteistyönsä ja kehittämisstrategiansa ideoinnissa ja markkinoinnissa.

Kaupunkiparin tunnistamiseen soveltuvat periaatteessa samat kriteerit kuin mitä käytetään yleisesti kaupungin määrittelyssä: yhdyskuntarakenne, hallinnollinen asema sekä asukkaiden ja muiden toimijoiden käyttäytyminen. Niiden perusteella on tunnistettavissa erilaisia kahdesta (tai useammasta) kaupungista muodostuvia kokonaisuuksia, ja voidaan myös kysyä, missä merkityksessä Imatra ja Svetogorsk muodostavat yhtenäisen yksikön.

Vastaus on ilmeinen yhdyskuntarakenteen osalta: Imatra ja Svetogorsk muodostavat potentiaalisesti yhtenäisen rajakaupunkiparin. Niiden keskustat ovat muutamien kilometrien etäisyydellä toisistaan siten, että rajan molemmat puolet ovat varsin yhtenäisesti asuttuja. Imatralla taajamien väliset etäisyydet ovat jopa suurempia kuin kaupunkiparin keskustojen välinen etäisyys. Sen sijaan hallinnollisten suhteidensa osalta Imatra ja Svetogorsk ovat tyystin erillisiä. Niiden yhteydet ovat projektien ja niihin liittyvän tutustumis- ja koulutustoiminnan varassa. Lisäksi muutamit avainhenkilöt vastaavat kaupunkiorganisaatioiden kanssakäymisestä. Yhteistä palvelutuotantoa ei juuri ole, joskin paloja pelastustoimi tarvittaessa avustaa rajan takana, ja kaupunkipari on esimerkiksi ryhtynyt viettämään kaksoiskaupunkipäivää. Imatran ja Svetogorskin yhteistyössä ollaan siis vielä kaukana Euroopan Unionin sisärajojen kaupunkipareille tyypillisistä yhteisistä institutionaalisista rakenteista.

Myös kaupunkien määrittelyn kolmannen ulottuvuuden eli toiminnallisten suhteiden ja vuorovaikutuksen osalta johtopäätös on samansuuntainen. Suuri osa paikallisista asukkaista organisoii arkielämänsä kokonaan omalle puolelleen rajaa eivätkä monet ole edes käyneet toisella puolella. Tarkasti vartioitu valtiollinen raja säätelee asukkaiden liikkumista, vaikka rajanylityspaikka on saanut kansainvälisen rajanylityspaikan aseman, ja kuka vain voimassaolevan passin ja viisumin haltija voi siitä kulkea. Paikalliset asukkaat eivät ole erityisasemassa siten kuin eräissä muissa rajaseutujen kaupunkipareissa (ks. Buursink 2001), vaan myös heihin sovelletaan valtioiden keskinäisiä ja Scheng-

enin sopimuksen säädöksiä. Rajan saa ylittää vain autossa, sen yli ei ole julkista liikennettä eräitä kaukolinjoja (esim. Pietari-Joensuu -bussit) ja takseja lukuun ottamatta, eikä kevyt liikenne ole sallittua. Naapurimaassa käyntiä vaikeuttaa lisäksi se, että rajan ylittämiseen kulloinkin tarvittavaa aikaa on vaikea ennakoida.

Paikallisten asukkaiden ja organisaatioiden keskinäistä kanssakäymistä ehdollistaa käytännön esteiden ohella olennaisesti se, etteivät Imatran ja Svetogorskin asukkaat identifioitu kaksoiskaupunkiin, vaikka raja sinänsä on sen molemmilla puolilla asuville osa paikallista kokemusta. Paikalliset identiteetit jäsenyivät rajan eri puolilla kovin erilaisista lähtökohdista. Monille suomalaisille Svetogorsk on suomalainen Enso, mutta Svetogorskissa asuu siellä syntyneitä tai sinne muualta muuttaneita venäläisiä ja muualta entisen Neuvostoliiton alueelta tulleita. Heille Svetogorsk on venäläinen koti-seutu. Nämä identiteetit eivät siis kohtaa.

