



IMATRAN YLEISKAAVA 2040



EHDOTUSVAIHEEN SELOSTUS
16.4.2024, tark.26.4.2024
(liittyy 16.4.2024 päivättyyn ja 26.4.2024 tarkistettuun kaavakarttaan)

YHTEYSTIEDOT

KAAVAN LAATIJA	<p>Imatran kaupunki, Kaupunkikehitys ja tekniset palvelut Marja Pelo, kaavoituspäällikkö (1.4.2023 alkaen) Puhelin: 020 617 1074 marja.pelo@imatra.fi; kirjaamo@imatra.fi Osoite: Virastokatu 2, 55100 Imatra</p> <p>(Yleiskaavatyöstä vastasi 20.2.2020 asti kaupunkisuunnittelupäällikkö Ulla Karjalainen, sen jälkeen kaavoitusarkkitehti Kaija Maunula 20.5.2022 asti ja kaupungininsinööri Päivi Ala-Vannesluoma 30.3.2023 asti.)</p>
KAAVOITUSKONSULTTI	<p>Ramboll Finland Oy Iris Broman, suunnittelupäällikkö (DI, YKS 226) Kestävä kaupunkikehitys Puhelin: +358 40 840 6022 iris.broman@ramboll.fi Osoite: PL 25, Itsehallintokuja 3, 02601 Espoo</p>
Luontoselvitykset	<p>T:mi Ympäristötutkimus Karri Kuitunen Karri Kuitunen karri.kuitunen@gmail.com</p> <p>Ramboll Finland Oy Emilia Vainikainen, biologi, ympäristöasiantuntija Puhelin: +358 50 3804349 emilia.vainikainen@ramboll.fi</p>
Kulttuuri- ja rakennetun ympäristön inventointi	<p>Ramboll Finland Oy Niina Uusi-Seppä, rakennetun kulttuuriympäristön asiantuntija Puhelin: + 358 40 6303931 niina.uusi-seppa@ramboll.fi Osoite: Kansikatu 5B, 33100 Tampere</p> <p>(Kulttuuri- ja rakennetun ympäristön selvityksestä vastasi 30.8.2020 asti Niina Ahlfors)</p>
Arkeologinen inventointi	<p>Maanala Oy Ville Laakso Puhelin: + 358 50 5556312 laakso@maanala.fi Osoite: Tammispaltantie 18b, 20300 Turku</p>
Meluselvitykset	<p>WSP Finland Oy Ilkka Niskanen Puhelin: +358 40 840 4046 ilkka.niskanen@wsp.com Osoite: Kelloportinkatu 1D, 33100 Tampere</p>

SISÄLLYSLUETTELO

1	Esipuhe.....	6
2	Yhteenveto.....	7
OSA I: LÄHTÖKOHDAT.....		9
3	Suunnittelualue.....	10
4	Suunnittelun alueidenkäytölliset lähtökohdat.....	12
4.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	12
4.2	Maakuntakaavat.....	14
4.2.1	Voimassa olevat maakuntakaavat.....	14
4.2.2	Vireillä oleva maakuntakaava.....	21
4.3	Yleiskaavat.....	21
4.3.1	Koko kaupungin aluetta koskeva yleiskaava "Kestävä Imatra 2020".....	21
4.3.2	Osayleiskaavat.....	22
4.4	Asemakaavat.....	23
4.5	Imatran kaupunkistrategiat.....	24
4.5.1	Imatra tekee tulevaisuuden.....	24
4.5.2	Energinen Imatra 2030.....	26
4.6	Imatran maapoliittinen ohjelma.....	28
4.7	Imatran ympäristöohjelma.....	30
4.8	Imatran rakennusjärjestys.....	31
5	Suunnittelualueesta johdetut lähtökohdat.....	31
5.1	Väestökehitys.....	31
5.2	Alue- ja yhdyskuntarakenne.....	31
5.3	Asuminen ja pääkeskukset.....	33
5.4	Kaupalliset palvelut.....	34
5.5	Elinkeinoelämä ja työpaikat.....	36
5.5.1	Teollisuus, logistiikka, tuotanto ja satamat.....	37
5.5.2	Matkailu.....	39
5.6	Rajavartiolaitos ja Tulli.....	41
5.7	Maisema ja kulttuuriympäristö.....	43
5.7.1	Maisema.....	43
5.7.2	Arkeologinen kulttuuriperintö.....	44
5.7.3	Rakennettu kulttuuriympäristö.....	47
5.8	Luonnonympäristö.....	49
5.8.1	Luonnonsuojelualueet.....	50
5.8.2	Luontoselvitykset.....	51
5.8.3	Ekologinen verkosto.....	53
5.9	Maaperä ja rakennettavuus.....	58

5.10	Liikenne.....	59
5.10.1	Tie- ja katuverkko	59
5.10.2	Rautatiet.....	59
5.10.3	Imatran rajanylityspaikka.....	60
5.10.4	Kehittämistoimenpiteet	61
5.11	Energia ja energiatehokkuus.....	64
5.12	Teollinen materiaali kierto.....	65
5.13	Yhdyskuntatekninen huolto ja verkostot.....	65
5.13.1	Pohjavedet ja vedenottamot.....	68
5.13.2	Jätevedenpuhdistamo.....	69
5.13.3	Jätehuolto.....	69
5.13.4	Yhdyskuntatekninen verkosto	69
5.14	Ympäristöhäiriöt.....	70
5.14.1	Suuronnettomuusvaaralliset laitokset	70
5.14.2	Melu.....	70
5.14.3	Maaperän pilaantuneisuus ja riskikohteet.....	71
6	Ilmatoon ja kiertotalouteen liittyvät lähtökohdat ja näkökulmat.....	71
6.1	Biologiset kierrot ja viherrakenne	71
6.2	Energiatehokkuus ja paikalliset energiaratkaisut.....	72
6.3	Alueiden ja tilojen uudelleenkäyttö sekä muuntojoustavuus	73
6.4	Maa-aines- ja materiaali kierrot rakentamisessa.....	73
6.5	Jätehuolto ja teolliset kiertotalousyksiköt	73
OSA II: YLEISKAAVA.....		75
7	Yleiskaavan tavoitteet ja suunnitteluprosessin vaiheet.....	76
7.1	Taustaa	76
7.2	Yleiskaavoitusta ohjanneet tavoitteet.....	77
7.3	Suunnitteluprosessin vaiheet.....	79
8	Yleiskaavaratkaisun kuvaus	81
8.1	Yleiskaavan luonteesta ja strategisesta sisällöstä	81
8.2	Kaavaluonnosvaiheesta saatu palaute ja sen huomioiminen.....	82
8.2.1	Saatu palaute.....	82
8.2.2	Palautteen huomioiminen yleiskaavaehdotusta laadittaessa.....	85
8.3	Koko kaava-alutta koskevat yleismääräykset	91
8.4	Alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävä liikkuminen.....	93
8.4.1	Kaupunkikeskukset ja keskustatoimintojen alueet	93
8.4.2	Kaupunginosakeskukset.....	96
8.4.3	Taajamatoimintojen alueet.....	96
8.4.4	Liikenneverkko.....	97
8.4.5	Joukkoliikenne	97

8.4.6	Kävely ja pyöräily	101
8.4.7	Yhteystarpeet	102
8.4.8	Maaseutualueet ja kylät.....	105
8.4.9	Loma-asuntoalueet	106
8.5	Elinkeinoelämä.....	106
8.5.1	Teollisuus, logistiikka, tuotanto ja satamat	106
8.5.2	Matkailu ja virkistys	107
8.5.3	Kauppan suuryksiköt.....	109
8.5.4	Muut työpaikka- ja palvelualueet.....	113
8.6	Rajavartiolaitys ja tulli	113
8.7	Yhdyskuntatekninen huolto.....	114
8.8	Maisema ja kulttuuriympäristö.....	115
8.8.1	Valtakunnallisesti arvokkaat kohteet.....	115
8.8.2	Maakunnallisesti arvokkaat kohteet.....	120
8.8.3	Paikallisesti arvokkaat kohteet.....	122
8.9	Arkeologinen kulttuuriperintö	130
8.9.1	Muinisjännökset.....	130
8.9.2	Muu arkeologinen kulttuuriperintö.....	132
8.10	Luonnonympäristö	134
8.10.1	Arvokkaat luontokohteet ja ekologiset yhteydet	134
8.10.2	Valtion ja yksityisten toimesta perustetut luonnonsuojelualueet ja valtion suojelutarkoituksiin varaamat alueet.....	135
8.10.3	Muut luonnonsuojelualueet.....	137
8.10.4	Geologisesti arvokkaat alueet	138
9	Vaikutusten arviointi.....	138
9.1	Taustaa	138
9.2	Yleiskaavan suhde maakuntakaavaan	138
9.2.1	Yleiskaavan suhde voimassa olevaan maakuntakaavaan	138
9.2.2	Yleiskaavan suhde vireillä olevaan maakuntakaavaan	145
9.3	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä kestäväan liikkumiseen.....	146
9.3.1	Elinvoimaiset ja kestävät taajamat	146
9.3.2	Kestävän liikkumisen edistäminen ja tulevaisuuden liikkumismuodot	147
9.4	Vaikutukset elinkeinoelämään ja kilpailukykyyn.....	147
9.4.1	Teollisuus, logistiikka, tuotanto	148
9.4.2	Matkailu	148
9.4.3	Kauppa	149
9.5	Vaikutukset asumiseen ja palveluihin	149
9.5.1	Kaupunkikeskustojen merkityksen vahvistaminen.....	149
9.5.2	Lähipalvelujen säilymistä tukevat asumisen alueet.....	150

9.5.3	Maaseutu- ja kyläalueet.....	151
9.6	Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön.....	151
9.7	Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, suojelualueisiin ja ekologiseen verkostoon.....	153
9.7.1	Vaikutusten muodostuminen.....	153
9.7.2	Vaikutukset viherpeitteen määrään.....	153
9.7.3	Vaikutukset arvokkaisiin luontokohteisiin.....	153
9.7.4	Vaikutukset arvokkaisiin kasvi- ja eläinlajeihin.....	160
9.7.5	Vaikutukset ekologiseen verkostoon.....	162
9.7.6	Vaikutukset luonnonsuojelualueisiin.....	169
9.8	Vaikutukset ilmastoon.....	169
10	Toteuttaminen ja seuranta.....	171
OSA III: Kaavoitusta edeltäneet vaiheet: Rakennemallit, kaavarunko.....		172
11	Rakennemallit.....	172
11.1	Laatimisperiaatteet.....	172
11.2	Rakennemallien sisältö.....	172
11.2.1	Päikesukuksia painottava malli vs. uusien vetovoimaisten alueiden käyttöönottoa tukeva malli 172	
11.2.2	Rakennemalli - johtopäätökset jatkosuunnitteluun.....	174
11.2.3	Rakennemallin vaikutukset suhteessa yleiskaavalle asetettuihin tavoitteisiin.....	175
12	Kaavarunko.....	179
12.1	Laatimisperiaatteet.....	179
12.2	Kaavarungon laatimiseen liittyneet erityiskysymykset.....	179
12.2.1	Saimaan rantojen ja saarten rakentamisen kaavataloustarkastelu.....	179
12.2.2	Rantarakentamistarkastelu ja koemarkkinointi.....	180
12.3	Kaavarungon keskeinen sisältö.....	181
12.3.1	Trendin kääntäminen - kasvuun varautuminen, kasvun jakautuminen.....	181
12.3.2	Kaupunkikeskukset, kaupunginosakeskukset ja asemanseudut.....	182
12.3.3	Taajama-alueet ja kestävä liikkuminen.....	183
12.3.4	Saimaan rannat ja saaret.....	183
12.3.5	Elinkeinoelämä ja logistiikka.....	184
12.3.6	Matkailu, luontomatkailu, virkistys, reitit.....	185
12.3.7	Kulttuuriympäristö.....	188
12.3.8	Luonnonympäristö.....	188
13	Lähteet.....	189

LIITTEET

- Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, päivitetty 16.4.2024
- Liite 2. Vuorovaikutusraportti, 16.4.2024, tark. 26.4.2024
- Liite 3. Imatran yleiskaavan rakennusinventointi, Ramboll, 22.1.2024
- Liite 4. Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet, Imatran kaupunki, Ramboll, 13.2.2020
- Liite 5. Valtakunnallisesti arvokkaat rakennukset RKY-alueilla (ELYn selvitys 8.3.2024)
- Liite 6. Imatran yleiskaava 2040, Arkeologinen inventointi 2019–2020, Maanala Oy
- Liite 7. Imatran yleiskaava 2040, Luontoselvitysten tulkinta kaavatyötä varten, Ramboll, 13.1.2022
- Liite 8. Imatran yleiskaava 2040, Meluselvitys, WSP, 25.2.2021
- Liite 9. Kestävää liikkumista koskeva selvitys, Ramboll, 30.11.2021
- Liite 10. Imatran saarten siltaselvitys, VSU Maisema-arkkitehdit
- Liite 11. Imatran vetyteollisuuden maankäytöllinen rakenneselvitys, Ramboll, 12.12.2023
- Liite 12. Imatran aurinkoenergieselvitys, Ramboll, 10.4.2024
- Liite 13. Imatran (alustavan) yleiskaavaluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi, Ramboll, 8.2.2022
- Liite 14. Saimaan rantojen ja saarten rakentamisen kaavataloustarkastelu, Ramboll, 18.11.2019

1 Esipuhe

Yleiskaava on pitkän aikavälin yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jolla ratkaistaan tavoitellun kehityksen periaatteet. Sen tehtävänä on yhdyskunnan eri toimintojen kuten asumisen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittaminen sekä niiden välisten yhteyksien järjestäminen. Hyvin suunnitellut kaavoitusratkaisut sekä toimiva ja eheä yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelyt luovat hyvinvointia ja elinvoimaa sekä edistävät kestävästä kehitystä.

Yleiskaava "Kokoaan suurempi Imatra 2040" laaditaan koskemaan koko Imatran aluetta. Yleiskaavatyön tavoitteena on luoda suuntaviivat kaupungin maankäytölle aina vuoteen 2040 saakka. Koko kaupungin alueen käsittävällä yleiskaavalla määritellään kaupungin alueidenkäytön kehityksen isot linjat sekä osa-alueiden maankäytön kehukset yleispiirteisellä tasolla. Yleiskaavan on tarkoitus korvata kaikki Imatran alueelle aikaisemmin laaditut yleiskaavat. Hyväksytyt yleiskaava ohjaa jatkossa tarkempaa toteutukseen tähtäävää asemakaavoitusta.

Etelä-Karjalan voimassa olevat maakuntakaavat ovat ohjeena yleiskaavan laatimiselle. Yleiskaavaa laadittaessa on huomioitu myös Etelä-Karjalassa vireillä oleva maakuntakaavojen päivitystyö. Etelä-Karjalan maakuntakaavan 2040 luonnoksen on tarkoitus valmistua siten, että se olisi nähtävillä 1-2/2025.

Yleiskaavan laadintaa ohjaavat lisäksi mm. Imatran kaupunkistrategia 2030, Imatran ympäristöohjelma ja Imatran palveluverkon ratkaisut sekä muut kaupungin päätökset ja kehitysohjelmat. Nykyinen yleiskaava, osayleiskaavamuutokset ja tehdyt asemakaavaratkaisut ovat yleiskaavatyön selvitysaineistoa.

Yleiskaavan 2040 perusasetelma noudattelee Imatran kaupungin palveluverkkoratkaisua, joka koskee julkisten palveluiden tilasidonnaista tarkastelua vuoteen 2026. Samoin uuden yleiskaavan laadinnassa noudatetaan olemassa olevia Imatran maankäytöllisiä perusratkaisuja, joiden varaan kaupungin sisäisiä toimintoja on suunnattu viimeisen vuosikymmenen aikana.

Geopoliittisen tilanteen muutos on vaikuttanut merkittävästi Kaakkois-Suomen toimintaympäristöön. Koronapandemian sekä Venäjän aloittaman hyökkäyssodan seurauksena Suomen ja Venäjän väliset rautatiekuljetukset ovat vähentyneet merkittävästi ja henkilöliikenne on pysähtynyt kokonaan. Jäljelle jäänyt Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenne kuljetetaan Vainikkalan raja-aseman kautta. Jännittynyt geopoliittinen tilanne vaikuttaa laajasti elinkeinoelämään ja varjostaa talousnäkyviä.

Muuttunut geopoliittinen tilanne on tuonut uudenlaisia suunnittelukysymyksiä myös yleiskaavatyössä pohdittavaksi. Yleiskaavan perusratkaisua ei kuitenkaan ole kaavaehdotusvaiheessa olennaisesti Itärajan tilanteen vuoksi muutettu, sillä kehitystä on tällä hetkellä vaikea ennustaa ja yleiskaavan tavoitevuosi on pitkällä. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen strategian 2024-2027 mukaan perusteellisuuden ja logistiikan varaan voidaan edelleen rakentaa menestystä ja hyvinvointia, mutta samaan aikaan tulee huolehtia elinkeinoelämän monipuolistamisesta, vihreästä osaamisesta ja ympäristön vaalimisesta. Huoltovarmuus ja energiaomavaraisuus korostuvat ja Puolustusvoimien läsnäolo alueella tuo osaltaan mahdollisuuksia elinkeinoelämälle.

Yleiskaavaratkaisu on muotoutunut osallisten kanssa käytävän vuoropuhelun, selvitysten, vaikutusarvioinnin sekä ohjausryhmän ja poliittisten päättäjien evästysten kautta.

Imatran kaupungista työtä on ohjannut ohjausryhmä, jonka kokoonpano on vaihdellut pitkäkestoisen työn aikana. Vuosina 2023-2024 ohjausryhmään ovat kuuluneet: Kaupunginjohtaja Matias Hilden, kaavoituspäällikkö Marja Pelo, kaupungininsinööri Päivi Ala-Vannesluoma, rakennusvalvontapäällikkö Matti Pöljö, kaupungingeodeetti Sini Ojalainen, ympäristöpäällikkö Sanna Hämäläinen, vesihuoltopäällikkö Kari Pietarinen, liikunta- ja hyvinvointipäällikkö Henna Jääskeläinen, palvelujohtaja Arja Kujala, kaavoitusarkkitehti Sami Tynkynen, liikenneinsinööri Aino Vuopio ja kunnossapitoinsinööri Kaisa Pohjola.

Rambollissa työstä on vastannut projektipäällikkönä Iris Broman. Työhön on Rambollilla osallistunut myös Jarkko Kukkola ja Laura Jalonen (kaavoitus); Emilia Vainikainen, Jani Järvi, Aino Peltola ja Mervi Kokkila (luonto); Niina Ahlfors ja Niina Uusi-Seppä (kulttuuriympäristö), Anna-Maria Rauhala (ilmasto), Vesa Verroinen ja Karri Hakala (liikenne). Aurinkoenergia- ja vetyteollisuus selvityksistä ovat Rambollissa vastanneet Soile Janhonen, Anni Ronkainen ja Soile Tanner.

2 Yhteenveto

Imatran yleiskaavan laatiminen on ollut pitkä ja perusteellinen prosessi. Yleiskaava kuulutettiin vireille jo vuonna 2016 ja sitä on valmisteltu kolmen valtuustokauden aikana. Syksyllä 2019 laadittiin kaksi vaihtoehtoista rakennemallia, joiden synteesi, kaavaluonnoksen pohjustukseksi laadittu kaavarunko valmistui keväällä 2020. Kaavaluonnos valmisteltiin vuosien 2020-2022 aikana ja kaavaehdotus vuosien 2023-2024 aikana. Yleiskaavan valmistelussa ovat korostuneet erityisesti Saimaan ranta-alueisiin liittyneet ristiriitaiset tavoitteet ja pyrkimykset, kulttuuriympäristön merkitys ja sitä koskeneet selvitystarpeet, pyrkimys elinkeinöelämän monipuolistamiseen sekä vuonna 2022 tapahtunut geopoliittisen tilanteen muutos, jolla on ollut vaikutuksensa toimintaympäristöön ja rajaseudun kehittämisenäkymiin.

Etelä-Karjalan kuntien väestökehitys on ollut viimeisen kymmenen vuoden aikana Lappeenrantaa lukuun ottamatta vähenevä. Vuosien 2011-2021 aikana Imatran väestö on vähentynyt yhteensä noin 2 800 asukkaalla ja koko Etelä-Karjalan noin 6 400 asukkaalla. Yleiskaavatyön aikana 2018-2022 väestön vähenemä Imatralla on ollut noin 1700 asukasta. Yleiskaavatyön alussa syksyllä 2019 tavoitteeksi asetettiin, että yleiskaavassa varaudutaan 30 000 asukkaaseen vuonna 2040 (noin 4000 asukkaan kasvu). Vuoteen 2040 mennessä Tilastokeskus ennustaa kaupungin väkiluvun sen sijaan pienentyvän n. 5000 asukkaalla.

Imatran yleiskaavaa ei ole laadittu mitoitettavana. Sen sijaan yleiskaavassa huomio on ollut kaupungin ja erityisesti sen keskusten elinvoiman palauttamisessa ja lisäämisessä. Imatra on Etelä-Karjalan selkeä kakkoskaupunki, jonka kehittämiseen halutaan panostaa. Asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävää, toiminnoillaan sekoittunutta kaupunkirakennetta vahvistetaan keskustoissa, kaupunginosakeskuksissa ja asemansuoduilla. Ideana on lisätä kaupunkiviyöhykkeen vetovoimaisia asuin- ja työpaikkaympäristöjä ja tiivistää ja tehostaa maankäyttöä rakentamalla keskeiset ja kestävästi saavutettavat alueet aikaisempaa tehokkaammin. Samalla edistetään ihmisläheisen, taloudellisen, kestävän ja ilmastonmuutosta hillitsevän yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

Yleiskaavalla pyritään osaltaan myös vaikuttamaan väestökehitykseen ja työvoiman saantiin lisäämällä alueen vetovoimaa asuin- ja elinympäristönä. Samalla pyritään vaikuttamaan alueen imagoon kehittämällä keskustaympäristöjä ja kaupunkikuvaa ja korostamalla alueen vahvuuksia kuten esimerkiksi kaupungin sijaintia vesistöjen äärellä sekä monipuolisia virkistys- ja matkailumahdollisuuksia. Kaupunkiin halutaan uusia yrityksiä ja asukkaita, osaamis pohjaa ja innovaatioita sekä kansainvälisyyttä, ja sen myötä lisääntyvää elinvoimaa.

Vaikka Imatran väestö on vähentynyt, Imatran asuntopoliittisen ohjelman 2023-2030 mukaan kaupungilla on runsaasti potentiaalia maan sisäiselle muuttoliikkeelle tai maahanmuutolle. Työvoiman saatavuus on ollut haastavaa, mikä kertoo siitä, että työvoiman kysyntää on. Geopoliittinen tilanne kasvattaa entisestään joidenkin ammattiryhmien ja alojen työvoimakysyntää (esimerkiksi ympäristö- ja energia-alan asentajat ja asiantuntijat, rajaturvallisuus sekä eräät huoltovarmuuteen liittyvät alat, erityisesti energia- ja kyberturvallisuus). Houkutteleva ja kilpailukykyinen asuminen lisää paikkakunnan vetovoimaa ja mahdollistaa muuttoliikkeen vahvistumisen.

Lisärakentaminen kohdistetaan pääasiassa olemassa oleviin keskuksiin rakenteen sisään. Rakenteen laajentamiskehitystä tapahtuu harkiten ja tällöin uusilla avauksilla pyritään hyödyntämään kaupungin sijaintitekiöistä vahvuudet vetovoiman lisäämiseksi. Saimaan ja Vuoksen läheisyys on Imatralla ainutlaatuinen valtti, jota kaupungin kehittämisessä kannattaa hyödyntää, mutta kestäväällä tavalla. Imatran sijaintia vesistöjen

äärellä on yleiskaavaratkaisussa hyödynnetty toisaalta osoittamalla vesistöön tukeutuvia täydennysrakentamislajeita ja toisaalta myös turvaamalla rantavyöhykkeellä yhtenäisten viheraluekokonaisuuksien ja niitä yhdistävien reittien ja ekologisten yhteyksien säilyminen.

Yleiskaavan laatimisen aikana tapahtunut poliittisen ohjauksen täyskäännös Saimaanrantaan liittyvissä tavoitteissa konkretisoitui yleiskaavan ehdotusvaiheessa, kun kaavaluonnoksessa esitetyt taajamatoimintojen laajenemislajeet (A-2) muutettiin ensin aikaisintaan vuoden 2040 jälkeen toteutuviksi reservialueiksi ja sittemmin palautettiin nähtäville asetettavaan ehdotukseen virkistysalueiksi. Imatran kylpylän ja Ukonniemen jo ennestään vetovoimaisen urheilu- ja vapaa-ajan alueen palvelujen kehittämistä ja pysyvää asumista jo rakennetuilla alueilla kuitenkin tuetaan.

Liikkuminen on muutoksessa kaupungistumisen myötä, ja yksityisautoilulle haetaan tiiviissä kaupunkirakenteessa vaihtoehtoja. Yleiskaavassa on osoitettu tiivistettävä hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhyke Rajapatsaalta Karhumäkeen sekä nykyistä suurempi joukkoliikenteen yhteystarve Mansikkalan ja Vuoksenniskan välillä. Näiden yhteyksien tavoitteena on tarjota palvelutasoltaan houkuttelevaa joukkoliikennettä. Tämän lisäksi kaupungilla on keskeistä joukkoliikennettä täydentävää, pääosin peruspalvelutason joukkoliikennettä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee tukea joukkoliikennekäytävien palvelutason säilymistä ja edelleen vahvistumista. Tätä kehitystä vahvistaa yleiskaavassa taajamatoimintojen alueiden kehittäminen ja luokittelu siten, että taajamien intensiivisimmät ja tehokkaimmat osat tukeutuvat tehokkaaseen joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn sekä monipuolisiin palveluihin.

Yleiskaavassa kaupunkikeskusten alueet ovat pääasiassa keskustatoimintojen ja intensiivisten taajamatoimintojen aluetta, jotka sijoittuvat joukkoliikenteen keskeiselle kehittämiskäytävälle ja joihin kohdistuu paljon kaupunkikehittämistavoitteita. Yleiskaavaratkaisu vahvistaa entisestään kaupunkikeskustojen (Imatrankoski, Mansikkala, Vuoksenniska) roolia ja merkitystä Imatran kehittämisessä.

Yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on ollut vastata entistä paremmin elinkeinoelämän maankäyttöön tarpeisiin sekä edistää olemassa olevien ja uusien elinkeinojen harjoittamista Imatralla. Etelä-Karjalassa sijaitsee yksi Euroopan merkittävimmistä metsäteollisuuden keskittymistä. Metsäteollisuuden uusiutuminen on ollut ja on yhä Etelä-Karjalan aluetalouden kannalta keskeinen kysymys. Suurteollisuuden ja siihen kytkeytyvien toimialojen rinnalla elinkeinorakennetta pyritään monipuolistamaan.

Yleiskaavassa on pyritty konkretisoimaan elinkeinoelämän investointimahdollisuuksia osoittamalla valmiita sijaintipaikkoja, joihin uusien yritysten on mahdollista sijoittua. Yleiskaavan yhteydessä on tehty vetyteollisuuden ja aurinkovoiman maankäytölliset rakenneselvitykset, joiden tavoitteena on mahdollistaa uusien energiamuotojen ja uudenlaisten vihreän siirtymän hankekokonaisuuksien sijoittuminen Imatran alueelle. Kaavoituksella on luotu alueidenkäytöllisiä edellytyksiä elinkeinoelämän kehittämiselle, mutta alueiden toteutuminen riippuu monesta tekijästä, joihin maankäytön suunnittelulla ei voida suoraan vaikuttaa.

Yleiskaavassa on pyritty elinkeinoelämän ja kaupan alueiden osalta joustavuuteen. Kaavaratkaisun joustavuus ja mukautuvuus parantaa kaupungin edellytyksiä houkutella alueelle monipuolista yritystoimintaa ja ottaa vastaan hyvinkin erityyppisiä toimi- ja tuotantotiloja tarvitsevia uusia toimijoita. Teollisuudelle ja työpaikkatoiminnoille osoitetut aluevaraukset ovat paikoin laajoja, mikä mahdollistaa yritysyhteisöjen kehittämisen. Yleiskaavassa teollisuuden, työpaikkojen sekä kaupan ja palveluiden alueita on myös profiloitu, millä pyritään suuntaamaan kaupunkiin tulevaisuudessa sijoittuvia toimijoita niin, että uudet yritykset vahvistaisivat entisestään alueille jo muodostuneita tai muodostuvia elinkeinoelämän klustereita. Tavoitteena on lisätä eri toimijoiden keskinäisiä synergioita esimerkiksi osaamisen jakamisen, yhteisen infrastruktuurin hyödyntämisen (yrityspuistot) ja sivutuotteiden hyödyntämisen helpottamiseksi.

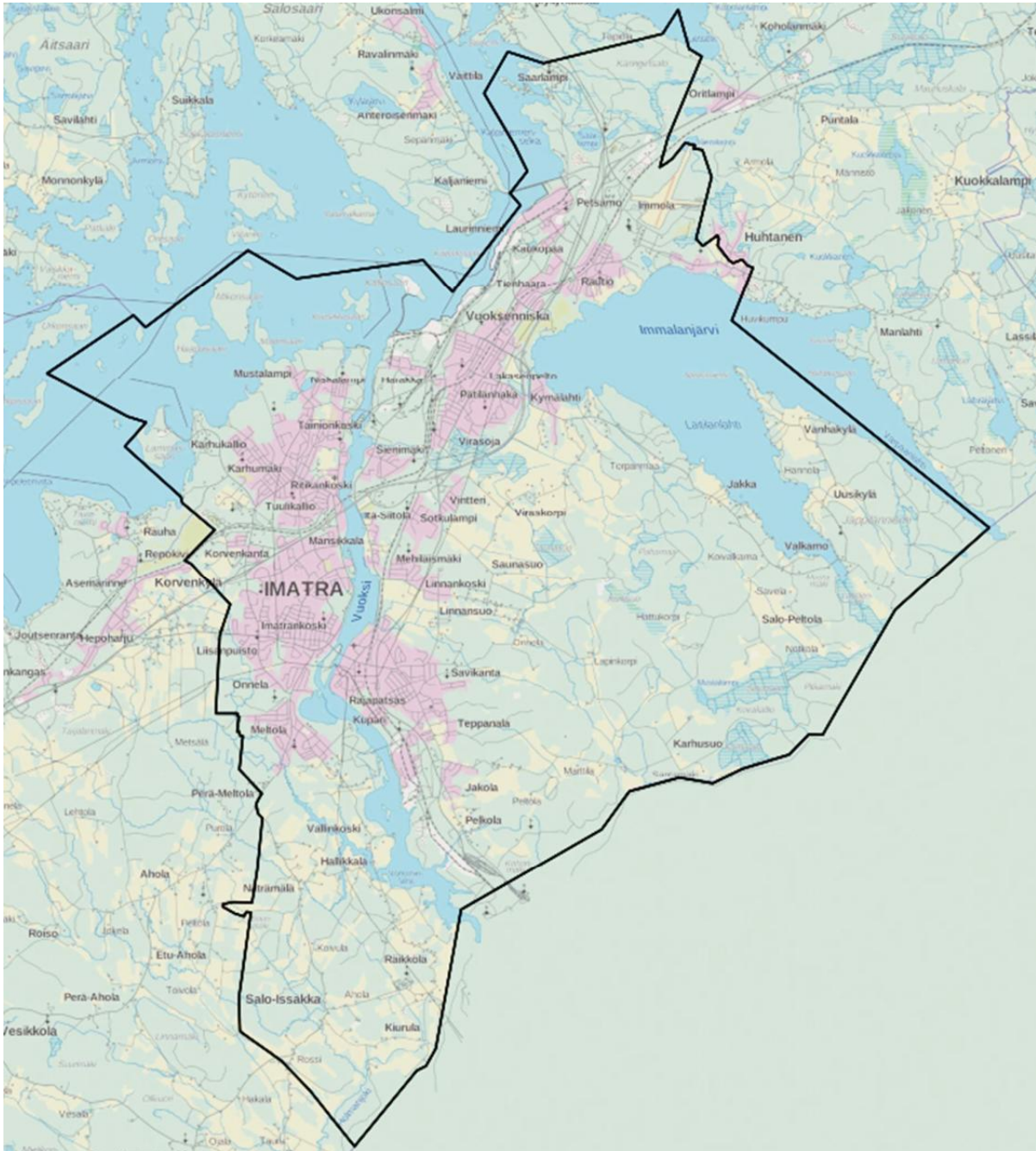
Yleiskaavan vaikutukset on arvioitu maankäyttö- ja rakennuslain mukaan keskittyen erityisesti niihin kysymyksiin, jotka yleiskaavalla on tarkoitus ratkaista. Kaupungin alueen nykyinen jako taajama- ja maaseutumaiisiin vyöhykkeisiin säilyy ennallaan. Merkittävimmät maankäytön muutokset sijoittuvat jo rakennetulle vyöhykkeelle, minkä vuoksi koko suunnittelualuetta kokonaisuutena tarkasteltaessa yleiskaavan vaikutukset luontoon ja maisemaan ovat suhteellisen vähäisiä.

OSA I: LÄHTÖKOHDAT

3 Suunnittelualue

Yleiskaava laaditaan koskemaan koko Imatran aluetta. Imatran kaupunki sijaitsee Etelä-Karjalan maakunnassa Kaakkois-Suomessa. Imatran naapurikunnat ovat Lappeenranta (noin 72 600 asukasta vuonna 2022) ja Ruokolampi (noin 4 850 asukasta vuonna 2022) (Tilastokeskus 2024).

Imatra on rajakaupunki, jossa sijaitsee kansainvälinen rajanylityspaikka. Rajan toisella puolella vain muutamien kilometrin päässä on Svetogorskin kaupunki. Pietariin on Imatralta matkaa 210 kilometriä ja Helsinkiin 256 kilometriä.



Kuva 3.1. Suunnittelualue. Imatran kokonaispinta-ala on 191,28 km², josta maata on 155,01 km². Imatran maapinta-alaista noin 35 % on asemakaavoitettu.

Imatran asukasluku on vuoden 2022 lopussa noin 25 200 (suunnittelutyön alkuvaiheessa vuonna 2019 asukasluku oli noin 26 500). Imatralla on kolme keskustaa. Mansikkalan kaupunginosa suunniteltiin aikoinaan Imatran hallinnolliseksi keskukseksi, mutta nykyisin kuitenkin Imatrankoskesta on muodostunut kaupungin keskusta. 97 prosenttia väestöstä asuu Imatran keskustaajamassa (2022). Vuoden 2018 lopussa Imatrankosken suuralueella asui 10 300, Mansikkalan suuralueella 10 200 ja Vuoksenniskan suuralueella 6 300 asukasta. Kaupungin hallinnollinen keskus on Imatrankoski. Asukkaista 66 % asuu rivi- ja pientaloissa ja 31 % kerrostaloissa (2022). Omistusasunnoissa asuu 74 % asukkaista (2022). (Tilastokeskus 2024)

Imatran kaupungin läpi virtaa Vuoksi, joka ei jäädy talvellaan. Imatrankoski on Imatran tunnetuin nähtävyys. Vuoksen varrella sijaitsee monipuolisia kulttuuri- ja harrastusmahdollisuuksia. Pohjoisessa Imatra rajoittuu Saimaaseen, mikä on mahdollistanut veneilyn Saimaan kanavaa pitkin aina Suomenlahdelle asti. Saimaan rannalla sijaitsevat vierasvenesatama ja Imatran kylpylä, joihin rajoittuvat Ukonniemen monipuolinen urheilu- ja harrastusalue sekä Saimaan rantaharju laajoine ulkoilualueineen.



Kuva 3.2. Imatrankosken keskustan jokinäkymiä (Kuva: Broman, 2020).

Suurin osa erikoisliikkeistä, ravintolat ja baarit sekä Koskenpartaan kävelykatu ja kauppakeskus Koskentori sijaitsevat Imatrankoskella. Virastot, suurimmat oppilaitokset, kulttuuritalo Virta, urheilukeskus, matkakeskus ja suuret marketit puolestaan sijaitsevat Mansikkalassa. Kulttuuritalossa toimivat kaupungin pääkirjasto, Imatran taidemuseo ja Imatran kaupunginmuseo. Imatran koulu- ja päiväkotiverkko rakentuu kolmen koulu-keskuksen ympärille Vuoksenniskalle, Mansikkalaan ja Imatrankoskelle.

Imatralla on kaksi suurta puunjalostustehdasta, Stora Enso Oyj:n omistamat Kaukopään ja Tainionkosken tehtaot. Imatran keskustassa Imatrankoskella sijaitsee Imatrankosken voimalaitos. Lisäksi kaupungissa sijaitsee Oy Ovako Bar Ab:n terästehdas. Suurimmat työllistäjät ovat Imatran kaupunki, Stora Enso Oyj, Ovako Imatra Oy Ab ja Rajavartiolaitos. Matkailu on ollut perinteisesti tärkeä työllistäjä Imatralla ja se on hyödyttänyt paikallista elinkeinoelämää. Ennen koronapandemian ja geopoliittisen tilanteen muutosta hotelliyöpyemisten määrä ja hotellien käyttöaste oli suuri ja tax-free ostosten määrä merkittävä koko Suomen mittakaavassa.

4 Suunnittelun alueidenkäytölliset lähtökohdat

Tähän lukuun on koottu suunnittelua koskevia lähtökohdita, jotka on jäsenneity valtakunnallisiin ja maakunnallisiin alueidenkäyttöä koskeviin linjauksiin; seudullisiin suunnitelmiin, selvityksiin ja hankkeisiin; kaupunkien omiin tavoitteisiin, strategioihin ja yleiskaavoihin sekä paikallisiin lähtökohhtiin.

Lähtökohdat -luku on ilman painotuksia ja arvotuksia laadittu kooste suunnittelun kannalta merkittävimmiksi katsotuista selvityksistä ja suunnitelmista, joita suunnittelualueelle on ajan saatossa laadittu lukuisa määrä. Ne ovat tarkkuudeltaan ja tyyliltään erilaisia, eritasoisia, eri tarkoituksiin ja eri aikoina tehtyjä selvityksiä, jotka voivat olla keskenään ristiriitaisia, osin vanhentuneitakin. Ne kuvaavat kuitenkin kokonaisuutena hyvin yleiskaavan lähtötilannetta.

Perusselvitysaineiston ja muun lähtötietoaineiston merkitys on analysoitu suunnittelun yhteydessä. Imatran yleiskaavassa 2040 tehty suunnitteluratkaisuluopulta kertoo sen, mikä merkitys eri lähtökohdille on annettu ja mikä seudun strategisessa suunnittelussa on nähty olennaiseksi ja tärkeäksi.

4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa Maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan (MRL 22 §) valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet voivat koskea asioita, joilla on:

- 1) aluerakenteen, alueiden käytön taikka liikenne- tai energiaverkon kannalta kansainvälinen tai laajempi kuin maakunnallinen merkitys;
- 2) merkittävä vaikutus kansalliseen kulttuuri- tai luonnonperintöön; tai
- 3) valtakunnallisesti merkittävä vaikutus ekologiseen kestävyyteen, aluerakenteen taloudellisuuteen tai merkittävien ympäristöhaittojen välttämiseen.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan (MRL 24 §) valtion viranomaisten tulee toiminnassaan ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia aluerakenteen ja alueiden käytön kannalta. Maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista.

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Päätöksellä korvattiin valtioneuvoston 30.11.2000 tekemä ja 13.11.2008 tarkistama päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Tavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energianhuolto

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet asiakokonaisuuksittain:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen:

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja

yrittötoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

- Luodaan edellytykset vähähiilisel ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Tehokas liikennejärjestelmä:

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikenne- ja palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
- Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö:

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys, tai riskit hallitaan muulla tavoin.
- Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaalirastapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyrastapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.
- Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat:

- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saamelaiskulttuurin ja -elinkeinojen kannalta merkittävien alueiden säilymisestä.

Uusiutumiskykyinen energiahuolto:

- Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin.
- Tuulivoimalat sijoitetaan ensisijaisesti keskitetysti usean voimalan yksiköihin.
- Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.

4.2 Maakuntakaavat

4.2.1 Voimassa olevat maakuntakaavat

Voimassa oleva maakuntakaava ohjaa yleiskaavan laatimista. Etelä-Karjalan alueella on voimassa kolme maakuntakaavaa:

- Etelä-Karjalan maakuntakaava
- Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava
- Etelä-Karjalan 2. vaihemaakuntakaava (ei ulotu Imatran alueelle)

Etelä-Karjalan maakuntakaavan valmistelu aloitettiin vuonna 2004 erilaisilla perusselvityksillä. Maakuntavaltuusto hyväksyi maakuntakaavan 9.6.2010 ja ympäristöministeriö vahvisti sen 21.12.2011.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava täydentää voimassa olevaa kokonaismaakuntakaavaa kaupan palvelujen, matkailun ja elinkeinojen sekä liikennejärjestelmän osalta. Maakuntavaltuusto hyväksyi 1. vaihemaakuntakaavan 24.2.2014 ja ympäristöministeriö vahvisti sen 19.10.2015.

Lisäksi Etelä-Karjalaan on laadittu 2. vaihemaakuntakaava jätevedenpuhdistamoa varten. Etelä-Karjalan maakuntavaltuusto hyväksyi 2. vaihemaakuntakaavan 13.12.2021. Vaihemaakuntakaava sai lainvoiman 31.5.2023 korkeimman hallinto-oikeuden hylättyä valituslupahakemukset.

Etelä-Karjalan maakuntakaavassa ja Etelä-Karjan 1. vaihemaakuntakaavassa on Imatran alueelle osoitettu seuraavia aluevarausmerkintöjä:

- Keskustatoimintojen alue, C
 - Imatrankoski-Mansikkala
 - Vuoksenniska
- Taajamatoimintojen alue, A
 - Tainionkoski - Karhumäki
 - Huhtanen
 - Rasila- Vuoksenniska - Savikanta
 - Korvenkylä - Mellonmäki
- Rajavartiolaitoksen ampuma- ja harjoitusalue, EAH-2
 - Immola, Rajavartiolaitos
- Energiahuollon alue, EN
 - Imatrankoski, Tornansaari
- Maa-ainesten ottoon soveltuva alue, EOM
 - Mustamäki
- Rajavartiolaitoksen/Tullin alue, EP-2
 - Imatran rajanylityspaikka
 - Immolan rajavartioalue
 - Imatran raja-asema
- Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue, KM-1
 - Korvenkanta
- Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue, KM-2
 - Sotkulampi
- Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikkö, KM-r
 - Teppanala
- Rautatieliikenteen alue / Ratapiha, LR
 - Imatran ratapiha
- Matkailupalveluiden alue, RM
 - Ukkonniemi

- Luonnonsuojelualue, SL
 - Hannola
- Tuotantotoiminnan ja palveluiden sekä logistiikan alue, TP/log
 - Pelkola
- Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue, TP-1
 - Kurkvuori-Oritlampi-Puntala
 - Pelkola
 - Imatrankoski
 - Mansikkalan yrityspuisto
- Ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alue, TT
 - Stora Enso Oyj, Imatran tehtaot
 - Ovako Bar Oy Ab
 - Vuoksenniska
- Virkistys- ja ulkoilualue, VR
 - Imatra, kansallinen kaupunkipuisto, saaret
 - Ivonniemi
 - Lammassaari
 - Imatra, kansallinen kaupunkipuisto, Vuoksi
 - Mustalampi - Saimaan ranta-alue
- Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue, VU/VR
 - Golfkenttä Imatran Golf
 - Mellonmäki
 - Golfkenttä, Imatra

Etelä-Karjalan maakuntakaavassa ja 1. vaihemaakuntakaavassa on Imatran alueelle osoitettu seuraavia kehittämisperiaatteita kuvaavia ja osa-alueiden erityisominaisuuksia ilmaisevia merkintöjä:

- Arvokas harjualue, ge/h
 - Lammassaari ja Ukonniemi
 - Vaeluodononnet
- Arvokas moreenimuodostuma, ge/m
 - Ukonmäki
- Kaupunki-/taajamarakenteen kehittämisen kohdealue, kk
 - Imatra
 - Vuoksenniska
- Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä, KM/res
 - Sotkulampi laajennusalue
 - Korvenkanta (Imatra) laajennus
 - Korvenkanta (LPR) laajennus
- Kasvukeskusalueen laatukäytävä, lk
 - Laatukäytävä
- Liikenteen ja logistiikan kehittämisen kohdealue, llk
 - Tainionkoski/Imatran logistiikkaväylä
- Maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, ma/km
 - Imatrankosken vanhaa keskustaa
 - Ritikanranta
 - Petsamo
 - Sienimäki
 - Lakasenpelto
 - Karhunkatu
- Valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, ma/kv
 - Immolan kasarmialue
 - Imatran Voiman ja Kuparin asuinalueet

- Imatrankosken kulttuuriympäristö
- Tornansaaren teollisuusalue, Neitsytniemen kartano ja Niskalammen as.alue
- Kaukopään tehtaan asuinalue
- Vuoksenniskan Kolmen ristin kirkko
- Kaukopään tehdas- ja asuinalueet
- Arvokkaan maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue (valtakunnallinen), ma/mv
 - Imatrankoski ja Kruunupuisto
- Melualue, me
 - Immolan ampumarata ja ajoharjoittelurata
 - Kurkвуoren moottoriturheilurata
- Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue, mv
 - Saimaan Triangeli
- Tärkeä pohjavesialue, pv
 - Saarlampi
 - Lammassaari
 - Korvenkanta
 - Teppanala
 - Vesioronkangas
 - Tiuruniemi
- Rajapalveluiden kehittämisen kohdealue, rk
 - Imatran rajanylityspaikka
- Valtakunnan rajan rajavyöhyke, rv
 - Rajavyöhyke, valtakunnan raja
- Suur-Saimaan kehittämisen kohdealue, sai
 - Suur-Saimaa
- Konsultointivyöhyke, Seveso kohde, sev
 - Stora Enso Oyj, Imatran tehtaas
 - Aga Oy Ab, Imatra
- Muinaismuistovyöhyke, smv
 - Kuurmanpohja
- Vuoksen rantojen kehittämisen kohdealue, Vk
 - Imatran kaupunkialueen rannat, Saimaa, Vuoksi
- Kehitettävä järvialue, W-1
 - Immalanjärvi

Etelä-Karjalan maakuntakaavassa ja 1. vaihemaakuntakaavassa on Imatran alueelle osoitettu seuraavia pistemäisiä kohdemerkintöjä:

- Kulttuuripainotteinen kyläalue, at/ma
 - Vallinkoski/Näträmälä
- Muu kehittyvä kyläalue, at/mk
 - Ilmeen kylä
 - Jäppilänniemi
- Ampumarata, ea
 - Immolan ampumarata
- Energiahuollon alue, en
 - Räikkölä A-asema
 - Seudullinen kaasuvoimalaitos
- Rajavartiolaituksen / Tullin alue, ep-2
 - Immola
- Moottoriturheilualue, er
 - Kurkвуoren moottoriturheilurata

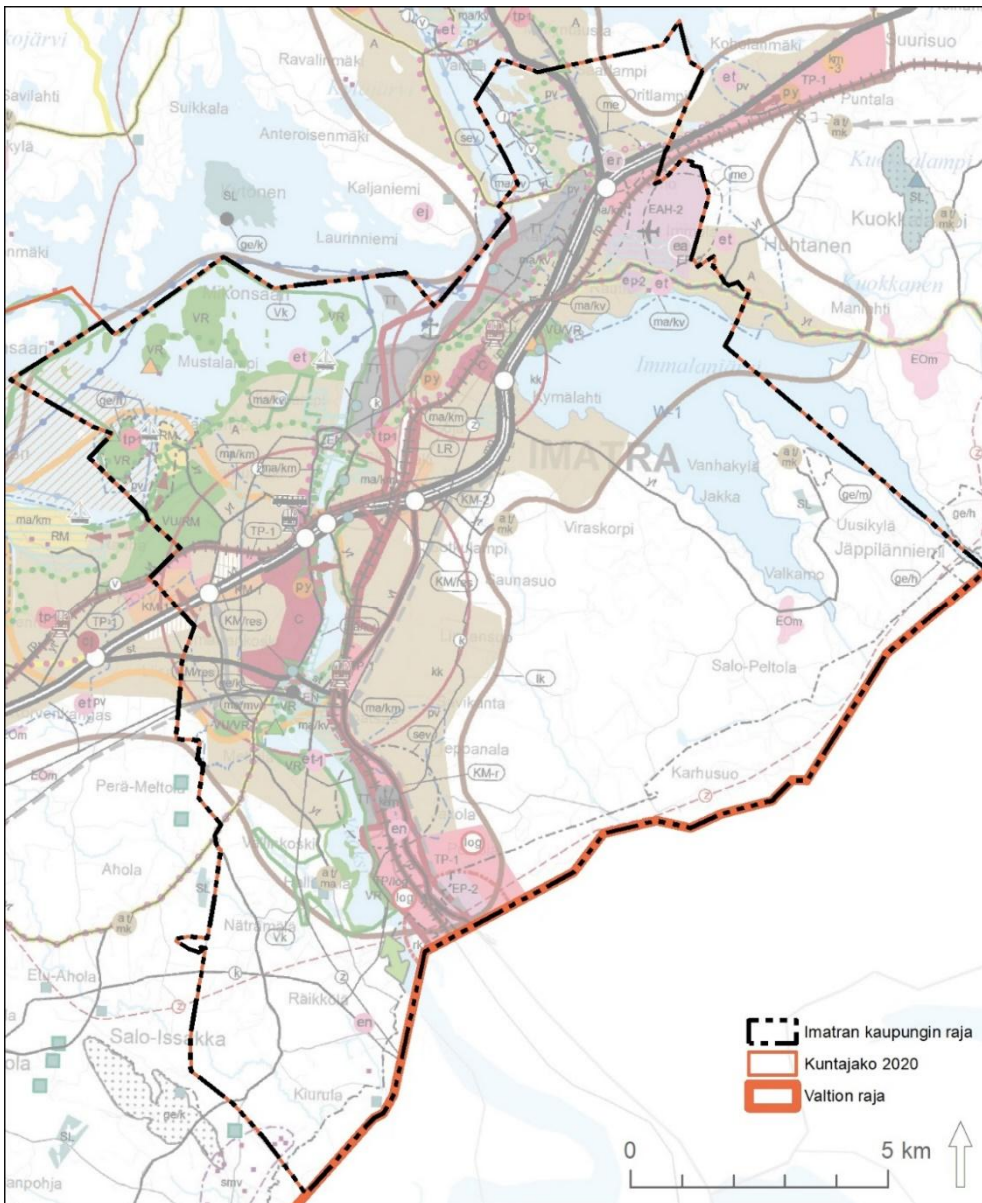
- Eritasoliittymä, erit
- Yhdyskuntateknisen huollon alue, et
 - Patalahti
 - Heikkoinlahti vedenottamo
- Jätevedenpuhdistamo, et-1
 - Mellonlahden jätevedenpuhdistamo
- Arvokas kallioalue ge/k
 - Kruunupuiston kalliopaljastuma
- Lentoasema tai -kenttä, LL
 - Immolan lentokenttä
- Liikenneterminaali/matkakeskus, Im
 - Imatran matkakeskus
- Logistiikkakeskittymä, log
 - Imatra
 - Pelkola
- Seudullinen henkilöliikenneasema, Ir
 - Vuoksenniskan asema
 - Imatrankoski
- Satama-alue, Is
 - Kaukopään satama
- Venesatama, lvs
 - Lammassaari
 - Niskalampi
- Maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö / kohde, ma/km
 - Imatrankosken funkisrakennukset
 - Siitolan kartano
 - Sienimäen kartano
 - Harakanhovi
 - Immolan hovi
 - Saimaan hovi
- Julkisten palveluiden alue, py
 - Etelä-Karjalan ammattikorkeakoulu
 - Honkaharjun sairaala
- Matkailun kehittämiskohde, rm
 - Haapasaari
 - Imatran golfkenttä
- Luonnonsuojelualue, sl
 - Hallikkaanniemen ja Tuomelan lehdot
 - Takamaa
- Muinaismuistokohde, asuinpaikat, sm
 - Lammassaari 1
 - Lempukka uimaranta
 - Ukonniemi
 - Hiekkoinlahti
 - Lammassaari 2
 - Risuniemi
 - Haapasaari
 - Pehkeisienoja
 - Salo-Issakka Venäinmäki (Ala)
 - Salo-Issakka Venäinmäki (Ylä)
 - Salo-Issakka Rajamäki

- Teollisuus- ja varastoalue, jolle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen, t/kem
 - AGA Oy Ab
- Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue, tp-1
 - Lammassaari
 - Sulattimon alue
- Matkailun kehittämisyöly, kansainvälinen, vly
 - Vuoksi
- Virkistyskehitämiskohde, vr
 - Lammassaaren retkeilykohde
 - Mellonlahden laavu

Etelä-Karjalan maakuntakaavassa ja 1. vaihemaakuntakaavassa on Imatran alueelle osoitettu seuraavia viiva-merkintöjä:

- Pääsiirtoviemäri, j
 - Pääsiirtoviemäri/Ruokolahti, Imatra
- Pääkaasulinja, k
- Kevyenliikenteen laaturaitti (maakunnallinen reitti), klv
- Laivavyöly, lv
- Syvävyöly, lv
- Valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö/tie, ma/kv
 - Niskapietiläntie
- Moottorikelkkareitti, mkr
- Moottorikelkkareitin yhteystarve, mkr_yht
- Tieliikenteen yhteystarve, ml
 - Mansikkala
 - Ukonniemi - Rauha-Tiuru
 - Saareksiinmäki-Korvenkanta
- Moottoritie, mo + Kaksiajoratainen päätie tai -katu
 - vt 6
- Valtatie
 - vt 6 Ruokolahti – Parikkala
- Kantatie, kt + Merkittävästi parannettava tie, vt
 - kt 62
- Seututie tai pääkatu, st
 - st 397
- Yhdystie tai kokoojakatu, yt
- Kehitettävä matkailu- ja maisematie, my
 - Salosaaren tie
 - Aholan reitti
 - Pellisenranta Imatrankoski
 - Runon ja Rajan tie
- Polkupyöräreitti, ppr
 - Jänhiälä - Ahola - Imatrankoski
 - Imatrankoski - raja-asema
 - Pohja-Lankilan tie
 - Rautio - Miettälä - vt 6
- Päärata, merkittävästi kehitettävä, rp
 - Imatra-Svetogorsk
 - Imatra-Parikkala
 - Yllikkälä-Imatra

-
- Päärata, uusi, rp
 - Imatra Kolmioraide
 - Retkeily-/ulkoilureitti, ur
 - Lammassaari - Tainionkoski E-10
 - Risuniemen luontopolku
 - Vuoksenniskan metsäpolku
 - Lammassaaren luontopolku
 - Vuoksen luontolenkki
 - Muinaisuoman luonto- ja kulttuuripolku
 - Saarlampi - Vuoksenniska
 - Saarlampi - Rasila E-10
 - Saaristoreitti
 - Imatran kylpylä - Hinkanranta E-10
 - Tainion luontolenkki
 - Tainion luontolenkki
 - Mellonlahden luontolenkki
 - Päävesijohto, v
 - Päävesijohto/Lappeenranta, Imatra
 - Päävesijohto/Ruokolahti, Imatra
 - Viheryhteystarve/ekologinen käytävä, vy
 - Ukonniemi - Rauha-Tiuru
 - Sähköjohto 110_kV, z
 - Sähköjohto 400_kV Ohjeellinen, z
 - Sähköjohto 110_kV Ohjeellinen, z



Kuva 4.1. Ote epävirallisesta maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta (korjattu vedos 17.2.2020).

Huomionarvoista Imatran osalta on, että voimassa olevassa Etelä-Karjalan maakuntakaavassa (2011) on merkittynä kaksi maakunnallista jätevedenpuhdistamoa, Lappeenrannan Toikansuo ja Imatran Meltola. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavassa (2015) ei ole osoitettu jätevedenpuhdistamomerkintöjä. Etelä-Karjalan 2. vaihemaakuntakaavassa (2023) on osoitettu kaksi jätevedenpuhdistamopaikkaa Lappeenrantaan: Kukkuroinmäki ja Hyväristönmäki.

Imatra-Lappeenranta yhteisen jätevedenpuhdistamon osalta 2. vaihemaakuntakaavan valmistelun yhteydessä voitiin todeta, että asiaa on tutkittu ja selvitetty eikä maakunnallinen laitos ole toteutettavissa taloudellisesti perustellulla tavalla Imatran Meltolaan. Siirtoviemärin pituus olisi n. 38 km ja pumppaamoja olisi 5 kpl. Lisäksi purku Vuoksen vesistöön ei ole mahdollista Svetogorskin vedenottamon vuoksi.

Etelä-Karjalan 2. vaihemaakuntakaavassa ei kuitenkaan tehty muutoksia maakuntakaavaan (2011) eikä 1. vaihemaakuntakaavaan (2015), vaan asia tullaan huomioimaan Etelä-Karjalan kokonismaakuntakaavan 2040 valmistelussa. Ko. kaavatyön yhteydessä tullaan poistamaan tarpeettomat jätevedenpuhdistamomerkinnät.

Maakuntakaavoituksen yhteydessä tehtyjä selvityksiä ja suunnitelma-aineistoa käytetään hyväksi yleiskaavatyössä. Maakuntakaava-aineisto luettavissa: <http://www.ekarjala.fi/liitto/suunnittelu-ja-kehittaminen/maankayton-suunnittelu/maakuntakaava/>

4.2.2 Vireillä oleva maakuntakaava

Etelä-Karjalan maakuntahallitus päätti kokouksessaan 29.4.2019 maakuntakaavan päivitystyön aloittamisesta. Etelä-Karjalan maakuntakaava 2040 on luonteeltaan kokonaismaakuntakaava ja siinä tarkastellaan maakunnan kehitystä vuoteen 2040 asti. Maakuntakaava 2040 päivittää ja ajantasaistaa voimassa olevat maakuntakaavat yhdeksi kaavaksi voimassa olevan kokonaismaakuntakaavan (2011) teemojen mukaisesti:

- Aluerakenne ja keskusverkko
- Liikenne- ja logistiikka
- Elinkeinot, kauppa ja palvelut
- Matkailu ja virkistys
- Kulttuuriympäristö ja -maisema
- Luonnonympäristö ja luonnonvarat
- Tekninen huolto ja energia
- Erityisalueet

Maakuntakaavan 2040 selvitysten laadinta ja tausta-aineiston keruu aloitettiin vuonna 2021. Selvitystöiden tuloksia on julkaistu vuoden 2022 ja 2023 aikana. Osa selvityksistä on valmistumassa vuoden 2024 aikana.

Maakuntakaavan 2040 osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 3.6.-2.7.2021. Tavoiteraportti on ollut maakuntahallituksen käsiteltävänä 29.8.2022. Etelä-Karjalan maakuntaohjelma, maakunnallinen liikennestrategia sekä erilaisten selvitysten tuottama tieto huomioidaan maakuntakaavan tavoitteiden määrittelyssä. Tavoiteraportin mukaan Etelä-Karjalan maakuntakaavan 2040 tavoitteita ovat:

- Tuetaan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämistä, huomioiden saavutettavuus, yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja maakunnan väestömäärä sekä väestön ikärakenne.
- Luodaan edellytyksiä kestäväälle liikkumiselle ja logistiikalle.
- Turvataan vesiväylien, satamien, rajaliikenteen ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet tulevaisuuden tarpeita varten.
- Luodaan elinkeinoelämälle kasvun edellytyksiä nykyiselle ja uudelle yritystoiminnalle.
- Varmistetaan vastuullisen matkailun toimintaedellytykset.
- Tunnistetaan ja turvataan arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet.
- Tunnistetaan ja turvataan arvokkaat luontoalueet ja viheryhteydet.
- Mahdollistetaan terveellinen ja turvallinen elinympäristö sekä huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä.
- Edistetään uusiutuvia energiaratkaisuja (vetytalous, bioenergia, aurinko- ja tuulivoima).
- Turvataan maanpuolustuksen ja rajavalvonnan aluetarpeet.
- Vaikutetaan ilmastomuutoksen hillintään ja ilmastomuutokseen sopeutumiseen.

Maakuntakaavan luonnos on tulossa nähtäville 1-2/2025.

4.3 Yleiskaavat

4.3.1 Koko kaupungin aluetta koskeva yleiskaava "Kestävä Imatra 2020"

Imatran yleiskaava "Kestävä Imatra 2020" on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 19.4.2004.

Voimassa oleva yleiskaavassa varaudutaan Imatra-Svetogorsk -kaksoiskaupungin yhteistyön tiivistymiseen ja sen kansainvälisen logistisen aseman vahvistumiseen. Imatralla ja Svetogorskillä (entinen Enso) on pitkä yhteinen teollinen historia. Toisen maailmansodan jälkeen raja jakoi "Suomen Ruhriksi" kutsutun Vuoksen alkuosan Suomen ja Neuvostoliiton kesken. Rajat ylittävää monipaikkaista asumista ja työssäkäyntiä pidetään yleiskaavassa edelleen merkittävänä mahdollisuutena ja alueellisena erityispiirteenä.

Yleiskaavassa varaudutaan mm. Imatra-Svetogorsk kaksoiskaupunkimallin synnyttämään pendelöintiin siten, että osa Svetogorskissa asuvasta työvoimasta kävisi töissä Imatran-Lappeenrannan alueella, ja asuisi siten osan ajasta tällä seudulla.

Yleiskaavan mukaan Imatra panostaa voimakkaasti mm. koulutuksen, asumisen ja elinkeinoelämän kehittämiseen sekä pyrkii aktiivisesti kääntämään kehityksen nousujohteiseksi. Lappeenranta – Joutseno – Imatra – Ruokolahti – Rautjärvi nauharakenteen kehittäminen seudullisena kokonaisuutena, elinkeinorakenteen muutokset ja suurteollisuuden toimintaedellytysten turvaaminen on nähty sekä myönteisenä että haasteellisena edellytyksenä kaupungin kehitykselle.

Yleiskaavan väestösuunnite on perustunut muuttotappion kääntämiseen lievään kasvuun. Noin 35 000 asukkaan väestöpohja pitkällä aikatahtäyksellä mahdollistaisi aluevarausten joustavan toteuttamisen sopivan suuruusina yksikköinä ja hankkeina.

Yleiskaavan tavoitteena on ollut luoda edellytykset elinkeinopoliittisten tavoitteiden toteuttamiselle. Tällä on tarkoitettu ennen kaikkea korkeatasoista ympäristöllistä laatua tehokkaan ja toimivan kaupunkirakenteen puitteissa.

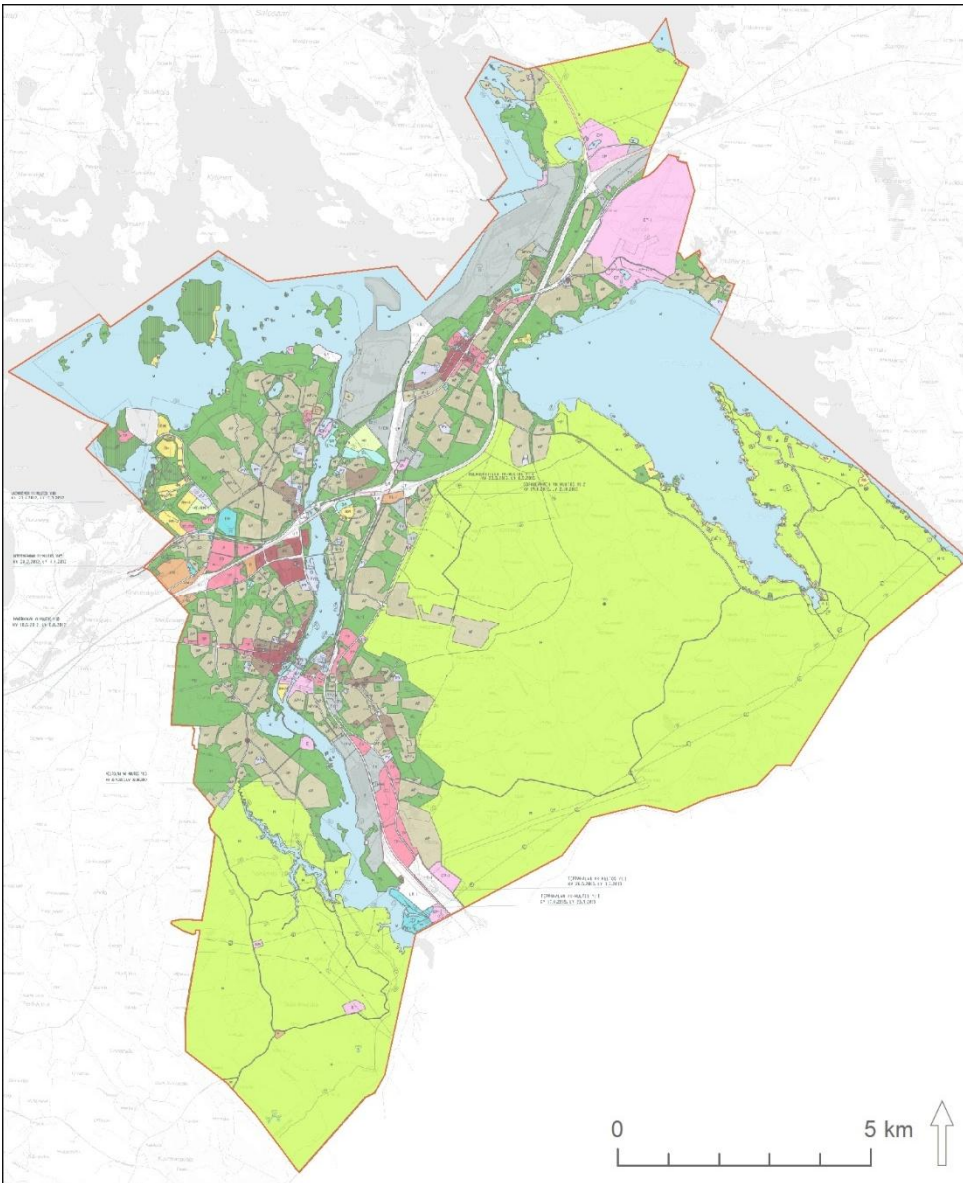
Yleiskaavan tarkistamiseen on syytä varautua n. 10 vuoden välein, todetaan yleiskaavaraportissa.

4.3.2 Osayleiskaavat

Imatralla on laadittu vuosien 2012-2015 aikana osayleiskaavoja. Vireillä on yksi osayleiskaava, joka koskee Ukonniemen loma-asuntoaluetta. Yleiskaavojen yhteydessä tehtyjä selvityksiä ja suunnitelmia hyödynnetään suunnittelutyössä.

Taulukko 4.1. Voimassa ja vireillä olevat osayleiskaavat.