Suomen ja Venäjän rajan olosuhteita tuntevalle ei tietenkään ole yllättävää se, ettei Imatran ja Svetogorskin yhteistyö ole samanlaista kuin Euroopan Unionin sisärajojen kaupunkipareissa. Pikemminkin vertailukohtia on perusteltua hakea EU:n ulkoreunalta tai muilta epäsymmetrisiltä rajoilta. Tämä perspektiivi on ollut esillä kaksoiskaupunkihankkeessa esimerkiksi siinä, että varsinkin sen alkuaikoina suunniteltiin yhteistyötä EU:n itärajan muiden kaupunkiparien kanssa. Imatran ja Svetogorskin kaksoiskaupungin nimissä harjoitetun toiminnan perusteita ja lähtökohdita arvioitaessa voidaan käyttää Ehlersin (2001) esittämää jakoa kolmeen erilaiseen yhteistyömotiiviin. Rajanaapurien yhteistyö voi ensinnäkin perustua molemminpuoliseen välttämättömyyteen. Esimerkiksi niin sanotut pehmeän turvallisuuden uhat (taudit, rikollisuus, ympäristöongelmat jne.) luovat tällaisia paineita. Toiseksi raja-alueyhteistyö voi olla normatiivinen valinta. Tyypillisesti vaikkapa koulutusyhteistyön ja humanitaarisen avun toimintojen virikkeinä on tällaisia motiiveja, vaikka niiden erottaminen välttämättömyyksistä ei ole tietenkään yksiselitteistä. Kolmanneksi raja-alueyhteistyössä voidaan tavoitella taloudellista hyötyä. Tavanomainen esimerk-

ki on se, että raja-aluetta markkinoidaan sijaintipaikkana, jossa toimivat yritykset voivat hyödyntää kahden maan toisiaan täydentäviä taloudellisia resursseja sekä niiden hintaeroja.

Edellä mainituista motiiveista kolmas eli taloudellinen hyöty on ollut selvästi eniten esillä Imatran ja Svetogorskin kaksoiskaupunkiyhteistyössä. Esimerkiksi vuosittaisista yhteistyöseminaareista ensimmäisen, toukokuussa 2000 järjestetyn otsikko oli “Teollisuus ja kaupungit rajalla”, toisen “Yrittäjyyttä yli rajan” ja kolmannen “Raja raollaan – kauppa muutoksen myllerryksessä”. Näiden seminaarien keskeisiä tavoitteita ovat olleet Imatran markkinointi sekä yhteistyöstrategian ja toimenpiteiden hakeminen. Viimeksi mainitusta kertoo muun muassa se, että kussakin seminaarissa on ollut ulkomainen luennoitsijavieras, joka on käsitellyt muiden kaksoiskaupunkien kokemuksia ja asemaa. Alussa kaksoiskaupunkiseminaareja myös ohjasi se kaupunkiparia yhdistävä seikka, että molemmat ovat metsäteollisuuden hallitsemia paikkakuntia. (Ks. Kujala 2000; Linjama 2001; Karkia 2002.)

Taloudellisen hyödyn tavoittelua ei kuitenkaan voida pitää Imatran ja Svetogorskin kaupunkiparin yhteistyön ainoana motiivina, sillä myös muut motiivit ovat selvästi havaittavissa. Tätä osoittaa esimerkiksi se, että paikallisten välttämättömyksien tunnistamisesta virinnyt ympäristöalan yhteistyö on nyttemmin institutionalisoitunut (Imatran kaupunki 2002). Yhteistyön painotusten tarkistamisesta viitteenä on se, että edellä mainitut kaksoiskaupunkiseminaarit ovat suuntautuneet uusiin teemoihin: vuoden 2003 otsikkoaihe oli “Terveyttä ja hyvinvointia rajan molemmin puolin” ja vuonna 2004 esillä on nuorisot. Edelleen muun muassa koulutuksen sekä kehitysvammahuollon alalta on esimerkkejä yhteistyöstä (ks. esim. Pikuleva 2003; Kujala 2000), jonka ei voitane väittää juontuvan sen enempää pakosta kuin aineellisen edun tavoittelustakaan.