Yleiskaavan nimi	Käsittelyn vaihe
Y117, Kaupunginosa 38 Saimaanranta	Vireillä
Y115, Teppanala, Pelkolan ratapiha	KV 17.8.2015
Y114, Itä-Siitola, Sotkulampi, Virasoja Kolmioraide ja biolämpökeskus	KV 23.3.2015
Y113, Meltolan eteläosan yleiskaavan muutos	KV 16.9.2013
Y112, Sotkulampi, valtatie 6 - Pietarintien kulma	KV 19.8.2013
Y111, Teppanala, raja-aseman ympäristö	KV 20.5.2013
Y110, Mansikkalan yleiskaavan muutos	KV 18.6.2012
Y109, Korvenkannan yleiskaavan muutos	KV 20.2.2012
Y108, Ukonniemen yleiskaavan muutos	KV 23.1.2012



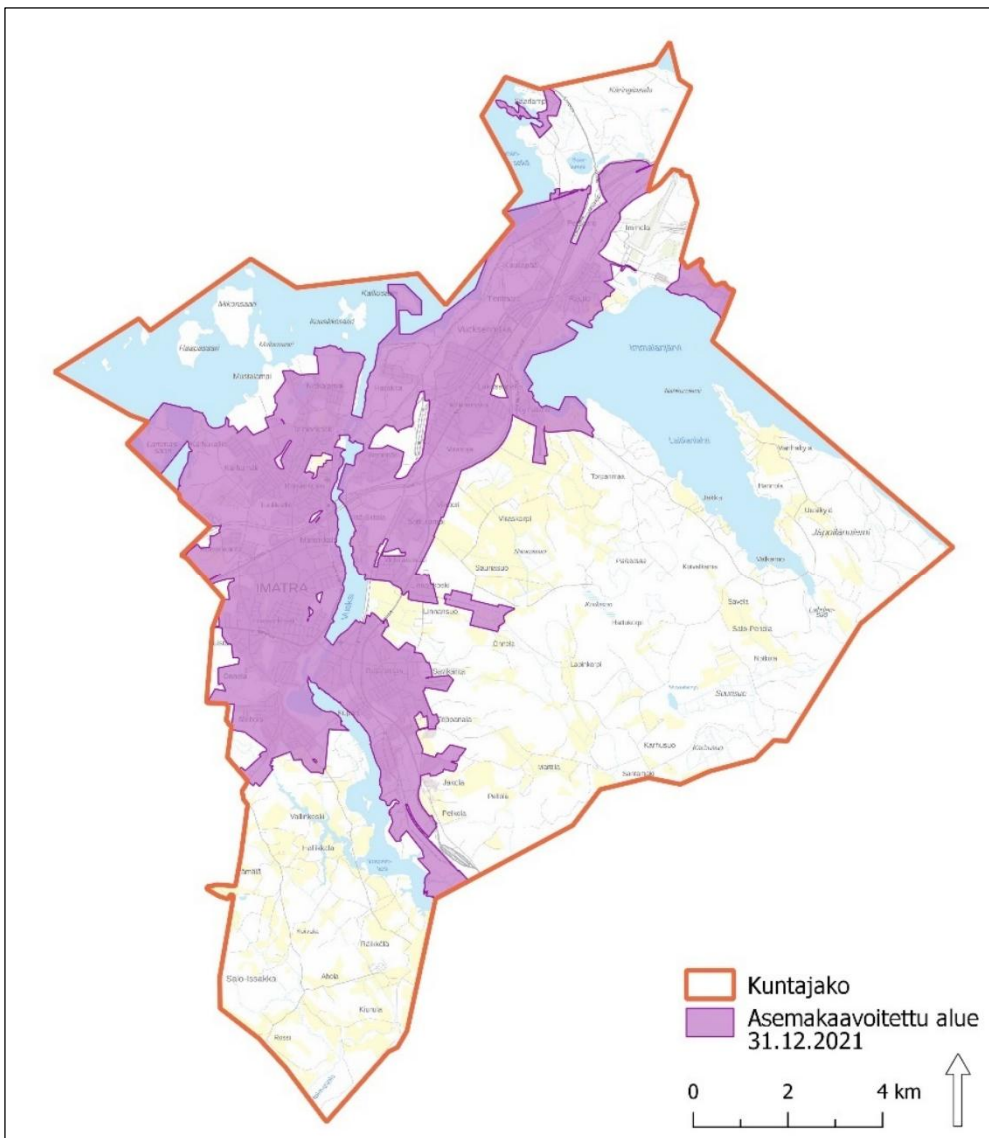
Kuva 4.2. Ote voimassa olevien yleiskaavojen yhdistelmäkartasta.

4.4 Asemakaavat

Imatralla on asemakaavoitettua aluetta noin 53,35 km² (35 % kaupungin maapinta-alasta), josta ranta-ase-
makaavoja on 5,49 km² vuoden 2018 tiedon mukaan. Asemakaavoitettu alue sijoittuu pääasiassa Imatran
keskustaajaman alueelle.

Imatran vuoden 2023 kaavoituskatsauksen (kaupunginhallitus hyväksynyt 6.11.2023 §260) mukaan Imatralla
valmistui kuusi asemakaavaa vuoden 2022 aikana ja kolme asemakaavaa oli valmistunut vuonna 2023 kaa-
voituskatsauksen laatimiseen mennessä. Imatralla on alkuvuodesta 2024 vireillä noin 20 asemakaavaa.

Voimassa olevien asemakaavojen ajantasaistamisen tarvetta, vireillä olevia kaavahankkeita ja kaavoitusaloit-
teita käytetään osana yleiskaavan pohja-aineistoa.



Kuva 4.3. Asemakaavoitettu alue 31.12.2021 (© SYKE 6.3.2024).

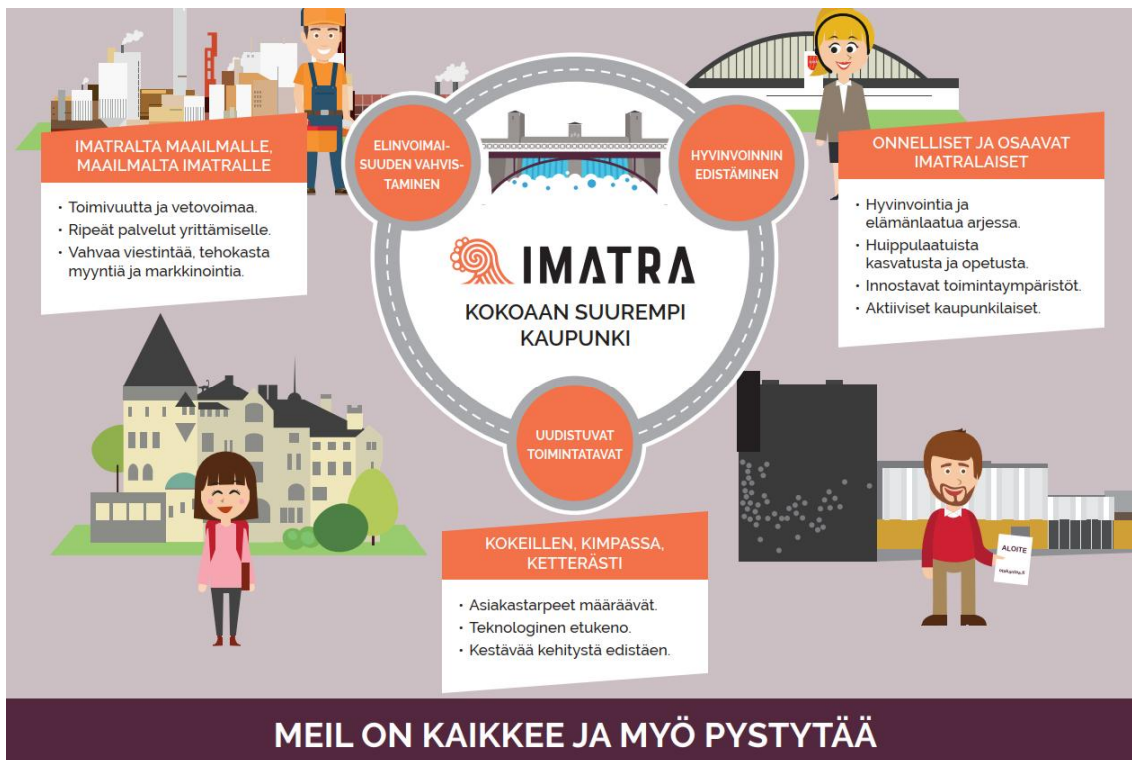
4.5 Imatran kaupunkistrategiat

Yleiskaavatyötä kaupungin suunnasta ohjaavat kaupunkistrategiaan kirjatut tavoitteet. Yleiskaavan laatimisen aikana on ollut voimassa kaksi kaupunkistrategiaa.

4.5.1 Imatra tekee tulevaisuuden

Imatra tekee tulevaisuuden -strategian päälinjaukset on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 11.12.2017.

Strategian toimeenpano-ohjelma on hyväksytty kunnanvaltuustossa 17.9.2018 (§ 82) ja sitä on päivitetty 1.10.2019. Strategian toimeenpano-ohjelmassa kuvataan kaupungin strategiaan pohjautuvat tarkentavat toimintalinjaukset. Lisäksi kuvataan strategiaan vaikuttavat tekijät Imatran kaupungin toimintaympäristössä, sekä niiden osalta odotettavissa olevat muutokset. Toimeenpano-ohjelma toimii taustamateriaalina vuosittain keskipitkän (1-4 vuoden) aikavälin strategiatavoitteiden määrittelylle, sekä niiden pohjalta kullekin vuodelle valittavien yhden vuoden tavoitteiden asettamiselle.



Kuva 4.4. Kaupungin strategiaohjelman tavoitteita vuodelta 2017. Kuva: Imatran kaupunki 2018.

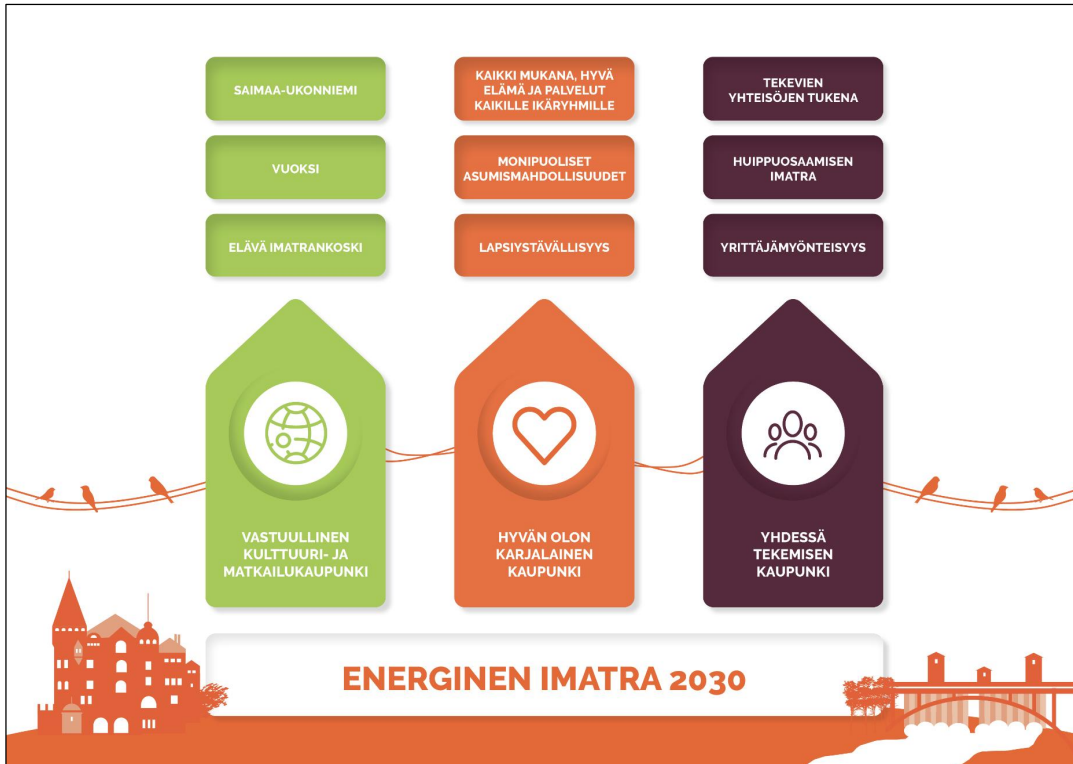
Strategiassa todetaan toimintaympäristötekijöistä:

- Vaikeasti ennakoitavia merkittäviä toimintaympäristötekijöitä ovat vahvasti yleisiä maailmanpoliittisia olosuhteita heijastelevat asiat, kuten Venäjän yleisessä taloustilanteessa tapahtuvat muutokset, kansainväliset tulli- ja pakoteratksuudet, sekä muut mahdolliset kansainvälisiin poliittisiin tilanteisiin perustuvat tapahtumat, toimenpiteet ja linjaukset, jotka ovat luonteensa vuoksi tyystin kaupungin vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Kansainvälisen politiikan linjaukset voivat vaikuttaa olennaisella tavoin koko kaakkaisen Suomen talouteen ja esimerkiksi rajaliikenteen määriin; seikkoihin, joilla on vahvoja heijastevaikutuksia kaupungin elinvoimatekijöihin.
- Kaupungin yhtenä merkittävänä haasteena on vähenevä väestö, sekä ikääntyvään väestönosaan painottuva ikärakenne. Väestötilanteen lisäksi kaupungin haasteena on alueella vallitseva korkeahko työttömyysaste, joka on kuitenkin viimeisen vuoden aikana yleisten talousnäkymien kohoamisen myötä parantunut jonkin verran.
- Koko valtakunnan tasolla väestö keskittyy tällä hetkellä voimakkaasti muutama suureen kasvukeskukseen; alueille, joihin myös työpaikat ovat valtakunnan tasolla merkittävässä määrin keskittyneet. Imatra on mukana ns. seutukaupunkiverkostossa, jonka verkoston avulla on haettu vaikuttavuutta valtakunnan alue- ja kaupunkipoliittisiin linjauksiin. Imatran näkökulmasta merkittäviä valtakunnallisia linjauksia ovat erityisesti liikenne- ja koulutuspoliittiset linjaukset, joiden vaikutus alueen elinvoimaan on aivan keskeinen. Esimerkiksi kaikki keinot, jolla voidaan turvata entistä sujuvampia liikenne- ja tietoliikenneyhteydet Imatralla muualle, edesauttavat paikkariippumattomien opinto- ja työurien rakentamista, sekä uudenlaisen yritystoiminnan syntyä alueelle siten, että houkuttelevia työskentelymahdollisuuksia tarjoutuu nykyistä runsaammin koko Etelä-Karjalan alueelle.
- Saimaan ammattikorkeakoulu Oy on tehnyt 19.3.2018 päätöksen siitä, että Imatralla nykyisin sijaitsevat ammattikorkeakoulujen opintolinjat siirretään Lappeenrantaan. Opetuksen siirtyminen pois Imatralla toteutuu vuoden 2019 aikana. Kaupungin ja LUT-konserni, johon Saimaan ammattikorkeakoulu osaltaan nykyisellään kuuluu, yhteistyön vahvistaminen ja syventäminen on tärkeää. Imatralaisille nuorille on aktiivisesti rakennettava jatkossakin luonteita ja houkuttelevia korkeakouluopintoihin tähtääviä opintopolkuja, joita he voivat suorittaa omalla kotiseudullaan.

4.5.2 Energinen Imatra 2030

Energinen Imatra 2030 -strategia on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 6.6.2022.

Strategia nojaa kolmeen kivijalkaan: Vastuullinen kulttuuri- ja matkailukaupunki, Hyvän olon karjalainen kaupunki sekä Yhdessä tekemisen kaupunki. Jokaiseen näistä on valikoitunut kolme alakokonaisuutta, joihin pohjautuen on laadittu strategian toimeenpano-ohjelma.



Kuva 4.5. Kaupungin strategiaohjelman tavoitteita vuodelta 2022. Kuva: Imatran kaupunki 2022.

Strategian toimeenpano-ohjelmassa linjataan kolmeen avaintemaan liittyen seuraavaa:

Vastuullinen kulttuuri- ja matkailukaupunki

Saimaa-Ukonniemi:

- Kehitämme Imatraa vahvana liikunta- ja urheilumatkailukaupunkina, ja toteutamme uuden urheilutalon Ukonniemeen.
- Vahvistamme Ukonniemen markkinointia ja alueen kehittämistä yhdessä alueen toimijoiden ja Lappeenrannan kanssa.
- Toteutamme Imatran uuden uimahallin Imatran kylpylän yhteyteen varmistaen, että uimaharrastus on jatkossakin edullista ja saavutettavaa kaikille imatralaisille.
- Panostamme Saimaan yhteiseen kansainväliseen matkailumarkkinointiin sekä saavutettavuuteen yhdessä muun Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon kanssa.
- Kehitämme Imatran satamaa ja parannamme alueen houkuttelevuutta mm. Patotien veneväylällä.

Vuoksi:

- Kehitämme Vuoksen varren palvelutarjontaa kaavoituksessa.
- Rakennamme Vuoksesta Etelä-Suomen vetovoimaisimman kalastusmatkailukohteen.
- Viemme määrätietoisesti eteenpäin Erä- ja luontokulttuurimuseota, ja vahvistamme lasten luontosuhdetta opetuksessa ja varhaiskasvatuksessa.

Elävä Imatrankoski:

- Uudistamme Imatrankosken keskustaa ja edistämme kaupallisten palvelujen kehittymistä.
- Keskitämme kaupungin palveluja mahdollisuuksien mukaan keskusta-alueelle, mm. maahanmuutto-palvelut.
- Edistämme Imatrankosken viihde-, kulttuuri- ja tapahtumatarjontaa sekä tarjoamme monipuolisen ja houkuttelevan teatteriohjelmiston.
- Pidämme Imatran edelleen maakunnan vilkkaimpana tapahtumakaupunkina ja hyödynnämme erityisesti paikallisia taiteilijoita, myös lapsia ja nuoria.

Hyvän olon karjalainen kaupunki

Kaikki mukana:

- Vahvistamme heikommassa asemassa olevien harrastamista ja kiinnittymistä yhteiskuntaan
- Edistämme nykyistä aktiivisemmin työperäistä maahanmuuttoa yhdessä muun Etelä-Karjalan kanssa, panostamme kaupungin omaan työllisyydenhoitoon yhdessä yrityspalvelujen kanssa.
- Ehkäisemme yksinäisyyttä ja syrjäytymistä matalan kynnyksen palveluilla (kulttuuri, liikunta, nuorten palvelut) ja sähköisesti.
- Lisäämme kuntalaisten tietoisuutta terveellisistä elämäntavoista elintapaohjauksella, liikuntaneuvonnalla ja luennoilla.

Monipuoliset asumisen mahdollisuudet:

- Panostamme houkuttelevaan asumiseen ja vahvistamme asumisen monipuolisuutta erillisen asuntopoliittisen ohjelman mukaisesti.
- Asemakaavoitamme pysyvään asumiseen Saimaan ranta-alueita Ukonniemestä sekä Patalahti-Malonsalmi –alueelta sekä Ritikankosken alueelta.
- Vahvistamme asukasmarkkinointia ja kannustamme täydennysrakentamiseen.

Lapsiystävällisyys:

- Etenemme määrätietoisesti kohti maksutonta varhaiskasvatusta.
- Lisäämme päätöksenteon lapsivaikutusten arviointia.
- Lasten ja nuorten osallisuuden lisääminen
- Vahvistamme lapsen mahdollisuutta vaikuttaa oman ryhmän toiminnan suunnitteluun ja arviointiin varhaiskasvatuksessa

Yhdessä tekemisen kaupunki

Tekevien yhteisöjen tukena:

- Lisäämme osallistuvaa budjetointia ja annamme kaupunkilaisten vaikuttaa palvelujen kehittämiseen.
- Uusissa palveluissa etenemme ensisijaisesti yritysten tai kolmannen sektorin kanssa.
- Vahvistamme asukasryhdistysten roolia kaupungin elinympäristön viihtyisyyden parantamisessa ja parannamme arjen turvallisuutta.

Huippuosaamisen Imatra:

- Vahvistamme LUT/LAB –yhteistyötä
- Tarjoamme työelämässä oppimisen paikkoja vastuualueilla monipuolisesti.
- Parannamme varhaiskasvatuksen ja opetuksen laatua tiedolla johtaen, observointi toteutetaan varhaiskasvatuksessa ja perusopetuksessa omana toimintana.
- Kaupunki on houkutteleva, reilu ja vakaa työnantaja.

Yrittäjämönteisyys:

- Vahvistamme Imatraa metsä- ja metalliteollisuuden, matkailun sekä kaupan keskittymänä. Panostamme yrityspalveluissa yritystemme kehittämiseen, jalostusasteen kasvattamiseen sekä myös uusien yritysten houkutteluun.
- Reagoimme kahden arkivuorokauden sisällä yritysten tarpeisiin.
- Vahvistamme paikallisuutta hankinnoissamme emmekä vääristä markkinoita.
- Imatran kaupunki ja KEHY rakentavat Imatrasta maan parhaan kaupungin yrittäjyyden aloittamiseen ja yritystoiminnan kehittämiseen. Viestimme aktiivisesti imatralaisten yritysten osaamisesta.
- Yrittäjyyskasvatusta annetaan esiopetuksesta toiselle asteelle (Nuori yrittäjyys Imatra-malli).

Kestävän taloudenhoidon mittarit:

- Pysäytämme kaupungin velkaantumisen 2027.
- Menomme kasvavat kuntien peruspalvelujen hintaindeksiä hitaammin.
- Tavoitteenamme on vuosittain vähintään 10 miljoonan euron vuosikate.
- Varaudumme enintään 1 %-yksikön veronkorotukseen valtuustokauden aikana.

4.6 Imatran maapoliittinen ohjelma

Yleiskaavan laatimisen aikana on ollut voimassa kolme maapoliittista ohjelmaa, sillä maapoliittinen ohjelma päivitetään vähintään valtuustokausittain, tarvittaessa muulloinkin.

Maapoliittinen ohjelma on asiakirja, jossa kaupunginvaltuusto määrittelee kaupungin maapoliittiset tavoitteet ja keinot niiden toteuttamiseksi. Imatran voimassa oleva maapoliittinen ohjelma 2020-2025 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2020.

Maapoliittisessa ohjelmassa todetaan raakamaavarannon ja tonttivarannon osalta seuraavaa:

- Kaupungin suunnitelmissa kaupunkirakenteen kehittymistä on tarkoitettu ohjata tiivistyvään suuntaan, joten uuden raakamaan hankinta kaupunkirakenteen reunamilta ei ole ensisijaisena tarpeena. Raakamaan hankinnan tulee painottua asemakaava-alueiden keskellä oleviin aukkoosiin. Kaupungin omistuksessa olevan raakamaan määrää ei pysty yksinkertaisesti laskemaan nykyjärjestelmillä.
- Elinkeinoimintaan soveltuvien tonttien varanto on kohtuullinen, mutta tonttien sijainnissa sekä rakentamisolosuhteissa on toivomisen varaa. Kunnallistekniikka ei yllä kaikille yritystonttialueille ja paikoitellen on haasteita maaperän pilaantuneisuuden suhteen. Liiketonttien kysyntä on keskittynyt Mansikkalan liikekeskuksen ympärille, jossa ei ole juurikaan liiketontteja tarjolla, ei myöskään yksityisillä.
- Palvelutalotonttien kysyntä on laajentunut viime vuosien aikana. Kaupungilla ei ole tarjota varsinaisesti palvelutalotoimintaan soveltuvaa tontteja, mutta tontteja voidaan saada palvelukäyttöön asemakaavamuutosten kautta. Palvelutalotonttien kysyntä painottuu Imatrankosken palvelujen äärelle.
- Ylipäänsä asumisen (varsinkin omakoti- ja rivitalot) ja palvelutalotonttien osalta kysytään tontteja, joissa rakentaminen on mahdollista yhteen kerrokseen.

Taulukko 4.2. Kaupungin luovutettavien tonttien tonttivaranto. Lähde: Maapoliittinen ohjelma 2020-2025.

tonttityyppi	määrä
pientalotontit	104
rivitalotontit	16
kerrostalotontit	15
liiketontit	11
teollisuustontit	20
lomarakennustontit	0

Maapoliittisessa ohjelmassa 2020-2025 on määritelty kaupungin maapoliittiset tavoitteet:

- 1) Maapolitiikka tukee kaupungin strategian päämääriä
- 2) Uusia asemakaavoja laaditaan pääasiassa kaupungin omistamalle maalle
- 3) Kaavoituksen nopeuttaminen
- 4) Kaupunkirakenteen tiivistäminen
- 5) Kaupungin tonttitarjonta on monipuolista ja kohtuuhintaista ja vastaa erilaisten asumismuotojen ja elinkeinoelämän tarpeita
Kaupunki toteuttaa maapolitiikkaa yhdenvertaisuusperiaatetta noudattaen
- 6) Asemakaavojen toteutumista edistetään kaikin käytössä olevin keinoin

Maapoliittisessa ohjelmassa linjataan myös maankäytön suunnitteluun liittyviä tavoitteita ja niiden toteuttamiseen tarvittavia maapoliittisia keinoja.

Taulukko 4.3. Maankäytön tavoitteet ja maapoliittiset keinot. Lähde: Maapoliittinen ohjelma 2020-2025.

Maankäytön suunnittelun tavoitteet	Maapoliittiset keinot
<ul style="list-style-type: none"> o Viihtyisiä ja turvallinen yhdyskunta 	<ul style="list-style-type: none"> • raakamaan hankinta • purkukuntoisten rakennusten poistaminen katukuvasta • umpeenkasvaneiden tonttien ja puistoalueiden raivaaminen • kaupunki-infran kunnossapito
<ul style="list-style-type: none"> o Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen o Taajama-asteen nostaminen 	<ul style="list-style-type: none"> • maanhankinta ja kaavoitus kohdennetaan pääasiassa Imatrankoski-Mansikkalaan ja Vuoksenniskalle palvelujen, joukkoliikenteen ja kunnallistekniikan hyödyntämiseksi ja käyttöasteen nostamiseksi • vanhojen asemakaavojen ajantasaistaminen • hajakentämisen ohjaaminen
<ul style="list-style-type: none"> o Luonto- ja kulttuuriarvojen säilyminen 	<ul style="list-style-type: none"> • luonto- ja kulttuuriarvojen sisällyttäminen kaavoihin
<ul style="list-style-type: none"> o Riittävän ja kohtuuhintaisen tonttitarjonnan varmistaminen o Monipuolisen asuntokannan turvaaminen 	<ul style="list-style-type: none"> • yksityisten rakentamattomien tonttien hankinta • myös rakennettujen tonttien hankinta ja rakennusten purku halutuilta alueilta • kaavamuutokset rakentamattomille ja ”vanhentuneille” alueille • kaavamuutokset pientaloasumiseen myös virkistysalueille keskusta-alueilla (huomioiden jäljelle jäävä virkistysmahdollisuus) • raakamaan hankinta
<ul style="list-style-type: none"> o Edellytysten luominen elinkeinoelämän kehittämiseksi ja yritysten sijoittumiselle 	<ul style="list-style-type: none"> • kaavamuutokset Imatrankoski-Mansikkalan ja Vuoksenniskan alueilla • tonttimaaksi soveltuvan maan hankinta • yritysten avustaminen liikepaikan hankinnassa ja rakennus- yms. lupien haussa • monenlainen Imatra-mainonta kaupungin ulkopuolella uusien yrittäjien saamiseksi

Haja-asutusalueiden rakentamisen ohjaamisesta ja vapaa-ajan asumisesta maapoliittisessa ohjelmassa todetaan seuraavaa:

Yleiskaava ja rakennusjärjestys:

- Haja-asutusalueen rakentamisen ohjaamisessa keskeisiä välineitä ovat oikeusvaikutteinen yleiskaava ja rakennusjärjestys. Koko Imatran kaupungin alue on yleiskaavoitettu. Yleiskaavan

perusteella ei kuitenkaan voi suoraan myöntää rakennuslupia, vaan haja-asutusalueelle tarvitaan erillinen lupamenettely.

Rakentaminen haja-asutusalueilla

- Yleiskaava-alueella rakennusluvan saamisen edellytykset riippuvat alueen yleiskaavan mukaisesta käyttötarkoituksesta. Yleiskaavan M-alueilla rakennusluvan saaminen edellyttää rakennuspaikan muodostamista, poikkeuksena on jo olemassa oleva rakennettu maatila.
- Ranta-alueille, joilla ei ole asemakaavaa, rakennusluvan saaminen edellyttää yleiskaavan noudattamista ja poikkeamiskäsittelyä (suunnittelutarveratkaisu tai poikkeamislupa). Ranta-alueille rakentamisessa tulee huomioida myös rakennusten etäisyysvaatimukset rantaviivasta ja siitä, että alueelle jää riittävästi yhtenäistä, rakentamatonta ranta-aluetta.

Vapaa-ajan asuminen

- Haja-asutusalueelle sijoittuvan loma-asunnon rakennusluvan saamisen edellytykset ovat samat kuin pysyvän asunnon rakennusluvalla asetetut edellytykset.
- Immalanjärven ranta-alueella vapaa-ajan asumista ohjataan Immalanjärven ranta-asemakaavalla. Vapaa-ajan asumiseen tarkoitettut tontit ovat omarantaisia ja ne on pääosin jo rakennettu. Osa vapaa-ajan asunnoista on osoitettu yksityisten tekemien poikkeamishakemusten kautta pysyviksi asunnoiksi. Immalanjärven ranta-alueet sijaitsevat suhteellisen lähellä kaupungin palveluita eikä vapaa-ajan asuntojen muuttaminen pysyvään asumiseen näin edellytä muutoksia kaupungin palvelurakenteeseen.

4.7 Imatran ympäristöohjelma

Imatran kaupungin ympäristöohjelma vuodelta 2016 on laadittu osana EAKR-rahoitteista Etelä-Karjalan kuntien ympäristöohjelma -hanketta. Hankkeessa laadittiin ympäristöohjelmat jokaiselle Etelä-Karjalan kunnalle sekä maakunnan yhteinen ympäristöohjelma.

Imatran vahvuuksina ympäristöohjelmassa mainitaan mm. puhtaat vesistöt ja luonnonympäristö:

- Puhtaista vesistöistä ja luontoympäristöstä ammennetaan elinvoimaa ja hyvinvointia asukkaille ja matkailijoille.
- Imatralla on paljon rantaa ja puhtaita vesistöjä, kuten Saimaa, Immalanjärvi ja Vuoksi.
- Luontoympäristö on runsasta ja alueen geologia ja biologia ovat tunnusomaisia, kuten Laatokan-Karjalan lehtoalue Vuoksen rantamailla.
- Imatra kuuluu Saimaan Geopark-alueeseen.

Lisäksi vahvuuksina energiantuotannon ja -kulutuksen osalta todetaan:

- Fortum kehittää edelleen vesivoimatuotantoa Imatralla, mikä on tärkeä imagoulottuvuus kaupungille.
- Kaukolämmössä on siirrytty uusiutuviin energialähteisiin.
- Aurinkoenergian tuotantoa lisäävä hanke on viritteillä.
- Suurteollisuus (Stora Enso) käyttää myös uusiutuvia energialähteitä.

Haasteita ja kehityskohteita nähdään mm. kaupungin historiasta johtuvassa hajanaisessa yhdyskuntarakenteessa ja sen myötä liikenteessä ja liikkumisessa sekä perusinfrastruktuurin verkoston ylläpidossa.

Ympäristöohjelmaan kirjatut tavoitteet, kehityskohteet ja sovitut toimenpiteet ohjaavat osaltaan kaavaratkaisun muotoutumista. Ympäristöohjelma on luettavissa: <https://www.imatra.fi/sites/default/files/atoms/files/Imatran%20ymp%C3%A4rist%C3%B6ohjelma%20nettiin.pdf>

4.8 Imatran rakennusjärjestys

Imatran rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 20.6.2016. Se on tullut voimaan 1.8.2016.

Rakennusjärjestyksessä annetaan paikallisista oloista johtuvat suunnitelmallisen ja sopivan rakentamisen, kulttuuri- ja luonnonarvojen huomioon ottamisen sekä hyvän, terveellisen ja viihtyisän elinympäristön toteutumisen ja säilyttämisen kannalta tarpeelliset määräykset maankäytön ja rakentamisen ohjaamiseksi.

5 Suunnittelualueesta johdetut lähtökohdat

5.1 Väestökehitys

Imatra on kärsinyt asukkaiden vähenemisestä monen muun suomalaiskaupungin tapaan. Viime vuosina asukasmäärä on vähentynyt vuosittain noin 300–450 asukkaalla (Tilastokeskus 2024). Väkiluvun väheneminen on pääosin seurausta ikärakenteesta ja kuntien välisestä muutosta. Imatralla muuttotappioon on voinut olla syynä työ- ja opiskelupaikkojen määrän väheneminen. Tässä mielessä eräs merkittävä päätös tehtiin vuonna 2018, kun Saimaan ammattikorkeakoulu päätti siirtää Imatralla olevat toiminnot (hotelli- ja ravintola-alan sekä kuvataiteen koulutukset) Lappeenrantaan. Saimaan ammattikorkeakoululla toimi Imatralla noin 440 opiskelijaa ja 13 opettajaa. Siirto toteutettiin syksyllä 2019. Imatralla toimii kuitenkin edelleen Saimaan ammattiopisto Sampo, jolla on toimipisteitä Imatran lisäksi myös Lappeenrannassa ja Ruokolahdella. Saimaan ammattiopiston Imatran toimipisteissä voi opiskella mm. liiketoimintaa, matkailualaa, ravintola-alaa, sosiaali- ja terveysalaa, logistiikka-alaa sekä kone- ja tuotantotekniikkaa. Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymän hallituksen hyväksymän (25.5.2023) kiinteistöstrategian mukaan Saimaan ammattiopiston Imatran Koulukadun kampuksella tullaan toteuttamaan mittava peruskorjaus- ja rakentamishanke.

Tilastokeskuksen väestöennusteet perustuvat havaintoihin syntyvyyden, kuolevuuden ja muuttoliikkeen menneestä kehityksestä. Niitä laadittaessa ei oteta huomioon taloudellisten, sosiaalisten eikä muiden yhteiskunta- tai aluepoliittisten päätösten mahdollista vaikutusta tulevaan väestökehitykseen. Trendilaskelman luonteen mukaisesti ennusteessa projisoidaan menneen kehityksen jatkuvan tulevaisuudessa.

Tilastokeskuksen väestöennusteen 2021 mukaan Imatran väkiluvun lasku jatkuu voimakkaana. Vuonna 2040 Imatralla ennustetaan olevan 20 624 kun asukkaita oli vuoden 2022 lopussa 25 208. Väkiluku tulisi pienenevänsä nykyisestä noin 4 500 asukkaalla. Ennusteen mukaan väestön ikääntyminen jatkuu Imatran seudulla. Väestöllinen huoltosuhde eli alle 15-vuotiaiden ja 65 vuotta täyttäneiden sekä tätä vanhempien suhde sataa työkäistä kohti vuonna 2040 Imatralla on 94,3 kun vuonna 2022 huoltosuhde on ollut 77,8. (Tilastokeskus 2024)

Suomessa työkäinen väestö ja työpaikat keskittyvät enemmässä määrin suuriin kasvukeskuksiin. Jos syntyvyys pysyy nykyisellä tasolla, Tilastokeskuksen vuoden 2021 väestöennusteen mukaan vuonna 2040 väkiluku kasvaa Manner-Suomessa Uudenmaan lisäksi enää Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla. Etelä-Karjalan maakuntakeskus Lappeenranta tulisi sekin menettämään asukkaita. Ennusteen mukaan Lappeenrannassa on 70 102 asukasta vuonna 2040 kun vuoden 2022 lopussa asukkaita oli 72 650. (Tilastokeskus 2024)

5.2 Alue- ja yhdyskuntarakenne

Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan Imatran kaupungin sisäistä rakennetta. Se sisältää väestön ja asumisen, työpaikkojen ja tuotantotoiminnan, palvelujen ja vapaa-ajan alueiden sekä näitä yhdistävien liikenneväylien ja teknisen huollon verkostojen sijoittumisen ja niiden keskinäisen suhteen.

Imatran yhdyskuntarakenne on hajanainen. Imatran kaupunkirakennetta, toimintojen sijoittumista ja rakennettua ympäristöä leimaavat talousmaantieteelliset lähtökohdat erillisine voimakeskittymineen. Viime

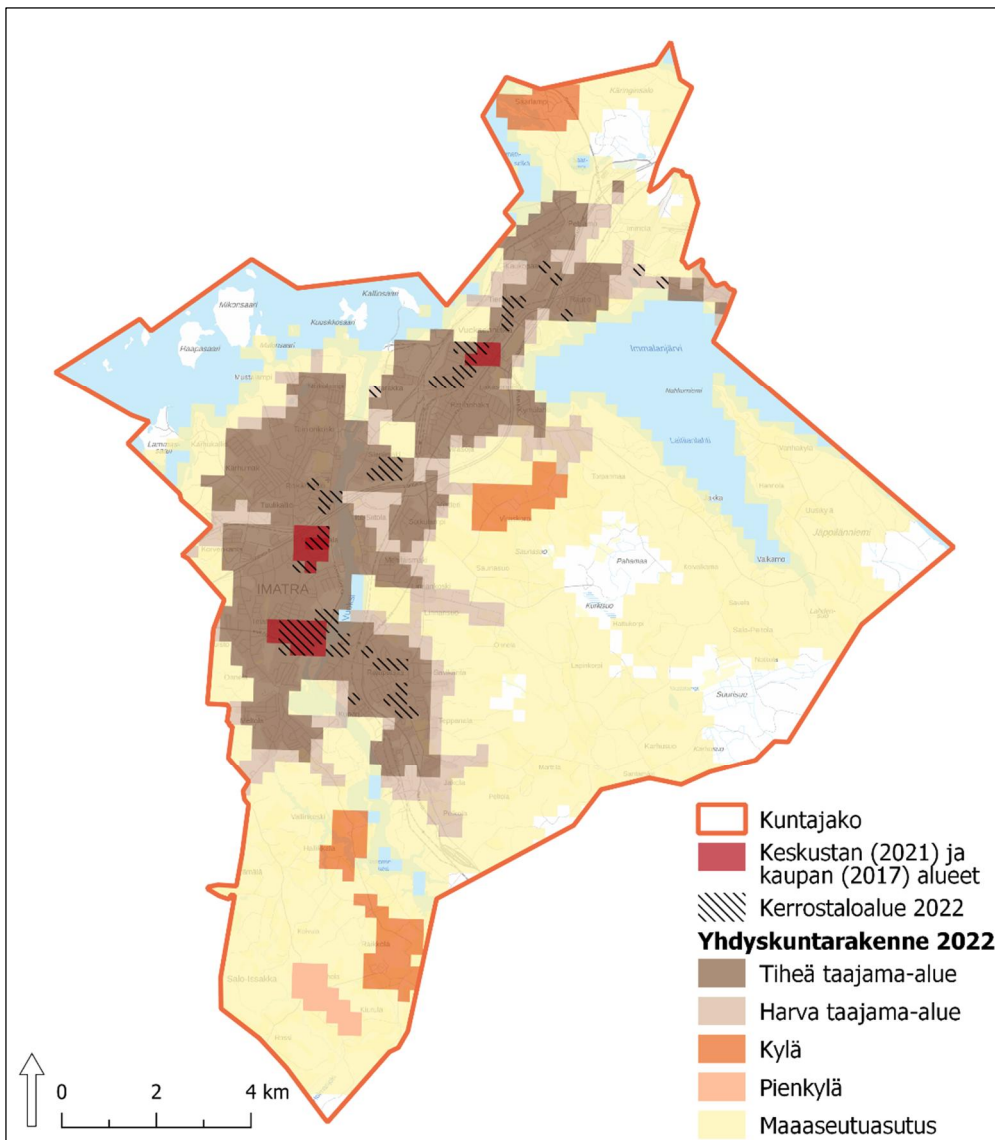
vuosikymmenten yleiskaavallinen suunnittelu onkin pyrkinyt yhdistämään hajanaista rakennetta, jäsentämään keskusten välistä työnjakoa ja painottamaan rantavyöhykkeiden käyttöä enemmän asutuksen ja virkistykseen tarpeisiin raskaan teollisuuden ja energiantuotannon ohella.

Imatran asutus painottuu Imatran keskustajamaan, joka levittäytyy Vuoksen molemmiin puolin ja myös kaupungin ulkopuolelle. Imatran keskustajama on myös Imatran kaupunkiseudun keskustajama.

Kaupalliset palvelut ovat keskittyneet pääkeskuksiin. Keskusten palveluiden rakenne on eriytynyt, ja niillä on omat vahvuutensa ja tehtävänsä kaupungin palveluverkossa. Lisäksi palveluja sijoittuu mm. Imatrankosken tuntumaan, Rajapatsaan alueelle ja valtatie 6 ja Imatrankosken väliin. Kaupunginosakeskuksia ovat muun muassa Rautio, Sienimäki, Itä-Siitola, Karhukallio, Rajapatsas ja Karhumäki.

Rakennetun kaupunkialueen ympärillä on laajoja metsä- ja peltoalueita. Laajimmat viljelymaisema-alueet ovat Salo-Issakan ympäristössä sekä Immalanjärven ranta-alueilla. Suurimmat metsäalueet sen sijaan sijaitsevat Etelä- ja Kaakkois-Imatralla sekä Ruokolahden rajan tuntumassa. Keskeisiä virkistys- ja ulkoilualueita sijaitsee mm. Saimaan ranta-alueilla ja saarissa, Vuoksen ja Immalanjärven ranta-alueilla sekä Lammassaaren-Ukonniemen alueella. Imatran melko hajanaisen rakenteen takia monet viher- ja luontoalueet ovat varsin lähellä asuinalueita. Toisaalta hajanaisuus aiheuttaa sen, että viheraluekokonaisuuksien muodostuminen on puutteellista.

Hajanainen yhdyskuntarakenne ja omakotitalovaltainen rakentaminen aiheuttavat haasteita liikenteen järjestämiseen ja liikkumiseen sekä muuhun perusinfrastruktuuriin. Infran verkostoa on huomattava määrä suhteutettuna Imatran asukasluukuun. Alueiden keskeneräisyys ja vajaakäyttöisyys heijastuvat epäedullisesti paitsi ympäristön laatuun myös yhdyskuntatalouteen. Laskeva väestökehitys rajoittaa mahdollisuuksia muokata yhdyskuntarakennetta ehyemmäksi ja tasapainoisemmaksi. Yleiskaavassa yhdyskuntarakenteen osalta tutkitaan alueiden eheyttämis- ja tiivistämistarpeita, elinympäristön laadun kohottamista sekä ilmastonmuutoksen hillitsemistä vaikuttamalla suunnittelun avulla mm. liikennesuoritteiden vähentämiseen.



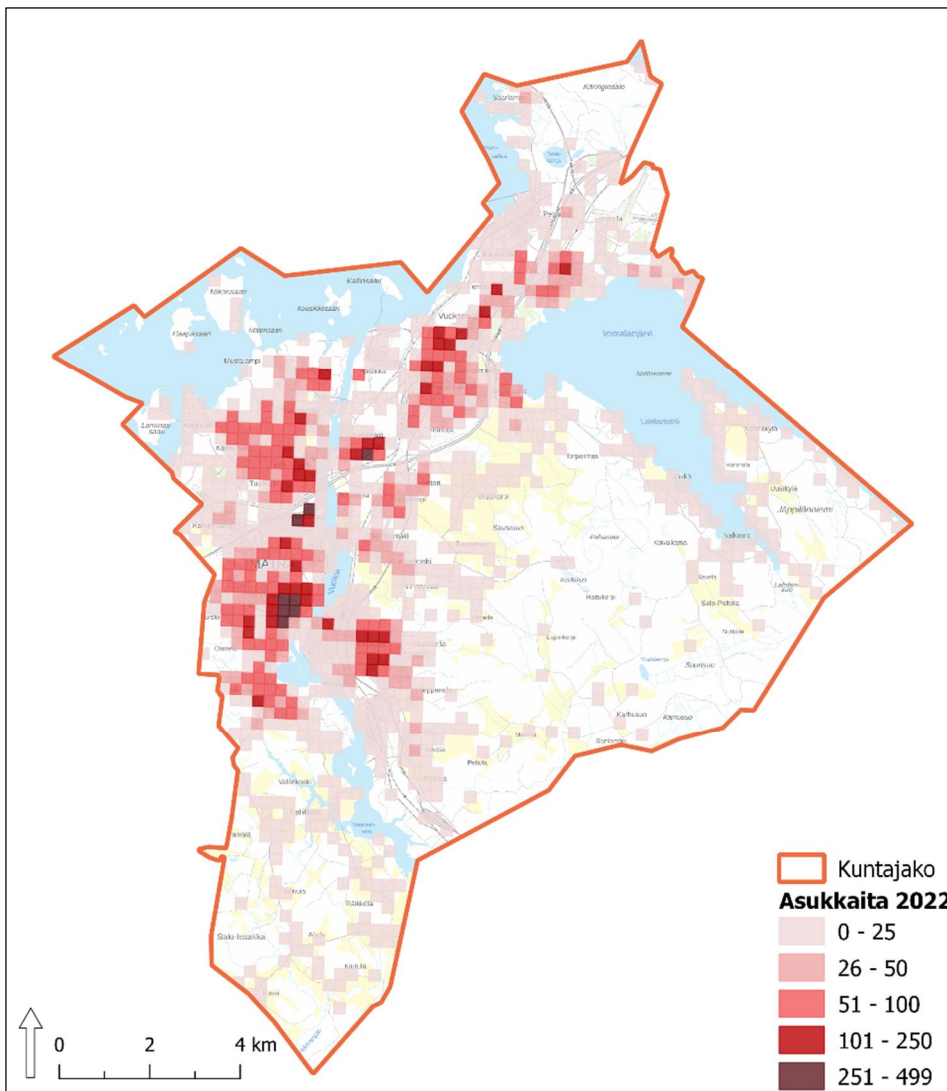
Kuva 5.1. Imatran yhdyskuntarakenne (© SYKE 6.3.2024).

5.3 Asuminen ja pääkeskukset

Vuoden 2022 lopussa Imatralla oli 25 208 asukasta, joista 24 357 asui taajamissa ja 649 haja-asutusalueilla. Imatran taajama-aste on 96,6 %. Imatralla rivi- ja pientaloissa asuvien asukkaiden osuus vuonna 2022 oli 66 % ja kerrostaloissa asuvien osuus 31 %. (Tilastokeskus 2024)

Keskusta-asumisen alueet sijaitsevat pääosin Imatran kolmessa pääkeskuksessa: Imatrankoskella, Mansikkalassa ja Vuoksenniskassa. Kerrostalovaltaisia alueita sijaitsee myös keskusten välisellä alueella, erityisesti Rajapatsaan ja Sienimäen alueilla. Valtaosa imatralaisista asuu rivi- ja pientaloissa pääkeskusten lähistöllä. Näiden lisäksi merkittäviä asutuskeskittymiä on muun muassa Rajapatsaan, Karhumäen, Tainionkosken, Niskalammen, Raution, Meltolan ja Virasojan lähialueilla.

Haja-asutusalueilla asutus on keskittynyt kyliin. Salo–Issakan kyläalueet sijaitsevat Imatran eteläosassa, noin 10 km:n päässä Imatrankoskelta. Jäppilänniemen asutus on keskittynyt Immalanjärven rannoille. Viraskorpi sijaitsee noin 3 km Vuoksenniskasta etelään.



Kuva 5.2. Alueen väestö 31.12.2022 (© Ruututietokanta 2023, Tilastokeskus).

5.4 Kaupalliset palvelut

Imatran vähittäiskaupat ja palvelut ovat keskittyneet kolmeen keskukseen. Keskusten palveluiden rakenne on eriytynyt, ja niillä on omat vahvuutensa ja tehtävänsä kaupungin palveluverkossa. Imatrankoski on pääkeskus, johon on keskittynyt monipuolisimmat kaupalliset palvelut. Myös majoitus- ja ravitsemustoiminnan suuret yksiköt sijoittuvat Imatrankoskelle. Mansikkala on tilaa vaativan kaupan keskus, jonne myös hypermarketit ovat sijoittuneet. Hallinnon, kulttuurin, koulutuksen, terveydenhuollon ja sosiaalipalveluiden sekä muiden yhteiskunnallisten palveluiden suuret yksiköt ovat nyt keskittyneet Mansikkalaan ja Imatrankoskelle. Vuoksenniska on nykyisin luonteeltaan lähinnä paikalliskeskus.



Kuva 5.3. Imatrankosken keskusta. (Kuva: Broman, 2020)

Kolmen kaupan pääalueen lisäksi Imatrankosken tuntumaan, Lappeentien alkupäähän, on sijoittunut tilaa vievää kauppaa ja lisäksi esimerkiksi Rajapatsaan alueella on paikallispalveluita ja valtatie 6:n ja Imatrankosken välillä sijaitsee autokauppoja.

Imatran paikallismarkkina-alue muodostuu Imatran, Ruokolahden ja Rautjärven kunnista. Kaupunkiin virtaa ostovoimaa kuitenkin myös kuntarajojen ulkopuolelta, esimerkiksi Lappeenrannan itäisistä osista ja Venäjältä. Imatran kaupalliset palvelut kilpailevat Lappeenrannan kaupallisten palvelujen kanssa, jossa palvelut ovat huomattavasti kattavammat.

5.5 Elinkeinoelämä ja työpaikat

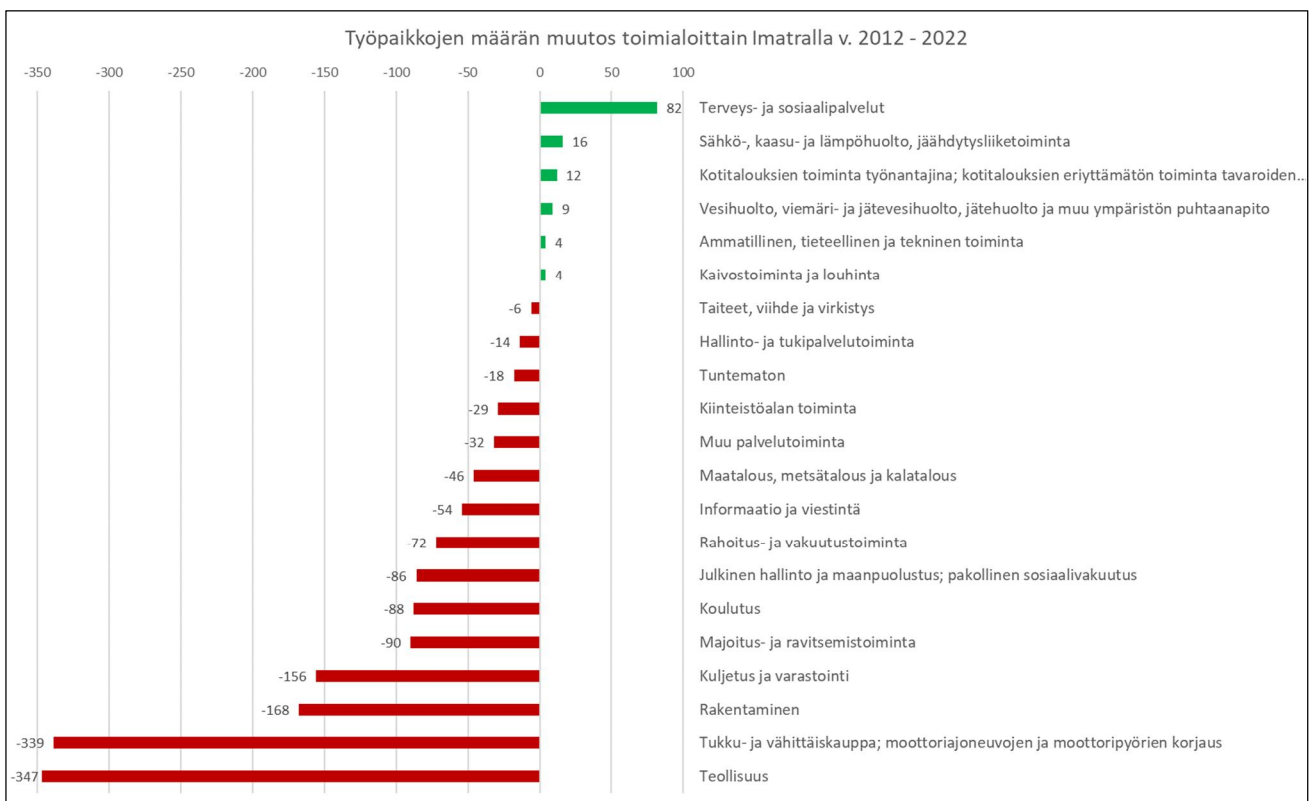
Etelä-Karjalassa sijaitsee yksi Euroopan merkittävimmistä metsäteollisuuden keskittymistä. Metsäteollisuuden uusiutuminen on ollut ja on yhä Etelä-Karjalan aluetalouden kannalta keskeinen kysymys. Toimialan osuudet maakunnan tuotoksesta, arvonlisästä, työllisistä ja investoinneista ovat moninkertaisia maakuntien keskiarvoon verrattuna. Myös monet muut alueen vahvat toimialat, kuten koneiden ja laitteiden korjaus sekä varastointi ja liikennettä palvelevat alat, kytkeytyvät tiiviisti metsäteollisuuteen. Muita vahvoja toimialoja ovat mm. matkailu, kauppa, ICT-ala sekä ympäristö- ja energia-ala.

Imatran elinkeinorakenne nojautuu pääosin teollisuuteen, josta merkittävä osa on kemiallista puunjalostusteollisuutta. Sen rinnalle on noussut erilaiset palvelut alueelle suuntautuneen matkailun myötä. Venäläismatkailu on vaikuttanut voimakkaasti paikalliseen elinkeinoelämään tuoden ostovoimaa kaupungin rajojen ulkopuolelta. Imatran rajanylityspaikka on ollut vuosia yksi vilkkaimmista Suomen ja Venäjän välisistä rajanylityspaikoista. Esimerkiksi vuonna 2019 rajanylityksiä oli vuodessa noin 1,5 miljoonaa.

Koronapandemiaan liittyvät rajoitukset hiljensivät Suomen rajaliikenteen kevättälvella vuonna 2020. Rajaliikenne oli tuskin toipunut päättyneistä rajoituksista heinäkuussa 2022, kun rajaliikenne pysäytettiin kaikilla Suomen itärajan rajanylityspaikoilla syksyllä 2023 kiristyneen geopoliittisen tilanteen seurauksena. Tilanteella on ollut vahvoja vaikutuksia kaupungin elinvoimatekijöihin ja talouteen.

Vuosien 2012 ja 2022 välisenä aikana työpaikkoja on vähentynyt lähes jokaisella toimialalla. Suurin vähennys on tapahtunut teollisuudessa (-347). Työpaikkojen määrä on kasvanut vastaavasti eniten terveys- ja sosiaalipalveluissa (82). (Tilastokeskus 2024)

Taulukko 5.1. Työpaikkakehitys Imatralla toimialoittain vuodesta 2012 vuoteen 2022 (Tilastokeskus 2024).



Suurimmat työllistäjät Imatralla ovat Imatran kaupunki, Stora Enso Oyj, Ovako Imatra Oy Ab ja Rajavartioliaitos. Osaavan työvoiman saatavuus on ollut haastavaa Etelä-Karjalan alueella jo pitkään, ja tilanne on edelleen vaikeutunut (TEM, alueelliset kehitysnäkymät 2023). Muuttunut geopoliittinen tilanne kasvattaa joidenkin ammattiryhmien ja alojen työvoimakysyntää (esimerkiksi ympäristö- ja energia-alan asentajat ja asiantuntijat, rajaturvallisuus sekä eräät huoltovarmuuteen liittyvät alat, erityisesti energia- ja kyberturvallisuus).

5.5.1 Teollisuus, logistiikka, tuotanto ja satamat

Imatra on merkittävä teollisuuspaikkakunta, jonka alueella sijaitsevat seuraavat suurteollisuuslaitokset:

Stora Enso Oy Imatran tehtaat ovat Stora Enson suurin tehdas, Suomen suurin kartongintuottaja ja eräs Euroopan suurimmista metsäteollisuusintegraateista. Stora Enson Imatran tehtaat koostuvat kahdesta tuotantoyksiköstä: Kaukopään ja Tainionkosken tehtaista, joissa tuotetaan kemiallista massaa ja kuluttajakarttonkia. Sen tuotannosta yli 90 % menee vientiin. Sellutehdas valmistui Kaukopäähän vuonna 1935. Tehdasrakennus edusti aikansa huippuarkkitehtuuria. Kartonkitehdas rakennettiin vuonna 1950 korvaamaan luovutetulle alueelle jääneitä Enson tehtaita. 1960-luvulla Tornatorin vanha tehdas Tainionkoskella lopetettiin ja sitä korvaamaan rakennettiin Tainionkoskelle sellu- ja paperitehtaat. Vanhoissa Tornatorin tiloissa Tainionkosken saarella toimii nykyään Stora-Enson tutkimuskeskus.

Ovako on ollut maaliskuusta 2019 lähtien Sanyo Special Steelin tytäryhtiö. Sanyo Special Steel on maailman markkina- ja teknologiajohtaja erikoisterästen valmistuksessa ja osa yhtä maailman suurimmista teräsyhtiöistä Nippon Steel Corporation –konsernia. Ovako Imatra Oy Ab terästehdas valmistaa pyörö-, neliö- ja lattaterästankoja esimerkiksi laakeri-, ajoneuvo- ja konepajateollisuudelle. Imatran tehtaiden toiminta käynnistyi vuonna 1937, kun Oy Vuoksenniska Ab rakensi Imatran rautatehtaan sähkösulaton harkkoraudan ja teräksen tuotantoon sekä valssaamon.

Oy Linde Gas Ab (entinen AGA) on maailman johtava teollisuuskaasu- ja teknologiayritys, joka palvelee monen eri teollisuudenalan asiakkaita, kuten ilmailu-, kemian-, elintarvike-, panimo-, elektroniikka-, konepaja- ja metalliteollisuutta sekä terveydenhuoltoa. Linden teollisuuskaasuja käytetään monissa soveluksissa esim. sairaaloissa, elektroniikan valmistuksessa ja polttoaineissa. Linde toimittaa myös kaasunjalostusratkaisuja.



Kuva 5.4. Tainionkosken tehdasrakennuksia. (Kuva: Broman, 2020)

Tulevaisuuden haasteet Etelä-Karjalassa liittyvät elinvoimaisuuteen, osaamisen nostamiseen, työvoiman kohtaantoon sekä osaamispohjaisten kasvuyritysten mukaanpääsyyn globaaliin talouskasvuun. Etelä-Karjalassa yrityskehitys koostuu vahvasti mikro- ja pienyrityksistä sekä teollisuuden suuryrityksistä. Haasteena on houkutella yrityksiä sijoittumaan maakuntaan. Tähän tarvitaan eri elinkeinotoimijoiden yhteistä koordinointia (TEM, alueelliset kehitysnäkymät 2023).

Maakunnan tasolla arvonnäköistä noin neljännes syntyy edelleen metsäteollisuudesta. Myös monet muut alueen vahvat toimialat, kuten koneiden ja laitteiden korjaus sekä varastointi ja liikennettä palvelevat alat,

kytkeytyvät tiiviisti metsäteollisuuteen. Metsä- ja metalliteollisuuden jatkuvuus on näyttänyt ennen koronaepidemian vaikutuksia hyvältä. Myös ympäristö- ja energia-ala on näyttänyt aikaisempaa vahvempaa.

Ennen Venäjän hyökkäyssodan käynnistymistä rajat ylittävä yhteistyö Suomen ja Venäjän välillä oli tiivistä. Vuonna 2021 rautateitse saapui Venäjältä vielä noin 6,7 miljoonaa tonnia tavaraa, joka koostui pääasiassa raakapuusta ja erilaisista kemikaaleista. Luumäen ja Imatran välinen rataosuus on ollut koko Suomen rataverkon yksi vilkkaimmin liikennöidyistä erityisesti teollisuuden puukuljetusten takia. Liikennemäärien ennustettiin edelleen kasvavan, sillä Venäjän oli tarkoitus siirtää Suomen ja Venäjän välisiä tavarakuljetuksia uudelle Kannaksen radalle.

Hyökkäyssodan seurausten suora vaikutus onkin ollut voimakkainta Itä-Suomen maakunnissa, jotka ovat kärsineet kansainvälisen matkailun ja Venäjälle suuntautuneen viennin romahduksesta ja lisäksi Saimaan kanavan kautta maailmalle suuntautuneen viennin vaikeutumisesta. Koska Saimaan kanavan vienti- ja tuontikuljetukset eivät ole tällä hetkellä mahdollisia, ovat Itä-Suomen teollisuuden kuljetusvirrat hakeutuneet vaihtoehtoisille reiteille Etelä- ja Länsi-Suomen satamiin. Alueiden talouskehityksen uhkana laajemmassa kuvassa on lisäksi energian hinnan raju nousu, joka vaikuttaa niin teollisuuden kuin palvelusektorin kannattavuuteen ja toimintaedellytyksiin (TEM, alueelliset kehitysnäkymät 2022).

Etelä-Karjalassa on merkittävä määrä yrityksiä, joiden liiketoiminta on perustunut venäläisturismiin. Lisäksi pakotteet osuvat suoraan tai välillisesti kaikkiin yrityksiin, joilla on Venäjän-kauppaa. Venäjän-viennin päättyminen on voinut vaikuttaa yksittäisiin yrityksiin paljonkin. Lyhyellä aikavälillä korvaavien markkinoiden löytäminen voi olla haasteellista, mutta laajemmassa kuvassa yrityskehityksessä ei ole suurta kriisiä. Maakunnan yritykset ovat selvästi vähentäneet vientikauppaa Venäjälle jo Krimin kriisistä lähtien. Muualle EU-alueen ulkopuolelle vienti vetää hyvin (TEM, alueelliset kehitysnäkymät 2022).

Epävarmuus tulevaisuudesta korostuu entistä voimakkaammin alueiden tulevaisuudennäkymissä. Hintojen nousu heikentää ostovoimaa ja nostaa tuotantokustannuksia, millä on erinäisiä kerrannaisvaikutuksia alueiden elinkeinoelämään. Sota vaikuttaa raaka-aineiden saatavuuteen, hintoihin, tuotantoon, investointeihin, matkailuun, logistiikkaketjuihin ja kulutukseen. Merkittäviä infran investointeja, joiden työllisyysvaikutukset olisivat olleet huomattavia, on peruttu. Talouskasvu on hidastunut, kuluttajien luottamus romahtanut ja ostovoima supistunut. Suuressa osassa tuotteita ja palveluja on edelleen hinnannousupaineita. Energian hinta ja mahdolliset saatavuusongelmat heikentävät selvästi elinkeinoelämän kokonaistilannetta. Sodan seuraukset ovat riippuvaisia kriisin kestosta, mahdollisesta laajenemisesta ja pakotepolitiikasta. Pakotteet ovat todennäköisesti pitkäkestoisia ja Venäjällä tulisi tapahtua oleellisia poliittisia muutoksia, jotta niitä voitaisiin purkaa (TEM, alueelliset kehitysnäkymät 2023).

Maakunnassa on käynnissä laajasti uusia hankkeita tai kohteita, joissa siirrytään vihreämpiin energiamuotoihin. Aurinkovoimainvestoinnit ovat nopeasti kasvamassa. Vihreän vedyn tuotanto on keskeisessä roolissa meneillään olevassa energiamurroksessa. Etelä-Karjalassa on saatavilla runsaasti vedyn valmistukseen sopivia teollisuuden bioperäisiä hiilidioksidipäästöjä. Sähkön tarve kasvaa huomattavasti, sillä sen merkitys vedyntuotannossa on kriittinen. Uusiutuvan energian saanti on suuri ongelma koko itäisen Suomen teollisuuden ja tulevaisuuden kannalta. Pitkällä tähtäimellä vaarana on, että alueelle ei saada uutta energiantensiivistä teollisuutta, mikäli alueella ei tuoteta riittävästi puhdasta energiaa. Vetyä ei ole taloudellisesti kannattavaa tuottaa pelkästään aurinkosähköllä, koska sen kapasiteettikerroin on liian pieni. Tästä syystä olisi oleellista saada ratkaistua Itä-Suomen tutkaongelmat, jotta tuulivoiman rakentaminen alueella laajassa mittakaavassa olisi mahdollista. Jos sähköä ei voida tuottaa riittävästi Itä-Suomen alueella, on satsattava sähkön ja vedyn siirtoverkkoihin (TEM, alueelliset kehitysnäkymät 2023).

Vuonna 2023 uutisoitiin (Kemiamedia, 18.2.2023), että Gasgrid Finland Oy:n vedynsiirtohanke Kaakkois-Suomessa on ottanut askelen eteenpäin. Työ- ja elinkeinoministeriö on myöntänyt 9,5 miljoonan euron tuen projektille, jonka tavoitteena on rakentaa vetyputki Kemiran tehtaasta Joutsenosta Ovakon terästehtaaseen Imatralle. Kyseessä on Suomen ensimmäinen teollisuusalueen ulkopuolinen vedyn siirtoverkkohanke. Jos hanke toteutuu, syntyy myös maan ensimmäinen kokonainen vedyn arvoketju sähköstä kemianteollisuuden

sivutuotevedyn kautta terästeollisuuden vihreiksi lopputuotteiksi. Vetyputkisiirtohanke nähdään tärkeänä alueellisen vetyklusterin kehitykselle. Kemiran Joutsenon tehtaalla vetyä syntyy sivutuotteena klooraatiovalmistuksen yhteydessä. Toimiva siirtoinfrastruktuuri mahdollistaisi vedyn tehokkaat toimitukset ja loisi synergiaetuja ja kasvuedellytyksiä vedyn jatkojalostukselle. Ovakon tehtaassa vety korvaisi maakaasua. Uuden teknologian hyödyntäminen ja mahdollisuus vedyn käyttöön polttoaineena tulevaisuudessa tukisivat Ovakon tavoitteita hiilipäästöjen nollaamisessa. Hankkeen avulla voidaan selvittää mahdollisuuksia luoda skaalautuva ja monistettava malli vedyn putki-infrastruktuurille. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan Suomi tavoittelee johtavaa asemaa vetytaloudessa Euroopassa. Vedyn siirto ja varastointi ovat kehityksessä tärkeässä roolissa. Hanke vahvistaisi osaltaan sektori-integraatiota, jossa eri energiamuodot tasapainottavat toisiaan ja tasaavat kulutuspiikkejä. Tämä mahdollistaisi kestävämmän energiantuotannon ja kulutuksen niin kiinteistöissä, teollisuudessa kuin liikenteessäkin.

5.5.2 Matkailu

Imatran matkailullinen vetovoima perustuu kaupunkikuvallisesti viihtyisään Imatrankosken keskustaani, luonto- ja aktiivimatkailuun ja urheiluun.

Imatran pääkeskus on Imatrankoski, jonka läpi virtaa samanniminen koski. Imatrankoski on Suomen vanhin matkailunähtävyys, kansallismaisema, jota on käyty ihastelemassa jo 1700-luvulla. Imatrankosken partaalla sijaitsee myös Imatran Valtionhotelli, vuonna 1903 valmistunut arkkitehti Usko Nyströmin suunnittelema jugendlinna.



Kuva 5.5. Imatrankoski. (Kuva: Broman, 2020)



Kuva 5.6. Valokuva Kruununpuiston luonnonsuojelualueen opaskyltistä. Käyntikohteita ja nähtävyyksiä ovat: 1. Valtionhotelli, 2. Imatrankosken uoma, 3. Näköalatasanne, 4. Kalliokaiverrukset, 5. Näköalapaviljonki, 6. Paviljonki, 7. Hiidenkirnuja, 8. Imatran voimalaitos, 9. voimalaitoksen kanava, 10. turbiinimuistomerkki, 11. Imatran Impi-veistos. Ensimmäinen kuuluisa koskiympäristön ihailija oli kesällä 1772 Venäjän keisarinna Katariina Suuri, jota varten rakennettiin kävelytieta ja kaksi huvimajaa.