## Kaupunkiparin reunaehdot ja näkymiä

Kaksoiskaupunki on joustava konseptio, jonka sisältöä voidaan tarkistaa kulloistenkin olosuhteiden

mukaan. Useat Imatran ja Svetogorskin yhteistyöhön vaikuttavat tekijät ovatkin jo ehtineet muuttua kaksoiskaupunkihankkeen lyhyen historian aikana. Esimerkiksi Saimaankaupunki-hanke on ohjannut Imatran kehittämissästrategian painotuksia ja paikallisen julkisen keskustelun aihepiirejä uusiin suuntiin. Vastaavasti Venäjän puolella amerikkalaisomistukseen siirtynyt teollisuuskombinaatti on ainakin eräiden paikallisten tarkkailijoiden mukaan ottanut etäisyyttä raja-alueyhteistyöhön ruotsalaiseen omistajaan verrattuna. Myös Venäjän eräissä suhteissa tiukentuneet rajan ylittämistä koskevat määräykset ovat vaikuttaneet rajaliikennettä hillitsevään suuntaan.

## Rajahakuinen vai rajapakoinen kehityskuva

Sekä Imatralla että Svetogorskissa raja – ja nimenomaan sen ylittäminen – nähdään talouskehityksen erottavana resurssina. Peruskysymys koskee sitä, voiko kaupunkien sijaintiasema muuttua kilpailueduksi: onko sen avulla mahdollista kääntää Imatran kaupungin kehityskuvaa uudelle uralle siten, että se luo nahkansa suhteellisesti taantuvana suurteollisuuskaupunkina ja kykenee erottumaan muista, samantapaisista rakenteellisista ongelmista kärsineistä teollisuuskeskuksista Suomessa? Mahdollistaako Svetogorskin sijainti aivan rajan pinnassa kaupungin elinkeinorakenteen monipuolistamisen vai jääkö se raaka-ainehankinnan kannalta hankalaan paikkaan sijoittuneeksi yhden tehtaan yhdyskunnaksi?

Imatran ja Svetogorskin kaupunkiparilla ei ole tietenkään minkäänlaista monopolia Suomen ja Venäjän epäsymmetrisen rajan tarjoamien toimintamahdollisuuksien hyödyntämiseen. Kuitenkin välitön naapuruus luo vuorovaikutukseen omat erityispiirteensä jo siinä, etteivät kaupungit voi tyystin sivuuttaa toisiaan: jonkinasteinen yhteistyö on välttämätöntä. Kansainvälisen rajanylityspaikan avaaminen on korostanut tätä keskinäisriippuvuutta ja kohtalonyhteyttä, sillä naapurit ovat sen myötä entistä enemmän läsnä asukkaiden arkipäivässä rajan kummallakin puolella.

Kuten edellä on todettu, Imatran ja Svetogorskin yhteistyön ajankohtaiset haasteet ovat hyvin erilaisia kuin ne, jotka ovat esillä Euroopan Unionin sisärajojen kaupunkipareissa. Yhteistyön institutionaaliset puitteet ovat paljon rajoittavammat, ja sosio-ekonomiset ja kulttuuriset erot ovat suuria. Jo tähänastinen kaksoiskaupunkiyhteistyö on kuitenkin osoitus siitä, etteivät nämä tekijät ole tavoitteellisen vuorovaikutuksen lisääntymisen eivätkä yhteisten toimintastrategioiden kategorisia esteitä. Tulevaisuuden näkymiä arvioitaessa on perusteltua pohtia paikallisten strategiavalintojen ohella sitä, miten Venäjän ja Euroopan Unionin suhteet kehittyvät ja minkälaisiksi Euroopan Unionin itärajan tehtävät muodostuvat.

Talouden osalta rajaseudun kehitysnäkymiä voidaan arvioida ns. uuden talousmaantieteen viitekehityksessä (esim. Johansson et al. 2002). Siinä korostetaan kehityksen polkuriippuvuutta: kun talouskasvu käynnistyy tietyllä alueella vaikkapa jonkin historiallisen sattumuksen tai yksittäispäätöksen vuoksi, se luo omia edellytyksiään ja sitoo alueen tietylle kehitysuralle. Tältä uralta on hankala irrottautua, mistä Imatran suhteellinen taantuminen on esimerkki. Valtion raja voidaan kytkeä uuden talousmaantieteen argumentaatioon. Vaikkapa Pariisin rauhan linja vuodelta 1947 voidaan nähdä paikallisesta perspektiivistä historiallisena sattumuksena, joka määrittää alueen tiettyyn asemaan ja sitoo sen tietylle kehitysuralle. Esimerkiksi Imatra organisoitiin kuntayksiköksi vuonna 1948 Vuoksenlaakson pirstoutuneen talousalueen paikallishallinnon uudelleenjärjestelemiseksi. Vastaavasti rajan luonteen ja tehtävien muuttuminen nostaa esille kysymyksen siitä, johtaako se uusien keskusten ja talousalueiden muodostumiseen. Neuvostoliiton hajoamiseen liittynyttä rajaregiimin muutosta voidaan pitää tällaisena mahdollisuuksien ikkunana.

Miltei kaikkien Suomen ja Venäjän raja-alueiden suhteellinen taantuminen 1990-luvun alun jälkeen on osoitus siitä, ettei rajan avautuminen ole houkuttellut raja-alueille uusia taloudellisia toimintoja Venäjän siirtymävaiheessa. Tämä on hyvin ymmärrettävissä Suomen osalta uuden talousmaantieteen viitekehityksessä. Venäjän markkinoille suun-

tautuvia taloudellisia toimintoja ei ole perusteita siirtää pienessä maassa entisiltä tuotantopaikoilta rajan tuntumaan, jossa kasautumis- ja urbanisaatioetuja on vain niukasti. Sen sijaan suuressa maassa kuten Venäjällä tilanne on erilainen, mistä eräänä osoituksena voidaan pitää viimeaikaisia investointeja Suomenlahden alueelle. Yleisesti uuden talousmaantieteen viitekehys antaa tukea näkemykselle, että Svetogorsk – osana Leningradin aluetta ja Pietarin tuntumassa – voi hyötyä maantieteellisestä asemastaan Euroopan Unionin rajalla. Sen sijaan sama argumentti ei päde yhtä suoraviivaisesti Kaakkois-Suomen rajaseutuihin kuten Imatraan. Sen sijaan Saimaankaupunki-hankkeen eteneminen voisi tukea myös kaksoiskaupunkistrategiaa, mikäli se kykenisi luomaan rajan tuntumaan entistä enemmän urbanisaatioetuja tarjoavan kaupunkikeskukseen. Tällainen keskus voisi olla varteenotettava sijaintipaikka pääkaupunkiseudun vaihtoehdona niille EU-alueen yrityksille, jotka pyrkivät käyttämään Suomea sillanpääasemana Venäjän markkinoille.

## Strategian institutionalisoiminen

Kaksoiskaupunkihanketta on toteutettu pääosin hallinnon yhteistyönä siten, että suomalaisen hallintomallin siirtämisellä Imatralta Svetogorskiin on ollut siinä keskeinen sija. Eräät toimintatavat ovat tämän seurauksena institutionalisoituneet, mistä esimerkki on Svetogorskin ilman laadun seurannan kytkeminen osaksi Imatran, Joutsenon ja Lappeenrannan lakisääteistä tarkkailua. Ylipäättään Svetogorskiin vaikuttavat monet ulkomaiset käytännöt ja instituutiot enemmän kuin useimpiin muihin venäläisiin tehdaskaupunkeihin. Useat näistä käytännöistä eivät kuitenkaan sisälly varsinaisesti kaksoiskaupunkikonseptioon piiriin, vaan ne kehittyvät erillisinä: yhdysvaltalainen yritys toteuttaa omaa kilpailustrategiaansa, yksityishenkilöt ja kansalaisyhteiskunnan organisaatiot tekevät vapaaehtoistyötä rajan yli, piraattikauppiat löytävät tiensä naapurimaan markkinoille jne. Nämä prosessit, jotka eivät rajoitu Imatra ja Svetogorskin alueeseen, heijastuvat väistämättä kaksoiskaupunkistrategiaan, ja asetavat tälle hankkeelle uusia vaatimuksia.