Etelä-Karjala on panostanut Etelä-Savon kanssa Saimaan matkailun kehittämiseen tavoitteenaan nostaa Saimaa Suomen kolmen tärkeimmän matkailualueen joukkoon pääkaupunkiseudun ja Lapin rinnalle. Tätä tavoitetta on tukenut hanke Saimaan kanavan sulkujen pidentämiseksi ja vedenpinnan nostamiseksi, mikä olisi mahdollistanut jatkossa suurempien alusten käytön ja nykyistä laajemmän risteilyliikenteen Saimaalla moderneilla matkustaja-aluksilla. Geopoliittisen tilanteen muutoksen vuoksi Saimaan kanavaliikenne on hiljentynyt ja Saimaasta tullut toistaiseksi sisäjärvi ilman pääsyä merelle. Myös kanavan kehittämiseen liittyvät investoinnit on peruttu.

Imatralla on tehty pitkäjänteistä työtä Imatran kylpylän ja Ukonniemen alueiden kehittämisessä. Imatran Kylpylän historia ulottuu 1970-luvulle, ja vuosien saatossa nykyisin Etelä-Karjalan kuntoutumissäätiön omistuksessa oleva Imatran Kylpylä Spa Resort on kehittynyt monipuoliseksi vapaa-ajankeskukseksi. Kylpylä ja sen yhteydessä sijaitseva Ukonniemen monipuolinen urheilu- ja liikunta-alue muodostavat Saimaan järviluonnon ympäröimänä vetovoimaisen kokonaisuuden. Alue on profiloitunut myös valtakunnan tason urheilutapahtumien alueena sekä urheilijoiden kansainvälisenä leirityspaikkana.



Kuva 5.7. Saimaan ranta-aluetta Imatralla. (Kuva: Broman, 2020)

Vuonna 2012 Imatralla valmistunut Ukonniemi-areena on Kaakkois-Suomen suurin sisäharjoitteluhalli. Halli tarjoaa monikäyttöiset tilat erityisesti kesälajien talviharjoitteluun sekä kilpailemiseen sisältäen täysimittaisen, kansainväliset mitat täyttävän jalkapallokentän, naisten ja miesten pesäpallokentät ja yleisurheilun suorituspaikkoja sekä kenttiä kiertävän radan. Ukonniemen alueella sijaitsevat myös jäähalli ja tennishalli. Kylpylän ja Ukonniemen areenan välisellä alueella sijaitsevat lisäksi Ukonniemen kansainväliset vaatimukset täyttävät ampumahiihtostadion sekä rullahiihtorata. Maastopyöräilyn keskuksena toimii yksi Suomen suurimmista pump track -radoista. Radan ympäristöstä löytyy yli sadan kilometrin verkosto maastopyöräilyn polkuja sekä reittejä. Kävelyä, pyöräilyä, hiihtoa palvelevat myös kylpylältä lähtevä 20 km pituinen Vuoksen lenkki sekä muut laajat reitistöt ja verkostot.

Saimaan alueen tunnettuutta on lisännyt Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon alueille muodostuvan Saimaa Geoparkin -rakentaminen. Geologisten kohteiden pohjalle rakentuu luonto- ja kulttuurimatkailuun nojaava kehittämisaalusta ja vierailukohde, joka on osa kansainvälistä geopark-verkostoa. Saimaa Geoparkin opastuskeskus on Imatralla.

Kylpylän ja Ukonniemen lähellä sijaitsevassa Lammassaassa toimii Imatran vierasvene- ja matkustajastama. Satamasta on yhteys Saimaan suurille selkäviesille. Saimaan saaristoreitti on perinteinen pyöräilyreitti eteläisen Saimaan alueella. Saaristoreitillä voi tutustua Lappeenrannan ja Imatran kaupunkien nähtävyyksiin, Taipalsaaren, Ruokolahden ja Joutsenon kirkonkyltiin sekä useisiin Saimaa GeoPark-kohteisiin. Reitiltä on edelleen yhteys Puumalan saaristoreitille.

Imatran erämuseon valmistelu jatkuu huolimatta siitä, että se ei ole mukana valtiovarainministeriön vuoden 2024 budjettiesityksessä. Hanke on saanut rahoitusta sekä opetus- ja kulttuuriministeriöltä että maakunnan liitolta (EU-rahoitus). Uusi museo on tarkoitus avata Imatran nykyisen kaupungintalon tiloihin vuonna 2027. Kyseessä on Suomen ensimmäinen museo, joka keskittyy luonnon virkistyskäyttöön, kuten metsästyksen, kalastukseen ja retkeilyyn.

Erilaiset matkailu- ja urheilutapahtumat tuovat Imatralla monenlaista oheistoimintaa. Imatranajot osana kasvavaa IRRC-sarjaa ovat keränneet Imatralla parhaimmillaan yli 40 000 katsojaa, mikä tuo merkittävää tukea myös kilpailualueen ulkopuolisille palveluille kuten kaupalle ja ravintola-alalle.

Venäläisen tai aasialaisen matkailun varaan ei enää Etelä-Karjalassa lasketa, vaan nyt tavoitellaan kotimaisia ja keskieurooppalaisia asiakkaita. Kilpailu keskieurooppalaisista matkailijoista on kovaa ja monille kansainvälisille asiakkaille pääsy Venäjälle on ollut aikaisemmin huomattava houkutin. Venäläisturistien puuttuminen maksaa maakunnalle vajaa miljoona euroa per päivä. Isoja matkailuinvestointeja ei ole tiedossa. Matkailussa on edelleen kehittämispotentiaalia ja siinä panostetaan entistä selkeämmin yhteistyöverkostoihin ja Saimaan alueen tuotteistamiseen. Itäisen Suomen elinvoimaa on päätetty hallituksen taholta vahvistaa myös matkailua tukevilla toimenpiteillä. (TEM, alueelliset kehitysnäkymät 2023).

5.6 Rajavartiolaitos ja Tulli

Imatralla sijaitsevat Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunta ja Raja- ja merivartiokoulun Imatran koulutuskeskus sekä Pelkolan rajavartioasema ja Imatran rajavartioasema. Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunnan ja Raja- ja merivartiokoulun läheisyydessä sijaitsee Immolan lentokenttä. Lentokenttä on pääosin harrastusilmailukäytössä, mutta kenttää käyttävät myös Rajavartiolaitoksen helikopterit. Maakuntakaavan mukaan Immolan lentokentän kehittämistä myös rahtiliikenteelle tulisi selvittää Imatran logistisen aseman kehityksessä.

Kaakkois-Suomen rajavartiosto vastaa rajatarkastuksista rajanylityspaikoillaan Vaalimaalla, Vainikkalassa, Nuijamaalla, Imatralla ja Parikkalassa sekä rajojen valvonnasta Kaakkois-Suomessa 200 km:n alueella. Toiminnan painopiste on kansainvälisillä rajanylityspaikoilla ja niiden välittömässä läheisyydessä.

Raja- ja merivartiokoulu antaa perus-, jatko- ja täydennyskoulutusta Rajavartiolaitoksen henkilökunnalle sekä täydennyskoulutusta yhteistoimintaviranomaisille. Raja- ja merivartiokoulu vastaa rajavartioiden valtakunnallisesta rekrytoinnista ja Rajavartiolaitoksen varusmiehille annettavasta erikoisrajajääkärikoulutuksesta.

Rajanylitysliikenne Imatralta Svetogorskiin (entinen Enso) alkoi 17.3.1972 Svetogorskin sellu- ja paperikom-binaatin rakennustöiden alettua. Liikenne oli vuoteen 1990 saakka lähes yksinomaan kulkuvilla tapahtuvaa työmaaliikennettä, kunnes vuoden 1990 alussa siirryttiin vain passilla ja viisumilla tapahtuviin rajanylityksiin ja kulkulupakäytäntö lopetettiin. Ensimmäiset kotiseututuristimatkat järjestettiin linja-autolla vuonna 1990 Imatran matkailupalvelun järjestämänä.

Vuonna 1991 passintarkastustehtävät siirtyivät poliisilta rajavartiolaitokselle ja samalla käyttöön otettiin uusi raja-asemaparaki. Nykyinen raja-asema otettiin käyttöön 1.7.1998. Vuonna 2014 päärakennusta laajennettiin huomattavasti ja henkilöliikenteelle rakennettiin laaja tarkastuskenttä. Vuonna 2000 otettiin käyttöön Pelkolan puutermiinali ja Venäjän puolella alkoi nykyisen raja-aseman rakentaminen. Asema valmistui seuraavana vuonna. Imatrasta tuli kansainvälinen rajanylityspaikka 3.7.2002 ja matkustajamäärä lähti rajuun nousuun jo seuraavana vuonna, jolloin matkustajia kulki Imatran kautta noin 600 000.

Vuoden 2007 alussa Imatrasta tuli ympäri vuorokauden avoinna oleva rajanylityspaikka. Vuonna 2014 Imatran rajanylityspaikan kautta kulki reilu miljoona ajoneuvoa ja noin 2,34 miljoonaa matkustajaa. Vuonna 1991 passintarkastustehtävät siirtyivät poliisilta rajavartiolaitokselle ja samalla käyttöön otettiin uusi raja-asemaparaki.



Kuva 5.8. Imatran ja Vainikkalan rajanylityspaikat ovat osa TEN-T -ydinverkkoa EU:n ulkorajan yli Venäjälle ja Aasiaan.

Koronapandemiaan liittyvät rajoitukset hiljensivät Suomen rajaliikenteen kevättalvella vuonna 2020 ja vuotta myöhemmin tammikuussa 2021 Imatran rajanylityspaikka suljettiin henkilöliikenteeltä kokonaan. Tämän jälkeen rajanylityspaikan kautta kulki vain raskasta liikennettä, kunnes heinäkuussa 2022 koronapandemiaan liittyvät maahantulon rajoitukset Suomen ulkorajoilla päättyivät.

Venäjän hyökkäyssodalla, sen myötä asetetuilla pakotteilla ja vastapakotteilla ja muilla seurauksilla on ollut merkittäviä vaikutuksia Suomen ja Venäjän väliseen rajaliikenteeseen. Syksyllä 2023 sääntöjen vastainen maahantulo Suomen itärajalla kasvoi merkittävästi ja johti lopulta kaikkien itärajan rajanylityspaikkojen sulkemiseen toistaiseksi. Suomen ja Venäjän väliselle rajalle ollaan rakentamassa yhteensä 200 kilometriä pitkiä esteitä. Kokonaisuudessaan raja-aidan pitäisi olla valmis vuonna 2026 ja siitä suurin osa rakennetaan Kaakkois-Suomeen. Suomen geopoliittisen aseman muutos ja Nato-jäsenyys ovat samalla lisänneet paineita turvata elinvoimaista ja taloudellisesti vahvaa rajaseutua. Rajavalvontaan, turvallisuuteen ja varautumiseen liittyvät lisääntyneet tehtävät todennäköisesti myös tuovat alueelle uusia työpaikkoja.

5.7 Maisema ja kulttuuriympäristö

5.7.1 Maisema

Maantieteellisesti Imatra sijoittuu Viipurinlahden, Saimaan ja Laatokan rajaamaan kolmioon. Ensimmäinen Salpausselkä kulkee Imatran pohjoisosien läpi lounaasta koilliseen ollen Imatran kohdalla matalimmillaan ja kapeimmillaan. Muutenkin Imatran maaperässä näkyvät viimeisen jääkauden vaikutukset. Suurin osa maasta on peittynyt irtaimella, paikoin hyvinkin paksulla maa-aineskerroksella, minkä vuoksi maaston muodot ovat Imatralla melko loivia. Nämä jääkauden aikana muodostuneet sora- ja moreenikerrostumat ovat myös varsin paksuja. Kaupungin kokonaispinta-alasta 13 % on sora- ja hiekkaesiintymiä, joita on paikoitellen myös hyödynnetty. Avokallioita Imatralla on vähän. Hienommista maalajeista muodostuneet savi- ja silttikerrostumat esiintyvät Imatralla laajoina alueina Salpausselän eteläpuolella, missä suurin osa niistä on muokattu pelloiksi.

Imatra kuuluu maisemamaakuntajaossa Eteläiseen rantamaahan ja tarkemmin kaakkoiseen viljelyseutuun. *Eteläinen rantamaa* on korkokuvaltaan pääasiassa alavaa, mutta pienpiirteisyydessään hyvin vaihtelevaa. Maiseman peruselementtejä ovat pohjoista etelään suuntautuvat jokilaaksot ja niiden laajat viljavat tasangot sekä näiden välissä olevat kumpuilevat metsäiset ja paikoin paljastuneet kallioalueet. Alueella on myös katkeilevia etelä-pohjoissuuntaisia harjujaksoja. Alue kuuluu pääasiassa eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, jonka kasvillisuus on rehevää. Metsät ovat usein kuusivaltaisia havumetsiä. Soiden osuus on pienempi kuin muualla maassa. Maatalouden pitkä perinne näkyy maisemakuvassa. Asutus on vanhastaan keskittynyt kehittyneiden tärkeiden liikenneväylien varsille.

Kaakkoinen viljelyseutu on alavaa, mutta vaihtelevaa mäkisten, karujen kallioalueiden ja vaihtelevien viljelyalueiden sekä pienten soiden ja järvien ansiosta. Vaikka alue kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, on kasvillisuus muuhun Etelä-Suomeen verrattuna karua. Asutus on keskittynyt hajanaisten viljelyalueiden tuntumaan ja ryhmittynyt peltoja halkovien teiden varsille vaihteleviksi ryhmä- ja nauhakyliksi sekä haja-asutukseksi.

Imatralla ei ole valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita (VAMA 2021) eli Suomen maaseudun edustavimpia kulttuurimaisemia, joiden arvo perustuu monimuotoiseen kulttuurivaikutteiseen luontoon, hoidettuun viljelymaisemaan ja perinteiseen rakennuskantaan. (Imatrankoski on ollut valtakunnallisesti arvokas maisema-alue 1993 inventoinnissa, mutta uudessa päivitysinventoinnissa on poistettu päällekkäisyyksiä rakennetun kulttuuriympäristön alueiden kanssa.)

Imatrankosken kulttuuriympäristö on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Lisäksi Imatrankoski on yksi Suomen kansallismaisemista, jota on käyty ihastelemassa jo 1700-luvulla. Se on kallioinen koski, joka syntyi noin vuosina 3000 - 2000 eaa., jolloin Saimaan vesimassat työntyivät Salpausselkään ja puhkaisivat siihen kosken. Imatrankoski on ollut maamme tunnetuimpia maisemanähtävyyksiä, johon liittyy kosken rannalla sijaitseva Kruununpuisto sekä Imatran Valtionhotelli.

Kruununpuisto Suomen vanhin luonnonsuojelualue, joka perustettiin Venäjän tsaari Nikolai I:n allekirjoituksella vuonna 1842. Kruununpuisto käsittää useampia erityyppisiä puistoalueita, jotka muodostavat laajan viheralueverkoston keskelle Imatran keskustaa. Alueen merkittävimmät puistot ovat Muinaisuomanpuisto ja Koskipuisto. Muinaisuomanpuisto sijaitsee Imatrankoskentien eteläpuolella ja sijoittuu koskiuoman molemmille rannoille. Muinaisuomanpuisto on säilynyt lähes luonnontilaisena. Koskipuisto sijaitsee Imatran keskustan välittömässä läheisyydessä Keskuspuiston ja koskiuoman välisellä alueella. Koskipuisto on uoman rinteitä lukuun ottamatta rakennettua puistoa. (Kruununpuiston käyttö- ja hoitosuunnitelma, Erika Luhtanen 2014.)



Kuva 5.9. Valtionhotelli ja paviljonki. (Kuva: Broman, 2020)

5.7.2 Arkeologinen kulttuuriperintö

Yleiskaavan yhteydessä laaditun arkeologisen selvityksen (Yleiskaavaselostuksen liite: Arkeologinen inventointi 2019–2020, Maanala Oy) mukaan vanhimmat tarkat nykyisen Imatran asutusta talotasolla kuvaavat kartat ovat 1700-luvun jälkipuolen verollepanokarttoja ja muita tiluskarttoja. Niiden asutuskuva vastaa pitkälti sitä, joka ilmenee muutamaa vuosikymmentä nuoremmista isojakokartoista. Historiallisen ajan asutus on karttojen perusteella ollut Saimaan rantavyöhykkeellä silmiinpistävästä vähäistä. Ainoa vanha kantatila alueella on ollut Harakka-niminen talo, joka on ympäristöineen jäänyt 1900-luvulla täysin Vuoksen satamarakenteiden alle. Lähellä Ruokolahden rajaa on – esimerkiksi vuoden 1898 Senaatin kartan perusteella – ollut viisi torppaa. Niistä kolme on sittemmin autioitunut ja arvioitavissa arkeologisiksi kohteiksi. Niiden lähistöllä nykyisen Saarlammentien itäpuolella on ollut kaksi torppaa, joiden paikat ovat nykyisin rakennettuja.

Perussyy historiallisen asutuksen vähäisyydelle lienee, että alueella on vain vähän viljelyskelpoista maata – onhan se suurimmaksi osaksi ulomman Salpausselän lakea ja liepeitä. Maankäyttö rantavyöhykkeellä alkoi karttojen perusteella lisääntyä huomattavasti vasta 1800–1900-lukujen vaihteessa.

Salpausselän kaakkoispuolella, inventoidun rantavyöhykkeen ulkopuolella, maasto muuttuu tasaisemmaksi ja maaperä hienorakeisemmaksi ja samalla viljelyyn hyvin sopivaksi. Tällä suunnalla luonnonympäristö ja rautakaudenhistoriallisen ajan maankäyttö jatkuvat samantyyppisinä pitkälle Karjalankannakselle asti.

5.7.2.1 Arkeologinen inventointi 2019-2020

Arkeologinen kulttuuriperintö kattaa kiinteiden muinaisjäännösten lisäksi sellaiset rakenteet ja paikat, joita ei lueta muinaismuistolain tarkoittamiin kiinteisiin muinaisjäännöksiin. Tällaisia kohteita ovat muut kulttuuriperintökohteet ja irtolöytöpaikat. Muinaisjäännökset ovat ihmisten toiminnasta jääneitä kiinteitä kohteita tai irtaimia muinaisesineitä. Yleiskaavan yhteydessä laaditussa arkeologisessa inventoinnissa tehtävänä oli inventoida Saimaan ranta-alueet ja saaret. Lisäksi oli raportoitava koko Imatran aiemmin tunnetut muinaisjäännöskohteet ja päivitettävä niiden tiedot ajan tasalle. Työssä todettiin 19 aiemmin rekisteröimättöä arkeologista kohdetta, joista 16 on maastohavaintojen perusteella arvioitu kiinteiksi muinaisjäännöksiksi ja kolme ns. muiksi kulttuuriperintökohteiksi.

Suurin osa kohteista on erilaisia kiviröykkiöitä; ne ovat useimmiten peräisin viljelyalojen raivauksesta. Lisäksi dokumentoitiin kaksi esihistoriallista ja neljä historiallisen ajan asuinpaikkaa sekä kaksi rajamerkkiä, puolustusvarustuksia ja käytöstä poistunutta historiallista tielinjaa. Uusien arkeologisten kohteiden etsimisen lisäksi inventoinnissa tarkastettiin kaikki Imatran alueen vanhastaan tunnetut muinaisjäännöskohteet. Tässä yhteydessä saatiin tarkennettua arvioita useiden kohteiden laajuudesta.

Inventoinnissa saadut havainnot muodostavat todennäköisesti luotettavan ja suhteellisen kattavan otoksen tutkimusalueen arkeologisesta kulttuuriperinnöstä. Lisätutkimuksissa on epäilemättä mahdollista tavoittaa alueelta myös sellaisia kohteita, joita ei nyt löydetty.

Aiemmin rekisteröimättömiä kohteita, jotka on yleiskaavatyön aikana rekisteröity uusiksi muinaisjäännöskohteiksi ovat kohteet 1–9, 11–15 ja 18–19:

- 1: Kurjenlahti (yleiskaavassa kohde 52)
- 2: Kurjenlahti 2 (48)
- 3: Lammassaari 3 (53)
- 4: Lammintausahot (46)
- 5: Pieni Mustalampi (51)
- 6: Malonsalmi (49)
- 7: Syrjälahti (50)
- 8: Malonsaari 1 (18)
- 9: Malonsaari 2 (2)
- 11: Mikonsaari (47)
- 12: Vestasaari (56)
- 13: Viipuri–Savonlinna-tie, Saarlampi (6)
- 14: Risuniemi 2 (54)
- 15: Saunalahden torppa (55)
- 18: Törönlahti (10)
- 19: Lipurinniemi 2 (1)

Lisäksi kolme kohdetta (10, 16–17) on esitetty inventoinnissa ns. muina kulttuuriperintökohteina ja myös rekisteröity sellaisiksi:

- 10: Malonsaari Takaniemi (muu kulttuuriperintökohde)
- 16: Poran mökki (muu kulttuuriperintökohde)

- 17: Lipurinniemi (muu kulttuuriperintökohde)

Jo aiemmin rekisteröidyt kohteet tyypeittäin (asuinpaikat, historialliset asuinpaikat, sekalaiset historiallisen ajan kohteet, puolustusvarustukset):

- 20: Lammassaari 1 (8) (asuinpaikat)
- 21: Lammassaari 2 (12) (asuinpaikat)
- 22: Lempukka, uimaranta (15) (asuinpaikat)
- 23: Haapasaari (17) (asuinpaikat)
- 24: Risuniemi (13) (asuinpaikat)
- 25: Hiekkoinlahti (9) (asuinpaikat)
- 26: Ukonniemi (16) (asuinpaikat)
- 27: Salo-Issakka, Venäinmäki (ala) (19) (asuinpaikat)
- 28: Salo-Issakka, Venäinmäki (ylä) (11) (asuinpaikat)
- 29: Salo-Issakka, Rajämäki (20) (asuinpaikat)
- 30: Pehkeisenoja (14) (asuinpaikat)
- 31: Siitola tonttima 1 (42) (asuinpaikat)
- 32: Siitola tonttima 2 (43) (asuinpaikat)
- 33: Siitola tonttima 3 (32) (asuinpaikat)
- 34: Siitola tonttima 4 (44) (asuinpaikat)
- 35: Neitsytniemen kartano (33) (asuinpaikat)
- 36: Immalanjärvi (39) (asuinpaikat)
- 37: Pässiniemi (40) (asuinpaikat)
- 38: Jäppilänniemi (41) (asuinpaikat)
- 39: Jakola (29) (asuinpaikat)
- 40: Pelkola (28) (asuinpaikat)
- 41: Näträmälä (25) (asuinpaikat)
- 42: Hallikkala (36) (asuinpaikat)
- 43: Räikkölä (34) (asuinpaikat)
- 44: Imatrankoski (24) (taide, muistomerkit)
- 45: Siitola lauttapaikka (26) (kulkuväylät)
- 46: Niskalampi (27) (teollisuuskohteet)
- 47: Siitola kestiekvari (30) (työ- ja valmistuspaikat)
- 48: Kylpylä etelä (35) (asuinpaikat)
- 49: Hallikkala 2 (45) (kivirakenteet)
- 55: Aronmäki (31) (puolustusvarustukset)

Lisäksi viisi kohdetta (50-54) on esitetty inventoinnissa muinaisjäänönsinä, mutta ne on kuitenkin rekisteröity ns. muina kulttuuriperintökohteina:

- 50: Saarlampi 1 (puolustusvarustukset) (muu kulttuuriperintökohde)
- 51: Saarlampi 2 (puolustusvarustukset) (muu kulttuuriperintökohde)
- 52: Vuoksenniskan pururata (Salpalinja) (puolustusvarustukset) (muu kulttuuriperintökohde)
- 53: Immolan lentokenttä (puolustusvarustukset) (muu kulttuuriperintökohde)
- 54: Kotipelto (puolustusvarustukset) (muu kulttuuriperintökohde)

5.7.2.2 Muinaisjäänösrekisterin mukaiset muut kohteet, joita inventoinnissa 2019-2020 ei ole mainittu

Yleiskaavaa laadittaessa lisäksi seuraavat kohteet, joita ei ole mainittu arkeologisessa inventoinnissa 2019-2020, on huomioitu muinaisjäänönsinä:

Taulukko 5.2. Yleiskaavassa muinaisjäänöksinä huomioidut muinaisjäänösrekisterin mukaiset kohteet, joita ei ole mainittu inventoinnissa 2019-2020.

Kohde- numero kaavakar- talla	Nimi	Ajoitus	Tyyppi	Tunnus
3	Hosseinlahti	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042740
4	Lammassalmi	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042741
5	Haapasaarenkangas	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042737
7	Haapasaari 2	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042736
21	Siitola Sysihaudanpäällys	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000046669
22	Koivuniemi	ajoittamaton	hautapaikat	1000044386
23	Lehtola	historiallinen	puolustusvarustukset	1000048040
37	Siitolan kartano	historiallinen	asuinpaikat	1000017469
38	Linnankoski	historiallinen	teollisuuskohteet	1000017472

Ns. muina kulttuuriperintökohteina on huomioitu yleiskaavaa laadittaessa inventoinnissa mainittujen kohteiden lisäksi Paasinsalmen laivojen hautausmaa ja Kuusikkosaari, joita ei ole mainittu arkeologisessa inventoinnissa 2019-2020.

Taulukko 5.3. Yleiskaavassa muina kulttuuriperintökohteina huomioidut muinaisjäänösrekisterin mukaiset kohteet, joita ei ole mainittu inventoinnissa 2019-2020.

Nimi	Ajoitus	Tyyppi	Tunnus
Kuusikkosaari	moderni	aluksen hylät	1000044521
Paasinsalmen laivojen hautausmaa	historiallinen	alusten hylät	1000041015

5.7.3 Rakennettu kulttuuriympäristö

5.7.3.1 Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet

Yleiskaavan 2040 yhteydessä on laadittu Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheita käsittelevä selvitys (Yleiskaavaselostuksen liite: Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet, Ramboll, 2020). Selvityksessä on eri aikakausilta nostettu esiin keskeisiä ilmiöitä ja rakennettuun ympäristöön liittyviä teemoja sekä eri aikakausia parhaiten edustavat ja säilytettävät rakennetun ympäristön arvoraakennukset ja -alueet. Selvitys luo kokonaiskuvan koko kaupungin alueesta ja antaa tukeaa strategisen yleiskaavan laadinnan lisäksi asemakaavoitusvaiheessa tehtäville tarkemmille inventoinneille. Selvityksen avulla on mahdollista liittää yksittäisiä kulttuuriympäristöön liittyviä teemoja osaksi suurempaa Imatran rakennettua ympäristön kehitystarinaa.

Imatran varhaisimmat kulttuuriympäristön kerrokset ulottuvat jääkaudelle. Tämän jälkeen merkittäviä vaiheita ovat olleet säätyläiskulttuuri ja erityisesti matkailutoiminnan kehityksen myötä syntynyt rakennettu ympäristö. Imatran ominaisuuteeseen kuuluu kolme erillistä vahvan kaupunginosaidentiteetin omaavaa keskustaa ja laajalle alueelle levittänyt yhdyskuntarakenne. Näiden syntyyn ovat vaikuttaneet sodan ja jälleerakentamisen aika, jolloin valtakunnan rajan läheisyyteen siirrettiin luovutetuilta alueilta teollisuutta ja väestöä. Lisäksi yhdyskuntarakenteen syntyyn ovat vaikuttaneet merkittävästi pitkä teollisuushistoria, jonka myötä yritykset tarjosivat asuntoja ja palveluita työn perässä alueelle muuttaville ihmisille. Kaupunginosaidentiteettien kehittymiseen voidaan nähdä vaikuttaneen myös keskustojen keskinäinen kilpailu ja samanaikainen kehittäminen. 1960- ja 1970-lukujen nopean rakentamisen aika on jättänyt tunnistettavan kerroksen Imatran kaupunkikuvaan, sen myötä syntyi myös kaupungin neljäs keskusta Mansikkala. Eri vaiheissa nousee esiin pyrkimykset luoda korkealaatuaista arkkitehtuuria ja hyvää rakennettua ympäristöä ajan ihanteet

ja suunnitteluperiaatteet huomioiden, tämä näkyy nykypäivässä nimekkäiden suunnittelijoiden rakennusperintönä sekä muun muassa arkkitehtuurikilpailujen myötä rakentuneina kokonaisuuksina.

Selvitykseen on koottu kutakin aikakautta parhaat edustavat alueet ja kohteet, jotka tulee säilyttää. Kulttuurihistoriallisia arvoja kytkeytyy myös muuhun rakennusperintöön ja näiden arvojen huomioiminen on hyvä lähtökohta uusien rakennettujen kerroksien lisäämiseksi olevaan ympäristöön. Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet -työtä suositellaan jatkettavan tulevaisuudessa siten, että viimeisten vuosikymmenten isoista teemoista, kuten esimerkiksi 2000- ja 2010-luvun palvelurakentamisesta laadittaisiin teemainventointi, joka jatkaisi ja täydentäisi kaupungin kehitystarinaa.

5.7.3.2 Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

RKY-inventointi on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoitamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. (Museovirasto, www.rky.fi). Imatralla on seitsemän valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä:

- Imatran Voiman ja Kuparin asuinalueet
- Imatrankosken kulttuuriympäristö
- Immolan kasarmialue
- Kaukopään tehtaan asuinalueet
- Niskapietilän tie
- Tornansaaren teollisuusalue, Neitsytniemen kartano ja Niskalammen asuntoalue
- Vuoksenniskan Kolmen ristin kirkko

Museovirasto on valmistellut vuodesta 2022 alkaen ehdotusta Alvar Aallon suunnittelemista 13 kohteesta koostuvan sarjan nimeämisestä Unescon maailmanperintökohteiden luetteloon. Vuoksenniskalle vuonna 1958 suunniteltu Kolmen ristin kirkko on yksi näistä kohteista.

Kolmen ristin kirkko on myös yksi Suomen DOCOMOMO-kohteista eli modernin arkkitehtuurin merkkiteoksista. Docomomo International (International Committee for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement) on vuonna 1988 perustettu kansainvälinen modernin arkkitehtuurin tutkimus- ja suojelujärjestö, johon kuuluu noin 70 paikallisosastoa kaikista maanosista.

Docomomo Suomi Finland ry toimii modernin arkkitehtuurin asiantuntijaorganisaationa Suomessa. Keskeisin toiminnan osa on merkittävien arkkitehtuuri- ja ympäristökohteiden valikoiman ylläpitäminen.

Vuoksenniskan kirkko ja pappila on suojeltu Kirkkolailla. Imatran poliisitalo ja Immolan kasarmialueen rakennukset on suojeltu asetuksella 480/85.

5.7.3.3 Maakunnallisesti merkittävät kohteet

Etelä-Karjalan liiton vuonna 2008 julkaisemassa Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvityksessä (osa 2) Imatralla on nimetty 19 valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävää aluetta tai kohdetta, joista kaikkia ei kuitenkaan ole osoitettu maakuntakaavassa.

- Vuoksen kulttuurimaisema
- Imatrankosken funkisrakennukset
- Imatran koski ja kruununpuisto
- Imatran Voiman asuinalue, Kuparin alue
- Imatrankosken aseman seutu (Imatrankosken vanha keskusta)
- Mustalampi ja Suon alue (ei osoitettu maakuntakaavassa)
- Tornansaari, Niskalampi ja Neitsytniemi
- Harakanhovi
- Ritikanranta

- Sienimäen kartano
- Siitolan kartano
- Alvar Aallon suunnittelemat tyyppitaloalueet (Karhunkatu/Hukankatu, Lakasenpelto, Petsamo, Sienimäki)
- Saimaanhovi
- Kaukopään tehtaiden asuinalueet
- Kolmen ristin kirkko
- Immolan hovi
- Immolan kasarmialue
- Niskapietiläntie
- Viraskorven kulttuurimaisema (ei osoitettu maakuntakaavassa)

5.7.3.4 Paikallisesti arvokkaat kohteet - yleiskaavan rakennusinventointi

Imatran rakennuskantaa on inventoitu melko kattavasti 1980–90-lukujen vaihteessa. Imatran kaupunki tilasi keväällä 2023 Imatran yleiskaavaa 2040 varten rakennetun kulttuuriympäristön täydennys- ja päivitysinventoinnin (Yleiskaavaseloituksen liite: Imatran yleiskaavan rakennusinventointi, Ramboll, 2024). Yleiskaavatasoisessa rakennusinventoinnissa on päivitetty aiempien selvitysten tiedot ja tuodaan esiin kaava-alueen paikallisesti merkittävät alueet ja kohteet.

Täydennys- ja päivitysinventoitavat kohteet valittiin pääosin aiempiin selvityksiin ja aineistoihin pohjautuen:

- Ramboll: Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet 2020
- Lasse Ojonen: Imatran rakennetun ympäristön kohteet 1994
- Voimassa olevan yleiskaavan ”Kestävä Imatra 2020” suojelukohteet (46 kohdetta), jotka on lueteltu kaavaseloituksen liitteessä 2 (Suojelukohteet, 2002)
- Imatran asemakaavoissa suojellut kohteet, mikäli eivät sisälly edellisiin. Asemakaavoissa esitetyt suojelumerkinnot koskevat pääosin edellä mainituilla valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävillä alueilla sijaitsevia kohteita tai yleiskaavassa suojeltuja kohteita.

Lisäksi on huomioitu Etelä-Karjalan alueellisen vastuuseen käyttämässä ns. KIOSKI-tietokannassa olevat, aiemmin inventoidut kohteet. Maastotöiden yhteydessä mukaan nousi lisäksi joitakin uusia kohteita ja arvoalueita, joita ei ole aiemmissa inventoinneissa huomioitu.

Etelä-Karjalan liitto täydentää parhaillaan (2023) maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön inventointia modernin rakennusperinnön osalta. Maakunnallisessa modernin rakennusperinnön inventoinnissa mukana olleita kohteita ei inventoitu yleiskaavainventoinnissa, mutta ne on arvoitettu yleiskaavaa varten. Maakunnallinen arvo ratkaistaan maakuntakaavatyön yhteydessä.

Inventoinnissa kiinnitettiin erityistä huomiota selvitysalueen rakennetulle kulttuuriympäristölle tyypillisiin ominaispiirteisiin sekä alueellisiin ja/tai paikallisiin erityispiirteisiin.

5.8 Luonnonympäristö

Imatra sijaitsee Kaakkois-Suomessa Saimaan rannalla. Alueen ilmasto on jonkin verran mantereinen. Lumi-peitteinen talvi on pitkä ja kesän lämpösusma ympäröiviin alueisiin nähden suuri. Alueella on jääkauden muovaama reunamuodostuma, joka sijoittuu kaupunkiin koillis-lounaissuunnassa. Kallioperä on hapan ja siitä rapautunut maa-aines karua, mutta Salpausselän eteläpuolella on laajoja savi- ja silttikerrostumia, joilla kasvaa rehevämpääkin kasvillisuutta.

Imatran alue kuuluu eteläboreaaliseen Järvi-Suomen metsäkasvillisuusvyöhykkeeseen (2b). Suokasvillisuusvyöhykkeessä Imatra sijaitsee kahden vyöhykkeen, Sisä-Suomen vietto- ja rahkakeitaiden (2a) ja Etelä-Suomen kilpikkeitaiden (1b) vaihtumisalueella. Eliömaantieteellisessä jaottelussa suurin osa Imatrasta kuuluu Etelä-Savoon ja kaupungin koillisosat Etelä-Karjalaan.

Alueen vesistöt kuuluvat Suur-Saimaan valuma-alueeseen. Imatra sijaitsee Saimaan itärannalla ja kaupungin itäosassa on Immalanjärvi. Vuoksi virtaa Imatran läpi Saimaalta Venäjän puolelle. Alueella on lisäksi joitakin pieniä lampia ja jokia, kuten Lampsinjoki ja Kapakanjoki, sekä muita pienvesiä.



Kuva 5.10. Immalanjärven uimaranta. (Kuva: Broman, 2020)

Yleiskaavan tavoitteena luonnonympäristön osalta on osoittaa riittävät vihervyöhykkeet, jotka toisaalta turvaavat virkistysmahdollisuudet ja toisaalta toimivat ekologisen verkoston runkona, sekä turvata luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita. Keskusta-alueilla virkistysyhteystarpeet ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden ekologisten yhteyksien säilyminen edellyttävät yhteensovittamista.

5.8.1 Luonnonsuojelualueet

Imatralla on kaksi valtion toimesta vuonna 2019 perustettua luonnonsuojelualuetta (ns. muu luonnonsuojelualue): Hannolan luonnonsuojelualue (ESA301104) ja Takamaan luonnonsuojelualue (ESA301106).

Lisäksi Imatralla on 15 yksityistä vuosina 2002-2023 perustettua luonnonsuojelualuetta:

Taulukko 5.4. Imatralla sijaitsevat yksityiset luonnonsuojelualueet.

Nimi	Tunnus	Tyyppi	Lakiperuste
Golfkentän ranta, Ukonniemen pohjoispuoli, tervaleppäkorpi	LTA050086	Luontotyyppin suojelualue (LTA; LsL 29 §)	LsL 29 §
Saunalahden jalopuumetsikkö	LTA050090	Luontotyyppin suojelualue (LTA; LsL 29 §)	LsL 29 §
Niskakosken jalopuumetsikkö	LTA201955	Luontotyyppin suojelualue (LTA; LsL 29 §)	LsL 29 §
Hallikkaan suojelualue	YSA055667	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Kaikkallio	YSA231451	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Lepo Lahti	YSA234036	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Liisinlehto	YSA230244	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Einolan luonnonsuojelualue	YSA244644	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Kurkisuo-Pahamaansuon luonnonsuojelualue	YSA251328	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Viljakki	YSA251548	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Ritalehto	YSA253695	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Pietarin puisto	YSA255307	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Salokalliola	YSA259257	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Matinmäki	YSA258730	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §
Harakkakorven suojelualue	YSA262373	Yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA)	LsL 24 §

5.8.2 Luontoselvitykset

Imatran yleiskaava-alueen arvokkaiden luontokohteiden määrittelyn pääasiallisina aineistolähteinä ovat olleet seuraavat selvitysluonnokset (Karri Kuitunen), jotka Ramboll on analysoinut ja puuttuvilta osiltaan täydentänyt sekä luokitellut yleiskaavaa varten suojeluperusteen mukaisesti:

- 1) Imatran yleiskaavan luontoselvitykset 2019–2020 (pääasiassa maankäytön muutosalueita koskien), Karri Kuitunen, täydennykset Ramboll Finland Oy
 - luonnonsuojelulain (64 §) suojellut luontotyytit
 - vesilain (2 luku 11 § ja 3 luku 2 §) luonnontilaisina säilytettävät vesiluontotyytit ja purot
 - metsälain (10 §) erityisen tärkeät elinympäristöt
 - erityisesti suojeltavien lajien (luonnonsuojeluasetuksen liite 4) ja EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien (luonnonsuojeluasetuksen liite 5) kasvupaikat ja elinympäristöt
 - uhanalaiset luontotyytit
 - muut luonnon monimuotoisuuden kannalta huomionarvoiset kohteet
- 2) Imatran luonnonsuojeluselivityksen 2000 päivitys (voimassa olevan yleiskaavan mukaiset kohteet) (Kuva 5.11)
 - vuonna 2000 valittujen kohteiden luontoarvojen ajantasaisuuden selvittäminen (kohteet luokiteltu nykyisen suojeluperusteen mukaan, jos suojeluperuste on edelleen olemassa), Karri Kuitunen, täydennykset Ramboll Finland Oy

Näistä kahdesta raportista työstettiin yleiskaavan valmisteluvaiheen aikana yksi raporttikokonaisuus, *Imatran yleiskaava 2040, luontoselvitysten tulkinta kaavatyötä varten* (Ramboll Finland Oy, 2021), joka sisältää johtopäätökset, millä tavalla luontoarvot ja luonnon monimuotoisuus tulee huomioida Imatran yleiskaavassa. Tämä selvitysraportti on kaavaselostuksen liitteenä.

5.8.3 Ekologinen verkosto

Imatran alueelta ei ole olemassa ekologisen verkoston selvitystä. Yleiskaava-alueen ekologisen verkoston sekä kasvipeitteisten ja kasvullisten alueiden nykytilaa on tarkasteltu paikkatietomenetelmin käyttäen hyväksi avoimia Suomen ympäristökeskuksen ja Suomen Metsäkeskuksen aineistoja.

Kasvullisten ympäristöjen tarkastelussa on käytetty maanpeiteaineistoa "Maanpeite 2 m 2022 ja jatkojaloste kasvillisuuden korkeudella (Scalgo/Syke)". Rasteripohjainen aineisto kuvaa maanpeitettä valtakunnallisesti ja sen pikselikoko on 2 m. Aineisto on valmistunut v. 2022 ja perustuu senhetkisiin paikkatietoaineistoihin. Maanpeiteaineiston soveltuvuus Imatran alueelle tarkastettiin yleispiirteisesti vertaamalla aineistoa maanmittauslaitoksen v. 2023 ja 2020 Imatralta toteuttamiin laserkeilauksiin sekä maastotietokannan aineistoihin. Vertailun perusteella maanpeiteaineiston todettiin soveltuvan hyvin alueen kasvullisten ympäristöjen yleiskaavatasoiseen nykytilanteen arviointiin.

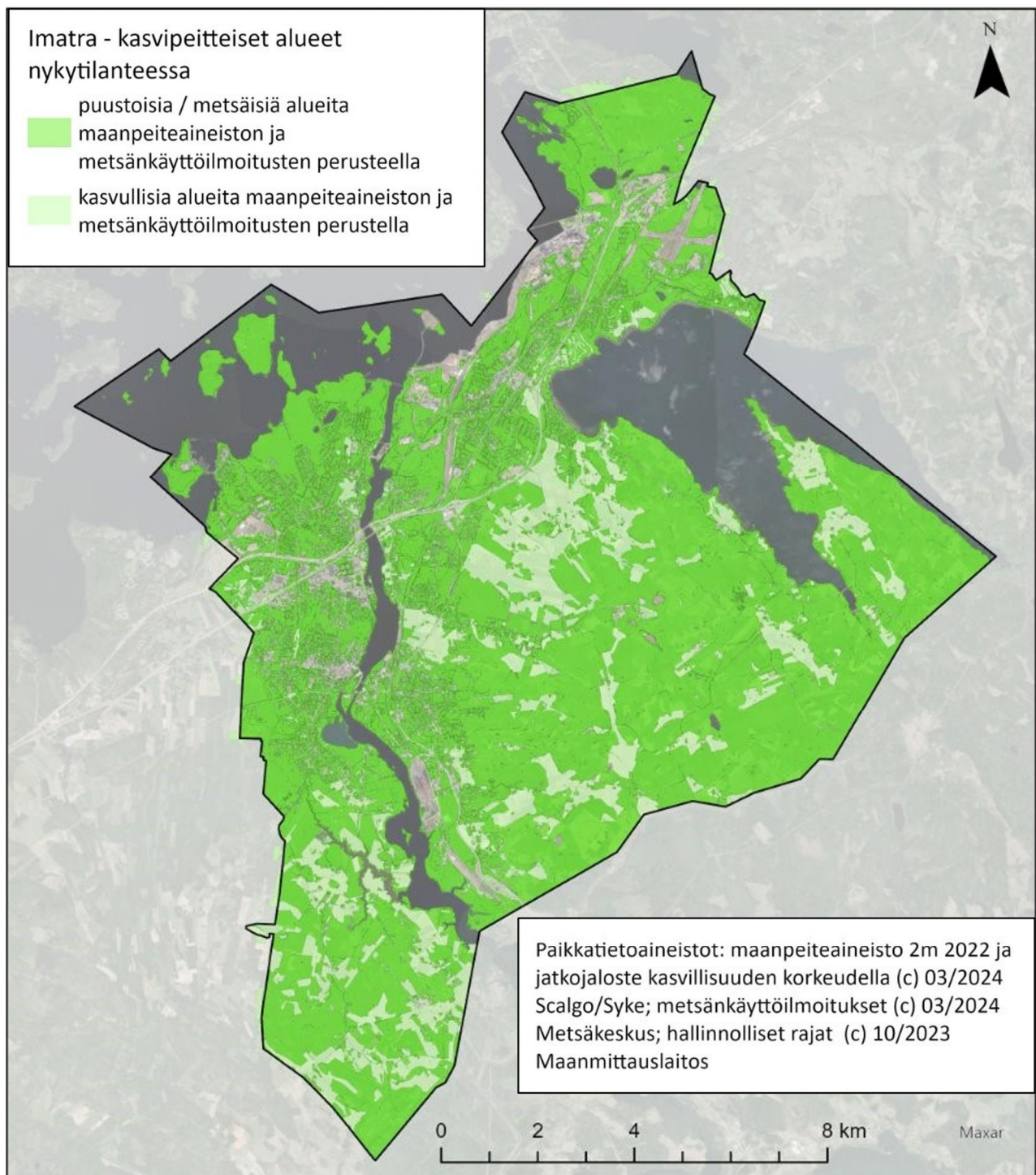
Maanpeiteaineistossa aukeat hakkuualueet näkyvät paljaana maana tai matalakasvuisina alueina. Jotta kasvullisten alueiden muodostama kokonaisuus hahmottuu myös näiden alueiden osalta, on tarkastelussa maanpeiteaineistoon perustuviin kasvullisiin alueisiin lisätty sellaiset metsäkeskuksen metsänkayttöilmoitusten mukaiset hakkuualueet, joilla maankayttö hakkuun jälkeen on edelleen maa- tai metsätalouskayttö.

Kaava-alueen nykytilanteen rakentuneisuutta arvioitiin maanmittauslaitoksen maastotietokannan ja em. maanpeiteaineiston avulla. Kaavaehdotuksen osalta tarkasteltiin kaavamerkintöjen aluerajauksia, viheryhteystarpeita sekä liito-oravan ja lepakon kulkuyhteystarpeita.

5.8.3.1 Kasvipeitteiset alueet

Aineistojen perusteella yleiskaava-alueen maapinta-alasta kasvullista ympäristöä on nykytilanteessa n. 88 % (Kuva 5.12). Kasvullisiin alueisiin on luettu kuuluvaksi maanpeiteaineiston kasvipeitteiset alueet (matala ja korkea kasvillisuus, pellot ja avokalliot) sekä metsänkayttöilmoitusten mukaiset hakkuualueet, joilla maankayttömuoto on ilmoituksen mukaan hakkuun jälkeen metsä tai pelto.

Aineistojen perusteella maapinta-alasta puustoista/metsäistä ympäristöä on n. 70 % (Kuva 5.12). Puustoihin / metsäisiin alueisiin on luettu maanpeiteaineiston alueet, joilla kasvillisuuden korkeus on yli 2 m tai metsänkayttöilmoitusten mukaiset hakkuualueet, joilla maankayttömuoto on ilmoituksen mukaan hakkuun jälkeen metsä.

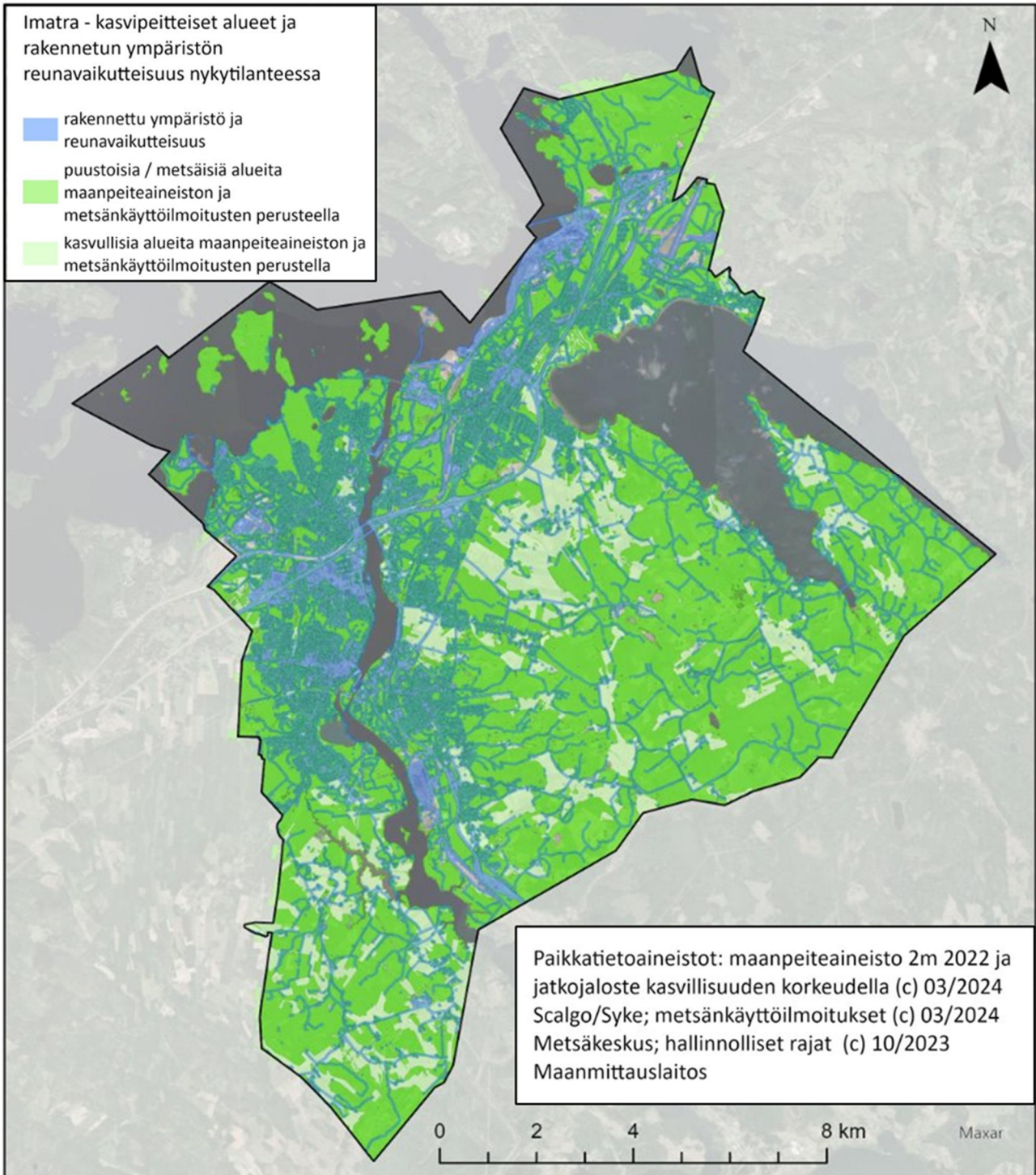


Kuva 5.12. Kasvipeitteiset alueet Imatralla nykytilanteessa.

5.8.3.2 Kasvipeitteiset alueet sekä tunnistettu rakennetun ympäristön reunavaikutus

Rakennettua ympäristöä on tunnistettu maanpeiteaineiston avulla hakemalla aineistosta rakennukset, tiet ja vettä läpäisemättömät pinnat. Näille alueille on määritetty 30 m leveä reunavyöhyke, jotta kasvillisista sekä puustoisista/metsäisistä alueista voidaan tunnistaa rakennetun ympäristön reunavaikutusta nykytilanteessa.

Kartasta (Kuva 5.13) on nähtävissä, että taajama-alueilla kasvulliset ympäristöt ovat laajalti reunavaikutteista rakennetun alueen viherympäristöä. Määrällisesti reunavaikutteisia kasvullisia ympäristöjä oli tarkastelun perusteella n. 35 % kaikista kasvullisista alueista.

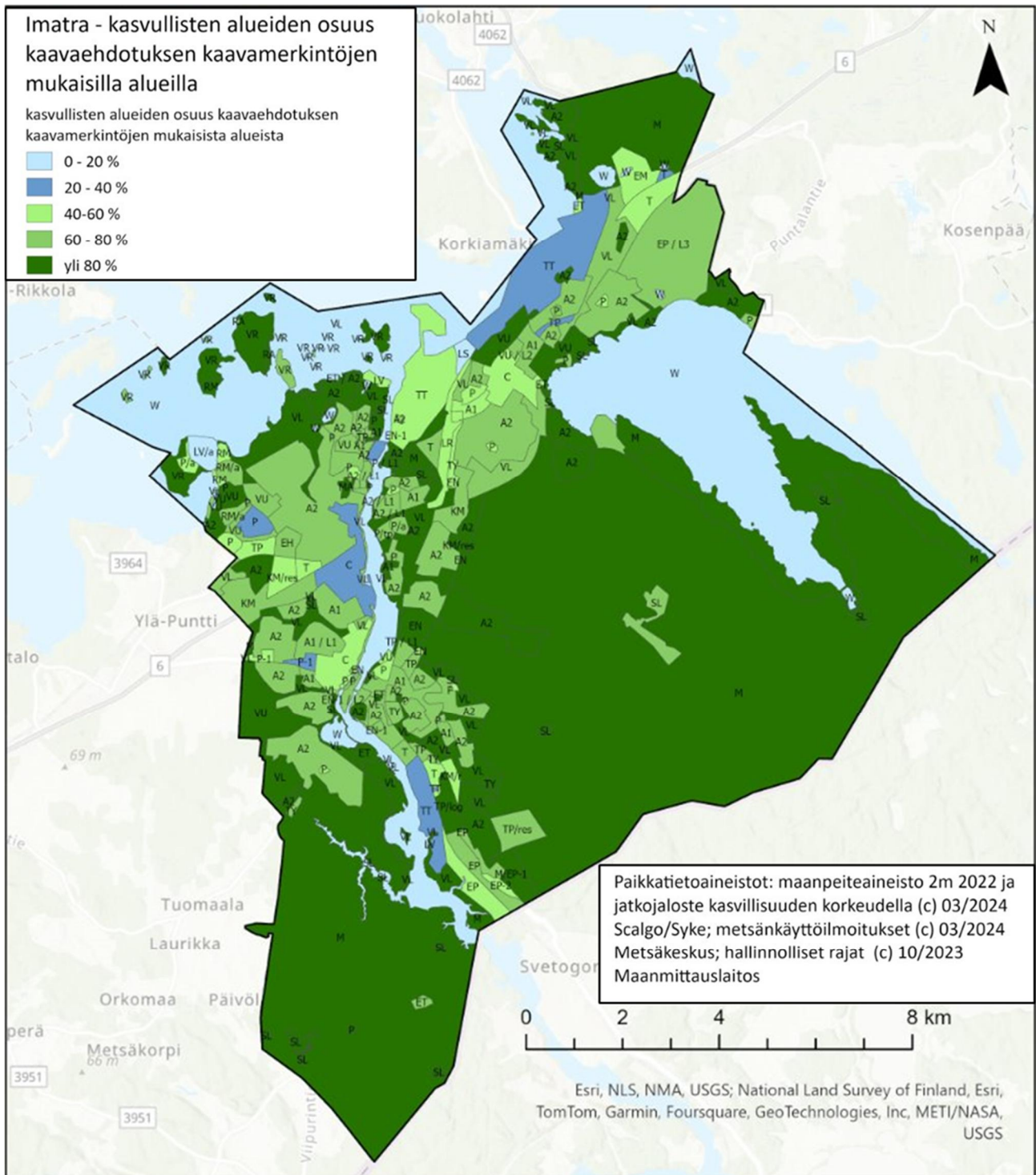


Kuva 5.13. Kasvipeitteiset alueet sekä rakennetun ympäristön reunavaikutus nykytilanteessa.

5.8.3.3 Kasvulliset ympäristöt

Imatran etelä- ja kaakkoisosat ovat vahvasti kasvullisia alueita (Kuva 5.14). Niiden osuus on selvästi pienempi keskusta-alueella, rautatien ympäristössä sekä Vuoksen ranta-alueilla. Kasvullisilla alueilla tarkoitetaan tässä alueita, joilla on vähintään muutaman metrin korkuista, elävää viherpeitettä (peltoa, metsää, niittyä,

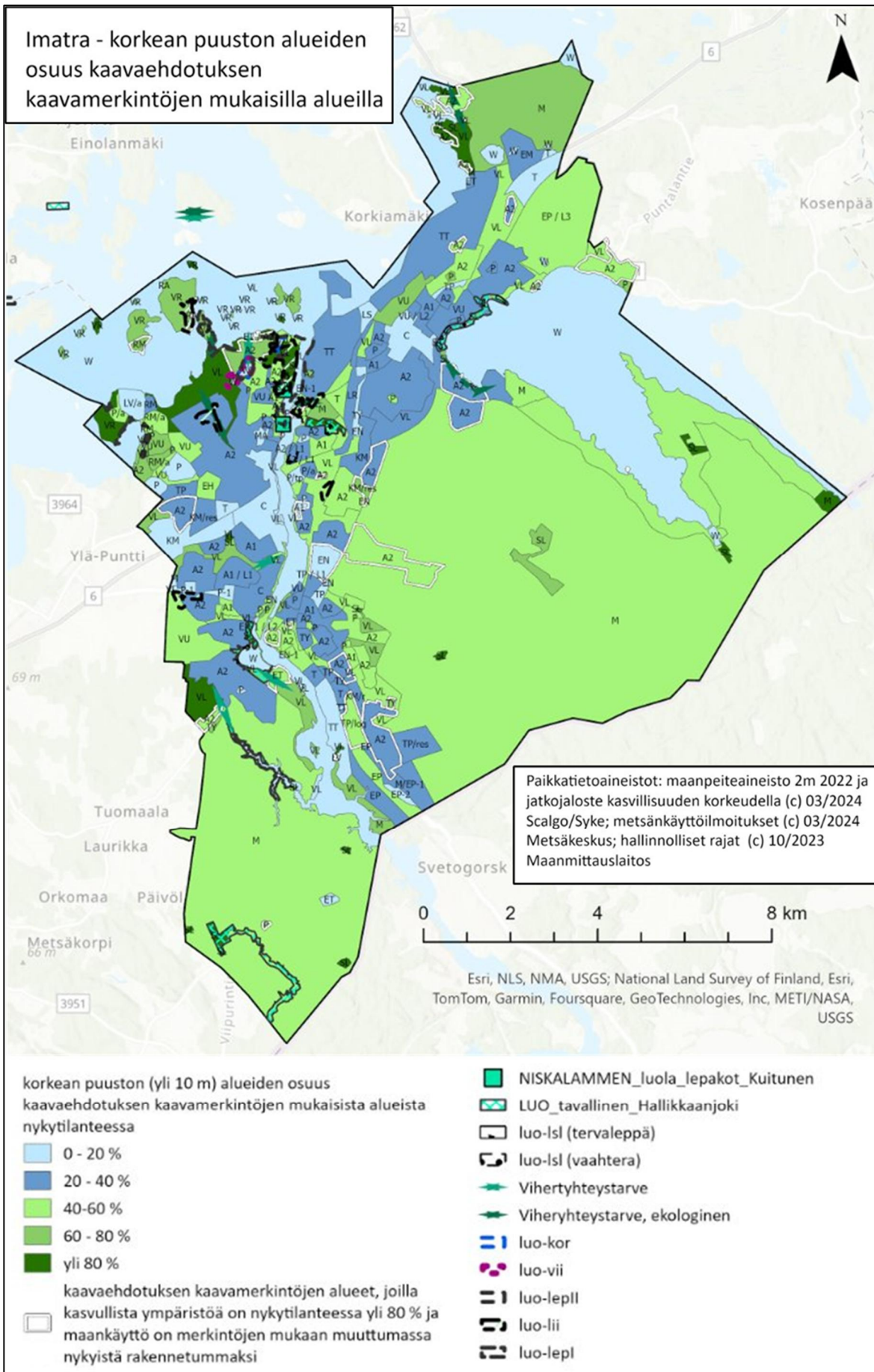
rakennettuja viheralueita jne.) ja joissa kasvillisuudella on maankäyttömuodosta riippuen eriasteisesti tilaa ja mahdollisuuksia kasvaa.



Kuva 5.14. Kasvulliset alueet (nykytila) Imatralla kaavaehdotuksen kaavamerkintöjen mukaisilla alueilla.

5.8.3.4 Korkea puusto

Korkean puuston alueiden osuus on tyypillisesti suurin monilla VL ja SL- alueilla, joissa hakkuut ovat maltillisia tai niitä ei tehdä. Kartassa on esitetty maanpeiteaineiston perusteella määritetty korkean puuston (yli 10 m) alueiden osuus kaavaehdotuksen kaavamerkintöjen mukaisista alueista nykytilanteessa (Kuva 5.15). Monilla alueilla korkeaa puustoa on vähän, sillä yleiskaava-alueelle sijoittuu paljon maa- ja metsätalousvaltaisia peltoalueita ja hakkuuaukeita.



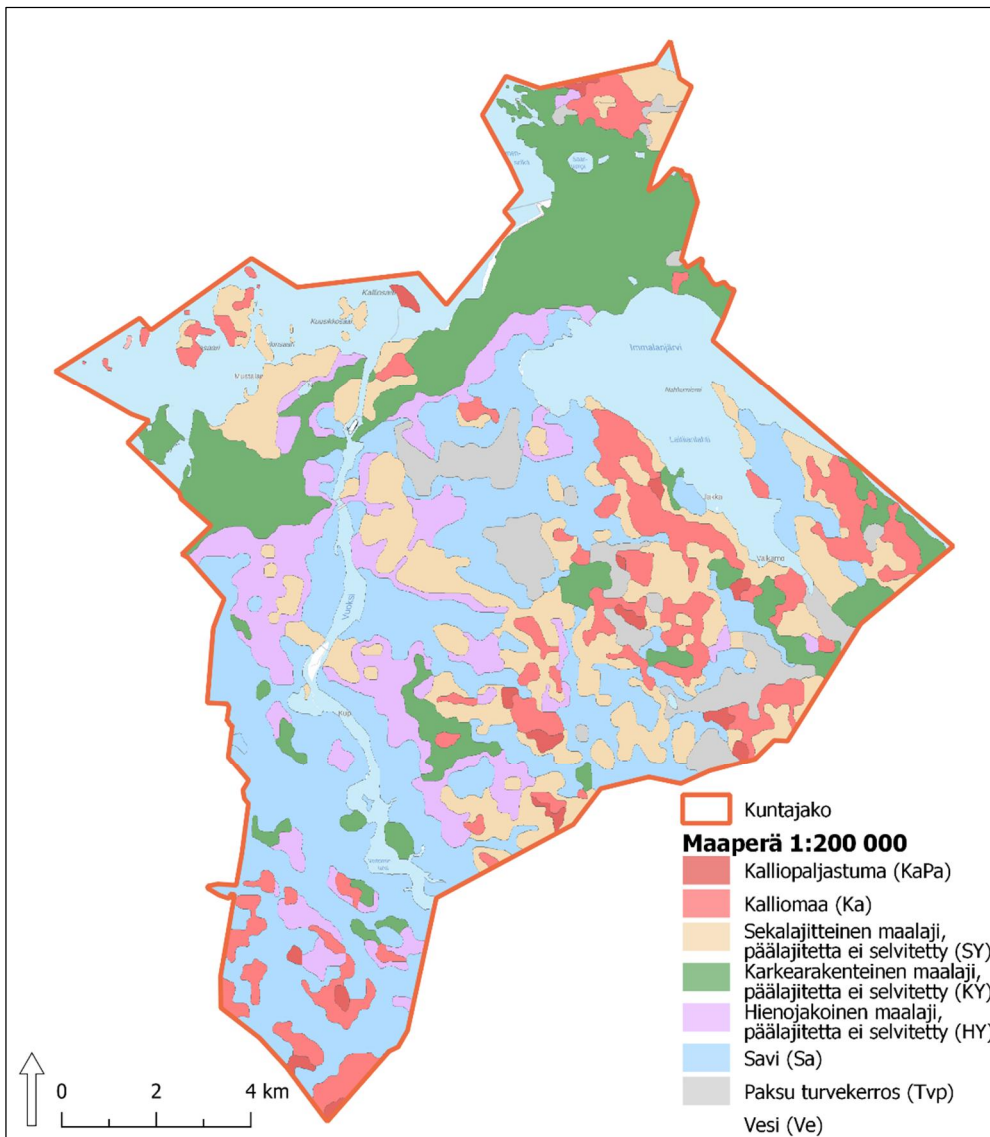
Kuva 5.15 Korkean puuston osuus Imatralla kaavaehdotuksen eri aluemerkinnoillä.

5.9 Maaperä ja rakennettavuus

Imatra sijaitsee geologisten suurmuotojen risteyskohdassa. Vuoksen länsipuolella kulkee koko Etelä-Suomen halkova Salpausselkä. Sen lajittuneista maalajeista ja moreenista koostuvaan reunamuodostumaan Vuoksi puhkaisi aukon noin 5700 vuotta sitten ja on sen jälkeen vaikuttanut suuresti Saimaan ja koko Itä-Suomen järvimaiseman kehitykseen. Alueen maaperä on syntynyt viimeksi kuluneiden 20 000 vuoden aikana mannerjäätiköstä johtuneiden kuluttavien ja kerrostavien prosessien sekä jäätikön sulamista seuranneen rannansiirtymisen, jokieroosion ja soistumisen tuloksena.

Imatran pääkivilajeja ovat kiillegneissit ja erilaiset graniittiset kivet. Jäätikköjää ja sen pohjaosassa kulkeutunut kiviaines kuluttivat kallioalustaansa, minkä tuloksena syntyi Saimaan rannoille tyypillisiä uurteisia silokallioita. Imatralla sijaitsee valtakunnallisesti arvokas Patalahden kivikko sekä maakunnallisesti arvokkaat harjualueet Lammassaari, Ukoniemi ja Vaeluodononnet sekä valtakunnallisesti arvokas moreenimuodostuma.

Imatralla on vuonna 1970 laadittu rakennusgeologinen aluejakokartta, jota on käytetty asemakaavasuunnittelun aineistona. Yleiskaavasuunnittelun yhteydessä laaditaan rakennettavuusselvityksiä alueille, joihin suunnitellaan uutta maankäyttöä. Rakennettavuuden perusteella arvioidaan eri aluekokonaisuuksien toteuttamiskustannuksia ja toteuttamisvaihtoehtojen kustannusvaikutuksia yleiskaavan mahdollistamalla tasolla. Maa- ja kallioperä liittyvät myös yleiskaavan maisemakuvatarkasteluun.



Kuva 5.16. Imatran maaperä 1:200 000 (© GTK 19.3.2024).

5.10 Liikenne

5.10.1 Tie- ja katuverkko

Imatran liikenneverkon rungon muodostavat kaupungin läpi itä-länsisuunnassa kulkeva valtatie 6, Imatran rajanylityspaikalle johtava kantatie 62 (Pietarintie), seututietasoiset Kartanonkatu-Karjalantie (160) ja Imatranväylä-Helsingintie (397) sekä yhdystiet Tainionkoskentie-Viipurintie (3952), Vallinkoskentie-Räikköläntie (3953), Niskapietiläntie (3981).

Alempitasoisia yhdysteitä tai kaupungin pääkatuja/kokoojakatuja ovat mm. Keskuskatu, Koulukatu, Korvenkannantie, Joutsenonkatu, Lammassaarentie, Tornansillantie, Imatrankoskentie, Vuoksenniskantie sekä Asemäentie, Ensontie ja Meltolantie ja Sotkulammentie. Katuverkkoa täydentävät asuntokadut.

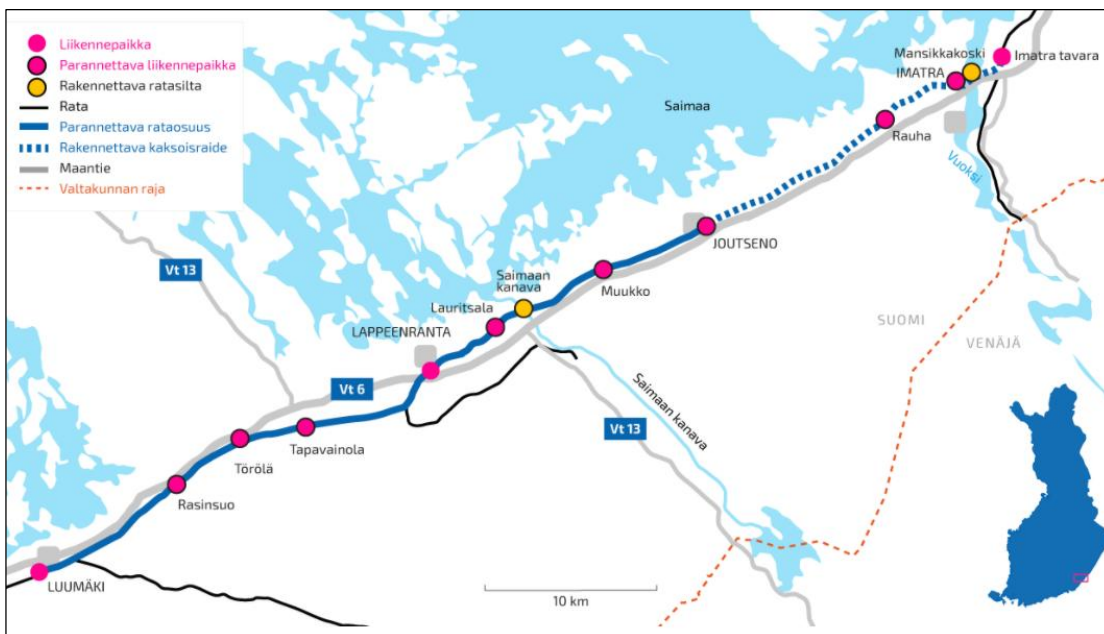
Imatralla on nyt jo varsin laaja jalankulku ja pyörätieverkosto, mikä luo hyvät edellytykset kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. Kaupungin kävely- ja pyörätieverkoston yhteispituus nykyisellään on 146 km. Sen parantamisessa ja suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota turvallisuuteen ja käyttäjien erilaisiin tarpeisiin sekä siihen, että kävely ja pyöräily linkittyvät joukkoliikenteen kanssa sujuvaksi matkaketjuksi.

Imatran ympäristöohjelmaan on kirjattu, että Vuoksen ylittävän uuden sillan rakentamismahdollisuuksia Keskuskadun jatkeeksi selvitetään.

5.10.2 Rautatiet

Imatran kautta kulkee Karjalan rata, joka on Kouvolan ja Joensuun välinen rautatieyhteys. Se sähköistetty koko matkaltaan. Rataosuus Luumäki-Imatra on Suomen vilkkain yksiraiteinen rataosuus, ja liikenteen määrän on odotettu kasvavan voimakkaasti. Tavaraliikenteen lisäksi yhteys on tärkeä osa henkilöliikenteen reitistä Helsinki-Kouvola-Imatra-Joensuu.

Luumäki-Imatra-ratahanke käynnistettiin vuonna 2018. Hankkeen tavoitteena on kehittää rataosuuden palvelutasoa parantamalla välityskykyä, toimintavarmuutta ja häiriötilanteiden hallintaa. Se tähtää tavaraliikenteen toimintaedellytysten ja henkilöliikenteen palvelutason parantamiseen. Hankkeen toteuttaminen tukee myös elinkeinoelämän kilpailukyvyä ylläpitäen ja kehittämistä, sekä parantaa alueen asukkaiden ja muiden toimijoiden viihtyvyyttä vähentämällä liikenteen melua ja päästöjä.



Kuva 5.17. Parannettu rataosuus Luumäki-Imatra. Kuva: Väylävirasto, Luumäki-Imatra-ratahanke.

Luumäki-Imatra-ratahankkeessa välille Joutseno-Imatra rakennettiin uusi kaksoisraide nykyisen yksiraiteisen osuuden rinnalle. Lisäksi rakennettiin 12 uutta siltaa ja kunnostettiin korjausvelkakohteet Saimaan kanavan ratasilta, Mansikkakosken ratasilta ja vanhan valtatie 6 alikulkusilta. Välillä Luumäki-Joutseno tehtiin nykyisen raiteen perusparannusta. Hankkeen valmistuttua akselipaino Imatra-Luumäki-välillä nostetaan 25 tonniin ja nopeus nostetaan maksimissaan 200 kilometriin tunnissa. Luumäki-Imatra-ratahanke on jo loppusuoralla, ja sen pitäisi valmistua vuoden 2024 aikana.

Maakuntakaavan mukaan Kaksoisraide Luumäki – Imatra antaa tulevaisuudessa mahdollisuuden taajamajunahteyksiin keskeisen työssäkäyntialueen välisillä matkoilla. Kaksoisraiteen suunnittelun Luumäki – Imatra yhteydessä laadittiin erillinen taajamajunaselvitys. Matkustajien aikasäästöillä ja matkan palvelutason parantumisella on yhteiskunnan kannalta myönteisiä vaikutuksia kulkutapojen väliseen kysyntään. Tulee ottaa huomioon, että vanhat asemapaikat tai asemapaikkamahdollisuudet Vuoksenniskalla, Rauhassa, Lauritsalassa, Taavetissa ja Luumäellä säilytetään tulevaa taajamahenkilöliikennetarvetta varten. Vanhoihin ratoihin liittyvät asemat ja ratapihat rakenteineen ovat usein myös vanhinta rakennettua ympäristöä, jonka säilyminen on hyvän suunnitteluperiaatteen mukaista, ja ne ovat myös maakuntakaavan aluerakenteen ja kehittämisvyöhykkeiden tavoitteiden mukaisia.

Nykyisellään Imatran alueella on yksi liikennepaikka, joka jakautuu useaan osaan: henkilöliikenteen Imatran asemaan, tavaraliikenteen Imatran tavaraa, raja-asemana toimivaan Imatrankoskeen, Pelkolaan ja Imatrankoski-rajaa. Lisäksi Imatra-Imatrankoski-raja alueella sijaitsee Stora Enson omistama Pelkolan puuterminäali sekä Ovako Steel Oy:n yksityinen ratapiha. (Väylävirasto 2020.)

5.10.3 Imatran rajanylityspaikka

Imatran rajanylityspaikka on Suomen itärajan kolmanneksi vilkkain asema, vuonna 2019 rajanylityksiä kirjattiin yhteensä 1 588 000, joista 700 000 oli ajoneuvoja. Imatran Venäjän puoleisen raja-aseman nimi on Svetogorsk (entinen Enso). Rautatierajanylityspaikka on tilapäisen rajanylityspaikan statuksella, joka mahdollistaa tavarakuljetukset Venäjältä Suomeen. Asema vastaa rajaturvallisuuden ylläpidosta ja muista lakisääteisistä valvontatehtävistä toimialueellaan.

Rataosuus Imatra Tavara – Imatrankoski-raja on yksiraiteinen sähköistämätön ja suojustamaton tavaraliikenteen rata, jonka maksiminopeus on 50 km/h ja akselipaino 22,5 t. Venäläisellä vaunukalustolla liikennöinti on sallittu pysyvällä poikkeusluvalla myös 24,5 t akselipainolla. Imatra-Svetogorsk-raja-aseman liikenne on ollut hyvin rajattua ja koostunut lähinnä puutuonnista Venäjältä Kaakkois-Suomen tuotantolaitoksille Imatralle, Joutsenoon ja Lauritsalaan. Venäjältä saapuneet tavarajunat ovat ajaneet Imatrankoskelle, josta vaunut on siirretty edelleen vaihtotyönä Imatra Tavarat ratapihalle. Liikenteen määrä on ollut noin 4+4 tavarajunaa päivässä. Rataosuudella ei ole ollut säännöllistä henkilöliikennettä.

Ennen geopoliittisen tilanteen muutosta raja-asemana toimivan Imatrankosken ratapihan kapasiteetti on ollut täysin käytössä eikä se ole riittänyt käsittelemään kasvavaa liikennettä. Ratapihatoimintojen laajentaminen Imatrankoskella ei ole mahdollista alueellisesti eikä ajallisesti, joten Pelkolan hyödyntäminen on rajan avautuessa ja liikennemäärien kasvaessa tarpeen. Suunnitelmissa on ollut, että raja-asematoiminnot voitaisiin siirtää kokonaan Imatrankoskelta Pelkolaan ja Imatrankosken ratapiha olisi mahdollista purkaa osittain. Radan välityskyvyn parantaminen mahdollistaisi myös henkilöliikenteen käynnistämisen. (Väylävirasto 2020.)

Imatran rajanylityspaikan kehittämishankkeessa vuosina 2020-2023 parannettiin liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä tieliikenteen että raideliikenteen osalta. Rataliikenteen toimintaympäristöä kehitettiin rajanylityspaikalla Tullin uuden junien läpivalaisulaitteen avulla. Tieliikenteen kaistajärjestelyjä kehitettiin liikenteen sujuvuuden parantamiseksi muun muassa siirtämällä tax free -palautuspiste uuteen paikkaan. Tarkastushenkilökunnan työskentelyedellytyksiä parannettiin kehittämällä valvontajärjestelmiä. Rajanylitysaseman kapasiteetti kasvoi jonkin verran näiden järjestelyjen ansiosta, ja sen nähtiin riittävän pitkälle tulevaisuuteen. Hanke kuului Kaakkois-Suomi – Venäjä CBC rajat ylittävän yhteistyön ohjelmaan.



Kuva 5.18. Imatrankosken ratapihaa. (Kuva: Broman, 2020)

Rataosuuden Imatra-Imatrankoski-raja parantamisella ja siihen liittyvällä uudella kansainvälisellä rajanylityspaikalla on ollut tarkoitus kehittää Imatran rajanylityspaikkaa myös muille kuljetuksille kuin ainoastaan raakapuulle. Raja-aseman avaaminen kansainväliselle liikenteelle avasi rajan kaikille tavaralajeille sekä mahdollistaisi tuonnin lisäksi myös viennin rajan yli. Venäjältä Suomeen tulevan raakapuuliikenteen kulun painopiste siirtyisi Vainikkalasta Imatralle.

Väylävirasto käynnisti syksyllä 2020 ratasuunnitelman laatimisen rataosuudelle Imatra-Imatrankoski-raja. Ratasuunnitelma perustuu keväällä 2020 hyväksytyyn yleissuunnitelmaan. Hanke sisältää Imatrankosken radan sekä Imatran kolmioraitien suunnittelun lisäksi Pelkolan liikennepaikan kehittämisen ja ratalinjan sähköistämisen sekä turvalaitejärjestelyt. Hankkeen keskeisinä tavoitteina on:

- rataosan välityskyvyn parantaminen
- akselipainon korotus 25,0 tonniin
- liikenneturvallisuuden lisääminen poistamalla rataosalta kaksi ajoneuvo- ja kevyen liikenteen tasoristeystä
- mahdollistaa rataosan avaaminen kansainväliselle henkilöliikenteelle
- mahdollistaa tavaraliikenteen siirtyminen Imatrankoskelta Pelkolan ratapihalle

Ratasuunnitelma on valmistunut keväällä 2022. Muuttuneen geopoliittisen tilanteen vuoksi suunnittelu päätettiin keskeyttää syksyllä 2023 ja eikä suunnitelmaa viety hyväksymiskäsittelyyn. Tarpeiden lähtökohdat ovat muuttuneet Venäjän liikenteeseen liittyvien muutosten ja epävarmuuksien takia. Toimenpiteet vaativat seurantaa ja tarvittaessa uudelleen arviointia.

5.10.4 Kehittämistoimenpiteet

Valtatie 6

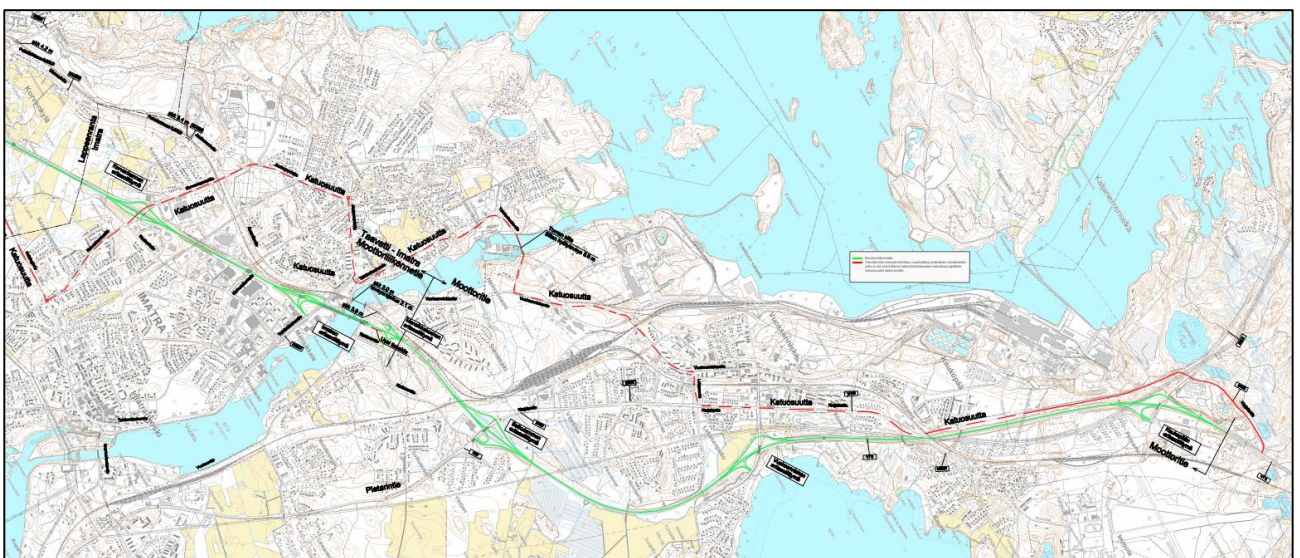
Kaakkois-Suomen ELY-keskus laatii tiesuunnitelmaa valtatie 6 muuttamiseksi moottoriliikennetieksi välille Selkäharju - Mansikkala, Lappeenrannan ja Imatran kaupungin alueella. Tiesuunnitelmaan sisältyy esitys moottoriliikennetieosuudelta siirtyvän hitaan liikenteen käyttämäksi rinnakkaistieverkoksi. --- Suunnittelualue rajautuu valtatie 6 länsipäässä (Kärjenkylä, Lappeenranta) Selkäharjun eritasoliittymään ja idässä (Mansikkala, Imatra) nykyisen, ennallaan säilyvän moottoritieosuuden alkuun. Suunnitteluosuuden pituus on noin 39 km.

Laadittavassa tiesuunnitelmassa nykyinen valtatie keskikaiteellinen, nelikaistainen sekaliikenne-tieosuus muutetaan moottoriliikennetieksi nopeustason säilyessä nykyisellään, 100 km/h. Kaikki hitaat ajoneuvot (nopeustaso enintään 50 km/h) ohjataan moottoriliikennetien rinnakaistieverkolle, joka koostuu pääosin nykyisestä maanteiden ja katujen muodostamasta tieverkosta. Rinnakaistieyhteydeksi viitoitetaan yksi KAS ELY-keskuksen ylläpitämällä maantieverkolla tai kaupunkien ylläpitämällä katuverkolla kulkeva valtatie 6 suuntainen rinnakaistieyhteys.

Valtatien 6 ja rinnakaistieverkon nykyistä liikenteenohjausta uusitaan tarvittavilta osin ja samalla parannetaan tiettyjen, nykyisten eritasoliittymien järjestelyjä vastaamaan moottoriliikennetien toimivuus- ja liikenneturvallisuusvaatimuksia nykyisen tie- tai liikennealueen puitteissa. (Väylävirasto 2019.)



Kuva 5.19. Tiesuunnitelma valtatie 6 muuttamiseksi moottoriliikennetieksi välille Selkäharju - Mansikkala, Lappeenranta ja Imatran kaupungin alueella on vireillä. Kuva: Väylävirasto 2019.



Kuva 5.20. Tiesuunnitelmaan sisältyy esitys moottoriliikennetieosuudelta siirtyvän hitaan liikenteen käyttämäksi rinnakaistieverkoksi. Imatran puolella hanke ei edellytä uuden rinnakaistien rakentamista. Kuva: Väylävirasto 2019.

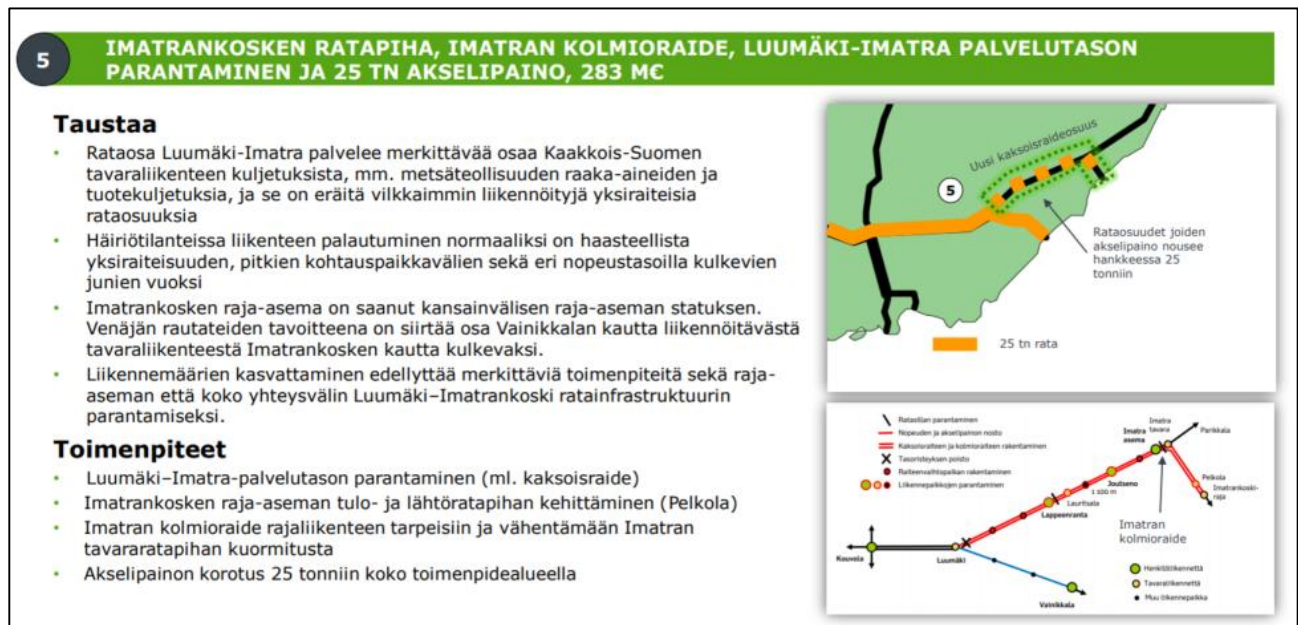
Kantatie 62

Kantatie 62 välillä Mikkeli–Imatra on tärkeä yhteys Etelä-Savon ja Etelä-Karjalan maakuntien välillä sekä yhteys Mikkelistä Imatran raja-asemalle. Tie on pääosin kapea kaksikaistainen sekaliikennetie, jonka geometria on hyvin puutteellinen mäkisessä maastossa. Kantatie 62 kulkee Saimaan luonnonkauniissa, vesistörikkaassa ympäristössä, joten se on myös tunnettu kesämatkailutie ja näin ollen merkittävä kesäaikatusta palveleva tie.

Kantatien 62 merkittävimmät kehittämistoimenpiteet Etelä-Karjalan puolella sisältävät tien leventämisen samalla tiegeometriaa parantaen, Rasilan eritasoliittymän rakentamisen Ruokolahden kirkonkylän kohdalle sekä rekkaparkin toteuttamisen Imatran raja-asemalle. Etelä-Karjalan näkökulmasta on tärkeää myös kantatien 62 kehittämistoimenpiteet Puumalan ja Mikkelin välillä sekä pohjoiseen suuntautuvan yhteyden, maantien 434 kehittäminen Puumalan ja Juvan välillä. (Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikenne-strategian päivitys, 2009)

Muutokset liikenneinvestointeihin Etelä-Karjalassa

Geopoliittisen tilanteen muutos ja talouspakotteet ovat vaikuttaneet liikenteeseen ja logistiikkaan, ja merkittäviä investointeja on peruttu.



Kuva 5.21. Kuvaote logistiikan kärkihankkeista elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseksi valtion talousarvioesityksestä 2020: Raideliikenteen kehittäminen, Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta, 22.10.2019. Kuva: VR Group 2019. Luumäki-Imatra-ratahanke on toteutunut ja myös osa Pelkolan kehittämistoimenpiteistä.

Rajalle johtavien väylien kehittämisen sijaan edunvalvonnan painopiste on maan sisäisen raideliikenteen kehittämisessä ja yhteyksien varmistamisessa läntiseen Eurooppaan. Karjalan radan parantamista halutaan edistää kiireesti. Hallitus nosti budjettiriihessään radan kiireellisesti edistettävien suunnittelukohteiden listalle vuodelle 2024. Myös hallitusohjelmaan on kirjattu 215 miljoonan euron rahoitus Karjalanradan kehittämiseen. Se tarkoittaa käytännössä sitä, että Luumäen ja Joutsenon välinen kaksoisraide toteutuu. Investointi on erittäin tärkeä muun muassa vientiteollisuuden kuljetusten kannalta. (TEM, alueelliset kehitysnäkymät syksyllä 2023).

Etelä-Karjalaan suunniteltuja liikenneinvestointeja on geopoliittisen tilanteen vuoksi peruuntumassa noin 200 miljoonan euron arvosta. Summa koostuu seuraavista hankkeista: Saimaan kanavan remonttiin suunnattu investointipäätös on peruttu. Väylän investointiohjelmaan 2022–2029 sisältyneet raidehankkeet Imatran ja Vainikkalan rajanylityspaikoille on uudesta investointiohjelmaluonnoksesta vedetty pois. Hallitusohjelmaan kirjattu Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistäminen jäi toteuttamatta, ja Parikkalan raja-asema on

suljettu kokonaan. Pelkästään rakentamisen aikaiset työllisyysvaikutukset olisivat hankkeissa olleet tuhansia henkilötyövuosia. Lisäksi sota on vaikuttanut teiden suunnitteluhankkeisiin: esimerkiksi Lappeenranta–Nuijamaa -yleissuunnitelman hyväksymisprosessi keskeytettiin. Hankkeen tiejärjestelyihin kuului myös oleellisesti Nuijamaan raja-aseman kehittäminen ja laajentaminen, jolle ei nyt ole perusteita. Budjettiriihessä Karjalan radalle myönnettiin yli 30 miljoonan euron rahoitus. Suurin lähiaikoina käynnistettävistä hankkeista on Kouvola–Luumäki pohjoisen raiteen päällysrakenteen uusiminen (20 M€). Luumäki–Joutsenon välisen kaksoisraiteen ratasuunnitelma on käynnistetty keväällä 2022, mutta rakentamisen rahoittaminen jää seuraavan hallituksen päätettäväksi. (TEM, alueelliset kehitysnäkymät syksyllä 2023).

5.11 Energia ja energiatehokkuus

Imatran ympäristöohjelman mukaan uusiutuviin energialähteisiin perustuva energiantuotanto nähdään Imatralla merkittävänä vahvuutena. Pyrkimyksenä on, että kaikki energia tuotetaan Imatralla uusiutuvilla energialähteillä.

Kaukolämmön tuotannossa Imatralla on siirrytty maakaasusta uusiutuvaan energiaan vuoden 2016 alussa. Imatran läpi virtaavassa Vuoksessa on kaksi Fortumin omistamaa suuren mittaluokan vesivoimalaitosta, jolle on vuosina 2014–2015 toteutettu mittavat peruskorjaukset. Näistä vesivoimalaitoksista toinen, Imatran voimalaitos, on teholtaan ja tuotannoltaan Suomen suurin. Vuoksessa syntyy energiaa yli kolme kertaa Imatraa suuremman kaupungin tarpeisiin.



Kuva 5.22. Fortumin Imatran voimalaitos. (Kuva: Broman, 2020)

Metsäteollisuuden toimija Stora Enson Imatran tehtaat Kaukopää ja Tainionkoski hyödyntävät uusiutuvaa energiaa.

Imatran Lämpö Oy on merkittävästi pienentänyt kaupungin kasvihuonepäästöjä siirryttyään kaukolämmön tuotannossa kotimaisiin biopolttoaineisiin. Noin 50 prosenttia kaupungin kotitalouksista ja yli 90 prosenttia julkis- ja liikekiinteistöistä on lämpöyhtiön asiakkaita.

Kaupungin tytäryhtiöistä Mitra hallinnoi kaupungin isoa kiinteistömassaa: pienentää olemassa olevaa korjausvelkaa, parantaa nykyisten rakennusten energiatehokkuutta sekä rakentaa uusia, energia- ja kustannustehokkaita kiinteistöjä.

<https://www.greenreality.fi/yriykset/imatran-kaupunki>

Ylijäämäenergian käyttöä energiatehokkuuden hyödyntämiseksi tulisi edistää. Alueilla, jolla on samanaikaisia jäähdytyksen ja lämmityksen tarpeita mahdollistavat energiavirtojen alueellisen kierrätyksen ja primäärienergiankulutuksen vähentämisen. Rakennusten toisistaan poikkeavat energian tarpeet mahdollistavat myös paremman uusiutuvan energian hyödyntämisen. Hukkalämmön hyödyntämiseen parhaat mahdollisuudet ovat sekoittuneen kaupunkirakenteen alueilla (Imatrankoski, Mansikkala ja Vuoksenniska), teollisuus- toimintojen alueilla (Kaukopää, Tainionkoski, Pelkola) sekä monipuolisilla virkistys- ja urheilutoimintojen alueilla (Imatran kylpylä, Ukkonniemi).

5.12 Teollinen materiaalkierto

Stora Enson Kaukopään ja Tainionkosken tehdasalue on maailman suurin kierrätettävän nestepakkauskartongin valmistaja ja Stora Enson investoinnit Imatralle ovat entisestään vahvistaneet tätä asemaa.

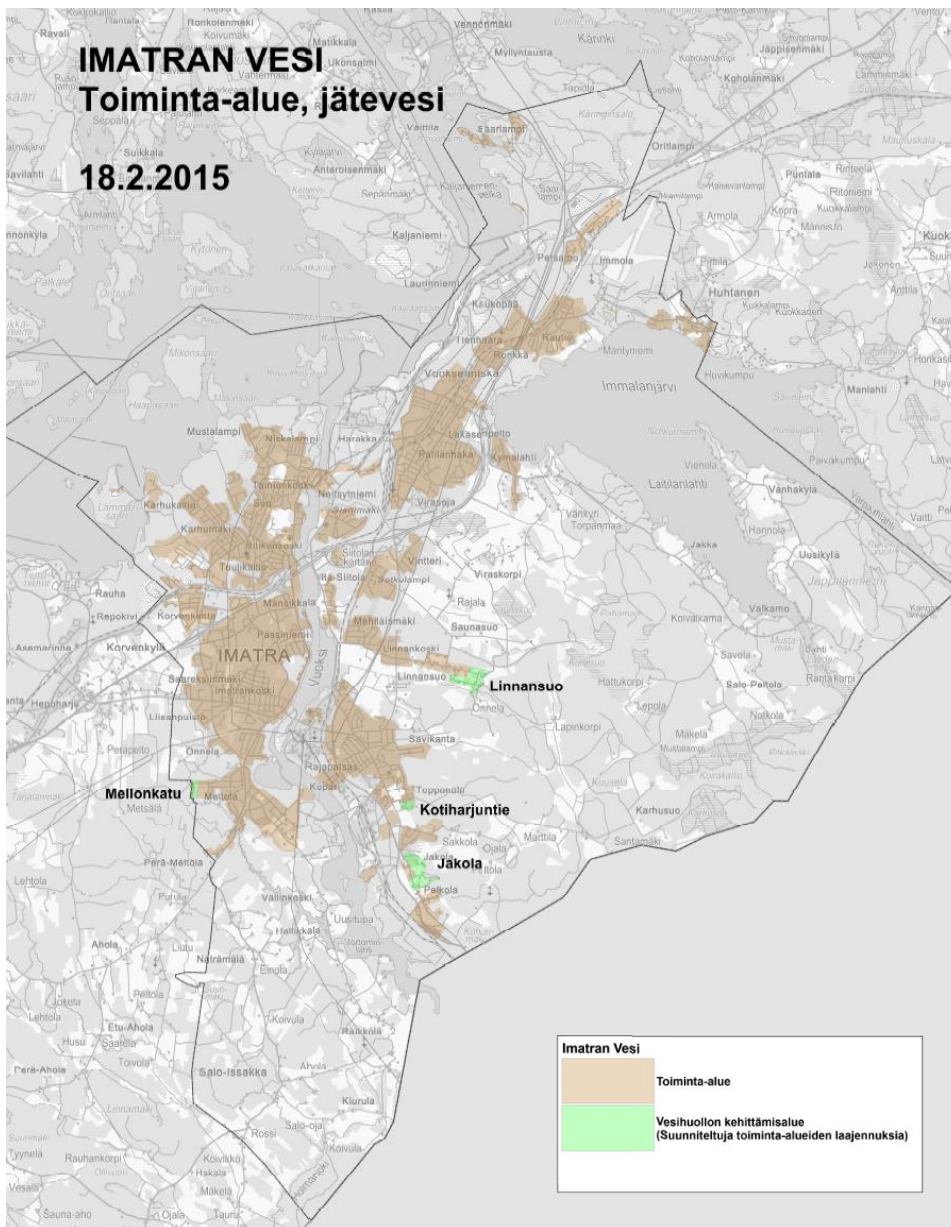
Imatralla toimiva Ovako Imatra Oy Ab käyttää terästuotantonsa raaka-aineena kierrätysmetallia ja teräsromua, jolloin säästetään raaka-ainetta neitseellisen raaka-aineen käyttöön verrattuna. Ovako on yhtiönä Pohjoismaiden suurin rautaromun hyötykäyttäjä. Ovakon läheisyydessä on muutama suuri jätealan toimija (Konepeikko Oy, Kuusakoski Oy). Ukonhauta Oy hyödyntää teräskuonaa maanrakennuskäyttöön.

Teollisuuden toimijat ovat parantaneet päästöjen käsittelyä merkittävästi, jolloin negatiiviset ympäristövaikutukset ilmaan ja vesistöihin ovat pienentyneet.

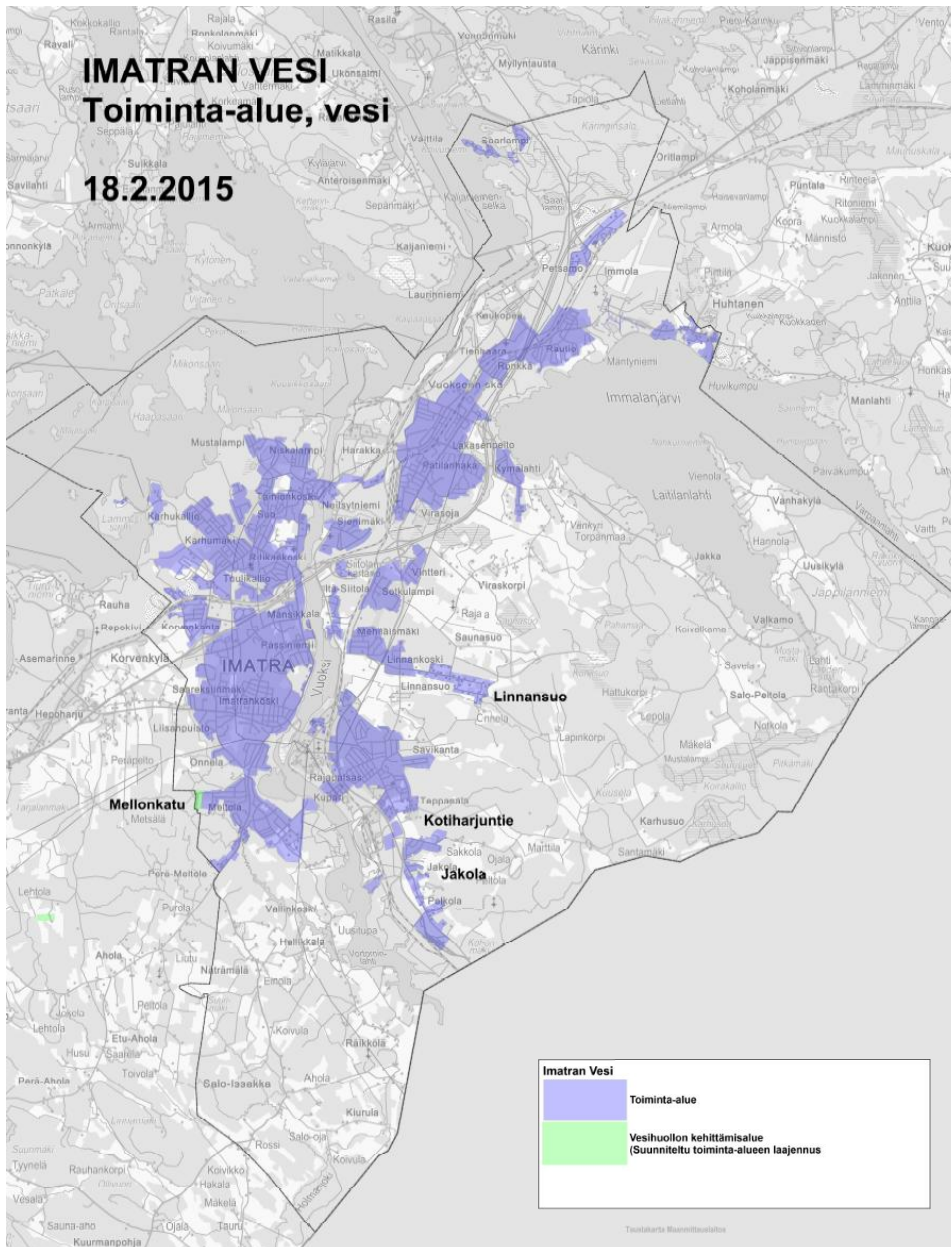
5.13 Yhdyskuntatekninen huolto ja verkostot

Kaupungin alueella toimii Imatran Vesi, jonka toiminta-alueet sekä suunnitellut toiminta-alueiden laajennukset jäteveden ja veden osalta on esitetty seuraavissa kuvissa (Kuva 5.23 ja Kuva 5.24).

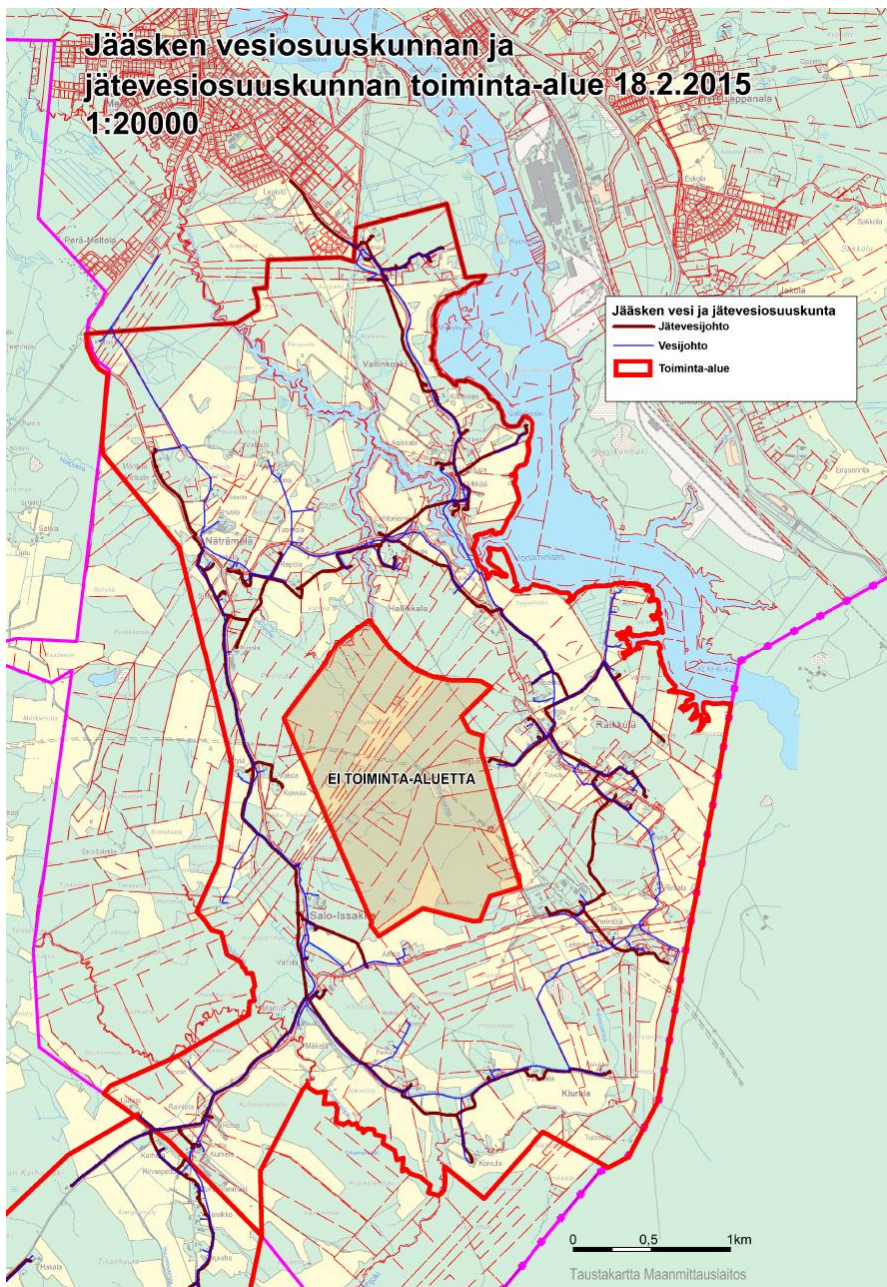
Imatran eteläosassa toimii Jääskén vesiosuuskunta ja jätevesiosuuskunta (Kuva 5.25).



Kuva 5.23. Imatran Veden toiminta-alue jäteveden osalta sekä suunnitellut toiminta-alueiden laajennukset 18.2.2015.



Kuva 5.24. Imatran Veden toiminta-alue veden osalta sekä suunnitellut toiminta-alueiden laajennukset 18.2.2015.



Kuva 5.25. Jämsän vesiosuuskunnan ja jätevesiosuuskunnan toiminta-alue sekä alueen vesi- ja jätevesijohdot 18.2.2015.

Tarkemman suunnittelun yhteydessä yleiskaavaratkaisuu pohjautuen toiminta-alueiden ja verkostojen laajentamistarpeet suunnitellaan alueille, joihin kohdistuu uutta maankäyttöä tai muutoksia nykyiseen maankäyttöön.

5.13.1 Pohjavedet ja vedenottamot

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on tarkastanut Imatran pohjavesialueiden luokitukset ja rajaukset vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetun lain (1299/2004) mukaisesti ja ne on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Yleiskaavassa on osoitettu päivitetyt rajaukset ja luokitukset Vesioronkankaan vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle (I lk) sekä muille vedenhankintakäyttöön soveltuville pohjavesialueille (II lk), joita ovat Korvenkanta, Teppanala, Saarlampi ja Lammassaari.

Imatralla sijaitsevat pohjavesialueet on lueteltu seuraavassa taulukossa (Taulukko 5.5).

Taulukko 5.5. Imatran pohjavesialueet.

Pohjavesialue	Tunnus	Luokka
Vesioronkangas	0515351	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (I)
Korvenkanta	0515302	Muu vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue (II)
Teppanala	0515301	Muu vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue (II)
Saarlampi	0515352	Muu vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue (II)
Lammassaari	0515353	Muu vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue (II)

Imatralla otetaan vettä Hiekkoinlahden, Myllypuron ja Korvenkannan pohjavedenottamoilta ja pintavetenä Immalanjärvestä. Vedenottamoihin liittyvien riskien minimoimiseen liittyvät asiat otetaan huomioon maankäytön suunnittelussa. Pohjavesialueille asettuvan toiminnan kriittinen tarkastelu on osa maankäytönsuunnittelua.

Yleiskaavan taustaselvityksissä tarkastellaan myös mahdollisten kaksivesijärjestelmän testaus- tai pilottikohdeiden sijaintipaikkoja.

5.13.2 Jätevedenpuhdistamo

Meltolan jätevedenpuhdistamossa käsitellään noin 30 000 asukkaan jätevedet. Imatran jätevesien lisäksi puhdistamossa käsitellään myös Lappeenrannan kaupungin Korvenkylän, Rauhan-Tiuruniemen sekä Ruokolahden kunnan ja Rautjärven kunnan keskustaajaman jätevedet sekä jonkin verran alueen teollisuudessa muodostuvia jätevesiä.

Imatran Vesi on käynnistänyt esisuunnittelun Meltolan jätevesipuhdistamon saneerauksesta.

Toisena vaihtoehtona pohdittiin aikanaan uuden puhdistamon rakentamista Vuoksen vastakkaiselle rannalle, jolloin nykyisen Meltolan jätevedenpuhdistamon alueelle olisi jäänyt siirtopumppaamo, josta tuleva jätevesi olisi pumpattu siirtolinjaa pitkin uudelle puhdistamolalle. Maakunnallinen laitos ei kuitenkaan ole toteutettavissa taloudellisesti perustellulla tavalla Imatran Meltolaan, joten uudesta puhdistamosta Meltolaan on luovuttu.

5.13.3 Jätehuolto

Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy hoitaa laajemman alueen jätehuoltoa. Osakaskuntia ovat Lappeenrannan ja Imatran kaupungit sekä Lemin, Luumäen, Parikkalan, Rautjärven, Ruokolahden, Savitaipaleen ja Taipalsaaren kunnat. Yli puolet yhdyskuntajätteestä kierrätetään materiaalina ja loput hyödynnetään pääasiallisesti energiantuotannossa. Jätteiden vastaanotto ja käsittelytoiminnot on keskitetty Lappeenrannan Konnunsuolle Kukkuroinmäen käsittelykeskukseen, Etelä-Karjalan kiertotalouden sydämeen. <https://www.greenreality.fi/yritykset/etela-karjalan-jatehuolto>

5.13.4 Yhdyskuntatekninen verkosto

Imatran alueen suurjännitejohtojen (110-400 kV) sijainti on selvitetty yleiskaavatyötä varten.

Imatralla on kaksi päävesijohtoa, joista toinen kulkee Ruokolahdelta Imatran Saarlammen eteläosaan ja toinen Lappeenrannasta Imatran Tuulikallion alueelle. Imatran pääsiirtoviemäriinjohto kulkee Ruokolahdelta Saarlammen eteläosaan.

Imatran pääkaasulinjaverkosto kulkee Lappeenrannasta Imatran eteläosaan Salo-Issakan ja Räikkölän alueen poikki valtakunnan rajalle, Räikkölän kautta Ovakon terästehtaalle, josta verkosto jatkuu Viraskorven alueelle. Viraskorvesta pääkaasulinjo jatkuu pohjoiseen Kaukopään alueelle sekä Vuoksen sataman ja Korvenkannan alueille.

5.14 Ympäristöhäiriöt

5.14.1 Suuronnettomuusvaaralliset laitokset

Seveso III -direktiivi on EU:n neuvoston direktiivi 2012/18/EU vaarallisista aineista aiheutuvien suuronnettomuusvaarojen torjunnasta. Vuonna 2012 annettu Seveso III -direktiivi on korvannut aiemman Seveso II -direktiivin (96/82/EY). Seveso-laitos on Seveso III -direktiivin tarkoittama suuronnettomuusvaaran aiheuttava laitos (tehdas tai varasto). Suuronnettomuuden vaaran näillä laitoksilla aiheuttaa vaarallisten aineiden käsittely.

Kemikaaliturvallisuuslainsäädännön mukainen toiminnan laajuus määräytyy laitoksella varastoitavien ja käsiteltävien kemikaalin maksimimäärän ja vaaraluokituksen (CLP) perusteella. Vähäistä toimintaa (ilmoitusvelvolliset) valvoo pelastuslaitos ja laajamittaista (lupalaitokset, toimintaperiaateasiakirjavelvolliset laitokset ja turvallisuusselvityslaitokset) valvoo Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. Näistä toimintaperiaateasiakirjavelvolliset laitokset ja turvallisuusselvityslaitokset ovat Seveso-direktiivin mukaisia suuronnettomuusvaarallisia laitoksia.

Yleiskaavan alueella sijaitsee Tukesin valvonnassa olevat laitokset:

- Stora Enso Oyj Imatran tehtaat (Turvallisuusselvityslaitos, konsultointivyöhyke 1,5 km)
- Oy Linde Gas Ab, (entinen AGA) Ilmakaasutehdas Ovakon terästehtaan kupeessa (Toimintaperiaateasiakirjalaitos, konsultointivyöhyke 0,5 km)
- Ovako Imatra Oy Ab (Lupalaitos, konsultointivyöhyke 0,2 km)

Tukesin valvonnassa olevista laitoksista Ovako Imatra Oy Ab on Tukesin valvoma lupalaitos, mutta se ei ole Seveso-direktiivin mukainen suuronnettomuusvaarallinen laitos.

5.14.2 Melu

Meluntorjuntaan liittyvät ratkaisut ovat osa maankäytön suunnittelua. Yleiskaavan yhteydessä on laadittu erillinen meluselvitys (Yleiskaavaselvityksen liite: Imatran yleiskaava 2040, Meluselvitys, WSP, 25.2.2021).

Laaditussa Imatran yleiskaavan 2040 meluselvityksessä on koottu yhteen Imatralla tehdyt meluselvitykset ja arvioitu niiden käyttökelpoisuutta yleiskaavan meluselvitystyössä. Samassa yhteydessä on laadittu laaja-alainen laskennallinen meluselvitys tie- ja raideliikenteen aiheuttamasta melusta Imatran kaupungin alueella.

Imatran yleiskaavan 2040 meluselvityksessä on tarkasteltu mm. Imatran alueen suurteollisuuden teettämiä melumittauksissa ja -mallinnuksia. Puunjalostus- ja terästeollisuuslaitosten toiminta vaikuttaa ainakin lähimman ympäristön äänimaisemaan esim. kolahteluilla vaikka melun ohjearvot täyttyisivätkin. Tämä korostuu erityisesti yöaikaan, jolloin uusien asuinalueiden sijoittamisessa on syytä ottaa huomioon valtioneuvoston päätöksessä melutason ohjearvoista esitetyt yöaikaiset ohjearvot, jotka ovat tiukemmat kuin mitä laitosten toimintaa koskevissa ympäristöluvuissa edellytetään.

Immolan alueella sijaitsee myös lentokenttä ja rajavartiolaitoksen ampumarata. Immolan ampumaradan 300 m kivääriradan suunta on käännetty meluhaittojen vähentämiseksi eikä maakuntakaavan mukainen meluvyöhyke ole tältä osin ajan tasalla. Toimintaa säädellään ajantasaisella ympäristöluvalla.

Valtioneuvosto on vuonna 1987 annetun meluntorjuntalain (382/87) nojalla päättänyt melutason ohjearvoista ulkona seuraavaa:

- Asumiseen käytettävillä alueilla, virkistysalueilla taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla on ohjeena, että melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7)

50 dB. Uusilla alueilla on melutason yöohjearvo kuitenkin 45 dB. Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei kuitenkaan sovelleta yöohjearvoja.

- Loma-asumiseen käytettävillä alueilla, leirintäalueilla, taajamien ulkopuolella olevilla virkistysalueilla ja luonnonsuojelualueilla on ohjeena, että melutaso ei saa ylittää päiväohjearvoa 45 dB eikä yöohjearvoa 40 dB. Loma-asumiseen käytettävillä alueilla taajamassa voidaan kuitenkin soveltaa 1 momentissa mainittuja ohjearvoja. Yöohjearvoa ei sovelleta sellaisilla luonnonsuojelualueilla, joita ei yleisesti käytetä oleskeluun tai luonnon havainnointiin yöllä.

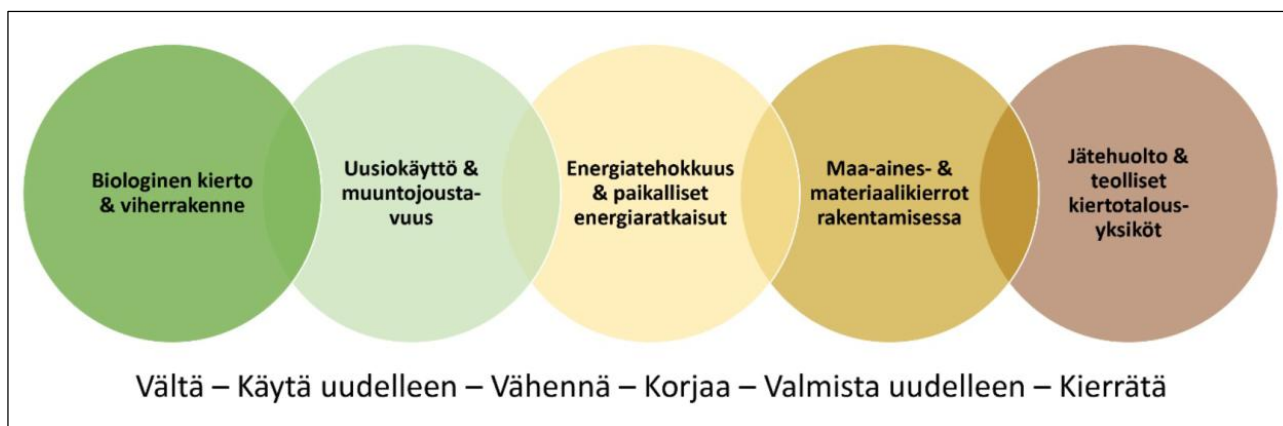
5.14.3 Maaperän pilaantuneisuus ja riskikohteet

Maaperälle tai pohjavedelle mahdollisia riskiä aiheuttavat kohteet otetaan huomioon kaavasunnittelussa niitä osin kuin se on yleiskaavatasolla tarpeellista.

6 Ilmaston ja kiertotalouteen liittyvät lähtökohdat ja näkökulmat

Kiertotalous voidaan jakaa viiteen eri osa-alueeseen, joiden avulla pyritään konkretisoimaan maankäytön suunnittelun kannalta keskeisimpiä kiertotalouden tavoitteita.

Tässä luvussa on referoitu Suomen ympäristökeskuksen raporttia (45/2020) Kiertotalous maankäytön suunnittelussa - Kaavoitus kestävän ja luonnonvaroja säästävän kaupunkiympäristön edistäjänä.



Kuva 6.1. Maankäytön suunnittelun kannalta viisi keskeisintä kiertotalouden osa-alueita. Näiden lisäksi liikennejärjestelmät ja kestävä liikkuminen nostetaan usein keskeiseksi kiertotalouden tavoitteeksi, joka sisältyy voi sisältyä energiatehokkuus-otsikon alle. Kuvalähde: SYKE, Kiertotalous maankäytön suunnittelussa.

6.1 Biologiset kierrot ja viherrakenne

Kiertotalouden ensimmäisen tavoitteen (välttä) ja biologisten kiertojen mahdollistamiseksi maankäytön suunnittelussa on turvattava luontoalueiden monimuotoisuus ja toimintakyky. Maa- ja metsätalousvaltaiset alueet sekä rakennetun ympäristön viheralueet ovat tämän kiertotalouden osa-alueen keskiössä. Ne muodostavat yhdessä viherrakenteen. Kuntien ja maakuntien viherrakenne³ ylläpitää luonnon monimuotoisuutta, ruoantuotantoa, biotaloutta ja kiertotalouden biologiseen kiertoon liittyviä ekosysteemi-palveluita kuten veden varastointia, suodatusta ja kiertoa, ravinteiden sitomista ja kiertoa, hiilen sidontaa ja varastointia tai ilman epäpuhtauksien sidontaa ja vaarallisten kemikaalien hajottamista ja sitomista itseensä (Euroopan komissio 2013).

Ihmistoimintoihin kytkeytyvien materiaalikiertojen lisäksi tärkeä osa kiertotalousajattelua on luonnon biologiset kierrot ja prosessit, kuten hajoaminen ja ravinteiden vapautuminen uudelleen kiertoon, sekä luonnosta ja luonnonmateriaaleista saatavat materiaalit ja energia. Biologiset kierrot ovat tärkeä osa esimerkiksi kestäväen vedenkäytön ja -kierron, hule- tai tulvavesien hallinnan ja suljettujen ravinnekiertojen turvaamista. Luonnon monimuotoisuuden väheneminen voi heikentää ekosysteemien toimintaa, vaarantaa ekosysteemipalveluiden tuotannon ja tehdä ekosysteemin haavoittuvammaksi ympäristön häiriöille. Elävä maaperä (ns. pintamaa) tuottaa biomassaa, ruokaa, sitoo hiiltä sekä ylläpitää sosiaalista ja taloudellista toimintaa. Muiden luonnonvarojen tapaan maa voidaan lukea ehtyväksi resurssiksi (Euroopan Unioni 2016).

Luontopohjaiset ratkaisut ovat monihyötyisiä yhteiskunnallisten ongelmien (mm. ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen) ratkaisuja, jotka tukeutuvat luontoon tai inspiroituvat siitä. Luontopohjaisia ratkaisuja ovat mm. monimuotoiset puistoalueet, ennallistetut puronvarret, kasviseinät, -katot ja sadepuutarhat. Viheralueiden läheisyys ja monipuolisuus asuinympäristössä kannustavat liikkumaan jalan tai pyöräillen, tukevat kestävä elämäntapaa kuluttamisen sijaan ja lisäävät asuinympäristön viihtyisyyttä mm. viilentämällä hellepäivinä tai tarjoamalla luontoelämyksiä ja samalla ne tukevat kiertotalouden muita osa-alueita.

Maankäytön suunnittelun tulee ehkäistä viheralueiden pirstoutuminen ja varmistaa, että luonnon monimuotoisuus turvataan kokonaisvaltaisesti, ei ainoastaan uhanalaisten tai kaikkien arvokkaimpien alueiden osalta, mutta myös metsäkadon hillitsemiseksi.

6.2 Energiatehokkuus ja paikalliset energiaratkaisut

Energiatehokkuus, uusiutuvan energian käytön lisääminen ja kierrätykseen kelpaamattoman jätteen hyödyntäminen energiana ovat keskeisimpiä energia-alan kiertotaloustoimia. Energiatehokkuutta edistävillä toimenpiteillä tähdätään energian tarpeen vähentämiseen, mikä osaltaan vähentää sekä energialähteiden käyttöä että syntyviä päästöjä. Maankäytön suunnittelu auttaa tehostamaan kuntien ja maakuntien kokonaisenergiakulutusta ja tukee kestävien ja paikallisten, älykkäiden energiajärjestelmien toteutusta. Toimintojen sijoittaminen, rakenteelliset ratkaisut, olemassa olevan kasvillisuuden ja biologisen kierron huomioiminen tukevat energiatehokkuutta.

Energiatehokkuuden näkökulmasta tiivis yhdyskuntarakenne sekä paikalliset ja asuntoaluekohtaiset energiaratkaisut nousevat maankäytön suunnittelun keskiöön. Lisäksi esimerkiksi Sitran viisivuotisen energiaohjelman pilottihankkeena toimineen Porvoon Skaftskärren kaupunginosan kehittämistavoitteena on ollut kehittää energiatehokkuuden ohjaamiskeinoja mm. energia- ja hiilitaselaskelmien ja -arviointien kautta. Alueella energiatehokkuus on huomioitu monella tapaa, kuten rakennusmateriaaleissa, massoittelussa ja rakennusten suuntauksessa. Lisäksi joukkoliikennekatu, pikapyörätie ja tiivis rakenne ovat myös ratkaisuja, jotka edistävät energiatehokkuutta. Uudenlaisten ratkaisujen edistäminen kaavoituksessa vaatii läheistä yhteistyötä kaavoittajien, energia-asiantuntijoiden ja energialaitosten kanssa.

Liikennejärjestelmän ja liikenteen infrastruktuurin toteuttamisen kytkeminen selkeämmin alueidenkäytön suunnittelujärjestelmään edistää tehokkaammin liikenteen kiertotalous- ja päästövähennyksien toteuttamista. Energiatehokkaan liikennejärjestelmän mahdollistaa toimiva yhdyskuntarakenne. Houkutteleva ja toimiva joukkoliikenne sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaativat tuekseen tiivistä yhdyskuntarakennetta ja liikenteen ja maankäytön huolellista yhteensovittamista. Kestävä liikumisen kannalta tärkeää on eri toimintojen hyvä saavutettavuus ja sijoittuminen siten, että kävely- ja pyöräilymatkat ovat kohtuulliset ja joukkoliikenteen käyttö mahdollista. Toimintojen sijoittumiseen vaikutetaan kaavoituksella ja maankäytön ja liikenteen yhteen sovittavalla suunnittelulla sekä kuntien eri toimintojen yhteistyöllä (TEM 2019).

6.3 Alueiden ja tilojen uudelleenkäyttö sekä muuntojoustavuus

Kiertotalouden kolme keskeisintä kestävyyskriteeriä ovat välttäminen, uudelleen käyttö ja vähentäminen. Uuden rakentamisen sijaan tulisi pyrkiä jo käytössä olevien alueiden, tilojen ja rakennusten käytön ja elinkaaren pidentämiseen. Samalla esimerkiksi tehokkaampi tilojen ja alueiden yhteis- ja tilapaiskäyttö voi vähentää uuden rakennettavan pinta-alan tarvetta ja tukea kiertotaloutta, materiaalitehokkuutta sekä ilmastotavoitteita. Uusien rakennusten, kiinteistöjen ja tilojen suunnittelussa puolestaan muuntojoustavuuden huomiointi on tärkeää. Käyttöasteen tehostaminen on yksi keskeisiä energiansäästötoimenpiteitä, ja erityisesti valtion ja kuntien omistamien kiinteistöjen kohdalla olisi merkittävästi parannettavaa (TEM 2019, s. 38).

Euroopan Unionin materiaalitehokkuuteen tähtäävien tavoitteiden saavuttaminen alueidenkäytön näkökulmasta tarkoittaa jo rakennettujen alueiden tehokasta yhteis- ja uudelleenkäyttöä.

Uudisrakentamisessa tilojen monikäyttöisyyden ja muuntojoustavuuden huomioiminen voi osaltaan edistää kiertotalouden tavoitteiden toteutumista. Uusien tilojen suunnittelussa keskiöön nostetaan monikäyttöisyys ja muuntojoustavuus – mikä tarkoittaa monien eri ja tulevaisuuden muuttuvien käyttötarkoitusten mahdollistamista ja huomioimista tilatarpeiden suunnittelussa. Esimerkiksi kaupungin toimitilarakentamista suunnitellaan siten, että se voidaan myöhemmin muuttaa asumiskäyttöön.

6.4 Maa-aines- ja materiaalikierron rakentamisessa

Rakentaminen⁹ on kiertotalouden kannalta suuri haaste, ja samalla keskeisin kehityskohde. Rakentamisessa kaikki kuusi kestävyyskriteeriä välttämiseksi kierrätykseen tulee huomioiduksi. Rakentaminen kuluttaa valtavat määrät neitseellisiä luonnonvaroja ja tuottaa jätettä. Rakentamisen kiertotaloudessa on tapahduttava suuri harppaus lähivuosina. Kiertotalouden keskiöön nostetaan usein juuri rakennusala, ja EU:n kiertotalouden toimintasuunnitelmassa rakennetulle ympäristölle ja rakennusalueille asetetaan selkeät tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet. Kiertotalouden tavoitteiden mukaisesti tulisi pyrkiä minimoimaan neitseellisten maa- ja kiviainesten ottoa ja käyttöä rakentamisessa.

Energia- ja materiaalitehokkuutta edistäviä rakentamisen ja ylläpidon toimenpiteitä ovat mm. ylijäämämasojen hyödyntäminen ja purkumateriaalien uudelleenkäytön tehostaminen ja kierrätys. Korjausrakentamisessa voi syntyä merkittävä määrä jätettä, jos materiaalien kierto ei kiinnitetä huomiota. Vähähiilinen Imatra 2020-2030 –ohjelman toimenpiteissä on kaupungille ja kaupunkiyhtiöille määritelty, että purkutyöt tehdään harkitusti ja hallitusti purkumateriaalit tehokkaasti lajitellen, uusiokäyttäen ja kierrättäen.

6.5 Jätehuolto ja teolliset kiertotalousyksiköt

Kiertotalouden kestävyyskriteerien ja toimintaperiaatteiden listan viimeisimpiä ovat jätteiden jalostaminen uudelleen ja niiden tehokas kierrättäminen. Biologisista jätevirroista voidaan tuottaa energiaa, ravinteita tai molempia. Kierrätetystä materiaalista tai teollisuuden sivuvirroista voidaan jatkojalostaa uusia materiaaleja ja tuotteita. Parhaiten tämä tapahtuu keskitetyissä kiertotalouskeskuksissa tai pienimmillä verkostomaisesti sijoittuneilla teollisuusalueilla. Toimiva jätehuolto ja teollisten kiertotalousyksiköiden (ml. biokaasulaitokset ja jätevedenpuhdistuslaitokset) sijoittaminen vaatii tuekseen maankäytön suunnittelua. Teollisen mittakaavan kiertotalousalueiden lisäksi tarvitaan helposti ja kestävästi saavutettavissa olevia kuluttajille suunnattuja kierrätyspalveluita ja niiden yksiköitä.

Kiertotalouskeskusten kaavavarausten yhteensovittaminen eri alueidenkäytön suunnittelun tasoilla - maakuntakaavasta yleiskaavaan ja alueen yleissuunnitelmaan / asemakaavaan voi tapahtua eri reittejä. Ylemmän tason kaavoitusvaiheessa ei vielä ohjata, millaisia (kiertotalous)toimijoita alueelle lopulta sijoittuu ja

minkälainen toiminta alueella on mahdollista. Nämä kysymykset ratkaistaan viimeistään ympäristölupaprosesseissa.

Suurten teollisten kiertotalouspuistojen lisäksi kunnissa voi toimia yksittäisiä yrityksiä tai pienialaisia yrityskeskittymiä, jotka harjoittavat materiaalien ja jätteiden kierrättämistä, käsittelyä tai jatkojalostamista. Yritykset voivat hakeutua alueille, jossa (jäte)materiaali on helposti saatavilla ja joka on logistisesti edullinen. Kaikkien yrittäjien ei kannatta oman toiminnan kannattavuuden näkökulmasta sijoittua valmiiksi kaavoitettuihin kiertotalouskeskuksiin, mikä tuottaa haasteita muun maankäytön, erityisesti asumisen yhteensovittamiseksi. Pienimuotoiset kiertotalouskeskittymät joutuvat usein väistymään tiivistyvän kaupunkirakenteen tieltä, jolloin toiminnan jatkuminen ei välttämättä ole enää taloudellisesti kannattavaa.

OSA II: YLEISKAAVA

7 Yleiskaavan tavoitteet ja suunnitteluprosessin vaiheet

7.1 Taustaa

Imatran kaupungin yleiskaavatyön tavoitteena on luoda suuntaviivat kaupungin maankäytölle aina vuoteen 2040 saakka.

Nykyinen yleiskaava, 19.4.2004 hyväksytty ”Kestävä Imatra 2020” ja sen jälkeen laaditut osayleiskaavamuutokset sekä tehdyt asemakaavaratkaisut ovat pohjana yleiskaavatyölle. Yleiskaavan on tarkoitus korvata kaikki Imatran alueelle aikaisemmin laaditut yleis- ja osayleiskaavat.

Voimassa olevat ympäristöministeriön 21.12.2011 vahvistama Etelä-Karjalan maakuntakaava ja 19.10.2015 vahvistettu Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaava ovat Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan ohjeena yleiskaavan laatimiselle. Maakuntakaavojen kautta kuntakaavoitukseen välittyvät myös valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Yleiskaavatyössä huomioidaan lisäksi mm. Imatran kaupunkistrategia, Imatran ympäristöohjelma ja Imatran palveluverkon ratkaisut sekä muut kaupungin päätökset ja kehitysohjelmat.

Kaupungin strategian tavoitteena on taata imatralaisille elämänlaatua arjessa. Kaupunki tähtää siihen, että Imatralla on mielenkiintoisia työpaikkoja ja laadukkaita palveluja sekä monipuolista tarjontaa vapaa-ajalle. Tärkeää on elinvoimaisuuden vahvistaminen, hyvinvoinnin edistäminen ja toimintatapojen jatkuva uudistaminen.

Yleiskaavasuunnittelun aloitusvaiheen päätökseen, joulukuussa 2016, on kirjattu: ”*Yleiskaavan 2040 perusasetelma noudattelee Imatran kaupungin palveluverkkoratkaisua, joka koskee julkisten palveluiden tilasidonnasta tarkastelua vuoteen 2026. Samoin uuden yleiskaavan laadinnassa noudatetaan olemassa olevia Imatran maankäytöllisiä perusratkaisuja, joiden varaan kaupungin sisäisiä toimintoja on suunnattu viimeisen vuosikymmenen aikana. Lisäksi yleiskaavassa huomioidaan sellaisia maankäytön muutoksia, joita on tapahtunut Imatran kaupungin ulkopuolella.*”

Tulevaisuuden linjauksia on kirjattu myös Palveluverkkoselvitys, Toimiva kampusmalli vuonna 2026 (26.8.2016) –selvitykseen:

- *Asumisessa tiivistäminen tapahtuu suuntaamalla asumista nykyisen aluerakenteen sisään ja liittämällä alueita toisiinsa uudella maankäytöllä, kaavoituksella ja rakentamisella (Voimalaitos, Sienimäki-II, Maisemaranta). [Maisemarannalla tarkoitetaan Lempukan ja Hossukan välistä ranta-alueita].*
- *Merkittävimmät työssäkäyntialueet liittyvät suurteollisuuden ja sen liitännäistoimintojen määrittelyyn (Vuoksenniska, Kupari jne.).*
- *Kaupan ja muun pk-sektorin alueet ovat jo nyt suhteellisen tarkasti rajattu (esim. Mansikkalaa koskeneet ratkaisut, Imatrankosken priorisointi kaupan, asumisen ja kehittämisen keskuksena).*
- *Pohjoisen ja luoteisen alueen toimintoja on tarkasteltava myös suhteessa Rauha–Korvenkylä-alueen kehittämiseen.*
- *Kolmen pääalueen (Imatrankoski – etelä, Tainionkoski – pohjoinen/luode ja Vuoksenniska – itä) elinvoimaisuutta tukevat palveluiden, kouluverkon ja liikenneväylien sekä lyhyen että pitkän aikavälin päätökset vaikuttavat pitkälle tulevaisuuteen: päätös luo ennakoitavuutta ja vakauttaa positiivisella tavalla kaupunkirakennetarkastelun pitkälle tulevaan.*

Tavoitteita tarkennettiin varsinaisen suunnittelutyön käynnistyttyä.

7.2 Yleiskaavoitusta ohjanneet tavoitteet

Syksyn 2019 aikana koottiin Imatran yleiskaavan 2040 laatimista ohjaava tavoitteisto osana rakennemallivaihtetta. Keskeinen kysymys oli: Millaista Imatraa tavoitellaan?