Kaksoiskaupunkistrategia on paikallisiin erityis-olosuhteisiin luotu toimintakonseptio. Samantapaisia asioita työstetään aluekehittämisen yhteydessä muiden käsitteiden kuten seutukuntayhteistyön nimissä siten, ettei kaksoiskaupunkihankkeen voida katsoa olevan ristiriidassa niiden kanssa. Ilmeistä kuitenkin on, ettei kaksoiskaupunkimallia instituionalisoida omaksi aluekehityksen strategiakseen Suomessa. Sen sijaan kysymys kaksoiskaupunkistrategian institutionaalista asemasta on kiinnostava Euroopan Unionin kontekstissa. Imatra-Svetogorsk -kaksoiskaupunki vastaa yhteistyömallina toiminta-alueeltaan monia keskieuropallaisia euregioita paremmin kuin esimerkiksi pinta-alaltaan suuri ja rakenteeltaan epäyhtenäinen Euregio Karelia. Se on tästä perspektiivistä paradoksaalisessa tilanteessa: eurooppalaisittain se on sääntö, mutta suomalais-venäläisittäin poikkeus. Raja-alueyhteistyön mallit muotoutuvat kaupunkiparia suu-

rempien aluekokonaisuuksien puitteissa. Tässä asemel-  
 telmassa Imatra-Svetogorskin kaksoiskaupunkikon-  
 septio kytkeästä alueellisesti laajemman yhteistyö-  
 alueen ytimeksi voidaan pitää perustellumpana vaihto-  
 ehtona kuin pyrkimystä luoda EU:n itärajalle erityinen kaksoiskaupunkien yhteistyömalli.

Kaksoiskaupunkikonseptio vaativin haaste oli-  
 si luoda siitä olemassa olevaa todellisuutta kau-  
 punkien asukkaille, heidän identiteettiinsä kuuluva  
 käsite. Tämän markkinointikäsitteen käyttökelpoi-  
 suutta ei ole kuitenkaan syytä arvioida näin ankarin  
 kriteerein – onhan esimerkiksi imatralaisille myös  
 lappeenrantalaisuus toiseutta (vrt. Moilanen 2004).  
 Historia huomioonottaen on merkittävä saavutus jo  
 sekin, jos kaksoiskaupunki saadaan toimimaan kau-  
 punkiparin hallinnollisena yhteistyönä ja jos se hou-  
 kuttelee Imatra-Svetogorsk -alueelle uudentyyppi-  
 siä investointeja.

## Viitteet

1 Artikkelin liittyy Suomen Akatemian rahoittamaan projektiin “Ekologisen modernisaation edellytykset venäläisissä tehdaskaupungeissa” (pää-  
 tösnro 73867) sekä Euroopan Unionin 5. puiteohjelman tutkimushankkeeseen “Lines of

Exclusion as Arenas of Cooperation: Reconfiguring the External Boundaries of Europe - Politics, Practices, and Perceptions” (<http://www.exlinea.org>).

## Kirjallisuus

Bolotova, Alla & Vorobiov, Dmitry (2002), Local Case Study II: Svetogorsk Pulp and Paper Mill. – *Environmental Transformations in the Russian Forest Industry: Key Actors and Local Developments*. Publications of Karelian Institute 136. Eds. Jarmo Kortelainen & Juha Kotilainen. University of Joensuu.  
 Buursink, Jan (2001), The Binational Reality of Border-crossing Cities. – *GeoJournal* 54:1, 7-19.  
 Ehlers, Nicole (2001), Comparison of Binational Cities in the World. – *Yrittäjyyttä yli rajan, II Kaksoiskaupunkiseminaari*. Toim. Riikka Linjama. Etelä-Karjalan Kesäyliopiston julkaisu-  
 ja; A:3.  
 Hackman, Johan (2001), Pohjoinen Eurooppa -konsepti, Key East -konsepti. – *Yrittäjyyttä yli rajan, II Kaksoiskaupunkiseminaari*. Toim. Riikka

Linjama. Etelä-Karjalan Kesäyliopiston julkaisu-  
 ja; A:3.