Osa tavoitteista on seudullisia ja ne liittyvät voimassa olevaan maakuntakaavaan, joka on yleiskaavoitusta ohjaava kaavatasa. Lisäksi Imatran kaupungilla on omia tavoitteita suunnittelulle. Monet näistä tavoitteista pohjautuvat Imatran strategiaan ja sen liiteasiakirjoihin kuten esimerkiksi ympäristöohjemaan ja ilmastostrategiaan.

Aihepiireittäin yleiskaavan tavoitteisto voidaan koota seuraavien otsikoiden alle: väestönkehitys, imago; alue- ja yhdyskuntarakenne, keskusverkko, liikennejärjestelmä, asuminen ja palvelut sekä elinkeinoelämä.

Väestö

- Yleiskaavassa varaudutaan 30 000 asukkaaseen vuonna 2040 (noin 4000 asukkaan kasvu).

Imago

- Vahvistetaan Imatran tunnettuutta kansainvälisenä rajakaupunkina.
- Tuodaan alueidenkäytössä esille Imatran rooli ja erityispiirteet osana Etelä-Karjalan maakuntaa.
- Hyödynnetään seudun vetovoimatekijät asumisen, matkailun ja virkistyksen kehittämisessä:
- *Hyödynnetään hallitusti Saimaan saariston ja Maisemarannan vetovoimaa ja edistetään modernin saaristolaisuuden syntymistä. Tuetaan Ukkonniemen ja Imatran kylpyläalueen kehittämistä. *)*
- Tiedostetaan Vuoksen merkitys Imatran imagossa, kehitetään Vuoksen aluetta kokonaisvaltaisesti (historialliset matkailunähtävyydet) ja hyödynnetään sen vahvuuksia.
- Hyödynnetään Immalanjärveä Imatran imagotyössä.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

- Kehitetään Imatrasta nykyistä kompaktimpaa kaupunkia: Estetään taajamarakenteen hajoamista, suunnataan voimavaroja nykyisen rakenteen kehittämiseen sekä edistetään ja hyödynnetään olemassa olevan infraverkon käyttöä. Hyödynnetään saneerausta ja täydennysrakentamista yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi.
- Huomioidaan energiansäästö ja päästöjen vähentäminen kaupunkisuunnittelussa. Tavoitellaan energiatehokasta yhdyskuntaa, jonka edellytyksenä on eheä rakenne ja toimiva infra.

Keskukset

- Tiivistetään ja eheytetään Imatrankosken, Mansikkalan ja Vuoksenniskan kaupunkikeskuksia ja niiden keskeistä taajamarakennetta.
- Tuetaan kaupunginosakeskusten Rajapatsas, Sienimäki, Rautio, Itä-Siitola, Karhumäki-Karhukallio, Ukkonniemi (Saimaanranta) kehittämistä.
- Edistetään erityisesti maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävien kylien (Vallinkoski/Näträmälä – Salo/Issakka, Jäppilänniemi, Ilmeen kylä, Räikkölä) ominaispiirteiden, kulttuuri- ja muiden erityisarvojen säilymistä.

Liikenne

- Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuutta ja verkostoa etenkin asiointikeskusten ja tiheimmin asuttujen kaupunginosien välillä.
- Edistetään hyvän palvelutason joukkoliikenteen kehittämistä keskeisimmällä yhteysväällä, jolla yhdyskuntarakennetta erityisesti tiivistetään.
- Varaudutaan seudullisen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen kehittämällä Imatrankosken ja Vuoksenniskan vanhoja henkilöliikenteen asemapaikkoja. Lisäksi varaudutaan Pelkolan aseman toteuttamiseen.
- Varaudutaan tavaraliikenteen toimintaedellytysten ja henkilöliikenteen palvelutason parantamiseen rataosuuksilla Imatra-Luumäki ja Imatra-Imatrankoski-Raja. Samalla varaudutaan rajanylityspaikalle johtavan kantatien 62 kehittämiseen välillä Imatrankoski-Pelkola.

- Turvataan valtatie 6 kehittämismahdollisuudet valtakunnallisesti merkittävänä runkotienä. Sen tarkoituksena on turvata tien kehittäminen nopeana ja turvallisena itäisen Suomen päätieyhteytenä pääkaupunkiseudulle sekä kansainvälisenä liikenteen yhteytenä.
- Varaudutaan Vuoksen ylittävän uuden sillan tai muun yhteyden toteuttamiseen.

Asuminen ja palvelut

- Lisätään asuinalueiden vetovoimaa, elinvoimaa ja viihtyisyyttä monimuotoisella asumisella. Lisätään asumismuotojen ja -tapojen erilaisuutta eri väestöryhmien tarpeisiin (omistus-, vuokra-, opiskelija-, osaomistus- ja asumisoikeus-, palveluasuminen; kerros-, rivi- ja pientalotyypit).
- Tuetaan tulevaisuuden palveluverkkoa ja sen keskeisimpänä osana koulu- ja päiväkotiverkkoa kampusmallin mukaisesti. Tuetaan Vuoksenniskan, Mansikkalan ja Kosken kampusten monitoimisuutta ja monikäyttöisyyttä.
- Mahdollistetaan myös pitkällä tähtäimellä oppilaitostoiminta entisellä Saimaan ammattikorkeakoulun ja nykyisellä Sampo-ammattiopiston Imatran kampuksella.
- Tuetaan keskustoja kaupallisten ja julkisten palvelujen sekä monimuotoisen kaupunkielämän alueina.
- Keskustan ulkopuolella kaupallisia palveluja kehitetään Vuoksenniskan liittymäalueella (tilaa vievä kauppa) sekä Teppanalan (rajakauppa) alueella.

Elinkeinoelämä

- Mahdollistetaan ja turvataan teollisuuden ja tuotantoalueiden sekä satamatoimintojen alueidenkäytöllinen kehittäminen.
- Varaudutaan logististen toimintaedellytysten (rata, valtatie 6, kantatie 62) paranemisen myötä avautuviin elinkeinoelämän kehittämismahdollisuuksiin.
- Turvataan ja edistetään erityisesti seudun ja kaupungin kannalta tärkeiksi tunnistettujen kasvutoimialojen kehittämismahdollisuuksia (monipuolistuva teollisuus, matkailu, kauppa ja muut palveluelinkeinot).

Tavoitteet esiteltiin kaupunginhallitukselle 16.12.2019.

**) Tavoitetta on tarkasteltu uudelleen työn aikana. Kaavaehdotuksen valmistelun aikana keväällä 2024 päätettiin, että Saimaan ranta-alueiden laaja-alaista hyödyntämistä rakentamiseen ei yleiskaavaehdotuksessa esitetä.*



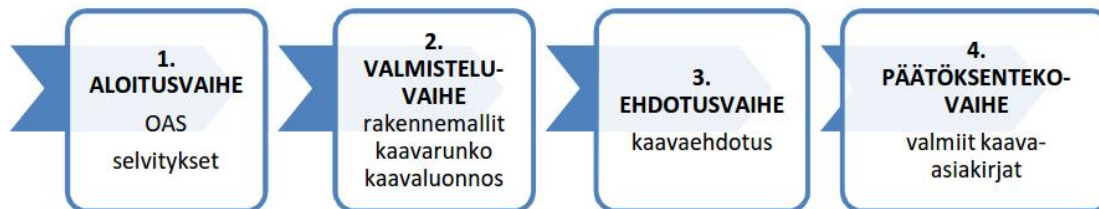
Kuva 7.1. Vuoksen rantareitiltä avautuvia näkymiä. (Kuva: Broman, 2020)

7.3 Suunnitteluprosessin vaiheet

Yleiskaavan 2040 kaavaprosessi jakautuu neljään vaiheeseen: aloitus-, valmistelu-, ehdotus- ja hyväksymis-/päättökentekovaiheeseen. Käytännössä erilaisia kaavan hyväksymiseen tähtäviä välipäätöksiä tehdään laatimisen kaikissa vaiheissa.

Imatran yleiskaavaa on laadittu kolmen valtuustokauden aikana.

Kaavio 7.1. Kaavoitusprosessin eteneminen.



Taulukko 7.2. Kaavoitusprosessin eteneminen.

KAAVOITUSPROSESSIN ETENEMINEN		
KAAVAN VAIHE	TOIMENPIDE	AJANKOHTA
ALOITUSVAIHE	Kuulutus vireilletulosta	3.3.2016
	Kuntalauskysely	11.10 - 31.12.2017
	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) 31.1.2018	Nähtävillä 2.2.-2.3.2018
	Aloituskokouksen viranomaisneuvottelut (MRL)	14.3.2018 ja 15.3.2018
	Info kaupunkikehityslautakunnalle	20.3.2018
	Info kaupunginhallitukselle	16.4.2018
	Info hyvinvointilautakunnalle	22.5.2018
	Konsulttivalinta, kaupunkikehityslautakunta	14.5.2019
	Konsulttityön aloitusta valmisteleva kokous	24.5.2019
	Konsulttityön laaja aloituskokous (OR 1): Työohjelma	22.8.2019
	Tarkistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma	10.9.2020
	VALMISTELUVAIHE Rakennemalli	Ohjausryhmä (OR 2): Vaihtoehtoasetelma; vaihtoehtojen laatimisen ja arvioinnin periaatteet
Kaavataloustarkastelu rantojen ja saarten rakentamisen kannattavuudesta - lisäselvitys		10.10.2019
Ohjausryhmä (OR 3): Rakennemallit		5.11.2019
Kaupunginhallitus: Tavoitteet, rakennemalli ja alustava kaavarunkoluonnos (konsultti esittelijänä)		16.12.2019
VALMISTELUVAIHE Kaavarunko	Rantarakentamistarkastelu - lisäselvitys	8.1.2020
	Ohjausryhmä (OR 4): Kaavarunkoluonnos	18.3.2020
	Kaupunkikehityslautakunta (kaavarunko tiedoksiantona)	19.5.2020
	Valtuustoryhmien kokous (lyhyt esittely, kaavarunkoa koskevat lausuntopyyntö; lausunnot valtuustoryhmiltä elokuun puoleen väliin mennessä)	25.5.2020
	Työkokous: Kulttuuriympäristö, luottamushenkilöiden yhteisseminaarin aineiston valmistelu	26.5.2020
	Kaupunginhallituksen ja lautakunnan yhteisseminaari	1.6.2020
	Valtuustoseminaari, jossa valtuutetut voivat esittää tarkentavia kysymyksiä ryhmäkannanottojensa valmistelua varten.	15.6.2020
VALMISTELUVAIHE Kaavaluonnos	Ohjausryhmä (OR 5): Luontoselvityksen alustavien tulosten käsittely (ranta-alueet), kaavavalmistelu jatkovaiheet	10.9.2020
	Tilannekatsaus kaupunginhallitukselle	21.9.2020
	Kaupunginhallituksen ja kaupunkikehityslautakunnan miniseminaari (alustava kaavaluonnos)	7.12.2020

	Työkokous: Kaavaluonnoksen viimeistelyä	17.12.2020
	Neuvottelut Etelä-Karjalan liiton kanssa	11.1. ja 18.1.2021
	Neuvottelu Rajavartiolaitoksen ja Tullin aluevaraus- ym. tarpeista	13.1.2021
	Kaupunkikehityslautakunta (päätös valmisteluaineiston nähtäville asettamisesta)	2.3.2021
	Ohjausryhmä (OR 6): Luontoselvityksen tulosten käsittely (koko kaupungin alue), ilmastovaikutusten arvioinnin viimeistely viherverkon osalta, kaavavalmistelun jatkovaiheet	13.1.2022
	Kaupunkikehityslautakunta (täydennetty valmisteluaineisto tiedoksiäntona)	15.2.2022
	Kaavan valmisteluaineisto nähtävillä	25.2.–28.3.2022
	Valmisteluvaiheen yleisötilaisuus	8.3.2022
EHDOTUSVAIHE Kaavaehdotus	Ohjausryhmä (OR 7)	17.5.2022
	Viranomaistyökokous (kulttuuriympäristö)	17.6.2022
	Työkokous: Luonnosvaiheen palaute	7.9.2022
	Työkokous: Luonnosvaiheen palaute	7.10.2022
	Sidosryhmäkokous: Ovako	2.11.2022
	Viranomaistyökokous (kulttuuriympäristö)	8.3.2023
	Ohjausryhmä (OR 8) (tarkistukset kaavaratkaisuun)	27.4.2023
	Ohjausryhmä (OR 9) (tarkistukset kaavaratkaisuun)	10.5.2023
	Ohjausryhmä (OR 10) (tarkistukset kaavaratkaisuun)	2.6.2023
	Sidosryhmäkokous: Kaakkois-Suomen Rajavartiosto, Puolustusvoimat	20.9.2023
	Ohjausryhmä (OR 11) (Rakennusinventoinnin tilannekatsaus, alustava kaavaehdotus)	28.9.2023
	Sidosryhmäkokous: Stora Enso	29.9.2023
	Luottamushenkilöinfo: Alustava kaavaehdotus ja vuorovaikutusraportti	5.10.2023
	Kokous Etelä-Karjalan liiton kanssa: maakuntakaavan valmistelu 2040, Imatran yleiskaavan 2040 kanssa yhteisesti selvitettävät asiat	10.10.2023
	Työkokous: Rakennusinventoinnin arvottamiskokous (kaupunki)	12.10.2023
	Sidosryhmäkokous: Kaakkois-Suomen Rajavartiosto, Puolustusvoimat ja Tulli	14.11.2023
	Viranomaistyökokous: Rakennusinventoinnin arvottamiskokous (viranomaiset)	28.11.2023
	Ohjausryhmä (OR 12) (alustava kaavaehdotus)	29.11.2023
	Työkokous: Rakennusinventoinnin arvottamiskokous (kaupunki)	9.1.2024
	Viranomaistyökokous: Rakennusinventoinnin arvottamiskokous (viranomaiset)	12.1.2024
	Valtuuston iltakoulu: Luottamushenkilöinfo/ Alustava kaavaehdotus	22.1.2024
	Työkokous: Alustavan kaavaehdotuksen viimeistely	30.1.2024
	Valtuustoryhmien kannanotot Hossukanlahden-Lempukan maankäyttöön ja mahdollisiin muihin alustavan kaavaehdotuksen muutostarpeisiin	19.2.2024
	Viranomaistyökokous: Kulttuuriympäristö (esitystapa)	21.2.2024
	Kaupunkikehityslautakunta (päätös ehdotusaineiston nähtäville asettamisesta)	23.4.2024

8 Yleiskaavaratkaisun kuvaus

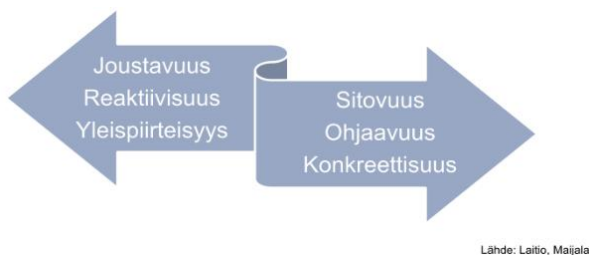
8.1 Yleiskaavan luonteesta ja strategisesta sisällöstä

Yleiskaava on Maankäyttö- ja rakennuslain 42.1 §:n tarkoittama oikeusvaikutteinen yleiskaava.

Imatran koko kaupungin kattavan yleiskaavan alueella on voimassa eriasteisia, eri aikoina ja erilaisilla suunnitteluperiaatteilla laadittuja osayleiskaavoja. Laadittava yleiskaava korvaa kaikki aikaisemmin laaditut yleiskaavat.

Laadittavan yleiskaavan ohjausvaikutus on kaavan tarkoituksesta ja suunnittelutarkkuudesta johtuen erilainen kuin osayleiskaavojen. Sen ohjaus tähtää erityisesti siihen, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioiduksi kaupungin alueidenkäytön kokonaisuus ja kaupungin strategiset vetovoimaan ja kilpailukykyyn liittyvät linjaukset. Luonteestaan ja esitystavastaan johtuen yleiskaavassa annettuja kaavamääräyksiä ei voida tulkita ehdottomiksi rakentamisrajoituksiksi eikä se näin ollen muodosta kaupungille MRL:n mukaista lunastus- tai korvausvelvollisuutta.

Imatran yleiskaava 2040 on aluevarausmerkinnöiltään yleispiirteisempi kuin voimassa oleva yleiskaava ”Kestävä Imatra 2020”. Nyt laadittavan yleiskaavan on haluttu kestävän aikaa ja mahdollistavan erilaisia kehityskulkuja. Samalla asemakaavoitukseen jää liikkumavaraa. Yleiskaavan yhteydessä laaditut selvitykset on otettu huomioon yleiskaavaa laadittaessa ja asettavat reunaehdot myös tarkemmalle suunnittelulle. Huomio on kuitenkin ollut myös mahdollisuuksien kartoittamisessa ja vahvuuksien esilletuomisessa.



Kuva 8.1. Miten joustava yleiskaava voi olla säilyttääkseen kuitenkin ohjausvaikutuksen yleiskaavan tavoitteiden kannalta keskeisissä kysymyksissä?

Imatran yleiskaavan toteuttamisen on tarkoitus edistää olemassa olevan rakennetun ympäristön ja infrastruktuurin mahdollisimman taloudellista ja ekologista hyödyntämistä. Siksi yleiskaavassa priorisoidaan nykyisten keskusten ja taajamien täydentämistä ja tiivistämistä.

Yhdyskuntarakenteen laajenemisen hallinta ei ole Imatran alueella vastaavanlainen haaste kuin kasvavilla kaupunkiseuduilla. Yhdyskuntarakenteen suunnitelmallinen kehittäminen ja ohjaaminen on kuitenkin ollut tämänkin yleiskaavan keskeistä sisältöä. Keskustelua on käyty etenkin Saimaan ranta-alueiden merkityksestä imatralaisille – tulisiko Saimaan potentiaalia hyödyntää asuinrakentamisessa ja uusien asukkaiden houkuttelemisessa Imatralle vai säilyttää rantaan tukeutuvat alueet luonnonalueena ja kaikkien imatralaisten virkistyskäytössä.

Yleiskaavan tavoitteena on ollut, että kaupungin rakenne pysyy taloudellisena ja ekologisena kaikissa väestö- ja työpaikkakehityksen skenaarioissa. Vaikka nyt Imatran toimintaympäristössä vaikuttaa merkittävästi muuttunut geopoliittinen tilanne, yleiskaavan aikaperspektiivi on pitkä. Yleiskaavan perusratkaisua ei ole kaavaehdotusvaiheessa olennaisesti Itärajan tilanteen vuoksi muutettu, sillä kehitystä on tällä hetkellä vaikea ennustaa. Kaavoituksella on luotu alueidenkäytöllisiä edellytyksiä elinkeinoelämän kehittämiseksi, mutta alueiden toteutuminen riippuu monesta tekijästä, joihin maankäytön suunnittelulla ei voida suoraan vaikuttaa.

Muuttunut geopoliittinen tilanne on kuitenkin tuonut uudenlaisia suunnittelukysymyksiä myös yleiskaavatyössä pohdittavaksi. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen strategian 2024-2027 mukaan perusteellisuuden ja

logistiikan varaan voidaan edelleen rakentaa menestystä ja hyvinvointia, mutta samaan aikaan tulee huolehtia elinkeinoelämän monipuolistamisesta, vihreästä osaamisesta ja ympäristön vaalimisesta. Huoltovarmuus ja energiaomavaraisuus korostuvat ja Puolustusvoimien läsnäolo alueella tuo osaltaan mahdollisuuksia elinkeinoelämälle ja työpaikkaomavaraisuudelle.

Yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on ollut vastata entistä paremmin elinkeinoelämän maankäytöllisiin tarpeisiin sekä edistää olemassa olevien ja uusien elinkeinojen harjoittamista Imatralla. Etelä-Karjalassa sijaitsee yksi Euroopan merkittävimmistä metsäteollisuuden keskittymistä. Metsäteollisuuden uusiutuminen on ollut ja on yhä Etelä-Karjalan aluetalouden kannalta keskeinen kysymys.

Suurteollisuuden ja siihen kytkeytyvien toimialojen rinnalla elinkeinorakennetta pyritään monipuolistamaan. Yleiskaavassa on pyritty konkretisoimaan elinkeinoelämän investointimahdollisuuksia osoittamalla valmiita sijaintipaikkoja, joihin uusien yritysten olisi mahdollista sijoittua. Yleiskaavan yhteydessä on tehty vetyteollisuuden ja aurinkovoiman maankäytölliset rakenneselvitykset, joiden tavoitteena on mahdollistaa uusien energiamuotojen ja uudenlaisten vihreän siirtymän hankekokonaisuuksien sijoittuminen Imatran alueelle.

Jatkossa Imatran maankäyttöön vaikutetaan yleiskaavan määrittelemien periaatteiden mukaisella asemakaavoituksella ja ennakoivalla maapolitiikalla. Tarvittaessa voidaan laatia laaja-alaista yleiskaavaa täsmentäviä ja täydentäviä osayleiskaavoja. Yleiskaavan yhteydessä voidaan laatia myös toteuttamisohjelma, jossa osoitetaan keskeisimmät muutosalueet ja niiden vaiheittain toteuttamisen periaatteet.

8.2 Kaavaluonnosvaiheesta saatu palaute ja sen huomioiminen

8.2.1 Saatu palaute

8.2.1.1 Lausunnot

Kaavaluonnoksesta saatiin 24 lausuntoa. Lausunnon antoivat (luettelo saapumisjärjestyksessä): Museovirasto, Blue Lake Communications Oy, Suomen Erillisverkot Oy, Hyvinvointilautakunta, Lappeenrannan kaupunki, Ympäristölautakunta, Etelä-Karjalan pelastuslaitos, Vanhusneuvosto, Väylävirasto, Imatran Vesi, Kainuun ELY-keskus (padot), Fingrid Oyj, Imatran seudun luonnonsuojeluyhdistys ry, Fortum Power and Heat Oy, Kaakkois-Suomen Rajavartiosto, Metsäkeskus Kaakkois-Suomi, MTK Kaakkois-Suomi, Ovako Oy, Vammaisneuvosto, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Etelä-Karjalan museo, Etelä-Karjalan liitto, Tukes ja Imatran seudun sähkönsiirto Oy.

Kaavaluonnosvaiheesta saatujen lausuntojen mukaan kaavan jatkovalmistelussa pyydettiin kiinnittämään huomiota /tarkistamaan kaavaluonnoksen kaavaratkaisua seuraaviin asioihin liittyen:

- Saimaan ranta-alueiden uudesta taajamatoimintojen aluevarauksesta tulee luopua. Perusteluina mm. kaupungin ilmastotavoitteet, luontokadon estäminen sekä alueen merkittävät luonto- ja virkistysarvot.
- Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheita käsittelevää selvitystä täydentämään tulee laatia vielä varsinainen rakennetun ympäristön inventointi. Aluumerkintöjen sijaan yleiskaavatasolla tulee huomioida myös yksittäisiä rakennuskohteita alueiden sisällä. Imatran yleiskaava 2020:n selostuksen liite 2 sisältää luettelon yleiskaavan rakennussuojelukohteista. Yleiskaava on edelleen pääosin voimassa, joten tätä luetteloja tulee peilata myös nyt laadittavana olevan yleiskaavan merkintöihin. Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet -selvityksessä ei näitä suojelukohteita ei ole kokonaisuutena huomioitu eikä kattavasti perustelu miksi joitain kohteita ei ole nostettu yleiskaavaluonnoksessa merkittäväksi suojelumerkinnällä.
 - RKY-alueiden kuvauksissa nimeltä mainittuja kohteita pidetään yleisesti valtakunnallisesti arvokkaina rakennuskohteita. Nämä tulee luetteloita ja merkitä yleiskaavaan suojelumerkinnöin.
 - Maakunnallisesti arvokkaiden kohteiden luetteloja tulee täydentää. Maakunnallisesti arvokkaita alueilta tulee yleiskaavan tasolla osoittaa kohdemerkinnöin yksittäisiä rakennuksia.

Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvityksen osa 2:ssa (2008) on kuvaukset alueen maakunnallisesti arvokkaista kulttuuriympäristökohteista ja kuvauksista on poimittavissa yksittäiset rakennuskohteet. Maakunnalliset kohteet tulee luetteloida ja merkitä yleiskaavaan suojelumerkinnön.

- Lisäksi selvityksessä on puutteita erityisesti paikallisesti arvokkaiden kohteiden osalta. Yleiskaavan muutoksessa (tai uudessa inventoinnissa) tulee tutkia, onko rakennuksella yhä edellisessä vaiheessa todettuja arvoja vai ovatko arvot jostain syystä menetetty. Suojelustatus ei ole perustelematon tulkinta vaan rakennuksen arvoihin perustuva johtopäätös. Paikallisesti arvokkaat kohteet tulee luetteloida ja merkitä yleiskaavaan suojelumerkinnöin.
 - Myös modernin rakennuskannan osalta tulee tehdä täydennyksiä.
 - Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet -selvityksen liitteissä on puutteita ja virheitä, jotka tulee korjata (mm. liite 3).
- Arkeologista kulttuuriperintöä tulisi kuvata selostuksessa ja kaavakartan muinaisjäännösmerkinnät selkiyttää. Kartta ja merkinnät tulee korjata siten, että niissä esitetään Museoviraston muinaisjäännösrekisterin mukaisesti muinaismuistolailla suojellut kiinteät muinaisjäännökset ja muiden arkeologisten kulttuuriperintökohteiden osalta minimissään Salpalinjan / toisen maailmansodan aikaiset puolustusvarustukset.
 - Luontoselvitysten tulee olla kattavat ja oikea-aikaisesti tehdyt.
 - Ns. Metsälaki-kohteiden luo-merkintää tulisi yleiskaavojen M- ja V-alueilla välttää.
 - Lampsinjoen-Halikkaanjoen alueella luonnonsuojelualueen merkintä (SL) tulee poistaa.
 - Imatran kaupungin pohjavesialueiden uudet luokitukset ja rajaukset tulee ottaa huomioon kaava-suunnittelussa, ja ne tulee merkitä yleiskaavakarttaan.
 - Kaavaselistusta tulee täydentää patojen ja patoturvallisuuden osalta.
 - Maakuntakaavan mukainen uusi voimajohtolinja 400 kV välillä Vuoksi-Kontiolahti sijaitsee liian lähellä valtakunnan rajaa.
 - Vuoksen kanavahanketta Tainionkosken voimalaitoksen ohi ei pidetä toteuttamiskelpoisena.
 - Kanavan länsipuolelle osoitetun uimarannan sijoittelussa tulee huomioida Vuoksen virtaukset, jotta uiminen olisi turvallista.
 - Jätevedenpuhdistamon vaihtoehtoiset ratkaisut tulee huomioida yleiskaavassa.
 - Nykyiset sähköasemat puuttuvat uudesta yleiskaavaluonnoksesta ja nämä tulisi lisätä.
 - Kaupan suuryksiköiden alueella voisi varautua väljempään kaavamerkintään, joka sallisi myös monipuoliset työpaikkatoiminnot.
 - Lähijunaliikenteen toimintaedellytykset tulee turvata asemakaavoituksella ja lähijunan asemien läheistä maankäyttöä tulee tiivistää asemakaavoituksen yhteydessä. Lisäksi tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida sujuvat yhteydet Imatrankosken asemalta keskustaan.
 - Virkistysaluemerkintöjä ei tule esittää yksityisessä omistuksessa oleville alueille, ellei näistä ole erikseen maanomistajan kanssa sovittu.
 - Kaavoituksen vaikutukset metsätalouteen ehdotetaan arvioitavaksi yleiskaavan jatkovalmistelun yhteydessä.
 - Geologisesti arvokkaat alueet tulee huomioida yleiskaavassa maakuntakaavan mukaisesti.
 - Asuinalueiden sijoittamisessa on syytä ottaa huomioon valtioneuvoston päätöksessä melutason ohjearvoista esitetyt yöaikaiset ohjearvot, jotka ovat tiukemmat kuin mitä laitosten toimintaa koskevissa ympäristöluvuissa edellytetään.
 - Selostuksen kohtaan "Ympäristöhäiriöt" on tarpeen lisätä tieto suuronnettomuusvaarallisista teollisuuslaitoksista Imatralla. Yleiskaavan osallisiin tulee lisätä Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) ja pyytää heiltä lausunnot kaavamutokseen liittyen. Kaavaselistusta tulee täydentää tiedolla kyseisen vyöhykkeen aiheuttavista laitoksista. Kaavakartalle Seveso-vyöhyke tulee merkitä em. oppaan ohjeiden mukaisesti.
 - Kaupungin toivotaan kiinnittävän erityistä huomiota Stora Enso Oyj:n Imatran tehtaiden läheisyyteen sijoitettavaan toimintaan. Kaavasunnittelussa tulee ottaa huomioon tuotantolaitosten ja varastojen riittävät suojaetäisyydet erityisesti herkkiin kohteisiin kuten päiväkotihin, kouluihin, hoitolaitoksiin ja muihin julkisiin tiloihin, joissa on paljon ihmisiä.

8.2.1.2 Mielenpiteet

Kaavaluonnoksesta saatiin 132 mielipidettä, joista yli 100 liittyi Lempukan-Hosseinlahden alueeseen.

Kaavaluonnosvaiheesta saatujen mielipiteiden mukaan kaavan jatkovalmistelussa pyydettiin kiinnittämään huomiota /tarkistamaan kaavaluonnoksen kaavaratkaisua seuraaviin asioihin liittyen:

- Lempukan-Hosseinlahden alue halutaan säilyttää lähivirkistysalueena, jolla luontoarvot sekä virkistys- ja ekologiset yhteydet turvataan. Yhdyskuntarakenteen ja kunnallistekniikan laajentaminen olisi kyseenalaista tilanteessa, jossa väki vähenee. Yleiskaavaluonnos olisi Etelä-Karjalan maakuntakaavan vastainen, jos Lempukan-Hosseinlahden alue osoitettaisiin rakentamiseen. Rakentaminen olisi myös kaupungin maapoliittisten ja ilmastotavoitteiden vastaista. Alueen luontoarvoja ei ole selvitetty/huomioitu riittävästi ja oikea-aikaisesti. Alueen arkeologisia arvoja ei ole huomioitu riittävästi.
- Julkisista rannoista (Vuoksi, Immalanjärvi ja erityisesti Saimaan rannat) ei edes pientä osaa tule yksityistää.
- Saimaan saaret tulee säilyttää retkeily- ja virkistyskäytössä.
- Saimaan rannalla sijaitsevat venekopit ovat osa kulttuurimaisemaa. Venevajat tulisi kääntää osaksi kaupunkibrändiä.
- Ukonniemenpolkuun päätyvän kiinteistön niemenkärki aina kalaravintolaan saakka tulisi tutkia rantatonttien alueena.
- Siltaketju Malonsaari-Haapasaari-Mikonsaari saa kiitosta.
- Risuniemen alueella tehtaan läheisyys tuo niin melu- ja hajusaasteen kuin pitkälle Saimaan selälle antavan maisemahaitan lisäksi alueelle riskitekijän ja suoja-alueen tarpeen.
- Uusien omarantaisten asuinalueiden kaavoittamisesta on luovuttava. Erityisesti Risuniemi on maastonmuodoiltaan asuinrakentamiseen epätaloudellista ja epätarkoituksenmukaista.
- Tornan kanava on tarpeeton ja pitää poistaa suunnitelmista.
- Tornan kanavan kohdalle tulisi sijoittaa asumista.
- Varpasaaren niemen alue kannaksineen tulisi merkitä virkistymistä ja matkailua palvelevaksi alueeksi.
- Rohkeaa olisi linjata joukkoliikenteeltään Imatra maan parhaaksi pikkukaupungiksi ja päästöttömiä liikkumismuotoja edistäväksi vastuulliseksi toimijaksi. Joukkoliikenteen kehittämiseen Imatralla on verrattain lyhyiden välimatkojen kaupunkina hyvät mahdollisuudet. Tätä ajattelua tukee myös yleiskaavassa mainittu siltayhteys Itä-Siitolan ja Mansikkalan välille. Uusi silta Vuoksen yli helpottaisi kaupunkilaisten liikkumista.
- On järkevää, että olemassa oleville asuinalueille voidaan sallia täydennysrakentamista mieluummin kuin kokonaan uusia alueita varataan rakentamisen piiriin.
- Imatrankosken ja Mansikkalan välisen alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon erittäin suosittu ja kovassa käytössä oleva kulkureitti ja peltoalue.
- Rouskunkatu/Korvasienenkatu/Liekonkatu asukkaiden elinympäristö on pilattu täysin melun ja pölyn takia.
- Viipurintien varteen Näträmälässä osoitettu energiahuollon aluevaraus tulisi poistaa, mikäli se on tarpeeton.
- Pellot tarvitaan peltoviljelyyn eikä niitä tulisi rakentaa. Pelloilla on myös maisemallista merkitystä. Ritikanrannan jäljellä oleva viljelty peltoalue tulee säilyttää rakentamisesta vapaana alueena.
- Vuoksen rannan Linnansuonpeltoja ei tule rakentaa.
- Nykyiselle uimahallille rakennushistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti olisi olemassa olevat perusteet suojelumerkintään. Kaukopään koululle tulee lisätä sr-merkintä yleiskaavaan.
- Osana Niskapietiläntien museotietä, joka on RKY-alue, funkkiskoulu voisi olla arkkitehtuurimatkaileukohde läheisten Alvar Aallon Kolmen ristin kirkon, Lättälän ja Immolan funkkisrakennusten kanssa. Imatran kaupungin täytyy kantaa yhteiskunnallinen vastuunsa rakennusperinnön säilyttämiseksi.
- Vallinkosken kyläalueella rakennettua/rakennettavaksi tarkoitettua ranta-alueita on laajasti osoitettu virkistysalueeksi.
- Käringin rantaan halutaan rakentaa.

- Lampsinjoen-Hallikkaanjoen suojelualuemerkintä on liian laaja.
- TP-res -alueen rajausta tarkasteltava uudelleen Pelkolassa Kiviojantien vaikutusalueella.
- KM-res -aluemerkintä Pietarintien varressa Korennonkujan vierestä tulee poistaa.
- Aaronkadun ja Aaponkadun kulmauksessa oleva A1/L1 -merkintä ei turvaa riittävästi luontoarvoja.
- Yleiskaavasta pitäisi tehdä lapsivaikutusten arviointi.
- Imatran yleiskaavaan tulee lisätä näkyvästi uusia viherväyliä ja ekologisia käytäviä nostamaan Imatran imagoa kuntana, joka huolehtii kansalaisten ja luonnon hyvinvoinnista vastaamalla globaaleihin haasteisiin, joita ilmastomuutos, luontokato, virkistäytymistarve, vesiensuojelu jne. meille asettavat. Tällaisia luontaisia ekokäytäviä tulee kehittää mm. Immalanjärven läntiselle ranta-alueelle Huhtasen suuntaan ja toisaalta Kymälähden rantoja seurailleen etelä-kaakkoon.
- Uusien tutkimustulosten pohjalta turvemaametsiä suositellaan kasvattamaan jatkuvapeitteisinä ja välttämään kunnostusohjelmia. Metsänkäyttösuositus tulee näkyä myös kaavamerkinnöissä ojiteuilla turvemaametsäalueilla. Erityisen tärkeää on rantametsissä käyttää jatkuvapeitteistä metsänkasvatusta tasaikäisrakenteisen metsänkasvatuksen ja avohakkuiden sijaan. Immalanjärven talouskäytössä olevia ranta- ja turvemaametsiä tulee kaavamääräyksiin suojata avohakkuilta ja ohjata metsänhoitotoimet tukemaan globaaleja tavoitteita; ilmastomuutoksen torjuntaa, luontokadon hillintää, virkistyskäyttöä ja vesistön ekologisen tilan säilymistä erinomaisena.

8.2.2 Palautteen huomioiminen yleiskaavaehdotusta laadittaessa

Yleiskaavaan on saadun palautteen perusteella tehty ehdotusvaiheessa useita muutoksia ja tarkistuksia, joista ohessa on kuvattu keskeisimpiä. Kaavaselostuksen liitteenä on vuorovaikutusraportti, jossa saatuun palautteeseen on vastattu yksityiskohtaisesti.

8.2.2.1 Saimaanranta (Lempukka-Hosseinlahti)

Yleiskaavan tavoitteena on säilyttää alueen virkistys-, luonto- ja kulttuuriarvot ja sovittaa ne yhteen rakennetun ympäristön ja kehittyvän maankäytön kanssa. Saimaanrannan laaja-alaisesta kehittämisestä asumiseen on luovuttu kaavaluonnosvaiheen jälkeen ja alue säilyy lähivirkistysalueena, jolla luontoarvot sekä virkistys- ja ekologiset yhteydet turvataan. Ainoastaan Mustalammen pohjoispuolella yleiskaavaan on jätetty varaus uudelle taajamatoimintojen alueelle (A2). Varaus kytkeytyy olevaan yhdyskuntarakenteeseen, jossa asutusta on jo nykyisellään lähempänä rantaa kuin Lempukka-Hosseinlahden alueella. Lisäksi alue sijaitsee kauempana Imatran kylpylän ja Ukonniemestä ja niitä ympäröivistä virkistys- ja vapaa-ajan ydinalueista.

Asumista pyritään Saimaanrannassa kytkemään uusien alueiden sijasta jo rakennetuille alueille Imatran kylpylän, Lammassaaren ja Ukonniemen nykyisen palvelukokonaisuuden ääressä.

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu rannan suuntainen ohjeellinen ulkoilureitti, joka jatkuu katkeamattomana Imatran kylpylältä Vuoksen rantaan ja sieltä edelleen etelään aina Kyyrönkoskelle saakka. Mm. ranta-vyöhykkeen ekologinen yhteys ja kasvillisuuden ja puuston muodostama ranta-alueen suojavyöhyke on turvattava paikallisen lajiston tarpeet huomioiden.

Yleiskaavaehdotuksessa on arvioitu kaavaratkaisun vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, suojelualueisiin ja ekologiseen verkostoon ja tehty tarvittavia tarkistuksia kaavaratkaisuun vaikutusten arvioinnin perusteella.

8.2.2.2 Rakennetun ympäristön arvokohteet

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt (RKY) oli yleiskaavaluonnoksessa huomioitu asianmukaisesti. RKY-ympäristöt sisältävät kuitenkin rakennuksia ja muita kohteita, jotka on mainittu RKY-alueiden kuvauksessa ja nämä oli kaavaluonnoksessa jätetty huomiomatta ja osoittamatta yksittäisinä valtakunnallisina arvokohteina. Ehdotusvaiheessa kaavaratkaisua on täydennetty huomioimalla RKY-alueiden kuvaukset

ja niissä mainitut kohteet. Nämä on luetteloitu kaavamerkinnän yhteydessä ja todettu niiden olevan valtakunnallisesti arvokkaita. Ko. rakennuksiin liittyy myös suojelumääräys.

Kaavaluonnoksessa maakunnalliset arvokohteet oli otettu huomioon voimassa olevan maakuntakaavan mukaan. Ehdotusvaiheessa kaavaratkaisua on täydennetty huomioimalla maakunnallinen taustaselvitys ja siinä mainitut rakennukset ELYn lausunnon mukaisesti. Ko. rakennukset on luetteloitu kaavamerkinnän yhteydessä ja todettu niiden olevan maakunnallisesti arvokkaita. Ko. rakennuksiin liittyy myös suojelumääräys.

Paikalliset arvokohteet oli yleiskaavaluonnoksessa huomioitu voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti, ellei kaupungin konserniohjauksen tai asemakaavojen selvitysten perusteella muuta ohjeistettu. Kaavaehdotusta varten laadittiin paikallisiin kulttuuriympäristön kohteisiin keskittyvä inventointi (Imatran yleiskaavan rakennusinventointi, Ramboll, 2024), jossa tarkistettiin viranomaisten kanssa yhdessä määritellyt kohteet ja alueet maastossa ja ne myös arvoluokitettiin. Selvityksen lähtöaineistoa olivat mm. Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet 2020 (Ramboll), Imatran rakennetun ympäristön kohteet 1994 (Lasse Ojonen) sekä voimassa olevan yleiskaavan "Kestävä Imatra 2020" suojelukohteet (sr ja/s), jotka on lueteltu kaavaselostuksen liitteessä 2 (Suojelukohteet, 2002). Yleiskaavaehdotuksen laatimisessa on huomioitu ko. inventoinnin tulokset ja paikallisesti arvokkaat kohteet ja alueet on luetteloitu ja osoitettu yleiskaavassa suojelumerkinnöin.

Kaupunki ei ole ollut samaa mieltä arvotuksesta ja suojelun tarpeesta (paikallinen) seuraavien rakennusten tai alueiden osalta: Elektrokemiallisen tehtaan konttori ja asuinalue, Elektrokemiallisen tehtaan sairaala, Rautalan omakotialue, Heikinkadun asuinrakennukset, Eka-leipomon rakennus, Vaihdemiehen talo, Immolan sahan työväen asuinrakennus, Ahtiaisentalo, Imatran työväenyhdistyksen talo, Vuoksenniskan postitalo (poliisitalo), Kaukopään tehtaan konttori, Niskalammen kaupparakennus, Immolan rautatieasema, Asikkalan talo, Immolan funkisrakennukset Niska-pietiläntien varrella. Näitä ei ole osoitettu yleiskaavassa suojeltavina rakennuksina. Imatrankosken kirkko ja kellotapuli -kohteesta kaupunki esittää suojeltavaksi kellotapulien. Vuoksenniskan sankarihautausmaa ja rukoushuone -kohteen osalta kaupunki esittää suojeltavaksi sankarihautausmaan. Linnalan koulu ja asuinrakennus -kohteen osalta kaupunki esittää suojeltavaksi koulun. Kaupungin näkemysten perusteet liittyvät kulttuuriympäristöselvityksessä mainittuihin kriteereihin suojelun edellytyksistä (mm. alkuperäistä tai sitä vastaavan käytön ilmeneminen ja jatkuminen (alkuperäisyys)) sekä inventoinnissa esiin nostettuihin arvoihin ja niihin perustuvaan arvoluokitukseen (historialliset, rakennushistorialliset ja -taiteelliset arvot, maisemalliset arvot, säilyneisyys).

Kaukopään koulun suojelumerkintä poistettiin kaavakartalta kaupunkikehityslautakunnan kokouksessaan 23.4.2024 tekemän päätöksen perusteella (samassa yhteydessä, kun lautakunta päätti kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta).

Immolan kasarmialueen osalta yleiskaavaluonnoksessa oli osoitettu suojellut rakennukset. Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu ELY-keskuksen esityksen mukaisesti myös varjellut rakennukset. Myös muita ns. laki-/asetuskohteita tarkistettiin, mikäli niistä saatiin tarkentavaa tietoa.

Modernia rakennuskantaa koskevat uudet suojelukohteet on osoitettu yleiskaavassa paikallisesti arvokkaina, vaikka niillä yleiskaavan yhteydessä tehdyssä arvotuksessa nähtäisiin myös maakunnallista arvoa. Mahdollinen maakunnallinen merkittävyys vahvistuu ko. kohteissa vasta Etelä-Karjalan liitossa vireillä olevan maakuntakaava-ratkaisun voimaantulon myötä.

Suojeltavat kohteet on kaavakartalla ja/tai kaavamääräyksessä yksilöity. Rakennettua kulttuuriympäristöä koskevilla teemakartoilla (osana kaavaselostusta) suojeltavat kohteet on myös indeksoitu.

Taustaselvityksen (Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet, Imatran kaupunki, Ramboll, 2020) liitteissä, jotka koskivat selvityksen tausta-aineistoa ja nostoja paikkatietomuodossa, oli runsaasti virheitä. Liitteillä ei ole enää merkitystä, sillä paikkatietoaineisto on korjattuna saatavissa alkuperäisistä tietolähteistä ja museon KIOSKI-tietokannasta sekä nyt laadittavasta yleiskaavasta liiteaineistoihin. Liitteiden jättämisestä pois sovittiin viranomaiskokouksessa 8.3.2023.

8.2.2.3 Arkeologinen kulttuuriperintö

Maanala Oy:n arkeologinen selvitys on ollut yleiskaavaluonnoksen liite. Kaavaehdotukseen liittyvässä selostuksessa todetaan tilanteesta ja suunnitteluratkaisusta tarkemmin. Alueella sijaitsee sekä lakisuojeittuja (295/1963) kiinteitä muinaisjäännöksiä että muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita.

Kaavakarttaa on ehdotusvaiheessa päivitetty tarkistamalla sisältö muinaismuistorekisterin mukaiseksi. Kaavaluonnosta laadittaessa Maanalan selvityksen tulokset eivät olleet kaikilta osin vielä saatavissa muinaismuistorekisteristä, joten yleiskaavaan päätettiin siinä yhteydessä viedä selvityksen tulokset sellaisenaan. Kaavaehdotusta laadittaessa tilanne on päivittynyt.

Yleiskaavaa laadittaessa on huomioitu kohteet myös sellaiset muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet, joita ei ole mainittu arkeologisessa inventoinnissa 2019-2020.

8.2.2.4 Luontoselvitykset ja niiden oikea-aikaisuus

Yleiskaavoituksen yhteydessä selvitetään luontotiedot huomioiden luonnonympäristön paikalliset ominaisuuspiirteet, laadittavan kaavan tarkkuustaso ja tarkoitus, muuttuvan maankäytön painopistealueet sekä olemassa oleva selvitystieto alueelta.

Imatran yleiskaava-alueen arvokkaiden luontokohteiden määrittelyn pääasiallisina aineistolähteinä ovat olleet:

- Imatran yleiskaavan luontoselvitykset 2019–2020 (pääasiassa maankäytön muutosalueita koskien), Karri Kuitunen, täydennykset Ramboll Finland Oy
- Imatran luonnonsuojeluselvityksen 2000 päivitys (voimassa olevan yleiskaavan mukaiset kohteet)

Työn aloitusvaiheessa on käyty läpi olemassa oleva lähtöaineisto ja arvioitu sen kattavuus. Työn aikana on myös tarkistettu mahdolliset päivittyneet tiedot avoimista rekistereistä, kuten SYKE:n avoimet paikkatiedot sekä avoin lajitieto (laji.fi). Näin ollen esimerkiksi liito-oravahavainnoista on tietoa kattavasti eri vuosilta.

Lähtöaineistoa on analysoitu, ja arvoalueiden ja paikkatietoanalyysin avulla luotu tilannekuva selvitysalueen luontoarvoista. Tarkastelun pohjalta on esitetty ne alueet ja kohteet, jotka ovat olennaisia huomioida yleiskaavatasoisessa suunnittelussa.

Selvitettäviä asioita ovat olleet:

- Luontodirektiivin liitteen IV (a) eliölajit ja näiden elinympäristöt sekä liitteen IV (b) kasvilajit
- Luonnonsuojelulain mukaiset suojellut luontotyytit
- Luonnonsuojelulain mukaiset erityisesti suojeltavat lajit
- Vesilain (2. luvun 11 §:n) mukaiset luonnontilaiset tai sen kaltaiset vesiluontotyytit (mm. lähteet)
- Metsälain (10 §) mukaiset erityisen tärkeät elinympäristöt
- Muut luonnon monimuotoisuuden kannalta huomionarvoiset kohteet tai muutoin huomionarvoiset lajit

Yleiskaavaa laadittaessa (selvityksissä ja kaavaratkaisussa) huomio kiinnitetään erityisesti luontoarvojen turvaamiseen muuttuvan maankäytön alueella. Nyt laadittavassa Imatran yleiskaavassa luontoarvot on huomioitu moninaisin alue-, kohde- ja viivamerkinnoin niihin liittyvine määräyksineen. Luontoa ja viherverkkoa koskevia määräyksiä on myös ns. yleisissä määräyksissä, jotka koskevat koko kaava-alueita.

Kaavaehdotuksen laatimisessa on otettu huomioon ELY-keskuksen lausunto yleiskaavaluonnoksesta, jonka mukaan Saarlammen alueen liito-oravan kulkuyhteystarve tulee lisätä kaavakarttaan. Muutoin ELYn näemyksen mukaan luontoselvitysten tulokset on huomioitu kaavoituksen edetessä. Tarkempia selvityksiä laaditaan tarvittaessa asemakaavojen yhteydessä. Tällaisia ovat mm. vuonna 2022 laaditut Pelkolan, Imatrankosken, Ritikankosken ja Linnankosken peltojen luontoselvitykset.

Imatran kaupunki on lisäksi vuonna 2022 teettänyt toisen liito-oravaselvityksen Karhumäen-Lempukan ja Mustalammen ympäristön alueille nyt laadittavaa yleiskaavaa varten. Tavoitteena on ollut varmistaa, että selvityksiä on useammalta kaudelta. Merkkejä liito-oravan esiintymisestä alueella ei tälläkään kertaa saatu. Alueelta ei myöskään ole tehty liito-oravahavaintoja muissa kartoituksissa (laji.fi).

Yleiskaavaehdotuksessa on arvioitu kaavaratkaisun vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, suojelualueisiin ja ekologiseen verkostoon ja tehty tarvittavia tarkistuksia kaavaratkaisuun vaikutusten arvioinnin perusteella.

8.2.2.5 Ns. Metsälaki-kohteiden osoittaminen yleiskaavan maa- ja metsätalousvaltaisilla alueilla ja virkistysalueilla

Maankäyttö- ja rakennuslain 5 §:n mukaan alueiden käytön suunnittelussa tulee mm. edistää luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä. Saman lain 39 §:ssä määritellään yleiskaavan sisältövaatimukset, joihin sisältyy luonnonarvojen vaaliminen. Näin ollen yleiskaavaa varten tehdyssä luontoselvityksessä todettuja luontokohteita ei voi jättää huomioimatta yleiskaavassa. Luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät luontoarvot tulee turvata myös varsinaisten luonnonsuojelualueiden ulkopuolella. Luomerkinnät perustelevat myös osaltaan muita yleiskaavamerkintöjä, niiden aluerajauksia ja niihin liittyviä määräyksiä, ja ovat siten tarpeellisia toimintojen yhteensovittamisen kannalta.

Metsälakia sovelletaan oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitetuilla alueilla. Siltä osin kuin luonnon monimuotoisuuden turvaaminen koskee Metsälain 10 §:n mukaisia kohteita, ovat yleiskaavan merkinnät maa- ja metsätalousalueella ja virkistysalueilla informatiivisia, eikä esimerkiksi maisematyölupaa koskeva yleinen määräys koske näitä alueita.

8.2.2.6 Lampsinjoen-Hallikkaanjoen kaavamerkintöjen tarkistaminen

Hallikkaanniemen ja Tuomelan lehdot sekä Hallikkaan suojelualue on perustettuja luonnonsuojelualueita, joten oikea merkintä yleiskaavassa näiltä osin on luonnonsuojelualue (SL). Muu osa luonnonarvoja sisältävästä vyöhykkeestä on yksityisten omistamaa aluetta, jota on haettu METSO-ohjelmaan. Tämä vyöhyke on osoitettu yleiskaavassa luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi (luo). Luontoselvityksen johtopäätöksissä todetaan, että jokivarteen olisi mahdollista perustaa suojelualue kattamaan paikat, joilla metsät ovat säilyneet luonnontilaisina. Yleiskaavan laatimisen aikana onkin perustettu yksityiset Matinmäen ja Harakkakorven suojelualueet vuosina 2022 ja 2023.

8.2.2.7 Pohjavesialueet

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) on tarkastanut Imatran pohjavesialueiden luokitukset ja rajaukset vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetun lain (1299/2004) mukaisiksi ja ne on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Yleiskaavassa on osoitettu päivitettyt rajaukset ja luokitukset Vesioronkankaan vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle (I lk) sekä muille vedenhankintakäyttöön soveltuville pohjavesialueille (II lk), joita ovat Korvenkanta, Teppanala, Saarlampi ja Lammassaari.

8.2.2.8 Patoturvallisuus

Koko kaava-alueella koskeviin yleisiin määräyksiin on lisätty: "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee huomioida luokitellut padot siten, että toimenpiteillä ei aiheuteta vaaraa niiden turvallisuudelle." Yleisten määräysten yhteydessä tuodaan esiin, että Imatran alueella sijaitsee kolme patoturvallisuuslain (494/2009) 11 §:n mukaisesti luokiteltua patoa.

8.2.2.9 Uusi voimajohtolinja 400 kV välillä Vuoksi-Kontiolahti

Maakuntakaavan mukaista 400 kV voimajohtolinjaa välillä Vuoksi-Kontiolahti on tarkennettu yleiskaavaehdotukseen helmikuussa 2024 Fingridin uusimman suunnitelman mukaisesti.

8.2.2.10 Vuoksen kanavahanke ja uimaranta

Vuoksen kanavasta (Tainionkosken voimalaitoksen ohi) sekä siihen liittyneistä vesiliikenteen yhteystarvemerkinästä ja kanavan länsipuolella olleesta uimarantavarauksesta on luovuttu kaavaluonnosvaiheen jälkeen.

8.2.2.11 Jätevedenpuhdistamon vaihtoehtoiset ratkaisut

Yleiskaavan laatimisen aikana on ilmennyt, että maakunnallinen laitos ei ole toteutettavissa taloudellisesti perustellulla tavalla Imatran Meltolaan, joten uuden puhdistamon varauksesta Meltolaan on luovuttu yleiskaavan ehdotusvaiheessa. Puhdistamo on toteutumassa Lappeenrantaan, mihin on myös Etelä-Karjalan 2. vaihemaakuntakaavassa varauduttu.

8.2.2.12 Sähköasemat

Laadittavan yleiskaavan ohjausvaikutus tähtää erityisesti siihen, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioiduksi kaupungin alueidenkäytön kokonaisuus ja kaupungin strategiset vetovoimaan ja kilpailukykyyn liittyvät linjaukset. Imatran yleiskaava 2040 on aluevarausmerkinnöiltään yleispiirteisempi kuin voimassa oleva yleiskaava "Kestävä Imatra 2020". Nyt laadittavan yleiskaavan on haluttu kestävän aikaa ja mahdollistavan erilaisia kehityskulkuja. Samalla asemakaavoitukseen jää liikkumavaraa.

Yleiskaavassa on osoitettu alueiden pääkäyttötarkoitus. Alueet voivat pitää sisällään pääkäyttötarkoituksen lisäksi muita käyttötarkoituksia kuten yhdyskuntateknisen huollon alueita. Yleiskaavassa on osoitettu omalla alue- tai kohdemerkinnällään (ET tai et) Imatran merkittävimpiä yhdyskuntateknisiä aluevarauksia maakuntakaavaan perustuen kuten Räikkölän A-asema, seudullinen kaasuvoimalaitos, Hiekkoinlahden ja Patalahden vedenottamot sekä Meltolan jätevedenpuhdistamo.

8.2.2.13 Kaupan suuryksiköiden alueet

Yleiskaavassa kaupan suuryksiköiden alueita koskeva ratkaisu perustuu Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavaan. Venäjältä suuntautuvassa ostovoimassa tapahtunut merkittävä väheneminen on kuitenkin huomioitu yleiskaavaehdotuksessa siten, että kaupan suuryksiköiden alueelle voi toteutua myös monipuolisia työpaikka-alueita. Vaihemaakuntakaavan mukaisten KM-alueiden pääkäyttötarkoitus voi olla rajakaupan aluetta lukuun ottamatta myös työpaikka-alue.

8.2.2.14 Joukkoliikenne ja Imatrankosken aseman saavuttavuus kestävin kulkumuodoin

Yleiskaavassa määrätään, että tarkemmassa suunnittelussa tulee varautua matkustajapotentialin kasvattamiseen mahdollisilla uusilla henkilöliikenteen asemilla. Uusien seudullisten henkilöjunaliikenteen asemien/liikennepaikkojen toteuttamismahdollisuuksia ei tulisi muulla maankäytöllä estää tai rajoittaa.

Imatran keskusrautatieasema / matkakeskus merkintään liittyy määräys, jonka mukaan tarkemmassa suunnittelussa tulee edistää sujuvia joukkoliikennenyhteyksiä Imatrankosken asemalta keskustaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita tulee kehittää parantamalla ja rakentamalla kävelyn ja pyöräilyn väylästäön runkoyhteyksiä asemalle. Saatto- ja liityntäliikenteen tarpeet tulee huomioida asemaympäristön tarkemmassa suunnittelussa.

8.2.2.15 Mahdolliset virkistysalueet yksityisten mailla

Virkistysalueet on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu pääasiassa voimassa olevien kaavojen mukaisesti. Yleiskaavan laatimisen yhteydessä on selvitetty yleiskaavaehdotuksen mukaisille virkistysalueille mahdollisesti jäävät luvalliset asuin- ja lomarakennukset. Virkistysalueiden rajauksia on tarkistettu siten, että rakennukset sijoittuvat pääsääntöisesti yleiskaavan mukaisille rakennetuille alueille tai maa- ja metsätalousvaltaisille alueille.

On huomioitava, että laadittava yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen aluevarauskaava, mikä vaikuttaa yleiskaavaan esitystapaan ja -tarkkuuteen. Yleiskaavassa on esitetty alueen pääkäyttötarkoitus, mutta alue voi pitää sisällään myös muita käyttötarkoituksia.

8.2.2.16 Kaavoituksen vaikutukset metsätalouteen

Tulee huomioida, että laadittava yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen aluevarauskaava, joka mahdollistaa kaavan yksityiskohtaisen suunnittelun ja toteuttamisen monilla tavoin. Yleiskaavassa kaupungin alueen nykyinen jako taajama- ja maaseutumaisiin vyöhykkeisiin säilyy kuitenkin ennallaan ja yleiskaavassa esitetyt muutokset kohdistuvat pääasiassa nykyisen kaupunkirakenteen sisään. Yleiskaavassa mahdollistetaan lähinnä täydennysrakentamista, joten lähtökohtaisesti rakentamisesta metsätalouteen aiheutuvat vaikutukset ovat vähäiset.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukaan (MRA 1 §) yleiskaavoituksessa ei edellytetä metsätalouteen kohdistuvaa vaikutusten arviointia. Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittämisen osalta lainsäädännön tavoitteena on lisätä kunnissa laadultaan ja määrältään riittävää tonttitarjontaa, mikä mahdollistaa myös uusien toimijoiden tulon markkinoille. Kilpailun huomioiminen on tärkeää erityisesti kauppa-, asunto- ja työpaikka-alueita kaavoitettaessa ja kasvavilla kaupunkiseuduilla.

Ilmastotavoitteita edistävässä yleiskaavassa monet kysymykset liittyvät osaltaan metsien käyttöön. Yleiskaavaluonnoksen mukaisesta kaavaratkaisusta on tehty erillinen ilmastovaikutusten arviointi. Työssä on selvitetty kaavan ilmastovaikutukset mm. energian, luonnonvarojen käytön ja viherrakenteen sekä ilmastomuutokseen sopeutumisen näkökulmista.

Yleiskaavan vaikutukset on arvioitu riittävällä (MRA 1 §) ja yleiskaavan sisältövaatimuksiin nähden tarkoituksenmukaisella tavalla. Kaavaa laadittaessa on huomioitu, että kaavaratkaisu ei aiheuta maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa (MRL 39 §).

8.2.2.17 Geologisesti arvokkaat alueet

Geologisesti arvokkaat alueet on lisätty yleiskaavaehdotukseen ja niihin on lisätty asianmukainen suojelumääräys.

8.2.2.18 Meluntorjunta

Yleisissä määräyksissä on annettu seuraava koko kaava-alueella koskeva yleismääräys: "Koko kaava-alueella on meluntorjuntatarvetta liikennemelua vastaan. Yleiskaavan yhteydessä on laadittu meluselvitys (WSP, 25.2.2021), jonka tulokset tulee ottaa tarkemmassa suunnittelussa huomioon. Myös runkomelu- ja tärinähaitat sekä niiden vaikutukset rakentamiseen on otettava huomioon tarkemmassa suunnittelussa. Mikäli teollisuusalueiden, Immolan ampumaradan, Kurkivuoren moottoriurheiluradan tai muiden melua aiheuttavien toimintojen läheisyyteen suunnitellaan sijoitettavaksi uusia melulle herkkiä toimintoja, on asemakaavoituksessa ja rakennussuunnittelussa otettava huomioon meluntorjunta siten, että valtioneuvoston asetuksen mukaiset melutason ohjearvot eivät ylity."

Kaavaselostukseen on täsmennetty tietoja suunnittelualueen lähtökohdista meluun liittyen. Myös melutasoja koskevat valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjearvot on lisätty selostukseen. Immolan ampumaradan 300 m kivääriradan suunta on käännetty meluhaittojen vähentämiseksi, eikä maakuntakaavan mukainen meluvyöhyke ole tältä osin ajan tasalla. Rajavartiolaitos on toimittanut kivääriradan suunnan muutoksen meluvaikutuksista selvityksen ELY:lle. Toimintaa säädellään ajantasaisella ympäristöluvalla.

8.2.2.19 Suuronnettomuusvaaralliset teollisuuslaitokset

Suuronnettomuusvaaralliset teollisuuslaitokset Imatralla oli jo selvitetty kaavaluonnosvaiheessa. Laitokset oli listattu selostuksen teollisuutta ja tuotantoa koskevassa luvussa ja niitä koskeva suojavyöhyke (konsultointivyöhyke) osoitettu kaavakartalla. Yleiskaavan osallisiin (OAS) on lisätty Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) ja heiltä on myös pyydetty lausunto yleiskaavaluonnoksesta. Lausunnon perusteella selostusta ja kaavakartalla esitettyä suojavyöhykkeen kuvausta on tarkistettu siten, että Tukesin valvonnassa olevista laitoksista Ovako Imatra Oy Ab on Tukesin valvoma lupalaitos, mutta se ei ole Seveso-direktiivin mukainen suuronnettomuusvaarallinen laitos. Suojavyöhyke on osoitettu Seveso III -direktiivin mukaisille laitoksille ja muille Tukesin valvomille laitoksille. Aluetta koskevista maankäyttösuunnitelmista tulee pyytää alueellisen pelastuslaitoksen, Tukesin ja ympäristöviranomaisten lausunto.

Selostuksen kohtaan ”Ympäristöhäiriöt” on lisätty tieto suuronnettomuusvaarallisista teollisuuslaitoksista Imatralla.

8.2.2.20 Stora Enson tehtaiden läheisyyteen sijoittuva toiminta

Stora Enson tehdasalueet on yleiskaavassa osoitettu alueina, joille voidaan sijoittaa ympäristövaikutuksiltaan merkittäviä teollisuustoimintoja. Mikäli alueella varastoidaan, käsitellään tai valmistetaan polttonesteitä tai muita vaarallisia aineita, on alueen suunnittelussa huomioitava vaarallisista aineista alueelle ja sen lähiympäristölle aiheutuvat riskit. Tarkemmassa suunnittelussa määritellään toimintojen tarkempi sijoittuminen sekä ympäristöhaitoille reunaehdot.

Suojavyöhykettä koskevista maankäyttösuunnitelmista tulee pyytää alueellisen pelastuslaitoksen, Tukesin ja ympäristöviranomaisten lausunto.

Koko kaava-aluetta koskevien yleisten määräysten mukaan ”Mikäli teollisuusalueiden tai muiden melua aiheuttavien toimintojen läheisyyteen suunnitellaan sijoitettavaksi uusia melulle herkkiä toimintoja, on asemakaavoituksessa ja rakennussuunnittelussa otettava huomioon meluntorjunta siten, että valtioneuvoston asetuksen mukaiset melutason ohjearvot eivät ylitä.”

8.3 Koko kaava-alutta koskevat yleismääräykset

Yleiskaavassa on annettu koko aluetta koskevia yleismääräyksiä. Yleismääräykset koskevat kauppaa, rakentamista, viherrakennetta ja luontoarvoja, tulvasuojelua, hulevesiä, energiatehokkuutta ja paikallisia energiaratkaisuja, uudelleenkäyttöä ja muuntojoustavuutta sekä meluntorjuntaa. Alle on koottu yleiskaavan yleismääräykset tiivistetysti.

Kauppa

Yleismääräyksissä otetaan kantaa kaupan sijoittumiseen sekä vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitukseen keskustojen ulkopuolella. Yleismääräyksen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköitä saa sijoittaa vain keskustatoimintojen alueille sekä alueille, jotka yleiskaavassa on erityisesti osoitettu alueiksi, joille saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM, KM/r ja KM/res).

Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus perustuu Imatran yleiskaavassa Etelä-Karjalan 1. vaihemaakunta-kaavaan taulukon 8.1 mukaisesti.

Taulukko 8.1. Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus Imatran yleiskaavassa.

Aluevarausmerkintä	Kaupan mitoitus KM Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue	Kaupan mitoitus KM-r Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikköalue	Uusi kaupan mitoitus yhteensä
Korvenkanta (KM)	121 500		121 500
Korvenkanta (KM/res)	40 000		40 000
Sotkulampi (KM)	45 000		45 000
Sotkulampi (KM/res)	10 000		10 000
Teppanala (KM/r)		25 000	25 000
Yhteensä	216 500	25 000	241 500

Rakentaminen

Rakentamiseen liittyvät yleismääräykset koskevat yleiskaavassa mm. maaseutualueelle rakentamista, tuuli-voimaloiden rakentamista sekä patojen huomioimista rakentamisessa. Yleismääräyksen mukaan maaseutu-alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa rakentaminen ja muu maankäyttö tulee

sopeuttaa ympäristöönsä siten, että alueen omaleimaisuus ja viihtyisyys vahvistuvat sekä ympäristö-, luonto- ja kulttuuriympäristöarvojen säilyminen turvataan. Kaavoittamattomilla ranta-alueilla tulee uuden asuin- tai lomarakennuksen rakentamiseksi hakea poikkeamislupapäätös tai suunnittelutarveratkaisu ennen rakennuslupapäätöstä. Voimassa olleen lainsäädännön nojalla myönnetyn luvan perusteella rakennettua rakennusta saa peruskorjata ja tuhoutuneen rakennuksen saa korvata vastaavalla uudella rakennuksella.

Tuulivoimaloiden rakentamisessa tulee huomioida, että yli 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeiden voimaloiden rakentamisesta tulee pyytää lausunto Puolustusvoimien Pääesikunnalta.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee huomioida luokitellut padot (Imatrankosken voimalaitoksen pato, Tainionkosken voimalaitoksen pato ja Imatran terästehtaan jätealaiden pato) siten, että toimenpiteillä ei aiheuteta vaaraa niiden turvallisuudelle.

Viherrakenne ja luontoarvot

Viheralueverkoston jatkuvuus sekä ekologinen ja virkistysellinen toimivuus tulee turvata jatkosuunnittelussa. Lisäksi viheralueita tulee säilyttää yhtenäisinä aluekokonaisuuksina ja virkistyspalveluita tulee kehittää hyvin saavutettavana verkostona.

Vuoksen länsipuolisella alueella Saimaan rantavyöhykkeellä sekä Saarlammen Risuniemessä (erityisesti A2-alueet), saarissa sekä Immalanjärven rantavyöhykkeellä monipuoliset luontoarvot tulee huomioida ja turvata alueen tarkemmassa suunnittelussa. Rantavyöhykkeen ekologinen yhteys sekä kasvillisuuden ja puuston muodostama ranta-alueen suojavyöhyke on turvattava huomioiden paikallisen lajiston tarpeet.

Tulvasuojelu

Jatkosuunnittelussa tulee huomioida tulvavaara ja -riskit. Järvien ranta-alueilla ja jokien varsilla on selvitettävä tulvakorkeudet.

Hulevedet

Jatkosuunnittelussa on huomioitava riittävät aluevaraukset hulevesien luonnonmukaiseen hallintaan ja hulevesien hallinnan jatkosuunnittelu tulee tehdä vesistöjen erityispiirteet huomioon ottaen. Vesien hyvän tilan säilyttämistä tai savuttamista tulee edistää yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja kehittyville alueille tulee laatia tarvittaessa kokonaisvaltainen hulevesien hallintasuunnitelma.

Energiatehokkuus ja paikalliset energiaratkaisut

Jatkosuunnittelussa tulee edistää uusiutuvien energianlähteiden ja ylijäämäenergian käyttöä sekä uusiutuvan energian tuotantomahdollisuuksia.

Uudelleenkäyttö ja muuntojoustavuus

Asumiseen ja muuhun rakentamiseen liittyviä innovaatioita tulee pyrkiä tukemaan lisäämällä muuntojoustavuutta ja älykästä rakentamista.

Uusia ja täydentyviä alueita asemakaavoitettaessa tulee huomioida kiertotalous ja materiaalitehokkuus. Rakentamisessa muodostuvia massoja tulee kierrättää ja hyödyntää suunnitelmallisesti.

Eri toimijoiden keskinäisiä synergioita tulee tukea yksityiskohtaisessa suunnittelussa esim. osaamisen jakamisen, yhteisen infrastruktuurin hyödyntämisen ja sivutuotteiden hyödyntämisen edistämiseksi.

Meluntorjunta

Yleismääräyksessä todetaan koko kaava-alueella olevan meluntorjuntatarvetta liikennemelua vastaan. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida yleiskaavan yhteydessä laaditun meluselvityksen tulokset sekä runkomelu- ja tärinähaitat sekä niiden vaikutukset rakentamiseen.

Mikäli teollisuusalueiden, Immolan ampumaradan, Kurkkuoren moottoriurheiluradan tai muiden melua aiheuttavien toimintojen läheisyyteen suunnitellaan sijoitettavaksi uusia melulle herkkiä toimintoja, on asemakaavoituksessa ja rakennussuunnittelussa huomioitava meluntorjunta siten, ettei valtioneuvoston asetuksen mukaiset melutason ohjearvot ylity.

8.4 Alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävä liikkuminen

8.4.1 Kaupunkikeskukset ja keskustatoimintojen alueet

Kaupunkikeskuksia tarkoittavalla kohdemerkinnöllä on osoitettu Imatrankoski, Mansikkala ja Vuoksenniska. Kaupunkikeskusten ydinalueet on osoitettu myös aluevarausmerkinnöillä keskustatoimintojen alueiksi (C).

Kaavaratkaisussa tavoitellaan kaupunkikeskusten tiivistymistä ja eheytymistä. Lisäksi tavoitellaan Imatrankosken ja Mansikkalan keskustojen tiiviimpää toiminnallista ja rakenteellista yhdistymistä. Keskustoja tuetaan kaupallisten ja julkisten palvelujen sekä monimuotoisen kaupunkielämän alueina. Asuinalueiden veto-voimaa, elinvoimaa ja viihtyisyyttä lisätään erityisesti keskustoissa aikaisempaa monimuotoisemmalla asumisella. Asumismuotojen ja -tapojen erilaisuutta (omistus-, vuokra-, opiskelija-, osaomistus- ja asumisoikeus-, palveluasuminen; kerros-, rivi- ja pientalotyypit) eri väestöryhmien tarpeisiin lisätään.

Keskustoja koskevat aluevaraukset ovat voimassa olevaa yleiskaavaa väljempinä niihin kuullessa myös ympäröiviä asunto- ja palvelualueita. Kaavamääräyksen mukaan:

Alue on tarkoitettu kaupunkimaisen rakentamisen alueeksi, jonka pääasiallisia toimintoja ovat kauppa ja kaupalliset palvelut, julkiset palvelut ja hallinto, keskustaan soveltuva monimuotoinen asuminen, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomat työpaikkatoiminnot, matkailu sekä näihin liittyvä liikenne, virkistys, vapaa-ajan toiminnot ja yhdyskuntatekninen huolto. Palvelujen ja toimintojen suunnittelussa tulee huomioida eri väestöryhmien tarpeet.

Alueen tarkemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskusta-alueiden elinvoimaisuuden ja vetovoimaisuuden lisäämiseen ja keskustojen kehittämiseen asuntoalueina. Asuntotarjonnan monimuotoisuutta/monipuolisuutta tulee lisätä eri asukasryhmät huomioiden.

Kaupallisen palvelurakenteen kehittämisessä alueella tulee suosia keskustahakuista erikoiskauppaa, keskustahakuisia kaupallisia palveluja sekä päivittäistavarauppaa. Kaupallisessa ydinkeskustassa/keskustassa tulee pyrkiä palvelujen keskittämiseen siten, että välimatkat palvelujen välillä ovat mahdollisimman lyhyitä ja että palvelut ovat hyvin saavutettavissa.

Suunnittelussa tulee varmistaa rakenteen riittävä eheys ja tiiveys joukkoliikennepalvelujen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksien parantamiseksi. Imatrankosken ja Mansikkalan tarkemmassa suunnittelussa tulee edistää ranta-alueiden saavutettavuutta (esim. kevyen liikenteen yhteydet ja ulkoilureitit) ja vesistön läheisyyden korostamista julkisissa kaupunkitiloissa.

Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota kaupunkikuvalliseen ilmeeseen sekä viihtyisyyttä luovien kaupunkielementtien säilyttämiseen ja lisäämiseen. Keskuksissa tulee säilyttää niiden arvokkaat erityispiirteet. Rakennetun ympäristön laatuun tulee kiinnittää huomioita erityisesti julkisten tilojen ja palvelujen osalta.

Kohtaamis- ja tapahtumapaikkoja tulee lisätä ja varmistaa niiden tarkoituksenmukaisuus (mittakaava ja sijoittuminen). Osaamiskeskittymien muodostumista keskuksissa tulee tukea.

Alue on asemakaavoitettu tai tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.



Kuva 8.2. Vuoksenniskan keskustaa. (Kuva: Broman, 2020)



Kuva 8.3. Imatrankosken keskustan puistoalueita. (Kuva: Broman, 2020)

8.4.2 Kaupunginosakeskukset

Kehitettäviä kaupunginosakeskuksia (ca) tarkoittavalla kohdamerkinnällä on osoitettu Rajapatsas, Sieni-mäki, Rautio, Itä-Siitola, Karhumäki, Meltola ja uutena kaupunginosakeskuksena Saimaanranta.

Kaavamääräyksen mukaan Kaupunginosakeskukset on tarkoitettu tiiviin rakentamisen alueeksi, jonka pääasiallisia toimintoja ovat asumista tukevat palvelut, keskuksen luonteeseen ja ympäristöön soveltuva rakentaminen, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomat työpaikkatoiminnot sekä näihin liittyvä liikenne, virkistys ja yhdyskuntatekninen huolto. Kaupunginosakeskuksissa pyritään edistämään asumista tukevien lähipalvelujen säilyttämistä sekä sopivaa palvelutilatarjontaa suuntaamalla niihin täydennysrakentamista. Kaupunginosakeskusten suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota alueen viihtyisyyteen ja omaleimaisuuteen sekä eri liikennemuotojen järjestelyiden toimivuuteen ja turvallisuuteen. Rakennetun ympäristön laatuun tulee kiinnittää huomioita erityisesti julkisten tilojen ja palvelujen osalta.

8.4.3 Taajamatoimintojen alueet

Yleiskaavassa on tarkistettu sekä alueellisesti että sisällöllisesti maakuntakaavan mukaista taajama-alueita. Keskeistä on ollut tunnistaa asemakaavoitetut ja tulevaisuudessa asemakaavoitettavaksi tarkoitetut alueet. Asemakaava välineenä palvelee parhaiten kaupunkimaisen ympäristön suunnittelua. Asemakaavoitettavat, taajamien lievealueet ja kaupunkimaisiksi kehitettävät alueet tulisi säästää mahdollisuuksien mukaan rakentamattomina ja ratkaista niiden käyttö asemakaavalla.

Yleiskaavassa on tarkennettu maakuntakaavan ohjausta taajamatoimintojen alueella. Ruskean värin eri sävyillä tummemmasta vaaleaan on osoitettu intensiivinen taajamatoimintojen alue (A1) ja taajamatoimintojen alue (A2). Nämä on jo asemakaavoitettu tai tarkoitettu asemakaavoitettaviksi.

Tumman ruskealla osoitetut intensiivisten taajamatoimintojen alueet (A1) on tarkoitettu tiiviiksi ja laadukkaan kaupunkimaisen rakentamisen alueeksi, joka tukeutuu tehokkaaseen joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn sekä monipuolisiin palveluihin. Alueille voidaan sijoittaa asumista sekä kauppa-, liike-, toimisto- ja palvelutiloja. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota alueen kaupunkikuvalliseen ilmeeseen sekä viihtyisyyttä luovien kaupunkielementtien säilyttämiseen ja lisäämiseen. Merkinnällä on osoitettu sellaiset kaupunkikeskusten lähialueet, joita ei ole osoitettu keskustatoimintojen alueiksi, sekä alueet, jotka tukevat asemanseuduilla ja hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhykkeellä matkustajapotentiaalin kasvattamista.

Muut asemakaavoitettavaksi tarkoitetut alueet on osoitettu keskiruskealla värillä taajamatoimintojen alueiksi (A2). Nämä alueet on tarkoitettu pääasiassa asumiseen ja sitä tukevien palvelujen, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien työpaikkatoimintojen sekä näihin liittyvän liikenteen, virkistykseen ja yhdyskuntateknisen huollon alueiksi. Uudis- ja täydennysrakentamisen tulee luonteeltaan ja mittakaavaltaan sopeutua ympäristöönsä. Lähtökohtaisesti nykyisten taajamien tiivistämis- ja laajenemisvara tulee hyödyntää ennen uusien alueiden käyttöönottoa.

Yleiskaavan taajamatoimintojen alueille sijoittuvilta asuntoalueilta tulee järjestää yhteydet taajamarakenteen ulkopuolisille laajemmille viheralueille. Vesistöön tukeutuvien alueiden suunnittelussa tulee tavoitella korkealuokkaista ja viimeisteltyä kokonaisuutta. Suunnittelussa tulee edistää ranta-alueiden hyvää saavutettavuutta.

Yleiskaavassa ei ole osoitettu pientalovaltaisia asuntoalueita eikä muitakaan sellaisia asuntoalueita kyläalueita lukuun ottamatta, joita ei olisi tarkoitus asemakaavoittaa. Kyläalueille voidaan lupamenettelyin osoittaa täydennysrakentamista – ei kuitenkaan niin, että asemakaavoituskynnys ylittyy. Uudisrakentamisessa tulee vahvistaa seudun erityyppisten asumisen vyöhykkeiden ominaispiirteitä ja erilaisuutta.

8.4.4 Liikenneverkko

Yleiskaavassa on osoitettu seudun pääliikenneverkko: moottoritie/moottoriliikennetie/valtatie, kantatie, merkittävästi parannettava kantatie, seututie/pääkatu ja yhdystie/kokoojakatu.

Moottoritienä/moottoriliikennetienä/valtatienä on osoitettu valtatie 6, joka on Loviisan Koskenkylästä Kouvolan, Lappeenrannan, Imatran, Joensuun ja Nurmeksen kautta Kajaaniin johtava valtatie. Imatran Mansikkalasta Oritlammelle tie ohittaa taajaman moottoritienä. Imatran pohjoispuolella tie on hyvätasoista kaksikaistaista valtatieta, jonka sujuvuus on varsin hyvä.

Merkittävästi parannettavana kantatienä yleiskaavassa on osoitettu kantatie 62.

Raideliikenteen osalta kaavassa on osoitettu päärata, merkittävästi parannettava päärata, uusi päärata ja sivurata.

Merkittävästi parannettavana pääratana on osoitettu Karjalan rata. Luumäki-Imatra-ratahanke on jo lähes valmistunut.

Merkittävästi parannettavana pääratana on osoitettu myös rataosuus Imatra-Imatrankoski-raja, jonka suunnittelu on muuttuneen geopoliittisen tilanteen vuoksi keskeytetty.

Yleiskaavassa uutena pääratana on osoitettu Imatran kolmioraide rajaliikenteen tarpeisiin ja vähentämään Imatran tavararatapihan kuormitusta. Nykytilanteessa Karjalan radalta Imatran aseman suunnasta ei ole mahdollista kääntyä etelään Imatrankoskelle ja Imatran raja-asemalle vievälle radalle. Kolmioraidteen suunnittelu on muuttuneen geopoliittisen tilanteen vuoksi keskeytetty.

Sivuratana on osoitettu teollisuusraiteita.

8.4.5 Joukkoliikenne

Bussiliikenne

Yleiskaavan mukaisella maankäytön kehittämisellä tavoitellaan palveluiltaan sekoittuneen, lyhyiden etäisyyksien jalankulku- ja kaupunkien sekä asukasmäärältään suurimpiin keskuksiin perustuvan joukkoliikennekaupungin kasvattamista. Toimiva liikennejärjestelmä on seudun ja kaupunkien keskeinen kilpailukytekijä, jos se turvaa elinkeinoelämän kustannustehokkaiden kuljetusten lisäksi myös asukkaiden sujuvan arjen.

Yleiskaavassa on osoitettu tiivistettävä, hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhyke Rajapatsaalta Imatrankosken, Mansikkalan, rautatieaseman ja Karhumäen/Karhukallion kautta Ukonniemeen ja Imatran kylpylän alueelle. Ratkaisun myötä kaupungin sisäisestä liikenteestä yhä suurempi määrä voidaan järjestää hyvin saavutettavan joukkoliikenteen avulla. Jotta hyvä palvelutaso voisi toteutua, merkittävä osa kasvusta ohjataan tälle vyöhykkeelle.

Vuoksenniskan ja Mansikkalan välille on osoitettu joukkoliikenteen yhteistarve -merkintä, jolla tällä yhteysvälillä tarkoitetaan nykyistä suurempaa ja nopeampaa joukkoliikenteen runkoyhteyttä.

Raideliikenne

Yleiskaavassa on osoitettu symbolimerkinnällä Imatran keskusrautatieasema/matkakeskus ja uusi seudullisen henkilöjunaliikenteen asema (Imatrankoski ja Vuoksenniska).

Uudet seudullisen henkilöjunaliikenteen asemat/liikennepaikat ovat pitkän aikavälin varauksia. Etelä-Karjalan taajamajunaselvityksessä (Taajamajunan suunnittelualue ja tarkasteltavat henkilöliikennepaikat, Etelä-Karjalan liitto, 2010) on osoitettu Imatran keskusrautatieaseman lisäksi Vuoksenniskan liikennepaikka.

Yleiskaavassa varaudutaan kehittämään Imatrankosken vanhaa asemapaikkaa henkilöliikenteelle. Raja-ase-
matoimintojen siirtyessä kokonaan Imatrankoskelta Pelkolaan Imatrankosken ratapiha olisi mahdollista pur-
kaa osittain. (Väylävirasto 2020.)



Kuva 8.4. Kun rata valmistui vuonna 1892 Viipurista (Antreasta), Imatrankoskelle rakennettiin asema. Asema purettiin vuonna 1970. Kuva: Uutisvuoksi/Veikko Puskan kokoelma 2017.

Lappeenranta-Imatra kaupunkiseudun työvaliokunnan nimeämä työryhmä on tarkastellut vuosina 2018-2020 paikallisjunaliikenteen käynnistämisen edellytyksiä Lappeenranta-Imatra-työssäkäyntialueella, jossa yhdyskuntarakenne on sellainen, että se parhaiten tukisi taajamajunan matkustajakysyntää. Selvityksessä on tarkasteltu myös taajamajunaliikenteen ulottamista idässä Parikkalaan ja lännessä Kouvolaan. Selvityksen perusteella eteläkarjalainen taajamajunaliikenne olisi perusteltua, mutta taloudellisesti kannattamatonta.

VR:n arvion mukaan taajamajunaliikenne Lappeenrannan ja Vuoksenniskan välillä (neljä menopaluuvuoroa Lappeenranta-Vuoksenniska välillä, joka viikonpäivä, ympäri vuoden) olisi kannattavaa, jos matkustajia olisi vuodessa 300 000–400 000. Tämä arvio ei kuitenkaan sisällä kalustoa, vaan pelkän liikennöinnin kyseisillä ehdoilla. Kaluston hankinta lisää kustannuksia huomattavasti, minkä vuoksi liikenne ei olisi kannattavaa edes Lappeenranta-Vuoksenniska välillä, jossa maakunnan pendelöintimäärät ovat suurimmat. Lisäksi taajamajunasta halutaan tehdä maakunnallinen liikennepalvelu, joka operoi maakunnan sisällä laajimmillaan Luumäen ja Parikkalan välillä sekä lisäksi yli maakuntarajan laajimmillaan Kouvolaan Etelä-Karjalan asemien kautta Savonlinnaan. Nämä laajennukset heikentävät liikenteen kannattavuutta.

Etelä-Karjalan liiton mukaan maakunnassa on kuitenkin vahva tahto taajamajunaliikenteen käynnistämiseen. Jotta taajamajunaliikenne olisi ylipäättään mahdollista, tarvitaan Karjalan radalle lisää investointeja, jotta raidekapasiteetti lisääntyy ja taajamajunaliikenne mahtuu raiteille nykyisten ja kasvavien teollisuuden kuljetusten ja kaukojunaliikenteen kanssa. Joutseno-Imatra kaksoisraiteen lisäksi tarvitaan kaksoisraide välille Luumäki-Joutseno. Maakuntien mukaan tämä olisi perusteltu investointi, koska entuudestaan vilkkaan rataosueiden liikennemäärät ovat kasvaneet 30 prosenttia Venäjän käynnistettyä hyökkäyksen Ukraina. Tavaraliikenteen lisäksi hanke luo edellytyksiä kehittää kaukojunaliikennettä Joensuun ja Helsingin välillä.

Ennen sotaa nähtiin, että henkilöjunaliikenteen operointia voisi laajentaa myös valtiorajan yli Venäjän puolelle Viipuriin ja Pietariin. Silloisten selvitysten mukaan Imatran rajanylityspaikan raideliikenteen kansainvälistäminen voisi tuoda 1 miljoona junamatkustajaa vuodessa Venäjältä rajan yli Suomen puolelle. Tämä matkustajamäärä parantaisi taajamajunaliikenteenkin kannattavuutta, mutta ei laskelmien mukaan edelleenkään tekisi liikenteestä itsekannattavaa. Liikennöinnin ulottaminen Venäjän puolelle vaatisi nykyisen geopoliittisen tilanteen merkittävää muutosta ja Imatra-Imatrankoski-raja hankkeen etenemistä. Ratapihojen kehittämisen ja kolmioraitteen mahdollistama lisäkapasiteetti olisi erityisen tarpeellinen, mikäli Imatrankosken raja-asema raideliikenteen osalta olisi avattu kansainväliselle liikenteelle.

Väylävirasto toteaa uusista junaliikenteen seisakkeista seuraavaa:

Kaukojunaliikenteen seisakkeita pitää arvioida eri kriteereillä kuin taajama- ja lähijunaliikenteen seisakkeita. Kaukojunien ensisijainen tarkoitus on tarjota nopeita runkoyhteyksiä maakuntakeskusten välillä. Uuden kaukojunaliikenteen seisakkeen tulee sijaita vähintään maakunnan osakesukuksessa tai suuren kaupunki-seudun osakesukuksessa, lisäksi seisakkeen tulee sijaita yli 30 km päässä olemassa olevasta kaukoliikenteen asemasta. Jos uusi seisake sijaitsee edellistä lähempänä nykyistä asemaa, ennustetun matkustajamäärän pitää olla huomattavasti yli 400 matkustajaa/vrk.

Taajamajunaliikenteen tarkoituksena on palvella työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoja kuntakeskusten välillä. Uuden seisakkeen tulee sijaita taajamassa, jossa on vähintään 2000 asukasta 2,5 km säteellä asemasta tai seisakkeen ympäristöön on suunniteltu maankäyttöä yli 10 000 asukkaalle. Rataosuudella liikennöidään taajamajunilla tai vähintäänkin radan nykyliikenne ja kapasiteetti mahdollistavat taajamajunaliikenteen kehittämisen.

Kaupunkiseutujen lähijunien tarkoituksena on tarjota nopea ja vuoroväliltään tiheä joukkoliikenteen runkoyhteys kaupunginosakeskusten välillä. Seisakkeen tulee sijaita kaupunginosakeskuksessa, jossa on yli 10 000 asukasta 2,5 km säteellä ja rataosuudella liikennöidään lähijunilla tai vähintäänkin rataosuus on kaksiraiteinen, joka mahdollistaa lähijunaliikenteen kehittämisen. --- Tärkeimpiä toteuttavia seisakkeita ovat valtakunnallisen kaukojunaliikenteen arviointikriteerit täyttävät seisakkeet. Toiseksi tärkeimpiä ovat taajama- ja lähijunaliikenteen seisakkeet, joissa nykyinen maankäyttö ja liikenne ovat riittäviä uuden seisakkeen perustamiseksi. Kolmanneksi tulevat seisakkeet, joiden tarpeellisuus perustuu osittain maankäytön tai liikenteen kehittämissuunnitelmiin. Neljännessä luokassa ovat liikenteen ja maankäytön kehittämistä vaativat seisakkeet sekä kiskobussiliikenteen arviointikriteerit täyttävät uudet seisakkeet. (Väylävirasto 2019, Väyläviraston julkaisu 36/2019.)

Etelä-Karjalan liitto on selvittänyt taajamajunaliikenteen asemien ja seisakkeiden yhden ja kolmen kilometrin etäisyysvyöhykkeiden väestö- ja työpaikkamäärät maakunnan alueella. Imatralla seisakkeiden käyttäjäpotentiaali on hyvällä tasolla jo tällä hetkellä.

Taulukko 8.2. Imatran kaupungin taajamajunaliikenteestä tekemän linjauksen mukaiset asemat ovat Imatran rautatieasema Mansikkalassa sekä Vuoksenniska ja Imatrankoski. Lisäksi kaupunki näkee Lappeenrannan puolella Rauhassa sijaitsevan aseman tärkeäksi Ukoniemen saavutettavuuden kannalta. Vuoksenniskan asema on puolestaan Ruokolahden kunnan mukaan asema, joka voisi palvella Imatran lisäksi myös Ruokolahden asukkaita.

TAAJAMAJUNAPYSÄKIT	Väestö 2019		Työpaikat 2017		Yhteensä (Imatra)	
	1 km	3 km	1 km	3 km	1 km	3 km
1 Taavetti	686	2 227	192	872		
2 Lappeenranta	6 634	25 735	4 979	18 564		
3 Lauritsala	3 092	13 601	1 309	7 284		
4 Joutseno	2 811	6 655	739	2 031		
5 Rauha *)	661	2 051	93	677		
6 Imatra	2 701	13 222	1 404	4 864	4 105	18 086
7 Imatrankoski	1 892	13 149	711	5 022	2 603	18 171
8 Vuoksenniska	2 291	6 617	895	1 708	3 186	8 325
9 Rautjärven asema	207	379	64	70		
10 Simpele	575	1 847	81	693		
11 Parikkala	1 001	1 638	537	687		
12 Särkisalmi	270	644	105	159		

Tilastolähde: YKR-aineisto, TK ja SYKE 2020

*) Mahdollisen Rauhan aseman sijoittumiseen liittyy epävarmuutta. Asema ei ole toteutumassa vanhan seisakkeen kohdalle Korvenkylässä.

Imatran yleiskaavassa uudet seudullisen henkilöjunaliikenteen asemat on osoitettu erityisellä merkinnällä. Johon liittyy määräys, jonka mukaan tarkemmassa suunnittelussa tulee varautua matkustajapotentialin kasvattamiseen mahdollisilla uusilla henkilöliikenteen asemilla. Uusien seudullisten henkilöjunaliikenteen asemien/liikennepaikkojen toteuttamismahdollisuuksia ei tulisi muulla maankäytöllä estää tai rajoittaa.

Yleiskaavan yhteydessä on tehty kestävästä liikkumisesta koskeva selvitys (Yleiskaavaselostuksen liite: Imatran yleiskaavan toteuttaminen joukkoliikenteen ja pyöräilyn näkökulmasta, Ramboll, 2021). Siinä on tutkittu joukkoliikenteen saavutettavuutta Imatran alueella nykyisillä asukas- ja työpaikkaluvuilla. Saavutettavuutta on peilattu kaupunkikeskuksiin, kaupunginosakeskuksiin sekä Matkakeskukseen ja mahdollisiin tuleviin junaseisakkeisiin. Saavutettavuudessa on otettu huomioon mahdollisen uuden siltayhteyden toteuttaminen. Johdopäätöksistä todetaan mm. seuraavaa:

- Linja-autoliikenteen näkökulmasta Saimaanrannan alueen rakentuminen olisi edullista, mikäli samalla laajennetaan hyvän palvelutason joukkoliikennekäytävää Karhukallion alueella yleiskaavaluonnoksen mahdollistamalla tavalla. Muutos todennäköisesti lisäisi myös Karhukallion nykyisten asukkaiden joukkoliikenteen käyttöä merkittävästi parantuneen palvelutason myötä.
- Yleiskaavassa ei esitetä merkittäviä yhdyskuntarakenteen laajenemissuuntia, jotka tulisi huomioida joukkoliikenteen suunnittelussa. Joukkoliikenteen näkökulmasta uusi rakentaminen kannattaakin sijoittaa mahdollisuuksien mukaan yleiskaavassa osoitetulle tiivistettävälle hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhykkeelle tai mahdollisimman lähelle muita nykyisiä joukkoliikennelinjoja.
- Korvenkannan alueella sijaitsevat palvelut ja työpaikat jäävät melko kauas nykyisistä joukkoliikennereiteistä. Alueella voi olla tarpeen tutkia uuden joukkoliikennereitin avaamista Korvenkannantielle maankäytön kehittyessä. Erityisesti tämä tulee ajankohtaiseksi, mikäli alueella sijaitseva vähittäiskaupan suuryksikön reservialue (KM-res) otetaan käyttöön.
- Taajamajunaliikenteen tukemisen näkökulmasta maankäyttöä tulisi tiivistää erityisesti kilometrin etäisyydellä kustakin asemasta. Tällä etäisyydellä liityntämatkat tehdään useimmiten kävellen.
- Erityisesti Matkakeskuksen länsipuolella, Imatrankosken aseman eteläpuolella ja Vuoksenniskan aseman pohjoispuolella saavutettavuudessa korostuu sujuvien pyöräliikenteen yhteyksien varmistaminen yleiskaavan toteutuksessa ja tarkemmassa maankäytön suunnittelussa.

8.4.6 Kävely ja pyöräily

Yleiskaavan maankäyttöratkaisussa huomattava osa uudesta maankäytöstä ohjataan keskustojen ja taajamien jalankulkuvyöhykkeille. Merkittävimmät jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä tukevat ratkaisut ovat keskusta-alueiden tiivistäminen sekä Imatrankosken ja Mansikkalan kaupunkimaisen rakenteen yhdistäminen Vuoksenrantaa pitkin.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita voidaan kehittää parantamalla ja rakentamalla kevyen liikenteen väylästön runkoyhteyksistä sujuva ja viihtyisä pyöräilyn pääreitistö sekä toteuttamalla keskeisiä jalankulku- ja pyörämatkoja merkittävästi lyhentäviä silta-, alikulku- ja mahdollisesti myös lauttayhteyksiä. Kevyen liikenteen yhteyden toteuttaminen Mansikkalasta Itä-Siitolaan Vuoksen yli joko silta- tai esimerkiksi lauttaliikennerekaisuna vähentäisi merkittävästi vesistön aiheuttamaa estevaikutusta, lyhentäisi matkan pituuksia ja lisäisi kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia merkittävästi keskeisellä kaupunkialueella. Laadukkaaseen kävely- ja pyöräily-ympäristöön panostaminen etenkin kaupunkikeskustoissa tekee kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Yleiskaavassa on osoitettu seudullisen työmatkapyöräilyn laatureitti maakuntakaavan mukaisesti. Kaupunkiseudun työssäkäyntialueella laaturaitti kulkee Ruokolahdelta Imatran kautta Lappeenrantaan ja edelleen pohjoiseen Taipalsaarelle ja länteen Mikkelin tien risteykseen. Tavoitteena on, että laaturaitti tarjoaa kuljalleen miellyttävän liikkumiskokemuksen ja sitä kautta lisää kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Laaturaitit kulkevat pääasiassa irrallaan tie- ja katuverkosta viihtyisässä ympäristössä. Ne nimensä mukaisesti tarjoavat muita väyliä laadukkaamman kävely- ja pyöräily-ympäristön.

Yleiskaavassa on osoitettu seuraavat seudullisesti/paikallisesti merkittävät pyöräiliikenteen ja jalankulun laatureitit, yhteydet, joiden tarkoituksena on mahdollistaa nopea, suora, esteetön ja turvallinen pyöräiliikenne työ-, asiointi-, opiskelu- ja koulumatkoilla. Reittien tulisi laadultaan olla (olosuhteiden mahdollistaessa) suuntauksen, väylätyypin poikkileikkauksen ja erottelun sekä opastuksen osalta alemmpitasoisia reittejä korkeatasoisempia.

Yleiskaavassa on osoitettu maakuntakaavan mukaiset reitit:

- Neitsytniemi – Saarlampi
- Neitsytniemi – Imatrankoski – raja-asema
- Rautio – Miettälä – vt 6 (Runon ja Rajan tie)
- Jänhiälä – Ahola – Imatrankoski
- Jänhiälä – Imatrankoski

Maakuntakaavan mukaisia reittejä on täydennetty yleiskaavaan seuraavilla (paikallisesti merkittävillä) reiteillä:

- Imatran rautatieasema – Joutsenonkatu – Lammassaarentie - Imatran kylpylä
- Keskuskatu-Korvenkannantie;
- Koulukatu-Lappeentie sekä
- Imatrankoskentie-Ensontie.

Imatran alueella on hyväksytty tiesuunnitelma kantatien 62 parantamiseksi rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Kartiokuusenkatu (Teppanala) – Venäjän raja.

Ennen geopoliittisen tilanteen muuttumista järjestettiin Imatra - Svetogorsk -kaksoiskaupunkipyöräilytapah-tumia. Svetogorskin eli entisen Enson keskustaan vievä reitti on noin 24 km edestakaisin. 46 km:n pituinen päiväreitti käy vanhalla Jääsken kirkkomaalla, historiallisen Aholan kartanon reitti on 41 km:n pituinen.

Mansikkalan, vuonna 1933 valmistuneen ratasillan tarve rautatieliikenteelle päättyi uuden sillan valmistut-tua. Silta palvelee edelleen autoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. Rautatieliikenteen poistuminen voisi mah-dollistaa sillan toisen kerroksen hyödyntämisen esimerkiksi osana pyöräiliikenteen laatukäytävää.



Kuva 8.5. Imatra-Luumäki-ratahankkeen myötä Vuoksen ylittävä Mansikkakosken vanha ratasilta on kunnostettu ja poistunut rautatieliikenteen käytöstä. Korvaava uusi kahden raiteen ratasilta on rakennettu nykyisen sillan pohjoispuolelle. (Väylävirasto, Luumäki–Imatra-ratahanke.) Kuva: GoogleMaps.

Imatran alueen monikäyttöreitistöistä (retki- ja maastopyöräily, patikointi, maastopyöräily), arkiliikenteen, matkailun ja virkistyskannalta tärkeistä yhteyksistä on kerrottu luvussa *Matkailu ja virkistys*.

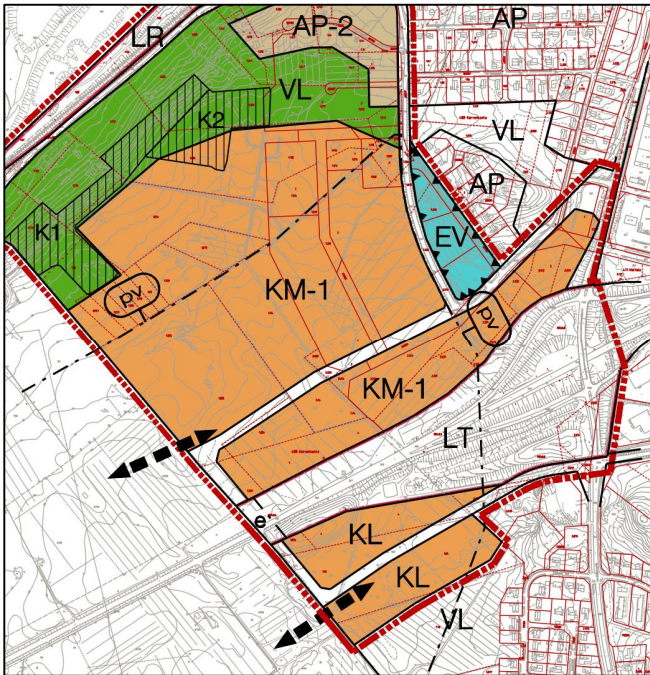
Yleiskaavan yhteydessä on tehty selvitys "Imatran yleiskaavan toteuttaminen joukkoliikenteen ja pyöräilyn näkökulmasta". Ks. edellinen luku: "Joukkoliikenne". Johtopäätöksissä todetaan mm. seuraavaa:

- Valtaosa imatralaisista asuu 10 minuutin pyöräilyetäisyydellä joko Imatrankosken, Mansikkalan tai Vuoksenniskan keskuksista, mikä luo erittäin hyvät edellytykset laadukkaana pyöräilykaupungin kehittämiseksi.
- Seudullisesti merkittävät pyöräiliikenteen reitit on osoitettu yleiskaavassa. Näiden reittien lisäksi yleiskaavan toteutuksessa ja tarkemmassa maankäytön suunnittelussa on tärkeää huolehtia, että kaupunkikeskuksiin on sujuvat yhteydet myös ympäröiviltä asuinalueilta.
- Kaupunkikeskusten välittömän lähialueen lisäksi yleiskaavassa osoitettu keskustatoimintojen alue Imatrankosken ja Mansikkalan välissä on kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta erittäin edullinen alue maankäytön kehittämiseksi.
- Yleiskaavassa esitetty uusi siltayhteys Mansikkalan ja Itä-Siitolan välillä parantaisi Mansikkalan erityisesti pyörällä. Kymmenen minuutin etäisyydellä asuvien määrä kasvaisi vajaalla tuhannella asukkaalla, mutta todellisuudessa vaikutus ulottuisi laajemmalle alueelle Sotkulammen, Virasojan ja Linnansuon suuntaan.

8.4.7 Yhteystarpeet

Yleiskaavassa on osoitettu sekä tie- tai katu-yhteystarvemerkin-
töjä yhteysväleille, joiden toteuttamistavasta tai linjauksesta ei ole riittäviä selvityksiä tai suunnitelmia.

Tie- tai katuyhteystarpeena on osoitettu valtatie 6 alitus Korvenkannassa. Ko. eritasoristeys (e-merkintä) on merkitty oheisessa Korvenkannan yleiskaavan muutoksessa vuodelta 2012. Alitus on jatkoa KM-1 kortteleita jakavalle Tiedonkadulle.



Kuva 8.6. Ote Korvenkannan yleiskaavan muutoksesta, jossa on esitetty valtatie 6 alitus.

Pöyry Finland Oy 2011 tekemässä Korvenkannan yleiskaavan muutosta varten tehdyssä liikennevaikutusselvityksessä todetaan, että *”suunnittelualueen ympäristössä liikennemäärien kasvaessa liikenteen pullonkaulaksi muodostuisi ensimmäisenä valtatie 6 ylittävä silta. Nykyisille liikennemäärille silta on riittävä, mutta rajoittaa eteläpuolisen liikenteen kasvumahdollisuutta. Uusi alikulku suunnittelualueen länsireunassa (ent. Tahdinkatu) keventäisi liikennekuormitusta Korvenkannantiellä vain valtatie 6 pohjoispuolella ja lisäisi liikennettä Keskuskadun risteyksessä. --- Tiedonkatua on tarkoitus jatkaa tulevaisuudessa kaava-alueen eteläosan poikki Lappeenrannan ja Imatran kuntarajalle asti ja mahdollisesti etelään valtatie 6:den ali.”*

Tie- tai katuyhteysmerkintä on osoitettu lisäksi Karhumäen Lempeenlietteentielle Karhukallion suuntaan.

Silta- tai muu yhteystarve on osoitettu yhteysvälille Mansikkala-Itä-Siitola.

Mansikkalan ja Itä-Siitolan välinen Vuoksen ylittävä, Keskuskadun jatkeena toteutettava silta on osoitettu katuna voimassa olevassa Kestävä Imatra yleiskaavassa 2020. Silta on sisällytetty suunnitelmaan pitkän tähtäyksen varauksena. Yleiskaavan selostuksessa todetaan, että *”sillan myötä avautuu aivan uusia mahdollisuuksia tiivistää aluerakennetta ja samalla tukea kestävä liikumisen mukaisia ratkaisuja.”* Itä-Siitolaan on Kestävä Imatra yleiskaavassa 2020 osoitettu joitakin uusia asuntoaluevarauksia, mutta sitä ei kuitenkaan ole osoitettu kaupunginosakeskuksena (*”keskustatoimintojen alakeskuksena”*) Rajapatsaan, Karhumäen, Raution ja Meltolan tapaan.

Maakuntakaavassa Mansikkalan ja Itä-Siitolan välille on osoitettu tieliikenteen yhteystarvemerkinä, jonka ei ole välttämättä tarvitse olla silta tai tie, vaan se voi toteutua myös muuna kehitettävänä yhteytenä, kuten vesiliikennyhteytenä.

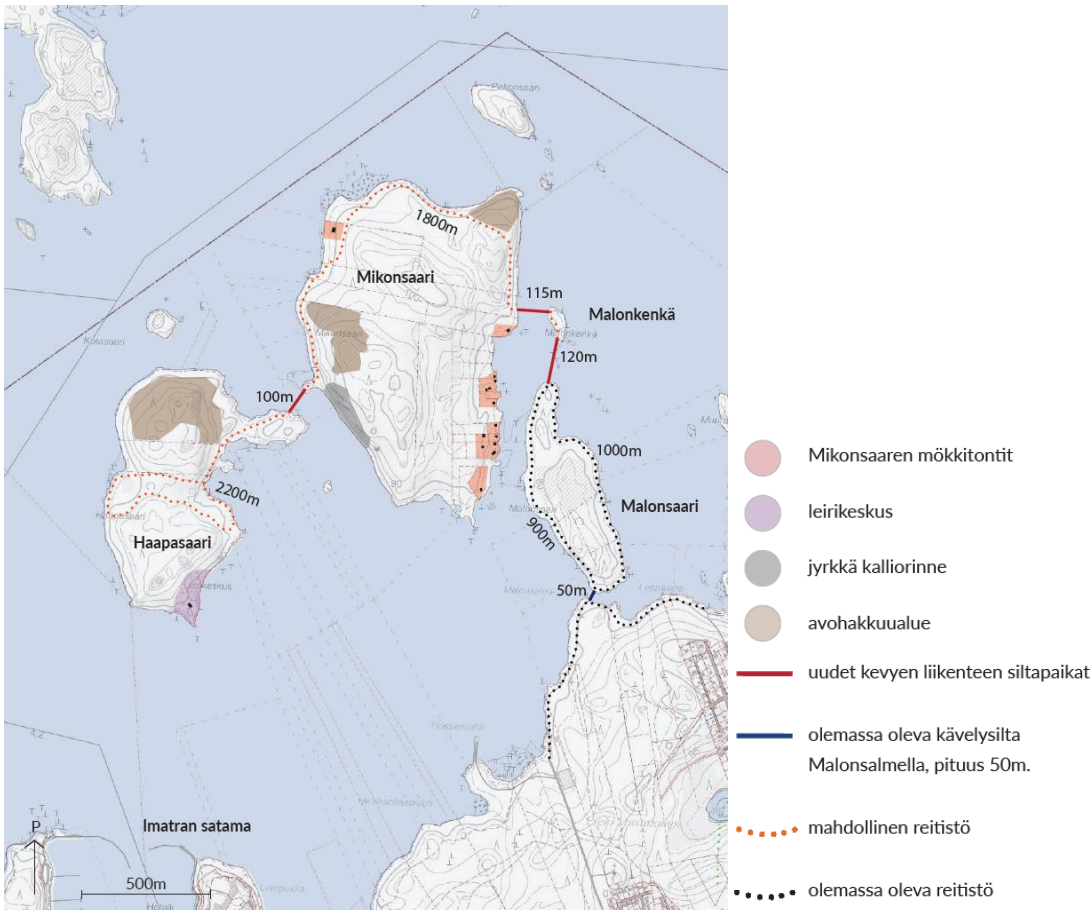
Laadittavassa yleiskaavassa uusi yhteys Vuoksen yli on osoitettu silta- tai muuna yhteystarpeena, joka voidaan toteuttaa siltana, tienä tai vesiliikenteen yhteytenä. Tämä mahdollistaa yhteyden *”vaiheittaisen toteuttamisen”*, esimerkiksi ensin kävelyn, pyöräilyn ja koululaisliikenteen tarpeisiin kaupunkilauttana tai kävelyllä ja pyöräilyllä tarkoitettuna riippusiltana. Tällä tavoin toteutettu yhteys vähentäisi vesistön aiheuttamaa estevaikutusta, lisäsi kestävä liikumisen mahdollisuuksia ja elävöittäisi Vuokseen tukeutuvien alueiden ja

vesistön käyttöä asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Se voisi myös lyhentää koululaisten matkoja ja vaikuttaa vähentävästi koulukyytien tarpeeseen. Vaiheittainen toteuttaminen ei sulje pois autoliikenteen sillan myöhempää toteuttamismahdollisuutta.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteystarve on osoitettu Saimaan saarien (Malonsaari, Malonkenkä, Mikonsaari, Haapasaari) välille.

Yleiskaavaluonnoksessa Saimaan saarien (Malonsaari, Mikonsaari, Haapasaari) välille oli osoitettu silta- tai muu yhteystarvemerkinä. Yleiskaavan valmisteluvaiheessa oli tullut esille tavoite yhdistää Malonsaari-Mikonsaari ja Mikonsaari-Haapasaari kahdella jalankulkuun ja pyöräilyyn tarkoitetulla riippusillalla. Riippusillan ohella ratkaisuvaihtoehtona oli esitetty myös kapulalossia. Malonsaaren ja mantereeseen välillä on jo valmiiksi puinen kävelysilta. Saarten välinen yhteys mahdollistaisi retkeilyyn soveltuvan polkuverkoston laajentamisen.

VSU Maisema-arkkitehdit Oy on tehnyt yleiskaavan ehdotusvaiheen aikana selvityksen sopivista siltaratkaisusta Ukonniemen monikäyttöreitistö-hankkeeseen liittyen (Yleiskaavaselostuksen liite: Selvitys sopivista siltaratkaisusta, Ukonniemen monikäyttöreitistö-hanke, 2022). Yleiskaavan yhteystarvemerkinneet on ehdotusvaiheessa päivitetty VSU Maisema-arkkitehdit Oy:n selvityksen mukaisiksi.



Kuva 8.7. Kuvaote ehdotuksesta siltojen ylityspaikoista (Selvitys sopivista siltaratkaisusta, Ukonniemen monikäyttöreitistö-hanke, VSU Maisema-arkkitehdit Oy).

Joukkoliikenteen yhteystarve on osoitettu välille Mansikkala-Vuoksenniska sekä valtatie 6 - Karjalantien kautta sekä valtatie 6 - Vuoksenniskantien kautta. Merkinneen tarkoituksena on saada Vuoksenniskan ja Mansikkalan välille nykyistä suurempi yhteys ja siten parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta kulkutapana. Tainionkoskentie kautta kulkeva nykyinen bussiyhteys on suhteellisen hidas, ja joukkoliikenteen palvelutasoa on kritisoitu myös pitkien vuorovälien vuoksi. Tarkemmassa suunnittelussa tulee tukea joukkoliikennekäytävän palvelutason parantamista Mansikkalan ja Vuoksenniskan välillä.

Joukkoliikenteen yhteystarvemerkinillä on lisäksi osoitettu koulumatkaliikenteen yhteystarve Raution ja Vuoksenniskan välillä.

Moottorikelkkareitin yhteystarve on yleiskaavassa osoitettu maakuntakaavan mukaisesti väleille Ruokolahti – Petsamo, Viraskorpi – Rajapatsas, Rajapatsas – Kohonmäki, Rajapatsas – Onnela, Onnela – Kangasmäki ja Onnela – Lappeenranta.

8.4.8 Maaseutualueet ja kylät

Yleiskaavalla pyritään edistämään maaseutualueiden elinvoimaisuutta. Maaseutuelinkeinojen harjoittaminen sekä maaseudun ominaispiirteisiin sopiva täydennysrakentaminen tukevat parhaiten myös maaseudun kulttuuriympäristön arvojen säilymistä. Maa- ja metsätalouden lisäksi maaseutuelinkeinoja voi täydentää muu tilaa vaativa toiminta (hevostilat, kenneltoiminta, autokorjaamotoiminta ym.), matkailu sekä myös energiantuotantoon ja biotalouteen liittyvät hankkeet.

Yleiskaavaratkaisulla pyritään myös edistämään maakunnallisesti tai paikallisesti merkittävien kylien (Nät-rämälä- Vallinkoski, Salo-Issakka, Räikkölä, Viraskorpi (Ilmeen kylä), Jäppilänniemi ja Saarlampi) ominaispiirteiden, kulttuuri- ja muiden erityisarvojen säilymistä. Nämä kylät on osoitettu yleiskaavassa at-merkinnällä.

Yleiskaavassa on osoitettu myös Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) YKR-aineistoon perustuen kylämäisen rakentamisen alueet. Ruutualuejaon avulla esitetään taajamien ulkopuolisen haja-asutusalueen rakennus- ja asutustihentymät, jotka perustuvat vakituiseen asutukseen. Kylät on jaettu SYKE:n aineistossa kahteen luokkaan: 20-39 asukkaan pienkylät sekä yli 39 asukkaan kylät. Alueen rajaus kaavakartalla on ruutuesitystavan vuoksi likimääräinen ja osoittaa kylien tiheimmin asutut alueet. Kyläasutusta voi siis sijoittaa myös näiden alueiden ulkopuolelle.

Kyläalueet on tarkoitettu kylämäisen rakentamisen alueeksi, jolle saa sijoittaa täydennysrakentamista. Rakentamisen tulee luonteeltaan ja mittakaavaltaan soveltua maaseutumaiseen ympäristöön. Rakentamisen tarkemmasta sijoittumisesta, rakentamistavasta ja mittakaavasta päätetään suunnittelutarveratkaisun/rakennusluvan yhteydessä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 72 §:n mukaan meren tai vesistön ranta-alueeseen kuuluvalla rantavyöhykkeelle ei saa rakentaa rakennusta ilman asemakaavaa tai sellaista oikeusvaikutteista yleiskaavaa, jossa on erityisesti määrätty yleiskaavan tai sen osan käyttämisestä rakennusluvan myöntämisen perusteena. Imatran yleiskaavaa 2040 ei ole laadittu siinä tarkoituksessa, että sen perusteella voitaisiin suoraan myöntää rakennusluvat ranta-alueelle. Ranta-alueella sijaitsevan rakennuspaikan rakennusoikeus ratkaistaan (ranta)osayleiskaavalla, asemakaavalla tai poikkeamisen kautta.

Immolanjärven länsi- ja eteläosissa on voimassa ranta-asemakaava. Rakennusluvat myönnetään ranta-asemakaavoitetulla alueella ranta-asemakaavan mukaan.

Nyt laadittavassa yleiskaavassa Immolanjärven ranta-alue osoitetaan ranta-asemakaavan suunnittelualaerajauksen mukaisesti alueena, jonka maankäyttö on ratkaistu asemakaavalla tai ranta-asemakaavalla. Alueella tulevat voimaan tässä yleiskaavassa osoitetut rantavyöhykkeen erityisominaisuuksia kuvaavat merkin- nät ja kehittämistavoitemerkinnät sekä koko kaava-alueella koskevat yleiset määräykset, mikä tulee huomioida ranta-asemakaavaa mahdollisesti muutettaessa.

Maa- ja metsätalousalueelle rantavyöhykkeen ulkopuolelle rakennettaessa uuden rakennuspaikan rakentamismahdollisuudet, rakennuspaikan koko ja sijainti määritetään suunnittelutarveratkaisun/ rakennusluvan yhteydessä.

8.4.9 Loma-asuntoalueet

Yleiskaavassa on osoitettu loma-asuntoalueena (RA) Mikonsaaren olemassa oleva loma-asuntoalue. Maankäyttö- ja rakennuslain 72 §:n mukaan meren tai vesistön ranta-alueeseen kuuluvalla rantavyöhykkeellä ei saa rakentaa rakennusta ilman asemakaavaa tai sellaista oikeusvaikutteista yleiskaavaa, jossa on erityisesti määrätty yleiskaavan tai sen osan käyttämisestä rakennusluvan myöntämisen perusteena. Imatran yleiskaavaa 2040 ei ole laadittu siinä tarkoituksessa, että sen perusteella voitaisiin suoraan myöntää rakennusluvat ranta-alueelle. Ranta-alueella sijaitsevan rakennuspaikan rakennusoikeus ratkaistaan (ranta)osayleiskaavalla, asemakaavalla tai poikkeamisen kautta.

8.5 Elinkeinoelämä

Yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on vastata entistä paremmin elinkeinoelämän maankäyttöisiin tarpeisiin sekä edistää niin olemassa olevien kuin uusien elinkeinojen harjoittamista Imatran alueella. Yleiskaava pyrkii vastaamaan erityisesti seuraaviin tavoitteisiin:

- o Mahdollistetaan teollisuuden ja tuotantoalueiden sekä satamatoimintojen alueidenkäytöllinen kehittäminen ja uusien työpaikka-alueiden syntyminen.
- o Edistetään erityisesti seudun ja kaupungin kannalta tärkeiksi tunnistettujen kasvutoimialojen kehittämismahdollisuuksia (monipuolistuva teollisuus, matkailu, kauppa ja muut palveluelinkeinot).
- o Varaudutaan logististen toimintaedellytysten (radat, valtatie 6, kantatie 62) paranemisen myötä avautuviin elinkeinoelämän kehittämismahdollisuuksiin.

8.5.1 Teollisuus, logistiikka, tuotanto ja satamat

Yleiskaavassa turvataan suurteollisuuden aluevaraustarpeet. Yleiskaavassa on osoitettu omilla merkinnöillään teollisuus- ja varastoalueet, satama-alueet sekä tilaa vaativat työpaikka- ja logistiikka-alueet. Näihin merkintöihin sisältyy teollisuuden ja tuotannon tarvitsemat alueet, satama- ja laituri-alueet, satamatoimintaan liittyvien varastojen ja terminaalien alueet sekä teollisuudelle, logistiikalle ja tavaraliikenteelle tarkoitettut alueet. Alueelle saa sijoittaa myös tilaa vaativia tai raskasta liikennettä aiheuttavia työpaikkatoimintoja. Teollisuus-, logistiikka-, tilaa vaativien työpaikka- ja satamatoimintojen alueiden rajauksissa on huomioitu olemassa olevat alueet ja niiden laajenemistarpeet (tarvittaessa aluevaraustarpeista käydään jatkoneuvotteluja eri toimijoiden kanssa), uudet potentiaaliset alueet sekä toimintojen sekoittuminen. Tarkoituksena on edistää eri toimijoiden välisiä synergieitoja ja kiertotaloutta.

Teollisuuteen, logistiikkaan, tuotantoon ja satamiin liittyvää ohjaus ja rajoitteet (toiminnan ympäristövaikutukset) ilmenevät pääkäyttötarkoituksesta sekä aluetta koskevista kaavamääräyksistä.

Alueet on osoitettu yleiskaavassa teollisuus- ja varastoalueiksi, jolla on/jolle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen. Vähäistä toimintaa (ilmoitusvelvolliset) valvoo pelastuslaitos ja laajamittaista (lupalaitokset, toimintaperiaateasiakirjavelvolliset laitokset ja turvallisuusselvityslaitokset) valvoo Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (TUKES). Alueen suunnittelussa on huomioitava vaarallisista aineista alueelle ja sen lähiympäristölle aiheutuvat riskit. Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Asemakaavassa määritellään toimintojen tarkempi sijoittuminen sekä ympäristöhaitoilta reunaehdot.

Yleiskaavassa on osoitettu Seveso III –direktiivin mukaisten ja muiden Tukesin valvomien laitosten suojavyöhyke. Aluetta koskevista maankäyttösuunnitelmista tulee pyytää alueellisen pelastuslaitoksen, Tukesin ja ympäristöviranomaisten lausunto. Konsultointivyöhykkeen laajuus määritetään lähtökohtaisesti kohteen tontin rajasta.

Tukesin valvomia laitoksia ympäröivät alueet, jotka sijoittuvat suojavyöhykkeen (konsultointivyöhykkeen) sisään on osoitettu yleiskaavassa ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueiksi. Alueelle voidaan sijoittaa ympäristövaikutuksiltaan merkittäviä teollisuustoimintoja. Mikäli alueella varastoidaan, käsitellään tai valmistetaan polttonesteitä tai muita vaarallisia aineita, on alueen suunnittelussa

huomioitava vaarallisista aineista alueelle ja sen lähiympäristölle aiheutuvat riskit. Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Asemakaavassa määritellään toimintojen tarkempi sijoittuminen sekä ympäristöhaitoilte reunaehdot.

Yleiskaavassa on myös huomioitu padot ja patoturvallisuus koko Imatran aluetta koskevalla yleisellä kaavamääräyksellä: "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee huomioida luokitellut padot (Imatrankosken ja Tainionkosken voimalaitosten padot sekä Imatran terästehtaan jätealaiden pato) siten, että toimenpiteillä ei aiheuteta vaaraa niiden turvallisuudelle." Padolla tarkoitetaan kaikkia samaan padotukseen kuuluvia rakennelmia ja laitteita, joita ovat mm. voimalaitos- ja säännöstelyrakenteet, muut betoni- ja maapatojaksot sekä padotukseen liittyvät kuivatusjärjestelyt.

Potentiaaliset teollisen mittakaavan aurinkoenergian tuotantoalueet on yleiskaavassa osoitettu omalla kohdemerkinnällään (en). Tarkemmassa suunnittelussa on selvitettävä tarkemmin aurinkoenergiarakentamisen edellytykset ja siitä aiheutuvat ympäristövaikutukset. Selvitys on yleiskaavaselostuksen liitteenä (Imatran aurinkoenergiaselvitys, Ramboll, 10.4.2024).

Potentiaalisina ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueina on omalla kohdemerkinnällään (tt) osoitettu Imatran vetyteollisuuden maankäytöllisen rakenneselvityksen mukaiset alueet. Tarkemmassa suunnittelussa on selvitettävä vaarallisista aineista alueelle ja sen lähiympäristölle aiheutuvat riskit. Selvitys on yleiskaavaselostuksen liitteenä (Imatran vetyteollisuuden maankäytöllisen rakenneselvityksen mukaiset alueet, Ramboll, 12.12.2023).

Yleiskaavassa on osoitettu lisäksi teollisuus- ja varastoalueita ja teollisuusalueita, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia. Jälkimmäisellä merkinnällä on osoitettu teollisuusalueet, joiden läheisyydessä on ympäristövaikutuksille herkkiä toimintoja, kuten esimerkiksi asumista, tai ympäristöarvoiltaan tärkeitä alueita. Alueet on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Asemakaavoituksen yhteydessä määritellään alueella sallittavan haitan määrä ja haittoja lieventävät toimenpiteet.

Teollisuusalueelle sijoittuva Kaukopään satama on varattu satama-alueeksi, jolle voi sijoittaa sataman toimintaedellytyksiä tukevaa tai satamaan tukeutuvaa muuta rakentamista kuten teollisuus- ja työpaikkarakentamista. Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Asemakaavassa määritellään toimintojen tarkempi sijoittuminen.

Yleiskaavassa varaudutaan logististen toimintaedellytysten paranemisen myötä avautuviin elinkeinoelämän kehittämismahdollisuuksiin. Etelä-Karjalan liikennestrategiassa Saimaan kanavan kehittämistoimien ohella esiin nostetut hankkeet - kaksoisraide Luumäki–Imatra, sähköistetty kaksoisraide Imatra–valtakunnan raja, ratoja yhdistävä Imatran kolmioraide sekä Imatran raja-aseman kansainvälinen raideliikennestatus - on huomioitu yleiskaavaratkaisussa.

Em. hankkeet tähtäävät maakunnan kannalta tärkeän metsäteollisuuden kuljetusten toimivuuteen ja tehokkuuteen sekä henkilöjunaliikenteen kehittämiseen. Kansainvälinen rajaylityspaikka, Pelkolan liikennepaikka järjestelyraiteineen (Imatrankosken tavaraliikenteen raja-asema) sijoittuu olemassa olevalle Sevesovyöhykkeelle ja teollisuusalueelle (Ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alue). Lähiympäristössä on laajoja työpaikka- ja logistiikka-alueiden sekä työpaikkojen reservialueiden aluevarauksia.

Yleiskaavassa osoitettuja merkintöjä liittyen parannettaviin maanteihin ja rataosuuksiin on kuvattu tarkemmin luvussa "Liikenneverkko".

8.5.2 Matkailu ja virkistys

Yleiskaavan ydinsisältö kytkeytyy matkailun ja virkistykseen osalta seuraaviin teemoihin:

Taulukko 8.3. Matkailun ja virkistykseen kannalta tärkeät alueet, kohteet ja reitit Imatralla.

Matkailuteema	Kohdealue
Kaupunkikeskustat, C	<ul style="list-style-type: none"> • Erityisesti Imatrankoski - vetovoimaisuus, monimuotoisuus ja kaupunkikuva, kävelyn ja pyöräilyn ympäristö
Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet	Ks. luku <i>Maisema ja kulttuuriympäristö</i>
Pyöräilyn laatureitit	Ks. luku <i>Kävely ja pyöräily</i>
Kehitettävä matkailu- ja maisematie	<ul style="list-style-type: none"> • Runon ja Rajan tie (osa Via Karelia -matkailutietä, Imatralla vt 6) • Niskapietiläntie (museotie, entinen Savonlinna–Viipuri-maantie), Pellisenranta Imatrankoski
Kansainvälinen retkeilyreitti	<ul style="list-style-type: none"> • E10- kaukovaellusreitti Nuorgamista Hankoon kulkee Imatran kautta
Moottorikelkkareitti	<ul style="list-style-type: none"> • Maakuntakaavan mukainen reitti Viraskorvesta Imatran ja Ruokolahden rajalle
Matkailupalvelujen alueet, RM ja RM/a Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueet, VU	<ul style="list-style-type: none"> • Imatran kylpylä – Ukonniemi -kokonaisuus, mm. joukkoliikennehyteys ja alueen kehittämistä tukeva asuminen • Imatran Golf • Imatra Camping Ukonniemi • Haapasaaren leirikeskus • Immolan lentokenttä, purjelento-, riippuliito- ja laskuvarjohyppytoiminta • Vuoksi River Fishing Villas -kalastusmatkailukohde
Saimaan Geopark/geokohteet eri yleiskaavamerkintöjä: EN, VR, VL, LV, P, muinaismuistoalue	<ul style="list-style-type: none"> • Imatrankoski ja Kruununpuiston hiidenkirnut • Lammassaaren reunadelta ja muinaisrannat • Vuoksenniskan reunadelta ja Saimaan luusua (Joenniska)
Saimaan Geopark/luonto- ja kulttuurikohteet eri yleiskaavamerkintöjä: M, VL, SL, W, EN, P, muinaismuistoalue, suojeltu/suojeltavaksi ehdotettu tai muuten edustava alue, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY), maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö, reittimerkinnot	<ul style="list-style-type: none"> • Vallinkosken kulttuurimaisema • Vallinkosken hiidenkirnut • Linnankosken voimalaitos (rakenteet veden alla) • Hiljan piha • Teollisuustyöväen asuntomuseo • Imatran voimalaitos • Pyhän Nikolaoksen kirkko ja vedenpyhityspuisto • Veteraanipuisto • Kolmen Ristin kirkko • Imatran valtionhotelli
Vuoksen kehittämisen kohdealue (vesi- ja ranta-alue, jonka toiminnallisuutta kehitetään)	<ul style="list-style-type: none"> • Laituri- ja satama-alueet • Uimaranta • Puisto- ja oleskelualueet
Virkistys-/monikäyttöreitistöt	<ul style="list-style-type: none"> • Uusi: Saarten väliset yhteydet • Saimaanrannan rantareitti • Vuoksenniskan metsäpolku • Lammassaaren luontopolku • Vuoksen luontolenkki • Muinaisuoman luonto- ja kulttuuripolku (MK) • Mellonlahden luontolenkki • Tainion luontolenkki • Risuniemen luontopolku • Saaristoreitti (MK) • Kylpylän luontopolku • Kruununpuiston maisema- ja luontopolku • Ivoniemen luontopolku • Malonsaaren polku • Seppöin polku Rautionkylässä
Retkeily- ja ulkoilualueet, VR Virkistystien kehittämiskohde	<ul style="list-style-type: none"> • Haapasaari, Kuusikkosaari, Malonsaari, Mikonsaari • Vuoksen kalastuspuisto, Varpasaari • Ritikanrannan laituri ja nuotiopaikka (kalastus) • Sienimäen laituri • Lammassaari • Mellonlahden laavu ja laituri (kalastus)
Uimarannat	<ul style="list-style-type: none"> • Ukonlinnan uimaranta (EU-ranta) • Raution uimaranta, Immala

	<ul style="list-style-type: none"> • Immalanlietteen uimaranta • Lempukan uimaranta
Venesatamat	<ul style="list-style-type: none"> • Imatran satama (Lammassaari) • Niskalammen satama



Kuva 8.8. Vuoksen ympäristön reittejä. (Kuva: Broman, 2020)

8.5.3 Kaupan suuryksiköt

Vähittäiskauppaa koskevat säännökset Maankäyttö- ja rakennuslaissa sekä Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavassa

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen ole perusteltu. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen maakuntakaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoituspaikaksi tarkoitettu alue on maakuntakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen. (MRL 71 c §)

Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen yhteydessä vuonna 2017 kaupan laadun määrittely korvattiin saavutettavuudella, mutta kaupan laatu voidaan edelleen tarvittaessa ottaa kaavoituksessa huomioon.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava on vuodelta 2014 (YM 2015), jolloin maakuntakaavoitusta koski vielä velvoite ottaa huomioon kaupan laatu sijoitettaessa vähittäiskaupan suuryksikkö muualle kuin keskusta-alueelle. Vaihemaakuntakaavassa on esitetty merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja kaupan laadun mukaan.

Taulukko 8.4. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alaraja kaupan laadun mukaan (Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaava). Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksessa vuonna 2017 vähittäiskaupan suuryksikön kokoraja nostettiin 4000 kerrosneliometriin.

Alue	Tilaa vaativa ja keskustaan soveltumaton kauppa kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalous- sekä venekauppa tai muu vastaava	Muu erikoistavaran kauppa	Päivittäistavarakauppa
Imatra ja Lappeenranta	4 000 k-m ²	7 000 k-m ²	5 000 k-m ²
Parikkala ja Luumäki	2 000 k-m ²	5 000 k-m ²	3 000 k-m ²
Savitaipale, Lemi, Rautjärvi, Ruokolahti ja Taipalsaari	2 000 k-m ²	3 000 k-m ²	2 000 k-m ²

Vaihemaakuntakaavan mukaan Imatralla kaupan suuryksiköiden aluetta ovat keskustatoimintojen alueiden (Imatrankoski, Mansikkala, Vuoksenniska) lisäksi Korvenkanta, Sotkulampi ja Teppanala.

- Keskustatoimintojen alueelle (Imatrankoski, Mansikkala, Vuoksenniska) voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä tai niihin vaikutuksiltaan verrattavia kaupallisia palveluita. Imatrankoski–Mansikkalan keskustaa ja Vuoksenniskan keskustaa ei enimmäismitoiteta 1. vaihemaakuntakaavalla. Lisäksi vaihemaakuntakaavassa määrätään seuraavaa:

Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään palvelu tarjontaan. Vähittäiskaupan suuryksiköiden koko on mitoitettava ja niiden toteutus ajoitettava yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Suuryksikön toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen.

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

- Korvenkannan merkitykseltään seudulliselle vähittäiskaupan suuryksikköalueelle (KM-1) voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Lisäksi vaihemaakuntakaavassa määrätään seuraavaa:

Vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttamisen ajoittamisessa, mitoituksessa ja kaupan toiminnan luonteen määrittelyssä on otettava huomioon kaupunkiseudun palvelurakenteen tasapainoinen kehittäminen ja Venäjältä suuntautuvaan ostovoimaan ja muuhun matkailuun vastaaminen niin, etteivät tehtävät toimenpiteet merkittävästi heikennä palvelujen saataavuutta keskustoissa ja seudun muissa osissa. Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon erityisesti kaupan kytkeytyminen yhdyskuntarakenteeseen sekä alueen sisäisiin liikennejärjestelyihin ja niiden liittymiseen pääväyliin. Alueen maankäyttö ja rakentaminen edellyttävät yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä

huomiota kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Korvenkannan osalta aluetta vaiheistetaan siten, että reservialueena on merkitty alueen pohjoisosa (40 000 k-m²) ja alue valtatie kuuden eteläpuolelta Lappeenrannan puolelta jätetään reservialueeksi. Reservialueet voidaan ottaa käyttöön, kun pääosa varsinaisesta varauksesta on toteutunut.

- Sotkulammen merkitykseltään seudulliselle paljon tilaa vaativan vähittäiskaupan suuryksikköalueelle (KM-2) voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullisia tilaa vieviä vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä vaikutuksiltaan niihin rinnastettavia myymäläkeskittyymiä keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Niitä kehitetään sellaista kauppaa varten, joka ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, ja jonka asiointitiheys on pieni sekä sijoittaminen keskustaan on toiminnan luonteen ja ison tonttitilatarpeen vuoksi vaikeaa. Lisäksi vaihemaakuntakaavassa määrätään seuraavaa:

Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa sellaista merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha-, vene- ja maatalouskauppa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen. Alueelle ei voida sijoittaa seudullista päivittäistavarakauppaa.

Imatran Sotkulammen osalta aluetta vaiheistetaan siten, että aluetta lähdetään toteuttamaan valtatie kuuden molemmin puolin. Alueen eteläosa (10 000 k-m²) jää reservialueeksi. Reservialue voidaan ottaa käyttöön, kun pääosa varsinaisesta KM-2 -varauksesta on toteutunut.

- Teppanalan merkitykseltään seudulliselle rajakaupan suuryksikköalueelle (KM-r) voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullista matkailuun ja rajaliikenteeseen liittyvää kauppaa, joka kaupan laadun, toiminnan luonteen ja ison tonttitilan tarpeen puolesta sekä liikennetarvetta vähentäen soveltuu rajan vaikutusalueelle. Lisäksi vaihemaakuntakaavassa määrätään seuraavaa:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu lisäksi vähittäiskaupan suuryksikön reservialueita (KM/res), jotka toteutetaan pidemmällä aikavälillä. Reservialuetta ei voida ottaa käyttöön ennen kuin reservialueeseen liittyvä km-alue on pääosin toteutettu.

Enimmäismitoitus Imatran kaupan suuryksikköalueilla on osoitettu vaihemaakuntakaavassa kaupan laadun mukaan.

Taulukko 8.5. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan enimmäismitoitus kaupan laadun mukaan (Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava). Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksessa vuonna 2017 luovuttiin velvoitteesta ottaa huomioon kaupan laatu sijoitettaessa vähittäiskaupan suuryksikkö muualle kuin keskusta-alueelle.