Hackman, Johan & Saari, Pertti (1998), *Key East businesspuiston toimintakonsepti*. ELC Finland Oy.

Helanterä, Antti & Veli-Pekka Tynkkynen (2002), *Maantieteelle Venäjä ei voi mitään*. Helsinki: Ajatus-Kirjat.

Imatran kaupunki (2002), *Imatran, Joutsenon, Lappeenrannan ja Svetogorskin ilman laatu vuonna 2001*. Imatra: Imatran kaupunki, ympäristötoimi, ympäristönsuojelu.

Imatran seudun kehitysyhtiö (2004), Key East. <http://keyeast.imatra.fi/>

Imatra-Svetogorsk kaksoiskaupunki (1999), Businessplan 22.10.1999.

Johansson, B., Karlsson, C. & Stough R. G. (2002), *Regional Policies and Comparative Advanta-*

- ge. Cheltenham: Edward Elgar.
- Kaakkois-Suomen rajavartiosto (2004), Kuukausi-  
ja muut rajaliikennetiedotteet. <http://www.k-sr.fi>
- Kaksoiskaupunki Imatra-Svetogorsk (2004), Pää-  
määrät ja strategiat. <http://www.imatra.fi/kaksoiskaupunkistrategia.pdf>
- Karkia, Minna (2002), *Raja raollaan – kauppa muu-  
toksen myllerryksessä, III kaksoiskaupunki-  
seminaari*. Etelä-Karjalan Kesäyliopiston jul-  
kaisuja; A:6.
- Kujala, Jukka (2000), *Co-operation as a Tool for  
Border Area Development: Two Cases from  
the European North*. Julkaisematon lisen-  
siantutkimus, Joensuun yliopisto, maantieteen  
laitos.
- Kujala, Jukka (toim.) (2000), *Teollisuus ja kaupun-  
git rajalla. Kaksoiskaupunkiseminaari*. Etelä-  
Karjalan Kesäyliopiston julkaisuja; A.
- Laaninen, Urpo (2002), Venäjä ottaa tänä aamuna  
käyttöön uuden Svetogorskin raja-aseman. –  
*Etelä-Saimaa*, 4.7.2002.
- Linjama, Riikka (toim.) (2001), *Yrittäjyyttä yli rajan,  
II Kaksoiskaupunkiseminaari*. Etelä-Karjalan  
Kesäyliopiston julkaisuja, A:3.
- Moilanen, Tauno (1998), Twin City Imatra-Sveto-  
gorsk. Imatran kaupunki, julkaisematon,  
10.11.1998.
- Moilanen, Tauno (2004), Kaupunginjohtaja Tauno  
Moilanen: Miksi Saimaankaupunki. [http://  
www.imatra.fi/imatra](http://www.imatra.fi/imatra)
- Pikuleva, Oksana (2003), Kehitysvammaisten tasa-  
veroisten oikeuksien ja mahdollisuuksien tur-  
vaaminen Svetogorskissa. – *Terveyttä ja hyvin-  
vointia rajan molemmin puolin. IV kaksois-  
kaupunkiseminaari*. Toim. Riikka Linjama. Ete-  
lä-Karjalan Kesäyliopiston julkaisuja, A:7.
- Tsupari, Hannu (2003), Imatra-Svetogorsk -kaksois-  
kaupunkistrategia käytännössä keväällä 2003.  
– *Terveyttä ja hyvinvointia rajan molemmin  
puolin. IV kaksoiskaupunkiseminaari*. Toim.  
Riikka Linjama. Etelä-Karjalan Kesäyliopiston  
julkaisuja, A:7.