Aluemerkinnot	Kaupan mitoitus km-1	Kaupan mitoitus km-2	Kaupan mitoitus km-3	KM-r	uusi kaupan mitoitus yhteensä
	Vähittäiskauppa yhteensä, sis päivittäistavarakaupan ja erikoistavarakaupan	Tilaa vievä kauppa (TIVA)	Matkailua palveleva vähittäiskauppa	Rajaliikennettä palveleva vähittäiskauppa	

Imatra	km-1	km-2	km-3		k-m ²
Korvenkanta (KM-1)	66 500	55 000			121 500
Korvenkanta (KM/res)	40 000				40 000
Sotkulampi (KM-2)		45 000			45 000
Sotkulampi (KM/res)		10 000			10 000
Teppanala (KM-r)				25 000	25 000
Yht.	106 500	110 000		25 000	241 500

Kaupan suuryksikköjä koskeva ratkaisu yleiskaavassa

Yleiskaavassa kaupan suuryksiköiden alueita koskeva ratkaisu perustuu Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavaan. Venäjältä suuntautuvassa ostovoimassa tapahtuva dramaattinen väheneminen on kuitenkin huomioitu yleiskaavassa siten, että kaupan suuryksiköiden alueelle voi toteutua myös monipuolisia työpaikka-alueita. Vaihemaakuntakaavan mukaisten KM-alueiden pääkäyttötarkoitus voi olla rajakaupan aluetta lukuun ottamatta myös työpaikka-alue. Rajakaupan alueella varaudutaan pitkällä aikavälillä siihen, että Venäjän ja Suomen raja jossain vaiheessa tulee aukeamaan.

Keskustan ulkopuolella Korvenkannassa ja Sotkulammella vaihemaakuntakaavan mukaiset suuryksikköjen alueet on osoitettu yleiskaavassa merkinnällä merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue ja/tai työpaikka-alue (KMTP). Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa (myös seudullista päivittäistavaraa) ja/tai seudullista tilaa vievää vähittäiskauppaa sekä monipuolisia työpaikka-alueita. Määräyksessä on huomioitu vaihemaakuntakaavan pyrkimys kaupunki-seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä palvelurakenteen tasapainoiseen kehittämiseen: *Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattu paikalliskeskusten toimintaedellytykset sekä kiinnitettävä huomiota siihen, että päivittäistavara- ja lähipalvelupisteitä varten on toteuttamismahdollisuuksia. Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikön vähittäiskauppoja tulee toteuttaa olemassa olevan rakenteen yhteyteen, hyvin saavutettavissa olevien liikenneyhteyksien varrelle tukemaan alueen palveluverkostoa ja palvelemaan mahdollisimman laajasti alueen asukkaita, työssäkävijöitä, loma-asukkaita ja matkailijoita.*

Lisäksi yleiskaavassa on osoitettu vähittäiskaupan suuryksikön reservialueita ja/tai työpaikkojen reservialueita KMTP/res, jotka voidaan toteuttaa pitkällä aikavälillä maakuntakaavan tarkoituksen mukaisesti.

Keskustan ulkopuolella Teppanalassa vaihemaakuntakaavan mukainen rajakaupan alue on osoitettu yleiskaavassa merkinnällä merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikköalue (KM-r). Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullista matkailuun ja rajaliikenteeseen liittyvää kauppaa, joka kaupan laadun, toiminnan luonteen ja ison tonttitilan tarpeen puolesta sekä liikennetarvetta vähentäen soveltuu rajan vaikutusalueelle. Alueelle voidaan sijoittaa myös monipuolisia työpaikka-alueita.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 a §:ssä määritellään, että vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan yli 4 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää.

Taulukko 8.6. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alaraja kaupan laadun mukaan (Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava). Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksessa vuonna 2017 vähittäiskaupan suuryksikön kokoraja nostettiin 4000 kerrosneliömetriin.

Aluevarausmerkintä	Kaupan mitoitus KM Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö-alue.	Kaupan mitoitus KM-r Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikkö.	Uusi kaupan mitoitus yhteensä
Korvenkanta (KM)	121 500		121 500
Korvenkanta (KM/res)	40 000		40 000
Sotkulampi (KM)	45 000		45 000

Sotkulampi (KM/res)	10 000		10 000
Teppanala (KM-r)		25 000	25 000
Yhteensä	216 500	25 000	241 500

8.5.4 Muut työpaikka- ja palvelualueet

Yleiskaavassa on osoitettu työpaikka-alueita (TP) ja työpaikka- ja logistiikka-alue (TP/log).

Työpaikka-alueita (TP) on osoitettu yleiskaavassa Tienhaaran, Mustalammen, Ukonniemen, pohjoisen Rajapatsaan sekä terästehtaan alueille. Työpaikka-alueet on varattu monipuolisille työpaikkatoiminnoille, kaupalle, hallinnolle ja palveluille. Näille on ominaista työvoimaintensiivisyys, jonka vuoksi alueiden tulisi olla eri kulkumuodoin hyvin saavutettavissa. Toimintojen tulee olla ympäristövaikutuksiltaan liike-, toimisto- ja näihin verrattavia tiloja vastaavaa.

Työpaikka- ja logistiikka-alue (TP/log) on osoitettu yleiskaavassa terästehtaan alueelle. Työpaikka- ja logistiikka-alueelle saa sijoittaa tilaa vaativia, raskasta liikennettä aiheuttavia työpaikka- ja varastotoimintoja sekä rajavartiostoa palvelevia toimintoja.

Lisäksi yleiskaavassa on osoitettu työpaikkojen reservialue (TP/res) Jakolaan.

Yleiskaavassa on osoitettu palvelujen ja hallinnon alueita (P) esimerkiksi kaupunginosakeskusten yhteyteen. Tällaisia ovat esimerkiksi Tainionkoskella entinen Tainionkosken koulu, nykyisin Taiteiden talo; Sienimäellä pyhän Nikolaoksen ortodoksikirkko muotopuutarhoineen; Vuoksenniskalla Honkaharjun terveyskeskuksen, sairaalan ja vanhusten palveluasumisen alueet, Villa Karelian ja Vuoksenniskan päiväkodin alueet, Kierrätyskeskuksen alue ja Kolmen Ristin Kirkko; Ukonniemessä entinen taimitarhan alue; Meltolassa koulun ja päiväkodin alue; Rajapatsaalla päiväkotitoimitus ja Teppanalassa rukoushuone. Palvelujen alueiksi on osoitettu myös lähipalveluille soveltuvia, vielä rakentamattomia alueita.

Lähi- ja muita palveluja kuten esimerkiksi päiväkotitoimituksia, kauppiaita, elintarvikekioskeja ym. sijoittuu ja voi sijoittua myös muille kuin palvelujen alueille, esimerkiksi taajamatoimintojen alueille.

Lammassaareen sekä Siitolan kartanon alueelle on osoitettu palvelujen alue, jolle voi sijoittaa myös pysyvää asumista (P/a). Itä-Siitolan Siitolan kartanon ja Vuoksentien väliselle alueelle on osoitettu palvelujen alue, jolle voi sijoittaa myös ympäristöön sopivaa työpaikkarakentamista (P/tp).

Imatrankoskelle Helsingintien pohjoispuolelle on osoitettu palvelujen ja hallinnon alueita, jotka on tarkoitettu kaupunkimaisen rakentamisen alueiksi ja joiden tarkemmassa suunnittelussa tulee tavoitella sisääntulotien varren yhtenäistä ilmettä, laadukasta kaupunkikuvaa, viihtyisyyttä ja omaleimaisuutta (P-1). Alueiden suunnittelussa tulee huomioida alueen sijainti lähellä kaupallista keskustaa ja suosia alueen toiminoissa kaupallisia ja muita keskustan läheisyyteen soveltuvia palveluja. Alueille ei saa sijoittaa paljon tilaa vievää erikoiskauppaa.

8.6 Rajavartiolaitos ja tulli

Yleiskaavassa on osoitettu rajavyöhyke. Aluetta koskevista suunnitelmista tulee pyytää Rajavartiolaitoksen ja Puolustusvoimien lausunto.

Imatralla sijaitsevat Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunta ja Raja- ja merivartiokoulun Imatran koulutuskeskus, Immolan lentokenttä sekä Pelkolassa sijaitseva Rajavartioasema on osoitettu Rajavartiolaitoksen käyttöön tarkoitettuina alueina (EP), joilla liikkuminen saattaa olla turvallisuussyistä rajoitettua.

Rajavartiolaitoksen, Tullin ja Valviran käyttöön tarkoitettuna alueena (EP-2) on osoitettu Pelkolassa sijaitseva Rajatarkastusasema.

Rajavyöhykkeellä on lisäksi osoitettu maa- ja metsätalousvaltainen alue / Rajavartiolaitoksen tarpeisiin erityistilanteessa osoitettava alue (M/EP-1). Alue on tarkoitettu maa- ja metsätalouskäyttöön. Aluetta voidaan käyttää erityistilanteessa myös Rajavartiolaitoksen tarpeisiin.



Kuva 8.9. Rajavyöhykkeen reuna-alueita Salo-Issakan ja Räikkölän välimaastossa. (Kuva: Broman, 2020)

8.7 Yhdyskuntatekninen huolto

Yleiskaavassa on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon alueina (ET) mm. Meltolan jätevedenpuhdistamo, Räikkölän A-asema, Virasojan biolämpölaite, Rajapatsaan sähköasema ja Sotkulammen yhdyskuntateknisen huollon varaus. Alueen käytössä on otettava huomioon mahdolliset toiminnan aiheuttamat haitat ympäristölle ja pyrittävä lieventämään ja/tai ehkäisemään niitä.

Saimaan rannalle, Patalahteen on yleiskaavassa osoitettu yhdyskuntateknisen huollon alue / taajamatoimintojen alue (ET/A2). Merkinnällä on osoitettu Patalahden vedenottamo. Mikäli alueen käyttö yhdyskuntateknisen huollon alueena lakkaa, voidaan alueen pääkäyttötarkoitus muuttaa taajamatoimintaan. Alue on tarkoitettu pääasiassa asumiseen. Rakentamisen tulee luonteeltaan ja mittakaavaltaan sopeutua ympäristöönsä. Vesistöön tukeutuvan alueen suunnittelussa tulee tavoitella korkealuokkaista ja viimeisteltyä kokonaisuutta. Rannan suuntainen puustoinen yhteys tulee jatkua katkeamattomana.

Yleiskaavassa on osoitettu Hiekkoinlahden vedenottamo sekä seudullinen kaasuvoimalaitos yhdyskuntateknisen huollon kohdemerkinnällä (et). Alueen käytössä on otettava huomioon mahdolliset toiminnan aiheuttamat haitat ympäristölle ja pyrittävä lieventämään ja/tai ehkäisemään niitä.

Teollisen mittakaavan voimalaitosalueet on yleiskaavassa osoitettu energiahuollon alueina (EN). Kaavamerkinnällä on osoitettu Tainionkosken voimalaitos, Imatran vesivoimalaitos sekä Linnankosken suunniteltu aurinkopuisto.

Potentiaaliset teollisen mittakaavan aurinkoenergian tuotantoalueet on yleiskaavassa osoitettu omalla kohdemerkinnällään (en). Tarkemmassa suunnittelussa on selvittävä tarkemmin aurinkoenergiarakentamisen edellytykset ja siitä aiheutuvat ympäristövaikutukset. Selvitys on yleiskaavaselvityksen liitteenä (Imatran aurinkoenergiaselvitys, Ramboll, 10.4.2024).

Yleiskaavassa on osoitettu nykyiset suurjännitejohdot (110-400 kV) voimajohtomerkinnällä Maanmittauslaitoksen maastotietokannan tietojen mukaan.

Suunnitellut voimajohdot tai tulevaisuudessa kehitettävät voimajohtoyhteydet (suurjännitejohto 110-400 kV) on osoitettu yleiskaavassa uusi voimajohto -merkinnällä. Yleiskaavassa on osoitettu uusi voimajohto -merkinnällä Fingridin 400 kV voimajohtohanke Vuoksi-Kontionlahti välillä. Fingrid on tehnyt kyseisestä voimajohdosta maakuntakaavaa palvelevan taustaselvityksen vuonna 2007 ja Etelä-Karjalan maakuntakaavassa on varaus kyseiselle uudelle voimajohdolle merkinnällä pääsähkolinja, ohjeellinen. Fingrid on sittemmin päivittänyt suunnitellun Vuoksi-Kontionlahti voimajohdon linjausta siten, että voimajohto kulkee koko matkan rajavyöhykkeen ulkopuolella. Ko. reittilinjaus saatiin Etelä-Karjalan vireillä olevaa maakuntakaavaa ja Imatran yleiskaavaehdotusta varten tiedoksi 12.2.2024.

Uusi voimajohto -merkinnällä on lisäksi osoitettu Fingridin 110 kV voimajohtohanke Imatra-Juva välillä sekä Vuoksi-Imatra välillä kulkeva 110 kV voimajohto, jonka kohdalla Fingrid on tunnistanut kehittämistarpeita.

Päävesijohto-merkinnällä on yleiskaavassa osoitettu maakuntakaavan mukaisesti Lappeenranta-Imatra ja Ruokolahti-Imatra päävesijohdot.

Pääsiirtoviemäri-merkinnällä on yleiskaavassa osoitettu maakuntakaavan mukaisesti Ruokolahti-Imatra pääsiirtoviemäri.

Pääkaasulinja-merkinnällä on yleiskaavassa osoitettu maakuntakaavan mukainen pääkaasulinjaverkosto.

8.8 Maisema ja kulttuuriympäristö

Yleiskaavassa on osoitettu arvokkaan maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tärkeät alueet sekä valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt omilla merkinnöillään. Lisäksi yleiskaavassa on osoitettu eri lainsäädännön nojalla suojeltuja tai varjeltuja alueita ja rakennuksia. Maiseman ja kulttuuriympäristön arvoalueet korostavat seudun eri osien ominaispiirteitä ja vetovoimatekijöitä sekä tarvetta niiden säilyttämiseen ja huomioimiseen tarkemmassa suunnittelussa. Maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoalueiden rajaukset perustuvat maakuntakaavan ja vireillä olevan yleiskaavan selvityksiin sekä ympäristöhallinnon tietoihin.

8.8.1 Valtakunnallisesti arvokkaat kohteet

Arvokkaan maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tärkeänä alueena (Kuva 8.15) yleiskaavassa on osoitettu maakuntakaavan mukaisesti Imatrankosken ja Kruunupuiston alue. Alueelle sijoittuvat taajamien läheiset sekä maisemallisesti tärkeät metsäalueet tulisi käsitellä alueen kulttuuriarvot säilyttäen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennetun kulttuuriympäristön vaalimiseen, maisemallisiin näkökulmiin sekä kulttuuriympäristön moniarvoisuuden ja ajallisen kerroksellisuuden säilymiseen. Yksityiskohtaisemmassa uudis- ja täydennysrakentamisen suunnittelussa tulee ottaa huomioon rakentamisen soveltuminen arvokkaaseen ympäristöön.

Valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuina kulttuuriympäristöinä (RKY) (Kuva 8.14, Kuva 8.15, Kuva 8.16) on yleiskaavassa osoitettu:

- Imatran Voiman ja Kuparin asuinalueet
- Imatrankosken kulttuuriympäristö
- Vuoksenniskan Kolmen ristin kirkko
- Kaukopään tehtaan asuinalueet (ml. Insinööriemi ja Lättälä)
- Tornansaaren teollisuusalue, Neitsytniemen kartano, Niskalammen asuntoalue
- Immolan kasarmialue
- Niskapietiläntie

Yleiskaavamääräyksen mukaan alueiden käytön on sovelluttava alueen historialliseen kehitykseen. Alueen vanhan rakennuskannan säilymistä ja uudiskäyttöä tulee edistää. Mahdollisen täydennysrakentamisen ja muiden muutosten on sopeuduttava kulttuuriympäristön ominaisuuteen ja erityispiirteisiin. Alueella ei

saa tehdä toimenpiteitä, jotka vähentävät kulttuurimaiseman, historian ja kaupunkikuvan kannalta merkittävän aluekokonaisuuden arvoa. Aluetta koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

RKY-alueilla sijaitsevat rakennukset (Taulukko 8.7) ovat valtakunnallisesti arvokkaita siltä osin kuin ne mainitaan Museoviraston RKY-sivustolla olevissa RKY-alueiden kuvauksessa. Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennusten purkaminen on maankäyttö- ja rakennuslain 41 § 2 mom:n nojalla kielletty. Rakennuksessa suoritettavat korjaus- ja muutostyöt sekä muu täydennysrakentaminen tulee tehdä siten, että kohteen rakennus- ja kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Rakennusta koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

Valtakunnallisesti arvokkaita rakennuksia ei ole ns. laki- ja asetuskohteita lukuun ottamatta osoitettu yleiskaavakartalla erikseen pistemäisinä kohteina, mutta ne on lueteltu kaavamääräyksen yhteydessä ja niitä koskee yleiskaavan suojelumääräys.

Taulukko 8.7. Yleiskaavassa osoitetuilla RKY-alueilla sijaitsevat rakennukset, jotka ovat valtakunnallisesti arvokkaita.

Alue	Rakennus	Kuvaus
Imatran Voiman asuinalue	asuinrakennukset talousrakennuksineen	Imatran Voiman asuntoalue on korkeatasoinen esimerkki teollisuuden pyrkimyksistä kohottaa työväestön asuinoloja. Tyyppitaloilla on arkkitehtuurihistoriallista merkitystä. Imatran Voiman vanhin asuntoalue on peräisin 1920-luvulta, jolloin voimayhtiön työntekijöille rakennettiin rakennusmestari Emil Ekegrenin suunnittelemat kymmenen aumakattoista asuinrakennusta ja perheiden yhteiset talousrakennukset. 1950-luvulla aluetta on laajennettu arkkitehti Aarne Ervin suunnittelemissa satulakattoisilla ja vaakavuoratuilla kahdelle perheelle mitoitetuilla tyyppitaloilla. Tähän ns. Uuteen asuinalueeseen kuuluu lisäksi kaksi yhdenperheen omakotitaloa ja yhteinen talousrakennus.
	Villa Malmi (rakennuksesta ei pistetietoa ELY:n aineistossa)	Työväen asuntoalueen vieressä, Vuoksen rannalla, on johdon asunnoksi samaan aikaan valmistunut Villa Malmi.
Kuparin asuinalue	asuinrakennukset	Imatran Voiman asuntoalueen kaakkoispuolella on ns. Kuparin alue, jonka asuinrakennuskanta on kuparitehtaan aikainen. Se muodostuu 28 puisesta lomalaudoitetusta aumakattoisesta asuinrakennuksesta, joiden kulmauksissa on sisäänvedetty kuisti sekä viidestä säterikattoisesta, rapatusta kakikerroksisesta talosta. Kivirakennukset ovat arkkitehti W.G. Palmqvistin suunnittelemat.
	Honkapirtti	Kuparin asuntoalueeseen liittyvät lisäksi 1934 valmistuneet Outokumpu Oy:n kerho- ja juhlatalo Honkapirtti, arkkitehti W.G. Palmqvistin suunnittelema tehtaan johtajan asuinrakennus sekä kuparitehtaan rakennuskannasta säilyneet entinen paloasema, konttori ja sosiaalirakennus.
	Kuparitehtaan rakennuskannasta säilyneet paloasema, konttori ja sosiaalirakennus	
Imatrankosken kulttuuriympäristö	Imatran Valtionhotelli	Imatrankosken matkailuun liittyneet vanhimmat rakennukset ovat hävinneet, mutta Imatran Valtionhotellin kansallisromanttinen, Usko Nyströmin suunnittelema kivilinna vuodelta 1903 tarjoaa restauroituna edelleen palveluja matkustaville.
	voimalaitos kytkinasemineen, säännöstelypato ja voimalan silta	Imatrankosken ympärille varhain muodostunut matkailu ja Vuoksen varrelle keskittynyt teollisuus asuma-alueineen ovat jättäneet jälkensä Imatrankosken alueen kulttuurimaisemaan. Imatrankoski on merkittävä maisemanähtävyys, joka on eri aikoina houkuttellut taitelijoita. Imatrankosken valjastaminen sähköenergian tuotantoon ja siihen liittynyt voimansiirtoverkon luominen on ollut valtion johtama suurhanke 1920-luvun vilkkaan voimalaitosrakentamisen kaudella.

		<p>Imatrankosken partaita on jo varhain hoidettu puistomaisesti. Kosken ran-toja myötäilevän vanhan Kruununpuiston alueella on käytäviä ja levähdys-paikkoja.</p> <p>Koski on kahlittu 1920-luvulla johtamalla koskiuoman vesi voimalaitoksen kanavaan. Punatiilinen voimalaitos kytkinasemineen on yhä maamme suu-rin vesivoimalaitos. Voimalaitosrakennus ja sen harmaalla graniitilla ver-hottu säännöstelypato muodostavat ainutlaatuisen vaikuttavan kokonaisuuden koskiuoman vieressä. Voimalan silta on sovitettu samaan klassistiseen asuun kuin voimalakin.</p> <p>Imatrankoski on valtakunnallisesti arvokas maisemanähtävyys ja alue Kruununpuistoinen on yksi kansallismaisemistamme.</p>
Vuoksenniskan Kolmen ristin kirkko	kirkko ja kellotorni	<p>Vuoksenniskan Kolmen ristin kirkko kuuluu Suomen uudemman arkkitehtuurin keskeisiin rakennuksiin sekä myös arkkitehti Alvar Aallon kansainvä-lisesti arvostetuihin tuotantoon. Kansainvälinen DOCOMOMO-järjestö on hyväksynyt kirkon suomalaisen modernin arkkitehtuurin merkkiteosvali-koimaan.</p> <p>Vuoksenniskan kirkko muodostaa samanaikaisen Seinäjoen Lakeuden rist-in kirkon kanssa mielenkiintoisen Aallon monipuolisuutta ja kirkkorakenta-misen erilaisia tarpeita kuvastavan vastakohtaparin. Lakeuden risti on myös suuriin ulkotilaisuuksiin soveltuva selkeälinjainen katedraalimainen kirkko erillisine seurakuntatiloineen Kolmen ristin kirkon ollessa kaarevalin-jainen pientilaisuuksiin sovitettavissa oleva teollisuusyhteisön kirkko.</p> <p>Tiilestä ja rautabetonista rakennetun, valkeaksi kalkitun kirkon kaikki julkisi-vut ikkunajärjestelyineen ovat erilaiset. Kuparilla peitetty vesikatto noudat-taa sisätilojen kaaria ja kohoaa kohti pohjoista. Epäsymmetrinen kirkkosali koostuu kolmesta osasta, jotka ovat erotettavissa liukuseinillä toisistaan ja joista kuhunkin on erilaisia käyttäjä ajatellen oma sisäänkäynti. Pohjoisin osa muodostaa varsinaisen kirkkosalin alttareineen, saarnatuoleineen ja ur-kuineen. Marmorisen alttaripöydän taustana kohoaa Golgatan kolme ristiä, jotka ikkunasta tuleva valo saa kuvastumaan alttarin takaiseen kaarevaan seinäpintaan. Myös kuoriosan kapeista sauvoista tehty lattia on marmoria. Penkistö on punahonkaa. Kirkkosalin sivuikkunassa on kirkon ainoa värillinen taideteos, arkkitehti Aallon suunnittelema orjantappurakruunua esittävä lyijylasimaalaus.</p> <p>Kirkko on kokonaisuudessaan voimakkaan plastinen kolmiosainen tilasom-mitelma, jossa vallitsee valon ja varjojen luoma alati elävä henkistyneen sakraali tunnelma. Kirkkoa leimaa Aallon tuotannolle tunnusomainen vii-meistelyn jälki, joka näkyy niin valaisimissa, irto- ja kiintokalusteissa, ovien kädensijoissa kuin kaikissa yksityiskohdissakin.</p> <p>Myös kellotornin yläosa on kolmiosainen ja levenee ylöspäin. Arkkitehti Aal-lon mukaan muodolla on pyritty arkkitehtoniseen kuvaan, joka mahdollisim-man selvästi erottuisi ympäristöstä voimakkaasti hallitsevista tehtaiden savu-piipuista.</p>
	seurakunnan työntekijöiden asuinrakennus	<p>Mäntymetsäiseen kirkkopihaan kuuluu kirkon ja kellotornin ohella alkuaan kappalaisen ja seurakuntatyöntekijöiden asunnoksi suunniteltu, kirkon ark-kitehtuuriin sovitettu matala rakennus, jonka yhdistää kirkkoon valkoinen betonimuuri.</p>
Kaukopään tehtaan asuinalueet	Insinöörieniemen asuinrakennukset	<p>Kaukopään sulfaattiseluloosatehtaan asuinalueet, johdon asuma-alue Insi-nöörieniemi ja tehtaan vieressä oleva työläisten asuntoalue Lättälä, lukeutu-vat funktionalistisen kauden merkittäviin asuinympäristöihin.</p> <p>Enso-Gutzeit Oy:n Kaukopään tehtaan asuinalueet ovat tehtaan perusta-misvaiheesta 1934-1936. Ne, samoin kuin tehdasrakennukset, toimistora-kennus, paloasema ja porttirakennus, on rakennettu arkkitehti Väinö Vähä-kallion kokonaissuunnitelman mukaan.</p> <p>Tehtaan pohjoispuolella, metsäisellä Saimaan rannalla sijaitsevan Insinöö-riniemen alueella on neljä kaksikerroksista, vaaleaksi rapattua ja pulpetti-kattoista asuintaloa.</p> <p>Alueen pohjoispäässä on muita rakennuksia kookkaampi tehtaan johtajan rakennus.</p>

	Lättälän asuinrakennukset talousrakennuksineen	Lättälän alue on liittynyt välittömästi tehdasalueeseen, mutta kokonaisuudesta on tehdas pääosin purettu. Työväen asuntoalue käsittää 20 yksikerroksista ja kaksi kaksikerroksista kahdenperheen taloa. Puurunkoiset talot ovat vaaleiksi rapattuja ja pulpettikattoisia. Asuinrakennusten lisäksi alueella on ulko- ja huoltorakennuksia. Alue on jaettu kaduilla kolmeen osaan ja rakennukset on ryhmitelty väljästi tonteille.
Tornansaaren teollisuusalue	Lankarullatehdas	Imatra ja Lauritsala ovat Vuoksen vesistön ja Saimaan kanavan vaikutuspiiriin, kuljetusyhteyksien ja puutavaran saannin kannalta edulliseen paikkaan 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa syntyneen puunjalostuksen suur-yritysten ensimmäiset keskittymät. Tornatorin tehdas Tainionkoskella aloitti Imatran seudun teollistumiskehityksen ja se on osa Suomen teollistumisen ja elinkeinorakenteen muutoshistoriaa. Vuoksen varrelle Tornansaarelle perustetun tehtaan puuhiomo ja lankarullatehdas sekä paperitehdas aloittivat toimintansa 1890-luvulla. Alueen vanhimmat tuotantorakennukset ovat tehtaan perustamisajalta. Rullatehdas sijaitsee saaren pohjoisosassa ja paperitehtaan säilyneet rakennukset eteläosassa.
	Paperitehtaan säilyneet rakennukset	
	Tainionkosken voimalaitos	Tainionkosken voimalaitos on rakennettu 1947-51 ja sen on suunnitellut Antero Pernaja.
	virkaillijakerho / ruokala / Metsäosaston konttorirakennus	Aumakattoinen virkaillijakerho on alun perin arkkitehti Selim Savoniuksen suunnittelema Tornator-tehtaitten ruokala vuodelta 1914. Alkuaan kolmikerroksisen ruokalan alin kerros on muuttunut kellaritiloiksi paikalle kuljetetun maan vuoksi.
	Neitsytniemen kartano	Vuoksen itärannalla vastapäätä Tornansaarta on Neitsytniemen kartano, jonka kertaustyylinen päärakennus vuodelta 1900 on Edvard von Nottbeckin rakennuttama ja arkkitehti K.A. Wreden suunnittelema.
	Niskalammen asuinrakennukset	Tornatorin työväestön asuma-alueen, Niskalammen, ensimmäinen vaihe on 1910-luvulta, jolloin Viktor Einolan suunnittelemat talot valmistuivat. Alueella on rakennettu ruutuasemakaavan mukaisesti seuraavilla vuosikymmenillä niin, että eri vuosikymmenten rakennustyytit muodostavat omat ryhmänsä. Vaikka Niskalamelta on 1950-1970 -luvuilla purettu suuri joukko rakennuksia, se muodostaa edelleen hyvän ja yhtenäisen kokonaisuuden.
Immolan kasarmialue	päävartio	Immolan kasarmialue edustaa 1900-luvun alkupuolen uuden aselajin, lentovoimien, kasarmia yhdessä Utin varuskunnan, Kauhavan ilmasotakoulun ja Luonetjärven kasarmin kanssa. Immolan varuskunta-alue sisältyy kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään suomalaisen modernismin merkkiteosvalikoimaan eräänä tärkeimmistä Suomen puolustusvoimien 1930-luvun rakennuskohteista. Suomen puolustusvoimien 1930-luvun edistyksellinen arkkitehtuuri ilmentää halua rakentaa arkkitehtuurilla myös kuvaa dynaamisesta puolustuslaitoksesta ja nykyaikaisesta Suomesta. Aikakauden kansainväliset arkkitehtuurivaikutteet on mukautettu suomalaisiin olosuhteisiin kohteissa, joista mainittakoon sotilassairaala Tilkka, autokomppanian kasarmi ja Santahaminan kadettikoulu Helsingissä sekä Korian sotilaskoti Elimäellä. Immolan kasarmialue on suunniteltu puolustusministeriössä ilmavoimien lentorykmentille. Nykyisin rajavartiolaitoksen käytössä olevaa, usean arkkitehdin yhteistyönä syntynyttä kokonaisuutta leimaa yhtenäinen, korkeatasoinen funktionalistinen arkkitehtuuri. 1920-1930-luvulla tapahtunut ilmasodankäynnin kehittyminen ja kaavoitusideologian muutos ilmenevät lentoasemien ja kasarmien suunnitteluperiaatteissa. Immolan alueen käyttötarkoituksesta ja puolustuksellisista syistä johtuen rakennukset sijaitsevat kaukana toisistaan. Alue on suunniteltu hierarkkisesti: upseerien ja aliupseerien asuinalueet on erotettu toisistaan. Keskusalueella, pääkadun varrella, ovat päävartio, esikunta, ruokala ja miehistökasarmi. Rakennusten välissä on puustoa. Esikuntarakennus ja kasarmi ovat Aulis Blomstedtin suunnittelemat, ruokala ja upseerien asuintalot Elsi Borgin, huoltorakennukset, aliupseerisauna, esiupseerien asuintalo ja upseerikerho Elis Hyvärisen.
	esikunta	
	ruokala	
	miehistökasarmi; huoltorakennukset, aliupseerisauna, esiupseerien asuintalo ja upseerikerho	
Niskapietiläntie		Niskapietilän tie on osa entistä Savonlinna-Viipuri –maantietä ja yksi museoteistä, jotka Tiehallinto on valinnut kuvastamaan tienpidon historiaa Suomessa.

		Museotie on osa entistä Savonlinna-Viipuri –maantietä ja se kulkee Imatran, Ruokolahden ja Rautjärven alueella. Nykyinen 19,5 kilometriä pitkä tie kulkee Imatran Vuoksenniskalta Niskapietilän kylän kautta Rautjärven Miettilään ja noudattaa tällä välillä linjaukseltaan vanhaa tietä. Ennen kaikkea paikallistienä toimineen maantielinjan historia ulottuu ainakin 1600-luvulle. Tie sijaitsee raja-alueella, joka on kuulunut milloin Ruotsille, milloin Venäjälle, ja tiellä on ollut sotilaallista merkitystä.
--	--	---

Kaavaehdotuksen laatimisen yhteydessä ELY-keskuksen kanssa sovittiin, että ELY-keskus toimittaa myös oman selvityksensä valtakunnallisesti arvokkaista rakennuksista RKY-alueilla kaavan laatijan käyttöön. Ko. rakennukset on numeroitu ja esitetty kaavaselostuksen liitekartalla ELYn 8.3.2024 toimittaman selvityksen mukaan. (Kaavaselostuksen liite: Valtakunnallisesti arvokkaat rakennukset RKY-alueilla, ELYn selvitys 8.3.2024).

Imatran poliisitalo ja Kaakkois-Suomen rajavartioston Immolan kasarmialueen rakennuksia on osoitettu yleiskaavassa rakennusperintölain nojalla suojeltuina rakennuksina (SRS) (Taulukko 8.8, Kuva 8.14, Kuva 8.15).

Rakennukset on suojeltu lailla rakennusperinnön suojelemisesta (498/2010) tai aikaisemman rakennussuojelulain (60/1985) tai kulttuurihistoriallisesti huomattavien rakennusten suojelusta annetun lain tai valtion omistamien rakennusten suojelusta annetun asetuksen (480/1985) nojalla. Immolan kasarmialue on yleiskaavassa myös alueena suojeltu valtion omistamien rakennusten suojelusta annetun asetuksen (480/85) nojalla.

Asetuksen nojalla tehdyt suojelupäätökset pysyvät voimassa omistuksesta riippumatta, vaikka asetus kumottiin, kun laki rakennusperinnön suojelemisesta säädettiin (498/2010). Valtion rakennusten suojeluluokituksen mukaisesti suojelupäätös edellyttää suojeltavien kohteiden aktiivista hoitoa, kunnossapitoa ja restaurointia niin, että kulttuurihistoriallinen arvo säilyy tai korostuu. Valtion rakennusperinnön suojelusta päätehtään nykyään samojen lakien perusteella kuin muustakin rakennetun ympäristön suojelusta.

Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennusten purkaminen on kielletty. Rakennuksessa suoritettavat korjaus- ja muutostyöt sekä muu täydennysrakentaminen tulee tehdä siten, että kohteen rakennus- ja kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Rakennusta koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

Kohteet sisältyvät myös valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventointiin (RKY) nimellä Immolan kasarmialue.

Taulukko 8.8. Yleiskaavassa osoitetut rakennusperintölain nojalla suojellut rakennukset.

Rakennus (pistemäinen kohde)	Kohde-numero
Imatran poliisitalo	2
Immolan kasarmialue: Esikuntarakennus (1937)	4
Immolan kasarmialue: Päävartio	5
Immolan kasarmialue: Rantasauna	19
Immolan kasarmialue: Sairaala	28
Immolan kasarmialue: Upseerikerho	29
Immolan kasarmialue: Asuinrakennus 1 (Niskapietiläntie 35)	32
Immolan kasarmialue: Teknillinen rakennus	33
Immolan kasarmialue: Autotalli	34
Immolan kasarmialue: Ammuslataamo	40 (1)
Immolan kasarmialue: Asuinrakennus 3 (Niskapietiläntie 33)	40 (2)
Immolan kasarmialue: Lentohalli I	43

Tainionkosken postitalo ja Kaakkois-Suomen rajavartioston Immolan kasarmialueen rakennuksia on osoitettu yleiskaavassa valtion omistamien rakennusten suojelusta annettua asetusta (480/1985) soveltuvin osin noudattaen varjelluiksi päätettyinä rakennuksina (SRV) (Taulukko 8.9, Kuva 8.14, Kuva 8.15).

Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennusten purkaminen on kielletty. Rakennuksessa suoritettavat korjaus- ja muutostyöt sekä muu täydennysrakentaminen tulee tehdä siten, että kohteen rakennus- ja kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Rakennusta koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

Taulukko 8.9. Yleiskaavassa osoitetut valtion omistamien rakennusten suojelusta annettua asetusta (480/1985) soveltuvin osin noudattaen varjelluiksi päätetyt rakennukset.

Rakennus (pistemäinen kohde)	Kohde- numero
Tainionkosken postitalo	1
Immolan kasarmialue: Ruokala	2
Immolan kasarmialue: Toimiupseerikerho	14
Immolan kasarmialue: Asuinrakennus 2	15
Immolan kasarmialue: Asuinrakennus 4	16
Immolan kasarmialue: Asuinrakennus 5	17
Immolan kasarmialue: Asuinrakennus 6	18
Immolan kasarmialue: Asuinrakennus 7	24
Immolan kasarmialue: Sissikomppania	30
Immolan kasarmialue: Asuinrakennus 8	31
Immolan kasarmialue: Miehistösauna	41

Vuoksenniskan kirkko ja pappila on yleiskaavassa osoitettu kirkkolain mukaan suojeltuina rakennuksina (SRS/k) (Taulukko 8.10 ja Kuva 8.14). Kohteet sisältyvät myös valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventointiin (RKY) nimellä Vuoksenniskan Kolmen ristin kirkko.

Taulukko 8.10. Yleiskaavassa osoitetut kirkkolain nojalla suojellut rakennukset.

Rakennus (pistemäinen kohde)	Kohde- numero
Vuoksenniskan kirkko ja pappila	1

8.8.2 Maakunnallisesti arvokkaat kohteet

Yleiskaavassa on osoitettu maakunnallisesti merkittävänä kulttuurihistoriallisina ympäristöinä (alue) (Kuva 8.14, Kuva 8.15, Kuva 8.16) Etelä-Karjalan maakuntakaavan mukaisesti:

- Imatrankosken asemanseutu (vanha keskusta)
- Ritikanranta (ns. rantakasarmialue, josta jäljellä ainoastaan teollisuustyöväen asuntomuseo)
- Alvar Aallon tyyppitaloalueet: Petsamo, Sienimäki, Lakasenpelto, Karhumäen asuma-alue (Karhunkatu)

Yleiskaavassa on osoitettu maakunnallisesti merkittävänä kulttuurihistoriallisina ympäristöinä (pistemäinen kohde, sr-2) Etelä-Karjalan maakuntakaavan mukaisesti:

- Imatrankosken funkkisrakennukset (Kansallispankin talo, Hotelli Väärätalo ja Entinen Jääsken osuuskauppa) (maakuntakaavassa osoitettu yksi yhteinen piste kolmelle rakennukselle, mutta yleiskaavassa on osoitettu kohteet sekä pisteinä että alueena)
- Siitolan kartano
- Sienimäen kartano (= Eklundin talo)

- Harakanhovi
- Immolanhovi
- Saimaanhovi

Lisäksi maakunnallisesti merkittävillä kulttuurihistoriallisilla alueilla sijaitsevia rakennuksia ja teitä (Taulukko 8.11) pidetään Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) lausunnon mukaan maakunnallisesti arvokkaina siltä osin kuin ne mainitaan Etelä-Karjalan liiton vuonna 2008 julkaisemassa Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvityksen kuvauksissa (osa 2). Osa näistä rakennuksista sijoittuu maakunta-kaavan mukaisille alueille (maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, maakuntakaava-merkintä ma/km) tai valtakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin (RKY).

Taulukko 8.11. Yleiskaavassa osoitetut maakunnallisesti merkittävillä kulttuurihistoriallisilla alueilla sijaitsevat rakennukset sekä ns. Viertotie eli Betonitie (nyk. Kanavakatu ja puistonraitti), jotka ovat maakunnallisesti arvokkaita. (Lähde: Etelä-Karjalan liiton vuonna 2008 julkaisema Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys (osa 2)).

Alue	Rakennus
Imatrankosken asemanseutu (vanha keskusta)	Rautatieläisten asuintalo
	Asemapäällikön talo
	Turistihotelli (Imatran yhteislyseo)
	Ns. Viertotie eli Betonitie (nyk. Kanavakatu ja puistonraitti)
Ritikanranta	Työläiskasarmi (nyk. teollisuustyöväen asuntomuseo)
	Talusrakennus (nyk. teollisuustyöväen asuntomuseo)
	Tainionkosken kirkko
	Mansikkalan vanha silta
Alvar Aallon tyypitaloalueet (Petsamo, Sienimäki, Lakasempelto, Karhumäen asuma-alue (Karhunkatu))	Asuinrakennukset
Imatrankosken funkkisrakennukset	Kansallispankin talo
	Hotelli Väärätalo
	Entinen Jääsken osuuskauppa



Kuva 8.10. Turistihotelli (Imatran yhteislyseo) on maakunnallisesti merkittävä rakennus. (Kuva: Broman, 2020)

Yleiskaavassa on osoitettu maakunnallisesti merkittävänä kulttuurihistoriallisina ympäristöinä (pistemäinen kohde, sr-2) kaiken kaikkiaan sekä maakuntakaavan mukaiset kohteet että maakuntakaavan taustaselvityksen mukaiset kohteet (Taulukko 8.12, Kuva 8.14, Kuva 8.15, Kuva 8.16).

Taulukko 8.12. Yleiskaavassa osoitetut maakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt (pistemäiset kohteet).

Alue	Rakennus (pistemäinen kohde)	Kohde-numero
	Siitolan kartano: päärakennus ja kiviavetta	2
	Sienimäen kartano (Eklundin talo): päärakennus	3
	Sienimäen kartano (Eklundin talo): Pyhän Nikolauksen ortodoksinen kirkko ja vedenpyhityspaisto	7
	Harakanhovi: päärakennus	4
	Immolan hovi: päärakennus, asuinrakennus ja tiilinaavetta/-talli	5
	Saimaan hovi: päärakennus	6
Imatrankosken funkkisrakennukset	Kansallispankin Imatran toimitalo	1
	Hotelli Väärätalo	1
	Entinen Jääsken osuuskauppa	1
Imatrankosken asemanseutu (vanha keskusta)	Rautatieläisten asuintalo	13
	Asemapäällikön talo	14
	Turistihotelli (Imatran yhteislyseo)	12
Ritikanranta	Työläiskasarmi (nyk. teollisuustyöväen asuntomuseo)	10
	Talousrakennus (nyk. teollisuustyöväen asuntomuseo)	11
	Tainionkosken kirkko	9
	Mansikkalan vanha silta	8

Yleiskaavassa määrätään, että alueiden käytön on sovellettava alueen historialliseen kehitykseen. Alueen vanhan rakennuskannan säilymistä ja uudiskäyttöä tulee edistää. Mahdollisen täydennysrakentamisen ja muiden muutosten on sopeuduttava kulttuuriympäristön ominaisuuteen ja erityispiirteisiin. Alueella ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka vähentävät kulttuurimaiseman, historian ja kaupunkikuvan kannalta merkittävän aluekokonaisuuden arvoa. Aluetta koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

Maakunnallisesti arvokkaiden rakennusten purkaminen on maankäyttö- ja rakennuslain 41 § 2 mom:n nojalla kielletty. Rakennuksessa suoritettavat korjaus- ja muutostyöt sekä muu täydennysrakentaminen tulee tehdä siten, että kohteen rakennus- ja kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Rakennusta koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

8.8.3 Paikallisesti arvokkaat kohteet

Paikallisesti merkittävänä kulttuurihistoriallisina ympäristöinä (alue) (Kuva 8.14, Kuva 8.15, Kuva 8.16) on yleiskaavan yhteydessä laaditun Imatran yleiskaavan rakennusinventoinnin (Ramboll 22.1.2024) mukaisesti yleiskaavassa osoitettu:

- Imatran Rautatehtaan asuntoalue
- Imatran Rautatehtaan Savimajat -asuntoalue
- Kaukopään Temppelikadun asuinalue
- Mansikkalan tornitalot
- Mustalammin asuinalue
- Raution asuinalue
- Räikkölän kylämaisema
- Suon alue

- Vallinkosken kylämaisema
- Viraskorven kulttuurimaisema
- Vuoksenniskan keskus

Merkinnällä on osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja/tai kaupunkikuvallisesti paikallisesti arvokkaat tai muut merkittävät rakennetun ympäristön kokonaisuudet. Alueen arvokas rakennuskanta ja ympäristö tulee säilyttää. Rakentamisessa tulee ottaa huomioon alueen kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne siten, että uudis- ja korjausrakentaminen rakentamistavaltaan ja mittakaavaltaan liittyy olemassa olevaan rakennuskantaan ja ympäristöön. Aluetta koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

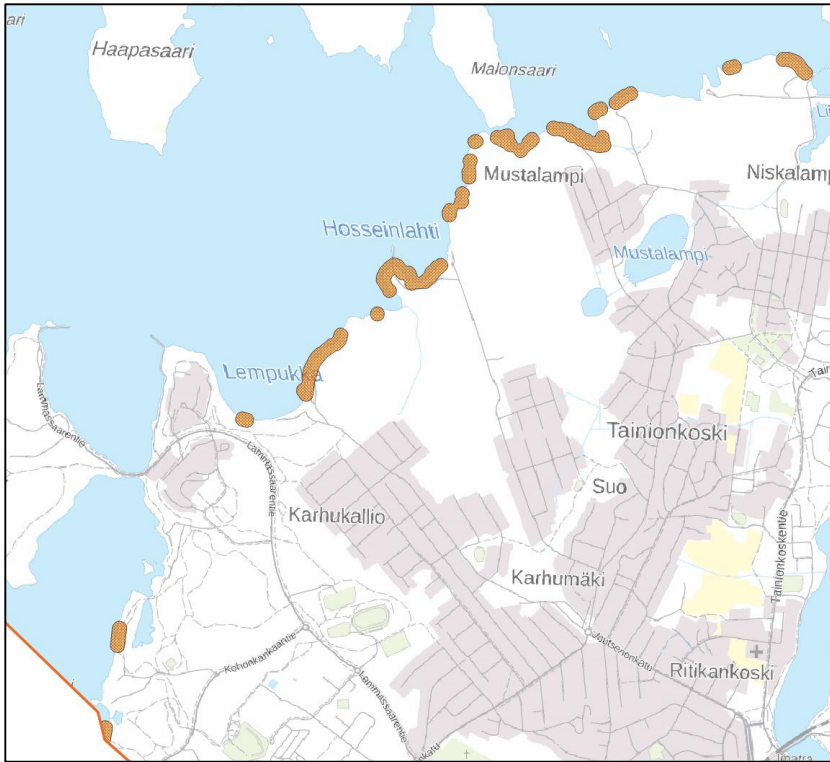
Imatran yleiskaavan rakennusinventoinnin (Ramboll 22.1.2024) mukaiset Saimaan rannan venevajat on osoitettu yleiskaavassa omalla kaavamerkinnällään: Paikallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, venevajat.

Venevajojen muodostamalla kokonaisuudella on historiallisia, rakennushistoriallisia ja maisemallisia arvoja. Venevajojen suojeluarvot tulee selvittää tarkemmassa suunnittelussa. Alueen vanhemman rakennuskannan säilymistä tulee edistää. Alueella ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka vähentävät merkittävän aluekokonaisuuden arvoa. Aluetta koskevista laajemmista suunnitelmista/selvityksistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

Aluerajausta on tarkennettu yleiskaavassa rakennusinventoinnin mukaisesta rajauksesta ja rajaukseen on sisällytetty kaikki Saimaan rannan venevajat (myös Kurjenlahden ja Ukonniemen alueella olevat). Venevajoja koskeva aluemarkinta on osoitettu Kurjenlahden ja Ukonniemen lisäksi Hosseinlahden, Lempukan, Leppälahden, Malonsalmen ja Patalahden alueilla.



Kuva 8.11. Saimaan rannan venevajat Lempukassa, Hosseinlahdessa ja Leppälahdessa muodostavat harvinaisen laajan, alueen veneily- ja kalastusperinteestä kertovan kokonaisuuden. (Kuva: Niina Uusi-Seppä, 2023)



Kuva 8.12. Yleiskaavassa osoitetut paikallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset Saimaan rannan venevajat (taustakartta © Maanmittauslaitos 2/2024).

Paikallisesti merkittävänä kulttuurihistoriallisena rakennuksina (pistemäinen kohde, sr-3) on Imatran yleiskaavan rakennusinventoinnin (Ramboll 22.1.2024) mukaisesti yleiskaavassa osoitettu seuraavan taulukon ja kuvien (Taulukko 8.13, Kuva 8.14, Kuva 8.15, Kuva 8.16) kohteet.

Kulttuurihistoriallisesti ja/tai kaupunkikuvallisesti paikallisesti arvokkaiden rakennusten purkaminen on maankäyttö- ja rakennuslain 41 § 2 mom:n nojalla kielletty. Rakennuksessa suoritettavat korjaus- ja muutostyöt sekä muu täydennysrakentaminen tulee tehdä siten, että kohteen rakennus- ja kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida suojeltavan rakennuksen pihapiiri, jossa alueen vanhan rakennuskannan säilymistä ja uudiskäyttöä tulee edistää. Mahdollisen täydennysrakentamisen ja muiden muutosten tulee sopeutua pihapiirin ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin. Rakennusta koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

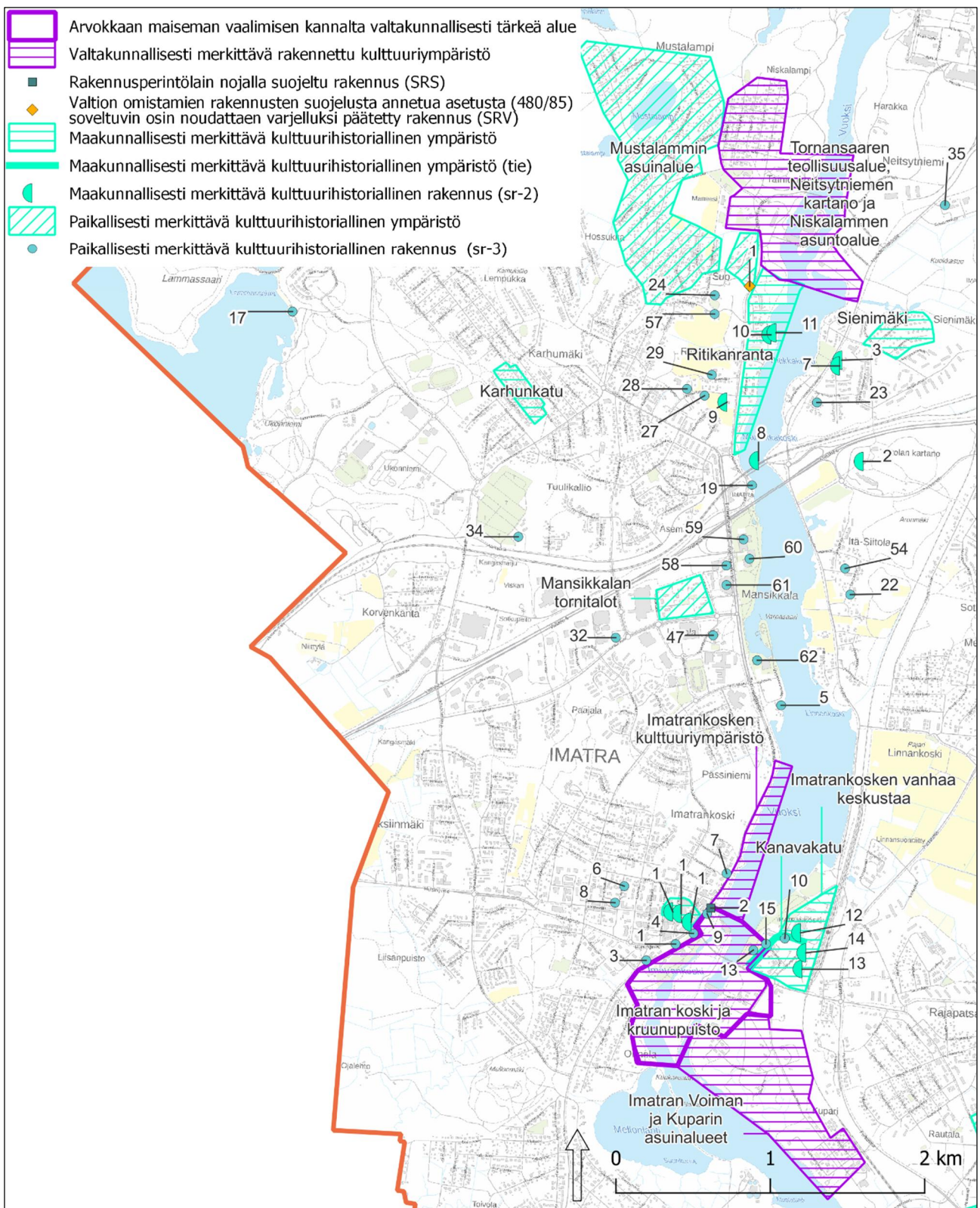
Taulukko 8.13. Yleiskaavassa osoitetut paikallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset rakennukset.

Nimi	Kohde- numero
Piponiuksen talo	1
Välimäen talo	3
Inkerinaukion kioski	4
Karjalainen kotitalo (Kostinpuisto)	5
Lahtisen talo	6
Evälahden talo	7
Pitsitalo	8
Imatrankosken virastotalo	9
Pohjoismaiden Yhdyspankki / työväenopisto	10
Imatran aseman veturitallit	12
Imatrankosken sankarihautausmaa	13
Imatrankosken kirkon kellotapuli	15

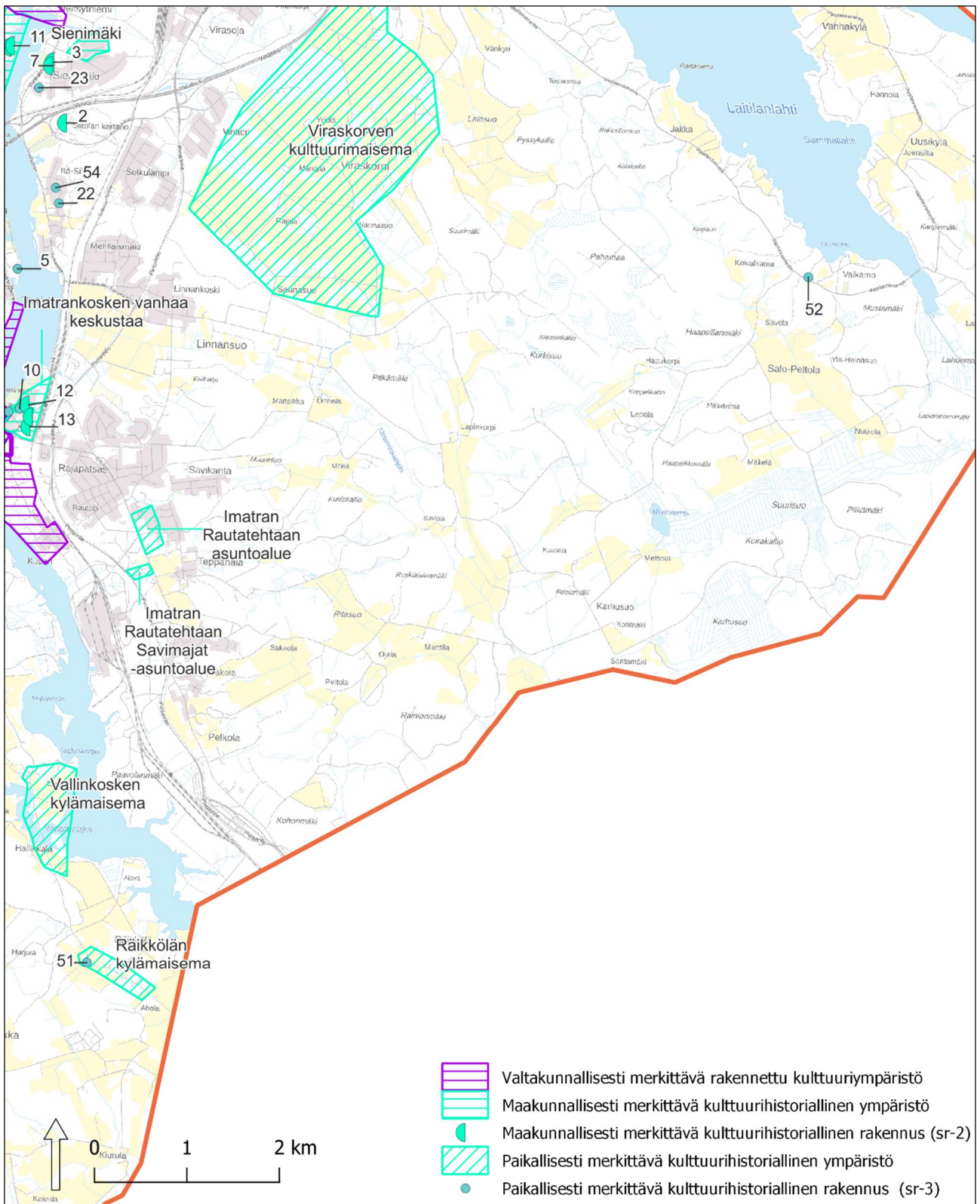
Ukonlinnan retkeilymaja	17
Asevelitalo (ent. linja-autoasema ja kahvilarakennus)	19
Paavilaisen talo	22
Rönnemäen kartano	23
Tainionkosken 30-luvun koulu	24
Pappila	27
Arposenmäki	28
Kiisselin talo (Kiisseli)	29
Imatran seudun sähkön toimitalo	32
Karhumäen siunauskappeli ja hautausmaa (Rauhala)	34
Kauppalantalo, Imatran paloasema	35
Vuoksenniskan yläaste ja lukio	37
Elokuvateatteri Bio-Vuoksi	38
Kansallispankin Vuoksenniskan toimitalo	39
Yhdyspankin Vuoksenniskan toimitalo	40
Vuoksenniskan sankarihauta-alue	42
Enso-Gutzeit Oy:n Kaukopään tehtaan paloasema	44
Linnalan koulurakennus	47
Toivola	51
Koivalkamo	52
Itä-Siitolan vanha koulu	54
Vertanen	57
Mansikkalan virastotalo	58
Imatran kaupungintalo	59
Imatran kulttuurikeskus	60
Mansikkalan liikekeskus	61
Uimahalli - Urheilutalo	62
Vuoksenniskan vesitorni	63



Kuva 8.13. Elokvateatteri Bio Vuoksi. (Kuva: Broman, 2020)



Kuva 8.15. Yleiskaavassa osoitetut maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet.



Kuva 8.16. Yleiskaavassa osoitetut maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet.

8.9 Arkeologinen kulttuuriperintö

Yleiskaavatyön yhteydessä on tehty arkeologinen inventointi 2019-2020 (Maanala Oy). Arkeologisessa inventoinnissa inventointiin Saimaan ranta-alueet ja saaret sekä lisäksi tarkistettiin kaikki kaupungin alueelta ennestään tunnetut muinaisjäännöskohteet.

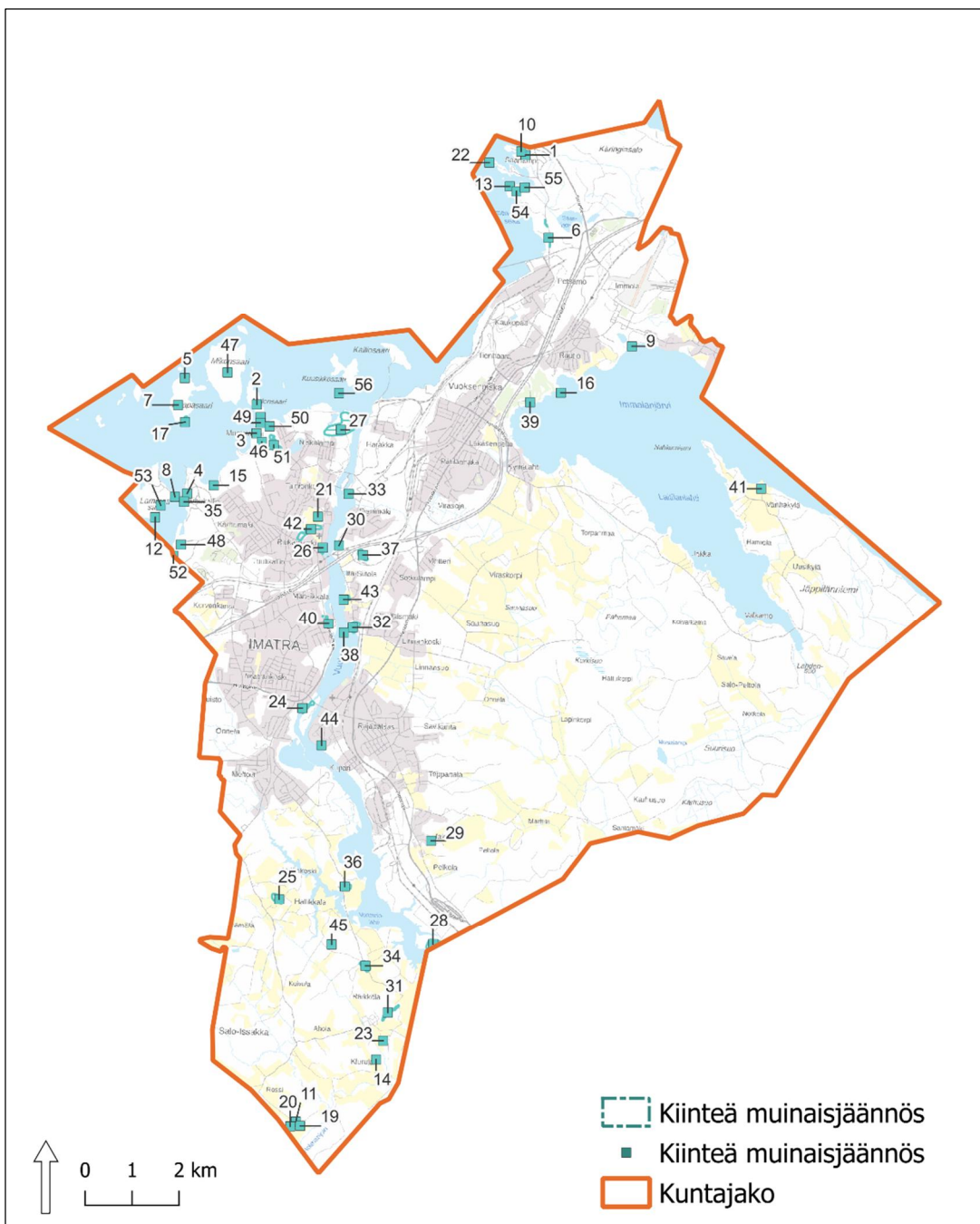
8.9.1 Muinaisjäännökset

Yleiskaavassa kiinteät muinaisjäännökset on osoitettu muinaismuistoalueena tai -kohteena, joilla sijaitsee muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteä muinaisjäännös (Taulukko 8.14, Kuva 8.17). Kohteen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja vahingoittaminen tai muu siihen kajoaminen on kielletty ilman muinaismuistolain perusteella annettua lupaa. Aluetta koskevien maankäyttösuunnitelmien yhteydessä tulee ottaa yhteyttä museoviranomaiseen.

Taulukko 8.14. Yleiskaavassa osoitetut kiinteät muinaisjäännökset.

Kohde-numero	Nimi	Ajoitus	Tyyppi	Tunnus
1	Lipurinniemi 2	historiallinen	puolustusvarustukset	1000042732
2	Malonsaari 2	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042739
3	Hosseinlahti	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042740
4	Lammassalmi	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042741
5	Haapasaarenkangas	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042737
6	Viipuri-Savonlinna-tie Saarlampi	historiallinen	kulkuväylät	1000042710
7	Haapasaari 2	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042736
8	Lammassaari 1	kivikautinen, varhais- metallikautinen	asuinpaikat	153010001
9	Hiekkoinlahti	kivikautinen	asuinpaikat	153010004
10	Törönlahti	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000042713
11	Salo-Issakka Venäinmäki (Ylä)	kivikautinen	asuinpaikat	153010010
12	Lammassaari 2	kivikautinen	asuinpaikat	153010005
13	Risuniemi	kivikautinen, varhais- metallikautinen	asuinpaikat	153010006
14	Pehkeisienoja	kivikautinen	asuinpaikat	153010008
15	Lempukka uimaranta	kivikautinen	asuinpaikat	153010002
16	Ukonniemi	kivikautinen	asuinpaikat	153010003
17	Haapasaari	kivikautinen	asuinpaikat	153010007
18	Malonsaari 1	varhaismetallikautinen	asuinpaikat, työ- ja valmistuspaikat	1000038616
19	Salo-Issakka Venäinmäki (Ala)	kivikautinen	asuinpaikat	153010009
20	Salo-Issakka Rajamäki	kivikautinen	asuinpaikat	153010011
21	Siitola Sysihaudanpäällys	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000046669
22	Koivuniemi	ajottamaton	hautapaikat	1000044386
23	Lehtola	historiallinen	puolustusvarustukset	1000048040
24	Imatrankoski	historiallinen	taide, muistomerkit	1000015112
25	Näträmlä	historiallinen	asuinpaikat	1000017462

26	Siitola lauttapaikka	historiallinen	kulkuväylät	1000017467
27	Niskalampi	historiallinen	teollisuuskohteet	1000017473
28	Pelkola	historiallinen	asuinpaikat	1000017463
29	Jakola	historiallinen	asuinpaikat	1000017460
30	Siitola kestikievari	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000017468
31	Aronmäki	historiallinen	puolustusvarustukset	1000017475
32	Siitola tonttimaa 3	historiallinen	asuinpaikat	1000017466
33	Neitsytniemen kartano	historiallinen	asuinpaikat	1000017470
34	Räikkölä	historiallinen	asuinpaikat	1000017464
35	Kylpylä etelä	varhaismetallikautinen	asuinpaikat	1000021999
36	Hallikkala	historiallinen	asuinpaikat	1000017451
37	Siitolan kartano	historiallinen	asuinpaikat	1000017469
38	Linnankoski	historiallinen	teollisuuskohteet	1000017472
39	Immalanjärvi	historiallinen	asuinpaikat	1000017456
40	Pässiniemi	historiallinen	asuinpaikat	1000017471
41	Jäppilänniemi	historiallinen	asuinpaikat	1000022891
42	Siitola tonttimaa 1	historiallinen	asuinpaikat	1000035043
43	Siitola tonttimaa 2	historiallinen	asuinpaikat	1000035047
44	Siitola tonttimaa 4	historiallinen	asuinpaikat	1000035048
45	Hallikkala 2	ajottamaton	kivirakenteet	1000036651
46	Lammintausahot	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000040256
47	Mikonsaari	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000040266
48	Kurjenlahti 2	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000040253
49	Malonsalmi	historiallinen	kivirakenteet	1000040263
50	Syrjälahti	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000040264
51	Pieni Mustalampi	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000040257
52	Kurjenlahti 1	historiallinen	kivirakenteet	1000040252
53	Lammassaari 3	historiallinen	kivirakenteet	1000040255
54	Risuniemi 2	historiallinen	työ- ja valmistuspaikat	1000040497
55	Saunalahden torppa	historiallinen	asuinpaikat	1000040505
56	Vestasaari	kivikautinen	asuinpaikat	1000040267



Kuva 8.17. Yleiskaavassa osoitetut kiinteät muinaisjäänökset (© Museovirasto 31.8.2023).

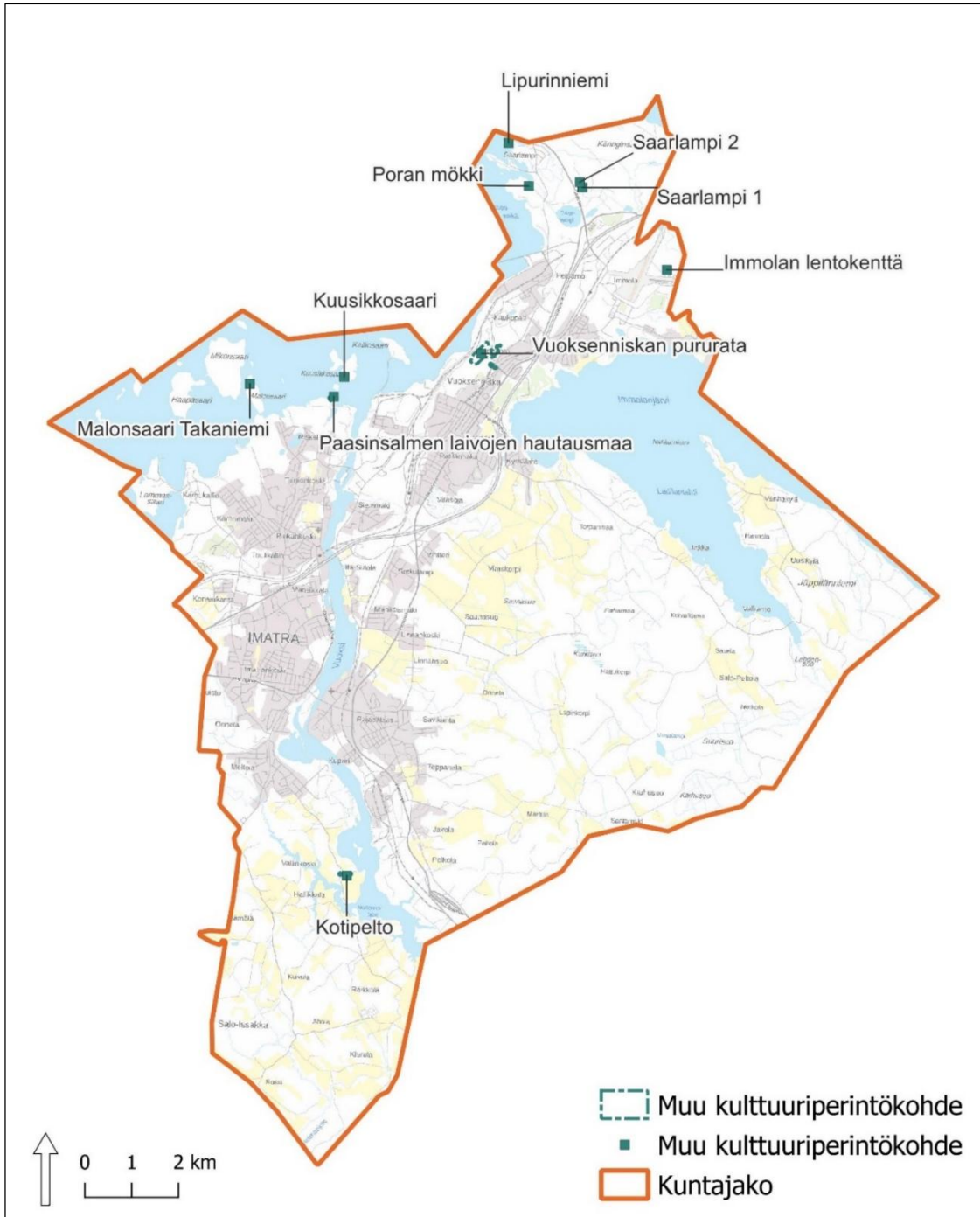
8.9.2 Muu arkeologinen kulttuuriperintö

Yleiskaavassa muu kulttuuriperintö -merkinnällä on osoitettu arkeologiset kulttuuriperintökohteet, jotka eivät kuitenkaan ole muinaismuistolain tarkoittamia kiinteitä muinaisjäänöksiä (Taulukko 8.15, Kuva 8.18). Kohteiden säilyttäminen on perusteltua historiallisen merkityksen ja kulttuuriperintöarvojen takia.

Taulukko 8.15. Yleiskaavassa osoitetut muut kulttuuriperintökohteet.

Nimi	Ajoitus	Tyyppi	Tunnus
Immolan lentokenttä	historiallinen	puolustusvarustukset	1000027809
Kotipelto	moderni	puolustusvarustukset	1000017477
Kuusikkosaari	moderni	aluksen hylät	1000044521

Lipurinniemi	historiallinen	asuinpaikat	1000042712
Malonsaari Takaniemi	moderni	maarakenteet	1000040265
Paasinsalmen laivojen hautausmaa	historiallinen	alusten hylyt	1000041015
Poran mökki	historiallinen	asuinpaikat	1000040507
Saarlampi 1	historiallinen	puolustusvarustukset	1000031585
Saarlampi 2	historiallinen	puolustusvarustukset	1000031586
Vuoksenniskan pururata (Salpalinja)	moderni	puolustusvarustukset	1000017478



Kuva 8.18. Yleiskaavassa osoitetut muut kulttuuriperintökohteet (© Museovirasto 31.8.2023).

8.10 Luonnonympäristö

8.10.1 Arvokkaat luontokohteet ja ekologiset yhteydet

Luontoselvitysten perusteella yleiskaavassa osoitetaan luonnonsuojelulain 78 §:n nojalla suojellun EU:n luontodirektiivin IV-liitteessä mainittujen lajien esiintymisalueet luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina (osa-aluemerkintä):

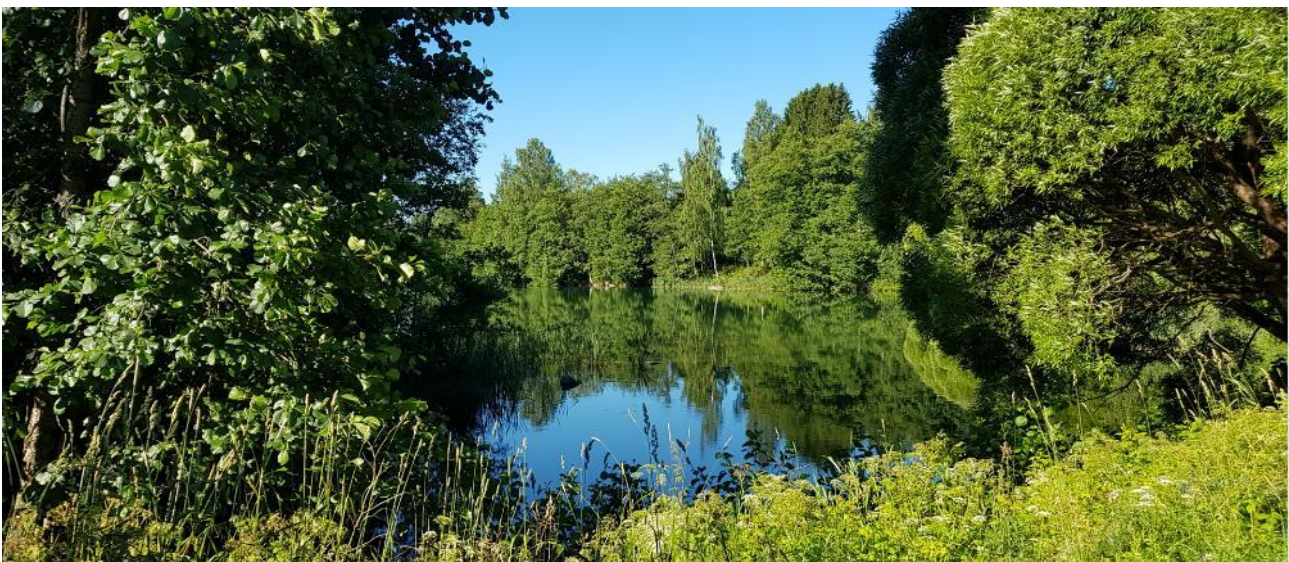
- Lepakkojen lisääntymis- ja levähdyspaikat: *luo-lep I*
- Lepakkojen ruokailualueet ja siirtymäreitit: *luo-lep II* (EUROBATS 1991 -sopimuksen mukaan)
- Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat: *luo-lii*
- Täplälampikorenon ja idänkirsikorenon esiintymisalueet: *luo-kor*
- Viitasammakon esiintymisalueet: *luo-vii*

Kaavamerkinnöin ja -määräyksiin on turvattu lajien esiintymisalueiden säilyminen, alueita koskee mm. maisematyön luvanvaraisuus.

Lisäksi yleiskaavassa on pyritty turvaamaan lepakoiden ja liito-oravien kulkuyhteydet yhteystarvemerkinnoin. Ekologisen yhteyden tarvittavaan laajuuteen ja laatuun vaikuttavat alueen lajiston erityispiirteet ja tarpeet. Yhteyden tarkempi sijoittuminen ja laatu on perusteltua määrittää tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Luonnonsuojelulain 29 §:n mukaiset suojellut luontotyypit on osoitettu luo-ls-osa-aluemerkinnällä. Luonnonsuojelulain 29 §:n mukaiset suojellut luontotyypit tulee huomioida alueen tarkemmassa suunnittelussa sekä tarvittaessa tarkistaa ja suojella luontotyyppirajauspäätöksellä ELY-viranomaisen toimesta.

Laajempia rantavyöhyke-/vesistökokonaisuuksia, joilla on merkittäviä luontoarvoja ja merkitystä luonnon monimuotoisuuden kannalta on yleiskaavassa osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina luo-osa-aluemerkinnällä. Tällaisia korkean monimuotoisuuden alueita ovat Immalanjärven länsiosan rantametsät välillä Kymälahti-Rautionkylä, Kapakanjoki ja Holmanjoki sekä Mellonlahden ranta ja Onnelan lehto. Kaavamääräyksen mukaan luo-merkinnällä osoitettujen alueiden monimuotoisuuden kannalta merkittävät luontoarvot on turvattava.



Kuva 8.19. Mellonlahti. (Kuva: Broman, 2020)

Lisäksi yleisellä määräyksellä on pyritty varmistamaan luontoarvojen säilyminen Vuoksen länsipuolisella alueella Saimaan rantavyöhykkeellä (erityisesti A2-alueet) ja saarissa sekä Immalanjärven rantavyöhykkeellä. Rantavyöhykkeiden ekologinen yhteys ja kasvillisuuden ja puuston muodostamat ranta-alueen

suojavyöhykkeet on turvattava huomioiden paikallisen lajiston tarpeet. Näillä laajoilla alueilla on voimassa maisematyön luvanvaraisuus.

Erityisesti edellä mainituilla korkean monimuotoisuuden alueilla on osoitettu useita viheryhteystarpeita virkistysyhteyksien ja viherrakenteen jatkuvuuden turvaamiseksi sekä ekologisia yhteystarpeita luontosuhteitaan monimuotoisten ja lajiston kannalta merkittävien alueiden välillä. Ekologisen yhteyden tarvittavaan laajuuteen ja laatuun vaikuttavat alueen lajiston erityispiirteet ja tarpeet. Yhteyden tarkempi sijoittuminen ja laatu on perusteltua määrittää tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Yleiskaavassa on lisäksi osoitettu siniviheryhteystarve Tainionkosken voimalaitoksen länsireunalle. Siniviheryhteystarvemerkinnällä osoitetaan Tainionkosken voimalaitoksen ohittava kalaporras / kalatie.

Erittäin uhanalaisia lajeja (taimen, idänkurho) koskevia suojelumerkintöjä on osoitettu pääkäyttötarkoituserkintöjen yhteydessä seuraavasti:

- /L2: Erityisesti suojeltava, koko maassa rauhoitettu ja erittäin uhanalainen kasvilaji idänkurho tulee ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa. EN-alueella myös erittäin uhanalainen taimen tulee ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa.

Luonnonsuojelulain 76 §:n mukaiset erityisesti suojeltavien lajien elinympäristöt (Suomen Lajitietokeskus 1990–2021) on osoitettu pääkäyttötarkoituserkintöjen yhteydessä /L3 -merkinnällä, joita koskee seuraava määräys:

- /L3: Alueella esiintyvät uhanalaiset ja erityisesti suojeltavat lajit tulee ottaa huomioon alueen tarkemmassa suunnittelussa. Mikäli alueelle suunnitellaan toimenpiteitä, esim. uusia päällystyksiä tai muuta lajien elinolosuhteita mahdollisesti heikentävää toimintaa, on alueen lajien suojelun osalta tarpeen olla yhteydessä ELY-viranomaiseen.

Rakennetuilla tai täydennysrakennettavaksi esitetyillä alueilla on pääkäyttötarkoituserkintöjen yhteydessä käytetty merkintää:

- /L1: Alueen monimuotoisuuden kannalta merkittävät luontoarvot tulee ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa.

Yleiskaavaehdotusvaiheessa lisättiin vielä seuraava merkintä koskien Kaukopään tehtaan alueita, jotka ovat varsinaisen tehdasalueen ulkopuolisia alueita:

- /L4: Alueella esiintyvät erityisesti suojeltavat lajit tulee ottaa huomioon mahdollisissa maankäytön muutoksissa.

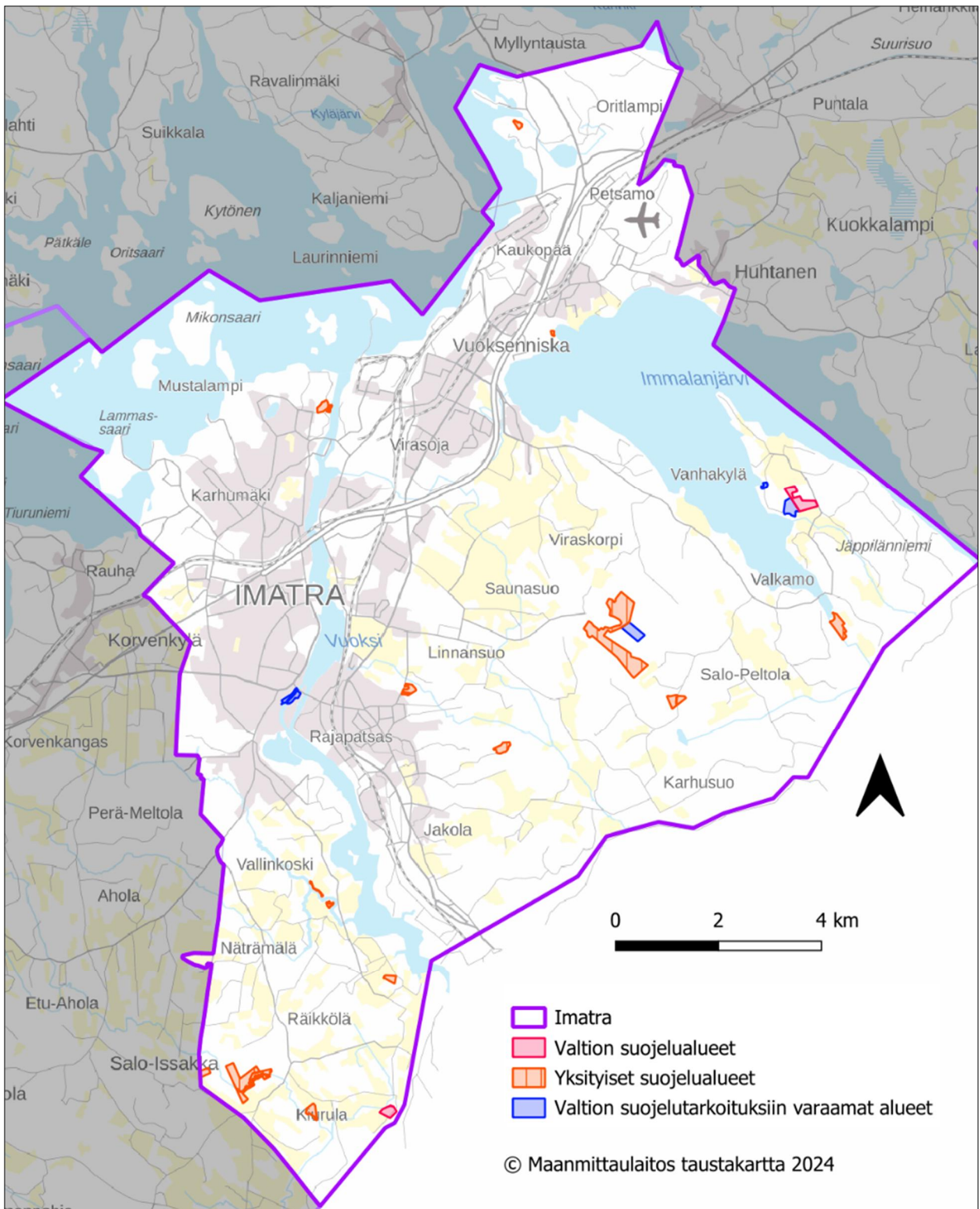
8.10.2 Valtion ja yksityisten toimesta perustetut luonnonsuojelualueet ja valtion suojelutarkoituksiin varaamat alueet

Imatralla on useita luonnonsuojelualueita, joista valtion omistamia on kaksi ja 15 sijaitsee yksityisillä mailla. Kaikki mainitut alueet on yleiskaavassa osoitettu luonnonsuojelualueiksi (SL). Lisäksi on kolme valtion suojelutarkoituksiin varaamaa aluetta (Kruunupuisto, Niemenkallio ja Suoja-Sarkkilahti -tila), joita ei vielä ole suojeltu, on osoitettu Iso-merkinnällä luonnonsuojeluohjelma-alueina (Iso). Luonnonsuojeluohjelman tarkoituksena on varata alueita luonnonsuojelua varten. (Taulukko 8.16, Kuva 8.20)

Taulukko 8.16. Luonnonsuojelualueet Imatralla

Suojelualueen nimi	tunnus
Yksityiset suojelualueet	
Golfkentän ranta, Ukoniemen pohjoispuoli, tervaleppäkorpi	LTA050086
Saunalahden jalopuumetsikkö	LTA050090

Niskakosken jalopuumetsikkö	LTA201955
Hallikkaan suojelualue	YSA055667
Kaikkallio	YSA231451
Lepo Lahti	YSA234036
Liisinlehto	YSA230244
Einolan luonnonsuojelualue	YSA244644
Kurkisuo-Pahamaansuon luonnonsuojelualue	YSA251328
Viljakki	YSA251548
Ritalehto	YSA253695
Pietarin puisto	YSA255307
Salokalliola	YSA259257
Matinmäki	YSA258730
Harakkakorven suojelualue	YSA262373
Valtion omistamat suojelualueet	
Hannolan luonnonsuojelualue	ESA301104
Takamaan luonnonsuojelualue	ESA301106
Valtion suojelutarkoituksiin varaamat alueet	
Suoja-Sarkkilahti -tila	
Niemenkallio	
Kruununpuisto	



Kuva 8.20 Valtion ja yksityismaiden suojelualueet sekä valtion suojelutarkoituksiin varaamat alueet Imatralla.

8.10.3 Muut luonnonsuojelualueet

Kaupungin yleis- ja asemakaavoissa osoitetut alueet, jotka eivät ole vielä suojelualueiksi perustettuja on osoitettu yleiskaavassa suojelualueina (S-1). Alueilla on todettuja luontoarvoja, mutta näköpiirissä ei ole kaupungin toimesta perustaa alueita luonnonsuojelualueiksi.

- Sienimäen alue: Alueella liito-oravaa, vesilain kohteita ja luonnonsuojelulain 64 §:n täyttäviä, mutta ELY-keskuksen rajaamattomia kohteita.
 - Alue on suuryrityksen omistuksessa. Voimassa olevassa yleiskaavassa SL, ei luonnonsuojelu- aluetta asemakaavassa (osin asemakaavoittamatonta aluetta).
- Immalanjärven ranta, golf-alueen vieressä (pohjoisempi): Alueella luonnonsuojelulain 64§:n täyttäviä, ELY-keskuksen rajaamattomia kohteita (keltainen). Osittain luo-IsI-merkinnällä, osittain SL-alueena ja osittain luo-alueena.
 - Alue on Imatran kaupungin omistuksessa. Voimassa olevassa yleiskaavassa SL.
- Immalanjärven ranta, golf-alueen vieressä (eteläisempi): Alueella luonnonsuojelulain 64§:n täyttäviä, ELY-keskuksen rajaamattomia kohteita.
 - Imatran kaupungin ja suuryrityksen maanomistusta. Voimassa olevassa yleiskaavassa SL, suppeammalla SL-rajauksella myös asemakaavassa. Alueen asemakaava on vuodelta 1992.
- Imatrankoski-Mellonlahti: Alueella luonnonsuojelulain 64§:n täyttäviä, ELY-keskuksen rajaamattomia kohteita.
 - Imatran kaupungin ja suuryrityksen maanomistusta. Ei voimassa olevassa yleiskaavassa SL-alueena, mutta asemakaavassa SL-alue. Asemakaava on vuodelta 1986.
- Mansikkala: Alueen luontotyyppi on ruohoinen sararäme, joka on Etelä-Suomessa erittäin uhanalainen (EN)
 - Alue on Imatran kaupungin omistuksessa. Voimassa olevissa asemakaavassa ja yleiskaavassa SL. Asemakaava on vuodelta 2008.

8.10.4 Geologisesti arvokkaat alueet

Yleiskaavassa valatakunnallisesti arvokas Patalahden kivikko on osoitettu arvokkaana kivikkona (ge/k). Maakunnallisesti arvokkaat Lammassaari, Ukonniemi ja Vaeluodononnet on osoitettu arvokkaina harjualueina (ge/h). Valtakunnallisesti arvokas Ukonmäki on osoitettu arvokkaana moreenimuodostumana (ge/m).

9 Vaikutusten arviointi

9.1 Taustaa

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 § määrittelee vaikutusten selvittämistä kaavaa laadittaessa. Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

9.2 Yleiskaavan suhde maakuntakaavaan

9.2.1 Yleiskaavan suhde voimassa olevaan maakuntakaavaan

Yleiskaava tarkentaa maakuntakaavassa esitettyä kaavaratkaisua ja on tarkoitukseltaan ja periaatteiltaan maakuntakaavan mukainen. Seuraavassa kuvataan keskeisten teemojen osalta tarkemmin, miten yleiskaavaratkaisu toteuttaa maakuntakaavaa.

Kaupunkikehittäminen:

Maakuntakaavamerkintöjä:

- Kasvukeskusalueen laatukäytävä, Ik
- *Kaupunki-/taajamarakenteen kehittämisen kohdealue, kk: Imatra, Vuoksenniska*

- *Taajamatoimintojen alue, A: Tainionkoski – Karhumäki, Huhtanen, Rasila- Vuoksenniska – Savikanta, Korvenkylä – Mellonmäki*
- *Liikenneterminaali/matkakeskus, Im: Imatran matkakeskus*
- *Seudullinen henkilöliikenneasema, Ir: Vuoksenniskan asema ja Imatrankoski*
- *Tieliikenteen yhteystarve, ml: Mansikkala, Ukonniemi - Rauha-Tiuru, Saareksiinmäki-Korvenkanta*

Yleiskaavan perusratkaisu edistää kaupunki- ja kaupunginosakeskusten kehittämistä jalankulkua ja pyöräilyä suosivaksi eheytyväksi ja tiiviiksi kaupunkirakenteeksi. Maankäyttöä tiivistetään myös joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrella. Samalla pyritään lisäämään monimuotoista asumista ja elinympäristön laadun parantamista sekä ilmastonmuutoksen hillitsemistä liikennesuoritteita vähentämisellä. Saimaanrannan (Lempukka-Hosseinlahti) laaja-alaisesta kehittämisestä asumiseen on luovuttu kaavaluonnosvaiheen jälkeen. Sen sijaan asumista pyritään Saimaanrannassa kytkemään jo rakennetuille alueille Imatran kylpylän, Lammassaaren ja Ukonniemen nykyisen palvelukokonaisuuden ääressä.

Yleiskaavassa varaudutaan maakunnalliseen henkilöjunaliikenteeseen maakuntakaavan mukaisesti. Mansikkalassa Vuoksen yli menevän uuden yhteyden mahdollinen vaiheittain toteuttaminen kytkee Vuoksen itäpuolisen alueen nykyistä paremmin keskustaan ja sen palveluihin etenkin kävellen ja pyöräillen. Lauttayhteytenä se edistäisi matkailua ja Vuoksen vesistöalueen elävöittämistä. Maakuntakaavan mukaan yhteystarve ei ole välttämättä silta tai tie, se voi olla myös muu kehitettävä vesiliikenneyhteys.

Keskustatoimintojen alueet:

Maakuntakaavamerkintöjä:

- *Keskustatoimintojen alue, C: Imatrankoski-Mansikkala ja Vuoksenniska*

Keskustatoimintojen aluevaraukset korostavat nykyisten kaupunkikeskusten kehittymistä ja asemaa. Imatrankosken ja Mansikkalan keskustojen yhdistymistä tavoitellaan sekä rakenteellisesti että toiminnallisesti. Keskustatoimintojen aluerajaukset mahdollistavat monipuolisten palveluiden ja kaupan kuten vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttamisen keskusta-alueilla.

Maaseutu ja kyläalueet:

Maakuntakaavamerkintöjä:

- *Kulttuuripainotteinen kyläalue, at/ma: Vallinkoski/Näträmälä*
- *Muu kehittyvä kyläalue, at/mk: Ilmeen kylä, Jäppilänniemi*

Yleiskaavassa on osoitettu maakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä kyläalueita, joita ovat Näträmälä-Vallinkoski, Salo-Issakka, Räikkölä, Viraskorpi (Ilmee), Jäppilänniemi ja Saarlampi. Kyläalueilla pyritään säilyttämään kylien ominaispiirteet ja kulttuuriarvot ja lisäämään niiden vetovoimaa myös matkailun näkökulmasta. Maaseudun elinvoimaisuutta pyritään edistämään lisäämällä kyliin tukeutuvaa asutusta ja kehittämällä ja monipuolistamalla maaseutuelinkeinoja.

Vuoksen ja Saimaan ranta-alueiden kehittäminen, virkistys ja matkailu:

Maakuntakaavamerkintöjä:

- *Matkailun ja virkistyskeittämisen kohdealue, mv: Saimaan Triangeli*
- *Suur-Saimaan kehittämisen kohdealue, sai: Suur-Saimaa*
- *Vuoksen rantojen kehittämisen kohdealue, Vk: Imatran kaupunkialueen rannat, Saimaa, Vuoksi*
- *Matkailun kehittämisyälä, kansainvälinen, vly: Vuoksi*
- *Matkailupalveluiden alue, RM: Ukonniemi*
- *Virkistys- ja ulkoilualue, VR: Imatra, kansallinen kaupunkipuisto (Vuoksi ja saaret), Ivonniemi, Lammassaari, Mustalampi - Saimaan ranta-alue*

- *Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue, VU/VR: Golfkenttä Imatran Golf, Mellonmäki, Golfkenttä, Imatra*
- *Matkailun kehittämiskohde, rm: Haapasaari ja Imatran golfkenttä*
- *Virkistyskehittämiskohde, vr: Lammassaaren retkeilykohde ja Mellonlahden laavu*
- *Venesatama, lvs: Lammassaari ja Niskalampi*
- *Retkeily-/ulkoilureitti, ur*
 - *Lammassaari - Tainionkoski E-10*
 - *Risuniemen luontopolku*
 - *Vuoksenniskan metsäpolku*
 - *Lammassaaren luontopolku*
 - *Vuoksen luontolenkki*
 - *Muinaisuoman luonto- ja kulttuuripolku*
 - *Saarlampi - Vuoksenniska*
 - *Saarlampi - Rasila E-10*
 - *Saaristoreitti*
 - *Imatran kylpylä - Hinkanranta E-10*
 - *Tainion luontolenkki*
 - *Tainion luontolenkki*
 - *Mellonlahden luontolenkki*
- *Kehitettävä matkailu- ja maisematie, my*
 - *Salosaaren tie*
 - *Aholan reitti*
 - *Pellisenranta Imatrankoski*
 - *Runon ja Rajan tie*
- *Moottoriurheilualue, er: Kurkivuoren moottoriurheilurata*
- *Moottorikelkkareitti, mkr*
- *Moottorikelkkareitin yhteystarve, mkr_yht*
- *Kehitettävä järvialue, W-1: Immalanjärvi*

Yleiskaavan tavoitteena on säilyttää alueen virkistys-, luonto- ja kulttuuriarvot ja sovittaa ne yhteen rakennetun ympäristön ja kehittyvän maankäytön kanssa. Imatralla on luovuttu Vuoksen kansallisen kaupunkipuoistatustatuksen hakuprosessista, mutta Saimaan ja Vuoksen ranta-alueiden potentiaalia halutaan hyödyntää Imatran kilpailukyky- ja elinvoimatekijänä mm. etenkin matkailun, virkistys- ja ulkoilun sekä vapaa-ajanpalvelujen näkökulmasta. Vuoksen vesialue ja rantavyöhyke on osoitettu yleiskaavassa alueena, jonka toiminnallisuutta kehitetään. Rantojen saavutettavuutta halutaan parantaa ja huomioida ne myös osana veto-voimaista keskustakehitystä.

Maakunnallisesti merkittävää Saimaaseen kytkeytyvää matkailukokonaisuutta Saimaan triangelia (Imatran Ukkonniemi –Rauha-Tiuru –Vuoksi – Imatrankoski) vahvistetaan ja mahdollistaan viheryhteyksien ja ulkoilureitistöjen jatkuvuus kuntarajan yli Lappeenrannan Rauhan matkailualueelle, joka rajoittuu idässä Ukkonniemeen. Ulkoilureittien ja muiden seudullisten reittien jatkuvuus (kuten kansainvälinen retkeilyreitti E10) turvataan myös Ruokolahden kunnan puolelle. Matkailu- ja maisematiet on yleiskaavassa osoitettu maakunta-kaavan mukaisesti.

Muita keskeisiä ulkoilun ja virkistysalueita kuten Hosseinlahden-Mustalammen-Liippilammen ympäristö, Mellonmäki ja Mellonlahden ranta-alueet on osoitettu virkistysalueena. Mellonlahden laavu ja Lammassaaren retkeilykohde on osoitettu virkistyskehittämiskohteina. Imatran golfkenttä säilyy urheilu- ja virkistyspalvelujen alueena. Lammassaari ja Niskalampi on osoitettu venesatama-alueina. Saimaan saarien, Malonsaaren, Mikonsaaren ja Haapasaaren muodostaman kokonaisuuden saavutettavuutta on parannettu osoittamalla niiden välille kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä ja virkistysreittejä. Maakunta-kaavan mukaiset retkeily- ja ulkoilureitit on huomioitu yleiskaavassa virkistysaluevarauksina ja ulkoilureitteinä. Virkistysalueiden ja reitistöjen kehittämisen tavoitteena on ollut niiden keskinäinen verkottuminen, virkistyskäytön ja suojele- arvojen yhteensovitus sekä hyvä saavutettavuus.



Kuva 9.1. Imatran golf-kenttä sijaitsee Immalanjärven rannalla. (Kuva: Broman, 2020)

Immalanjärven ranta-alueiden maankäyttö on ratkaistu pääosin asemakaavassa. Yleiskaavassa on pyritty turvaamaan erityisesti ranta-alueiden virkistys- ja luontoarvot.

Elinkeinoelämä:

Maakuntakaavamerkintöjä:

- *Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue, TP-1:*
 - *Kurkvuori-Oritlampi-Puntala*
 - *Pelkola*
 - *Imatrankoski*
 - *Mansikkalan yrityspuisto*
- *Tuotantotoiminnan ja palveluiden alue, tp-1*
 - *Lammassaari*
 - *Sulattimon alue*
- *Tuotantotoiminnan ja palveluiden sekä logistiikan alue, TP/log: Pelkola*
- *Ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alue, TT*
 - *Stora Enso Oyj, Imatran tehtaas*
 - *Ovako Bar Oy Ab*
 - *Vuoksenniska*
- *Teollisuus- ja varastoalue, jolle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen, t/kem: AGA Oy Ab*
- *Konsultointivyöhyke, Seveso kohde, sev*
 - *Stora Enso Oyj, Imatran tehtaas*
 - *Aga Oy Ab, Imatra*
- *Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue, KM-1: Korvenkanta*
- *Merkitykseltään seudullinen paljon tilaa vaativa vähittäiskaupan suuryksikköalue, KM-2: Sotkulampi*
- *Merkitykseltään seudullinen rajakaupan suuryksikkö, KM-r: Teppanala*
- *Vähittäiskaupan suuryksikön reservialue, joka toteutetaan pidemmällä aikavälillä, KM/res*
 - *Sotkulampi laajennusalue*
 - *Korvenkanta (Imatra) laajennus*
 - *Korvenkanta (LPR) laajennus*
- *Julkisten palveluiden alue, py: Etelä-Karjalan ammattikorkeakoulu, Honkaharjun sairaala*

Teollisuuden ja muun elinkeinoelämän kehittämisedellytykset on pyritty turvaamaan riittäväillä aluevarauksilla. Yleiskaavassa on osoitettu myös uusia potentiaalisia sijaintipaikkoja vetyteollisuudelle ja aurinkovoiman tuotannolle. Tukesin valvomat teollisuuslaitokset on huomioitu yleiskaavassa asianmukaisin merkinnöin.

Korvenkannan ja Sotkulammen maakuntakaavan mukaiset merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suur-yksikköalueet on osoitettu yleiskaavassa maakuntakaavan mukaisesti, mutta niiden alueilla sallitaan pääkäyttötarkoituksena myös työpaikkarakentaminen, sillä Venäjän ostosmatkailu on todennäköisesti pysyväisluonteisesti tai ainakin pitkällä aikavälillä merkittävästi vähäisempää kuin maakuntakaavaa laadittaessa on arvioitu.

Liikennejärjestelmä:

- *Liikenteen ja logistiikan kehittämisen kohdealue, Ilk: Tainionkoski/Imatran logistiikkaväylä*
- *Rautatieliikenteen alue / Ratapiha, LR: Imatran ratapiha*
- *Päärata, merkittävästi kehitettävä, rp*
 - *Imatra-Svetogorsk*
 - *Imatra-Parikkala*
 - *Yllikkälä-Imatra*
- *Päärata, uusi, rp: Imatra Kolmioraide*
- *Logistiikkakeskittymä, log: Imatra, Pelkola*
- *Moottoritie, mo + Kaksiajoratainen päätie tai -katu: vt 6*
- *Eritasoliittymä, erit*
- *Valtatie: vt 6 Ruokolahti – Parikkala*
- *Kantatie, kt + Merkittävästi parannettava tie, vt: kt 62*
- *Seututie tai pääkatu, st: st 397*
- *Yhdystie tai kokoojakatu, yt*
- *Kevyenliikenteen laaturaitti (maakunnallinen reitti), klv*
- *Polkupyöräreitti, ppr*
 - *Jänhiälä - Ahola - Imatrankoski*
 - *Imatrankoski - raja-asema*
 - *Pohja-Lankilan tie*
 - *Rautio - Miettälä - vt 6*
- *Satama-alue, Is: Kaukopään satama*
- *Laivaväylä, lv*
- *Syväväylä, lv*

Liikennejärjestelmän perusratkaisu on maakuntakaavan mukainen. Yleiskaavan suunnitteluratkaisu tukee tavoitetta kehittää raideliikennettä monipuoliseksi joukkoliikennemuodoksi. Imatran matkakeskuksen roolia korostetaan liikennesolmuna. Kävelyn ja pyöräilyn laatureittejä on suunniteltu yhdistämään tärkeimpiä keskuksia ja palvelukeskittymiä.

Käynnissä ja suunnitteilla olevat liikenteen infrahankkeet sekä mm. Pelkolan raja-asemaa ja Imatrankosken liikennepaikkaa koskevat järjestelyt tuovat Imatralla huomattavia uusia mahdollisuuksia, joihin yleiskaavassa on varauduttu. Luumäki – Imatra- ja Imatra-Imatrankoski -raja -kaksisraiteet mahdollistavat paitsi tavaraliikenteen kehittämisen myös taajamajunaliikenteen käynnistämisen. Geopoliittinen tilanne on muuttunut ja sen myötä Suomen ja Venäjän välisen matkailun kehittäminen ei ole nyt näköpiirissä. Yleiskaavassa on kuitenkin säilytetty merkintä pääradan kehittämiselle välillä Imatra-Imatrankoski -raja. Radan suunnittelu on toistaiseksi keskeytetty.

Yhdyskuntatekninen huolto

- *Energiahuollon alue, EN*
 - *Imatrankoski, Tornansaari*
- *Energiahuollon alue, en*

- *Räikkölä A-asema*
- *Seudullinen kaasuvoimalaitos*
- *Yhdyskuntateknisen huollon alue, et*
 - *Patalahti*
 - *Hiekkoinlahti vedenottamo*
- *Päävesijohto, v: Päävesijohto/Lappeenranta, Imatra ja Päävesijohto/Ruokolahti, Imatra*
- *Pääsiirtoviemäri, j: Pääsiirtoviemäri/Ruokolahti, Imatra*
- *Jätevedenpuhdistamo, et-1: Mellonlahden jätevedenpuhdistamo*
- *Pääkaasulinja, k*
- *Sähköjohto 110_kV, z*
- *Sähköjohto 400_kV Ohjeellinen, z*
- *Sähköjohto 110_kV Ohjeellinen, z*

Yhdyskuntateknisen huollon alueina yleiskaavassa on osoitettu mm. Hiekkoinlahden vedenottamo, Patalahden vedenottamo, seudullinen kaasuvoimalaitos, Meltolan jätevedenpuhdistamo, Räikkölän A-asema ja Virasojan biolämpölaite. Meltolan seudulliseen puhdistamoon ei 2. vaihemaakuntakaavassa eikä siten myöskään yleiskaavassa enää varauduta.

Voimajohtomerkinnot ovat maakuntakaavan mukaiset ja niitä on tarvittaessa tarkistettu Fingridiltä saadun tiedon mukaan. Yleiskaavassa on osoitettu uusi voimajohto -merkinnällä Fingridin 400 kV voimajohtohanke Vuoksi-Kontionlahti välillä. Fingrid on tehnyt kyseisestä voimajohtosta maakuntakaavaa palvelevan taustaselvityksen vuonna 2007 ja Etelä-Karjalan maakuntakaavassa on varaus kyseiselle uudelle voimajohtolle merkinnällä pääsähkölina, ohjeellinen. Fingrid on sittemmin päivittänyt suunnitellun Vuoksi-Kontionlahti voimajohtolinjasta siten, että voimajohto kulkee koko matkan rajavyöhykkeen ulkopuolella. Ko. reittilinjaus saatiin Etelä-Karjalan vireillä olevaa maakuntakaavaa ja Imatran yleiskaavaehdotusta varten tiedoksi 12.2.2024.

Luonnonvarat

- *Tärkeä pohjavesialue, pv*
 - *Saarlampi*
 - *Lammassaari*
 - *Korvenkanta*
 - *Teppanala*
 - *Vesioronkangas*
 - *Tiuruniemi*
- *Maa-ainesten ottoon soveltuva alue, EOm: Mustamäki*

Maakuntakaavan laatimisen jälkeen Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on tarkastanut Imatran pohjavesialueiden luokitukset ja rajaukset vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetun lain (1299/2004) mukaisiksi ja ne on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Yleiskaavassa on osoitettu päivitettyt rajaukset ja luokitukset Vesioronkankaan vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle (I lk) sekä muille vedenhankintakäyttöön soveltuville pohjavesialueille (II lk), joita ovat Korvenkanta, Teppanala, Saarlampi ja Lammassaari.

Maakuntakaavan mukainen maa-ainesten ottoon soveltuva alue on osoitettu yleiskaavassa.

Melu

- *Melualue, me*
 - *Immolan ampumarata ja ajoharjoittelurata*
 - *Kurkvuoren moottoriurheilurata*

Melu on huomioitu yleiskaavassa toimintojen sijoittelussa sekä koko kaava-aluetta koskevissa yleisissä määräyksissä. Yleiskaavan yhteydessä on laadittu meluselvitys (WSP, 25.2.2021), jonka tulokset tulee ottaa

tarkemmassa suunnittelussa huomioon. Myös mahdolliset runkomelu- ja värinähaitat sekä niiden vaikutukset rakentamiseen on otettava huomioon tarkemmassa suunnittelussa.

Maakuntakaavan laatimisen jälkeen Immolan ampumaradan 300 m kivääriradan suunta on käännetty meluhaittojen vähentämiseksi eikä maakuntakaavan mukainen meluvyöhyke ole tältä osin ajan tasalla. Toimintaa säädellään voimassa olevalla ympäristöluvalla. Yleiskaavassa määrätään, että "mikäli teollisuusalueiden, Immolan ampumaradan, Kurkivuoren moottoriurheiluradan tai muiden melua aiheuttavien toimintojen läheisyyteen suunnitellaan sijoitettavaksi uusia melulle herkkiä toimintoja, on asemakaavoituksessa ja rakennus-suunnittelussa otettava huomioon meluntorjunta siten, että valtioneuvoston asetuksen mukaiset melutason ohjearvot eivät ylity."

Rajavalvonta

- *Rajavartiolaitoksen/Tullin alue, EP-2*
 - *Imatran rajanylityspaikka*
 - *Immolan rajavartioalue*
 - *Imatran raja-asema*
- *Lentoasema tai -kenttä, LL: Immolan lentokenttä*
- *Rajavartiolaitoksen / Tullin alue, ep-2: Immola*
- *Rajavartiolaitoksen ampuma- ja harjoitusalue, EAH-2: Immola, Rajavartiolaitos*
- *Ampumarata, ea: Immolan ampumarata*
- *Rajapalveluiden kehittämisen kohdealue, rk*
 - *Imatran rajanylityspaikka*
- *Valtakunnan rajan rajavyöhyke, rv*
 - *Rajavyöhyke, valtakunnan raja*

Maakuntakaavan laatimisen jälkeen geopoliittinen tilanne on olennaisesti muuttunut. Rajavalvontaa ja -turvallisuutta koskevat yleiskaava-asiat on käyty läpi Rajavartiolaitoksen ja Puolustusvoimien kanssa 20.9.2023 ja 14.11.2023 pidetyissä kokouksissa. Kokouksiin kutsuttiin myös Etelä-Karjalan liitto. Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset ovat käytyjen keskustelujen mukaiset.

Kulttuuriympäristö:

- *Valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, ma/kv*
 - *Immolan kasarmialue*
 - *Imatran Voiman ja Kuparin asuinalueet*
 - *Imatrankosken kulttuuriympäristö*
 - *Tornansaaren teollisuusalue, Neitsytniemen kartano ja Niskalammen as.alue*
 - *Kaukopään tehtaan asuinalue*
 - *Vuoksenniskan Kolmen ristin kirkko*
 - *Kaukopään tehdas- ja asuinalueet*
- *Valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö/tie, ma/kv: Niskapietiläntie*
- *Maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö / kohde, ma/km*
 - *Imatrankosken funkisrakennukset*
 - *Siitolan kartano*
 - *Sienimäen kartano*
 - *Harakanhovi*
 - *Immolan hovi*
 - *Saimaan hovi*
- *Maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, ma/km*
 - *Imatrankosken vanhaa keskustaa*
 - *Ritikanranta*
 - *Petsamo*
 - *Sienimäki*

- *Lakasenpelto*
- *Karhunkatu*
- *Muinaismuistovyöhyke, smv*
 - *Kuurmanpohja*
- *Muinaismuistokohde, asuinpaikat, sm*
 - *Lammassaari 1*
 - *Lempukka uimaranta*
 - *Ukonniemi*
 - *Hiekkoinlahti*
 - *Lammassaari 2*
 - *Risuniemi*
 - *Haapasaari*
 - *Pehkeisienoja*
 - *Salo-Issakka Venäinmäki (Ala)*
 - *Salo-Issakka Venäinmäki (Ylä)*
 - *Salo-Issakka Rajamäki*

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti tärkeiden kokonaisuuksien ja kohteiden arvot on yleiskaavassa turvattu suojelumerkinnöin. Yleiskaavan yhteydessä on laadittu kulttuuriympäristöselvitys ja rakennusinventointi, jonka perusteella myös uusia suojeltavia kohteita on esitetty.

Luonnonsuojelu:

- *Luonnonsuojelualue, SL: Hannola*
- *Arvokas harjualue, ge/h: Lammassaari ja Ukonniemi, Vaeluodononnet*
- *Arvokas kallioalue ge/k: Kruunupuiston kalliopaljastuma*
- *Arvokas moreenimuodostuma, ge/m: Ukonmäki*
- *Arvokkaan maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue (valtakunnallinen), ma/mv*
 - *Imatrankoski ja Kruunupuisto*
- *Luonnonsuojelualue, sl*
 - *Hallikkaanniemen ja Tuomelan lehdot*
 - *Takamaa*
- *Viheryhteystarve/ekologinen käytävä, vy: Ukonniemi - Rauha-Tiuru*

Luonnonsuojelun kannalta tärkeiden kokonaisuuksien ja kohteiden arvot on yleiskaavassa turvattu suojelumerkinnöin. Luonnonsuojelualueet on tarkistettu virallisten rekistereiden mukaisiksi sekä jo perustettujen alueiden osalta että valtion suojelutarkoituksiin hankkimien alueiden osalta. Geologisesti arvokkaat kohteet on osoitettu yleiskaavassa maakuntakaavan mukaisesti. Yleiskaavan yhteydessä on laadittu luontoselvitys, jonka perusteella myös uusia säilytettäviä ja suojeltavia kohteita on esitetty.

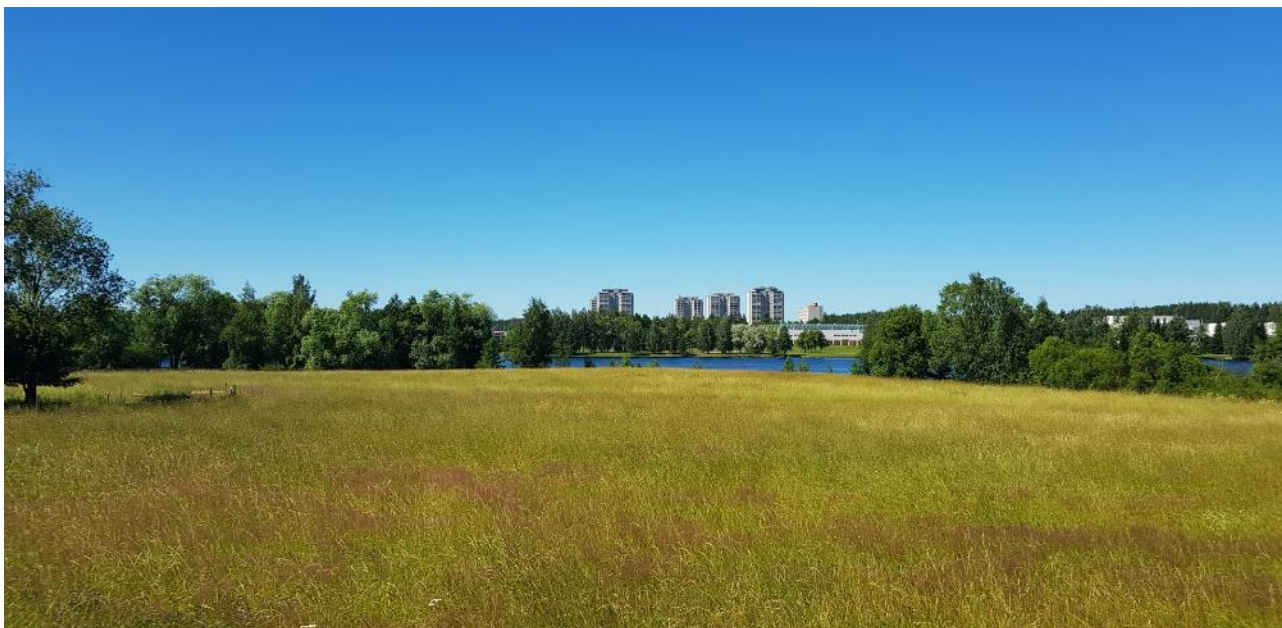
9.2.2 Yleiskaavan suhde vireillä olevaan maakuntakaavaan

Maakuntakaavan 2040 luonnoksen valmistelu on käynnissä. Maakuntakaavaluonnos on tavoitteena saada valmiiksi vuoden 2024 aikana nähtäville asettamista varten. Kaavaluonnoksen suunnittelua varten on käyty kuntakierroksia, joissa on tavattu kuntien kaavoittajia ja keskusteltu voimassa olevan maakuntakaavan aluevarauksista ja kunnan ajankohtaisista suunnitelmista. Imatran osalta keskustelua on käyty mm. raja-alueen kaavamerkinnöistä ja kulttuuriympäristön suojelusta.

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu Vuoksi-Kontiolahden 400 kV voimajohdon yhteystarve, jonka tarkempi sijainti on täsmennetty Fingridin johdolla sekä maakuntakaavaa 2040 että Imatran yleiskaavaa 2040 varten. Myös raja-alueen ja Pelkolan kaavamerkinnöistä on käyty keskustelua yhteisesti Rajavartiovartiolaitoksen johdolla sekä maakuntakaava- että yleiskaavatyötä varten. Tarkoituksena on, että

kaavaratkaisuissa huomioidaan muuttunut geopoliittinen tilanne ja samaan aikaan valmistelussa olevien maakuntakaavan ja yleiskaavan ratkaisu olisi tältä osin samansuuntainen.

Etelä-Karjalan liitto on täydentänyt maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön inventointia modernin rakennusperinnön osalta. Työtä tehtiin samaan aikaan yleiskaavan rakennusinventoinnin kanssa. Maakunnallisessa modernin rakennusperinnön inventoinnissa mukana olleita uusia kohteita on osoitettu Imatran yleiskaavassa paikallisesti arvokkaina, sillä niiden mahdollinen maakunnallinen arvo selvitetään vasta maakuntakaavatyon 2040 yhteydessä. Mahdollinen maakunnallinen status tulee voimaan vasta maakuntakaavan tultua voimaan. Tällaisia uusia, mahdollisia maakunnallisia kohteita ovat Mansikkalan tornitalot, Mansikkalan virastotalo, Imatran kaupungintalo, Kulttuurikeskus, Mansikkalan liikekeskus, Urheilu- ja uimahalli ja Pistetalot.



Kuva 9.2. Horisontissa erottuvat Mansikkalan tornitalot. (Kuva: Broman, 2020)

Imatran rakennusinventoinnissa maakunnallisesti arvokkaiksi on ehdolla myös joitakin aiempia ja nyt yleiskaavan yhteydessä päivitysinventoituja kohteita. Tällaisia kohteita, jotka yleiskaavassa voidaan todeta ainoastaan paikallisesti arvokkaiksi, vaikka niillä nähtäisiinkin maakunnallista arvoa, ovat Imatran Rautatehtaan asuntoalue, Imatran Rautatehtaan Savimajat -asuntoalue, Kaukopään Temppelikadun asuinalue, Suon alue, Vuoksenniskan keskus, Imatrankosken kirkon kellotapuli, Ukonlinnan retkeilymaja, Tainionkosken koulu, Pappila, Karhumäen (Tainionkosken) siunauskappeli ja hautausmaa (Rauhala), Elokuvateatteri BioVuoksi, Kansallispankin Vuoksenniskan toimitalo ja Yhdyspankin Vuoksenniskan toimitalo. Rakennusinventoinnissa myös Kaukopään koulu ja Imatrankosken kirkko mainitaan maakunnallisesti merkittävänä, mutta yleiskaavaehdotuksessa niitä ei ole nostettu suojeltavien rakennusten listalle.

9.3 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä kestäväan liikkumiseen

9.3.1 Elinvoimaiset ja kestävät taajamat

Yleiskaavan tavoitteena on edistää ihmisläheisen, taloudellisen, kestäväan ja ilmastonmuutosta hillitseväan yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Taajamien kehittämiseen varaudutaan, vaikka koko Imatran väestönkehityksen ennuste olisikin vähenevä. Mahdollinen kaupunkialueen kasvu kohdistetaan pääasiassa olemassa oleviin keskuksiin, rakenteen sisään kestäväan liikkumisen vyöhykkeille nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistäen ja täydentäen.

Asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävää, toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta vahvistetaan keskustoissa, kaupunginosakeskuksissa ja asemanseduilla. Ideana on lisätä kaupunkivyöhykkeen vetovoimaisia asuin- ja työpaikkaympäristöjä ja tiivistää ja tehostaa maankäyttöä rakentamalla keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet aikaisempaa tehokkaammin. Elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan saneeraamalla. Samalla asuntotarjonnan monimuotoisuutta ja monipuolisuutta lisätään.

Keskusta-alueiden elinvoimaisuus ja vetovoimaisuus lisääntyvät toimintoja monipuolistamalla, rakennetun ympäristön laatua ja viihtyisyyttä lisäämällä sekä kaupunkikuvaa parantamalla. Luonnonprosesseja, vettä ja vihreää ja samalla hyvinvointinäkökulmaa tuodaan kaupunkirakenteen sisään ja edistetään *regeneratiivista* suunnittelua ja rakentamista. Vuoksen vesistöalue ja rannat elävoityvät osana keskustakehittämistä. Rakennetun ympäristön laatu kehittyy erityisesti julkisten tilojen ja palvelujen osalta.

Palvelut keskittyvät erityisesti rakenteellisesti ja toiminnallisesti yhdistyvän Imatrankosken ja Mansikkalan alueille, mutta lähipalveluja voidaan sijoittaa myös joukkoliikennekäytävien varsille, kaupunginosakeskuksiin ja kaupan keskittymiin. Maankäytön kehittämisellä tavoitellaan palveluiltaan sekoittuneen, lyhyiden etäisyyksien jalankulkualueen ja palvelukeskusten välisen joukkoliikennealueen vahvistamista. Joukkoliikennejärjestelmä perustuu bussilinjoihin sekä valtakunnalliseen ja seudulliseen linja-auto- ja rautatieliikenteeseen.

Uusilla aluevarauksilla pyritään hyödyntämään kaupungin sijaintitekijöistä vahvuudet vetovoiman lisäämiseksi sekä asumisen että elinkeinoelämän kannalta. Saimaan ja Vuoksen läheisyys on Imatralle ainutlaatuinen valtti, jota kaupungin kehittämisessä kannattaa hyödyntää, mutta kestäväällä tavalla. Imatran kylpylän, Ukoniemen ja Lammassaaren jo ennestään vetovoimaisen vapaa-ajan alueen palvelujen kehittämistä tuetaan mahdollistamalla alueen yhteyteen myös jonkin verran pysyvää asumista. Rantavyöhykkeellä yhtenäisten viheraluekokonaisuuksien ja niitä yhdistävien reittien ja ekologisten yhteyksien säilyminen varmistetaan.

9.3.2 Kestävän liikkumisen edistäminen ja tulevaisuuden liikkumismuodot

Liikkuminen on muutoksessa kaupungistumisen myötä, ja yksityisautoilulle haetaan tiiviissä kaupunkirakenteessa vaihtoehtoja. Yleiskaavassa on osoitettu tiivistettävä hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhyke Rajapatsaalta Imatrankosken, Mansikkalan ja Imatran keskusrautatieaseman kautta Karhumäkeen sekä nykyistä suurempi joukkoliikenteen yhteystarve Mansikkalan ja Vuoksenniskan välillä. Näiden yhteyksien tavoitteena on tarjota palvelutasoltaan houkuttelevaa joukkoliikennettä yksityisautoilun vaihtoehtona. Tämän lisäksi kaupungilla on keskeistä joukkoliikennettä täydentävää, pääosin peruspalvelutason joukkoliikennettä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee tukea joukkoliikennekäytävien palvelutason säilymistä ja edelleen vahvistamista. Tätä kehitystä vahvistaa yleiskaavassa taajamatoimintojen alueiden kehittäminen ja luokittelu siten, että taajamien intensiivisimmät ja tehokkaimmat osat tukeutuvat tehokkaaseen joukkoliikenteeseen, kävellyyn ja pyöräilyyn sekä monipuolisiin palveluihin.

Älyliikenteen voi katsoa maankäytön suunnittelussa tarkoittavan erityisesti kestävä ja älykkään liikkumisen edistämistä ja mahdollistamista, mm. joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämistä (joukkoliikenteen etuisuudet esim. joukkoliikennekaistat ja niiden edellyttämät tilavaraukset), toimivaa liityntäliikennettä ja sujuvia matkaketjuja, tilavarauksia pysäköinnille ja liikkumisen solmukohdille jne. Yleiskaavassa on huomioitu (tulevaisuuden) kestävä liikkuminen paitsi tiivistämällä maankäyttöä tärkeimpien joukkoliikennekäytävien varsilla, myös luomalla edellytyksiä maankäytön kehittymiselle joukkoliikenteen solmukohdissa, kuten Imatran keskusrautatieaseman ja lähijunaliikenteen asemien ympäristössä.

9.4 Vaikutukset elinkeinoelämään ja kilpailukykyyn

Elinkeinoelämän alueelliseen sijoittumiseen vaikuttavat erityisesti saavutettavuus ja liikenneyhteydet, sopivan työvoiman saatavuus, toimi- ja tuotantotilojen sopivuus ja hintataso, tuotantokustannusten aleneminen, yhteistyömahdollisuudet, ympäristön turvallisuus ja viihtyisyys sekä alueen imago.

Yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on ollut vastata entistä paremmin elinkeinoelämän ja kaupan maankäyttöliisiin tarpeisiin sekä edistää olemassa olevien ja uusien elinkeinojen harjoittamista Imatralla. Etelä-Karjalassa sijaitsee yksi Euroopan merkittävimmistä metsäteollisuuden keskittymistä. Metsäteollisuuden uusiutuminen on ollut ja on yhä Etelä-Karjalan aluetalouden kannalta keskeinen kysymys. Suurteollisuuden ja siihen kytkeytyvien toimialojen rinnalla elinkeinorakennetta pyritään monipuolistamaan.

Yleiskaavalla pyritään myös vaikuttamaan väestökehitykseen ja työvoiman saantiin lisäämällä alueen vetovoimaa asuin- ja elinympäristönä. Samalla pyritään vaikuttamaan alueen imagoon kehittämällä keskustaympäristöjä ja kaupunkikuvaa ja korostamalla alueen vahvuuksia kuten esimerkiksi kaupungin sijaintia vesistöjen äärellä sekä monipuolisia virkistys- ja matkailumahdollisuuksia. Kaupunkiin halutaan uusia yrityksiä ja asukkaita, osaamis pohjaa ja innovaatioita sekä kansainvälisyyttä, ja sen myötä lisääntyvää elinvoimaa.

Yleiskaavassa on pyritty konkretisoimaan elinkeinoelämän investointimahdollisuuksia osoittamalla valmiita sijaintipaikkoja, joihin uusien yritysten on mahdollista sijoittua. Kaavoituksella on luotu alueidenkäyttöliisiä edellytyksiä elinkeinoelämän kehittämiseksi, mutta alueiden toteutuminen riippuu monesta tekijästä, joihin maankäytön suunnittelulla ei voida vaikuttaa (kuten esimerkiksi yritysten omat strategiset intressit tai kansainvälinen ohjaus).

Yleiskaavassa on pyritty elinkeinoelämän ja kaupan alueiden osalta joustavuuteen. Kaavaratkaisun joustavuus ja mukautuvuus parantaa kaupungin edellytyksiä houkutella alueelle monipuolista yritystoimintaa ja ottaa vastaan hyvinkin erityyppisiä toimi- ja tuotantotiloja tarvitsevia uusia toimijoita. Teollisuudelle ja työpaikkatoiminnoille osoitetut aluevaraukset ovat paikoin laajoja, mikä mahdollistaa toisistaan hyötyvien elinkeinoelämän toimijoiden ja ekosysteemien sijoittumisen saman alueen sisään ja siten yritysyritysten kehittymisen.

Yleiskaavassa teollisuuden, työpaikkojen sekä kaupan ja palveluiden alueita on profiloitu, millä pyritään suuntaamaan kaupunkiin tulevaisuudessa sijoittuvia toimijoita niin, että uudet yritykset vahvistaisivat entisestään alueille jo muodostuneita tai muodostuvia elinkeinoelämän klustereita/ekosysteemejä. Tavoitteena on lisätä eri toimijoiden keskinäisiä synergioita esimerkiksi osaamisen jakamisen, yhteisen infrastruktuurin hyödyntämisen (yrityspuistot) ja sivutuotteiden hyödyntämisen helpottamiseksi.

9.4.1 Teollisuus, logistiikka, tuotanto

Yleiskaavassa on varauduttu logististen toimintaedellytysten paranemisen myötä avautuviin elinkeinoelämän kehittämismahdollisuuksiin. Kaksoisraide Luumäki–Imatra, sähköistetty kaksoisraide Imatra–valtakunnan raja, ratoja yhdistävä Imatran kolmioraide sekä Imatran raja-aseman kansainvälinen raideliikennestatus on huomioitu yleiskaavaratkaisussa, vaikkakin rajaliikenteeseen liittyvät hankkeiden edistäminen on keskeytetty toistaiseksi. Em. hankkeet tähtäävät maakunnan kannalta tärkeän metsäteollisuuden kuljetusten toimivuuteen ja tehokkuuteen sekä henkilöjunaliikenteen kehittämiseen. Valtatien 6 parantamishankkeet ovat parantaneet Imatran sujuvia yhteyksiä ja kytköksiä myös maanteitse kansallisiin kasvukeskuksiin. Infrainvestoinnit auttavat osaltaan alueen talouden elpymisessä koronakriisin jälkeen.

Maa- ja metsätalous on edelleen tärkeä elinkeino Etelä-Karjalassa. Imatralla kuten muuallakin maatilojen määrä on vähenemässä. Yleiskaava pyrkii osaltaan tukemaan maaseudun elinvoimaisuutta ja monipuolista maaseutuyrittäjyyttä maaseutuohjelman kehittämistoimien ohella. Biotalous ja digitalisaatio tuovat myös maaseudulle uusia toimeentulomahdollisuuksia. Pienet maaseudun yritykset voivat toimia joustavasti ja vastata nopeasti toimintaympäristön muutoksiin, mutta sen edellytyksenä on yhteistyö muiden yritysten ja asiakkaiden kanssa. Kasvunäkymiä tulevaisuudessa on mm. koneyrityksissä, biotaloudessa, lähi- ja luomuruokatuotannossa sekä matkailussa.

9.4.2 Matkailu

Yleiskaava tukee Saimaan matkailun kehittämistavoitetta ja erityisesti Kylpylän-Ukonniemen alueen kehittämistä. Yleiskaavassa on osoitettu matkailukokonaisuuden vahvistamista palvelevia aluevarauksia.

Saimaan alueiden lisäksi myös Vuoksen ranta- ja vesistöaluetta halutaan kehittää.

Kansainvälinen matkailu on hiipunut ensin koronakriisin ja myöhemmin geopoliittisen tilanteen muuttumisen myötä, ja matkailijoiden paluu Etelä-Karjalaan on vaikeasti ennakoitavissa. Etelä-Karjalan ja Imatran sijainti Venäjän rajalla on erityispiirre, joka on vuosisatojen ajan luonut mahdollisuuksia, mutta myös tarvetta sopeutua muuttuviin poliittisiin, taloudellisiin ja kulttuurisiin olosuhteisiin. Venäjän rajan kiinniolo ja venäläisten asiakkaiden puuttuminen vaikuttaa tällä hetkellä merkittävästi kaupungin kehittämisenäkymiin.

9.4.3 Kauppa

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava on vuodelta 2014 (YM 2015), jolloin maakuntakaavoitusta koski vielä velvoite ottaa huomioon kaupan laatu sijoitettaessa vähittäiskaupan suuryksikkö muualle kuin keskusta-alueelle. Vaihemaakuntakaavassa on myös esitetty merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja kaupan laadun mukaan, joka nyt on määritelty Maankäyttö- ja rakennuslaissa niin, että vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan yli 4 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää. Vaihemaakuntakaavassa osoitetaan lisäksi suuryksikköalueiden enimmäiskerrosala, joka alueille on mahdollista toteuttaa.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavaa aloitettiin valmistella vuonna 2013, kun kauppa kävi kuumimmillaan, matkustaja- ja liikennemäärät olivat kasvussa ja kysyntä suurta. Maakuntakaavaa laadittaessa vahvana ajatuksena oli varautua tulevaisuuden aluetarpeisiin ja kasvaviin matkailija- ja liikennemääriin pitkällä aikavälillä.

Venäjän taloudellinen tilanne ja ruplan arvon lasku aiheuttivat kuitenkin notkahduksen etenkin venäläisten matkailijoiden määrässä vuosina 2014-2016, mikä osaltaan vaikutti kaupan alan investointeihin alueella. Tilanne kuitenkin parani vähitellen ja matkailijoiden ja tax free ostosten määrät nousivat jälleen vuoden 2017 loppupuolelle tultaessa. (Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan seurantaraportti).

Tutkimus- ja analysointikeskuksen (TAK) tekemän rajatutkimuksen mukaan vuonna 2019 ulkomaalaiset matkailijat tekivät Etelä-Karjalaan yhteensä 1,9 miljoonaa matkaa, mikä oli 11% enemmän kuin vuonna 2018. Ulkomaalaisista matkailijoista 96 % oli venäläisiä. Matkailijat toivat Etelä-Karjalaan yli 321 miljoonaa euroa, josta venäläisten osuus oli yli 310 miljoonaa euroa. Niistä yli 268 miljoonaa euroa käytettiin tavaraostoihin. Niihin käytettiin noin prosentin verran enemmän rahaa kuin vuotta aiemmin.

Koronapandemiaan liittyvät rajoitukset ja sittemmin Venäjän hyökkäysota seurauksineen on hiljentänyt Suomen ja Venäjän välisen rajaliikenteen. Seurauksista on kärsitty Imatran toimintaympäristössä vuodesta 2020 alkaen ja muutos on todennäköisesti pitkäkestoinen. Paikallisen yritystoiminnan ja sen myötä alueen työpaikkojen uhkana on myös kuluttajien ostotottumusten muuttuminen aiempaa vahvemmin digiostoihin painottuvaksi. Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus Imatran yleiskaavassa perustuu Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavaan. Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu Venäjältä suuntautuvan ostosmatkailun väheneminen sallimalla kaupan suuryksiköiden alueelle monipuolista työpaikkarakentamista.

9.5 Vaikutukset asumiseen ja palveluihin

9.5.1 Kaupunkikeskustojen merkityksen vahvistaminen

Yleiskaavassa kaupunkikeskusten alueet ovat pääasiassa keskustatoimintojen ja intensiivisten taajamatoimintojen aluetta, jotka sijoittuvat joukkoliikenteen keskeiselle kehittämiskäytävälle ja joihin kohdistuu paljon kaupunkikehittämistavoitteita. Yleiskaavaratkaisu vahvistaa entisestään kaupunkikeskustojen (Imatrankoski, Mansikkala, Vuoksenniska) roolia ja merkitystä Imatran kehittämisessä.

Kaavalla pyritään vahvistamaan keskuksia niiden omista lähtökohdistaan säilyttäen keskusten arvokkaat erityispiirteet ja parantaen joukkoliikennepalvelujen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Yleiskaavaratkaisu

edistää keskusta-alueiden elinvoiman lisääntymistä ja monipuolistaa keskusta-asumisen monimuotoisuutta ja monipuolisuutta eri väestöryhmien näkökulmasta. Tämä voi tarkoittaa mm. vanhojen alueiden saneeraamista asuinalueiksi ja lisääntyvää asumisen, myös vuokra-asumisen, tarjontaa hyvillä sijainneilla. Erityisenä kohderyhmä ovat nuoret ja nuoret perheet, joille halutaan tarjota uusia asumismahdollisuuksia Imatran ydinalueilla kehittyvien yhteyksien ja palvelujen äärellä.

Kaava tukee keskustatoimintojen alueiden kehittämistä monipuolisin kaavamääräyksiin kiinnittämällä huomiota mm. sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen, keskustahakuisiin palveluihin, palvelujen lyhyisiin välimatkoihin (jalankulkukaupunki), viihtyvyyteen ja rakennetun ympäristön laatuun. Kohtaamis- ja tapahtumapaikkoja, eri väestöryhmille suunnattuja palveluita, laadukkaita julkisia tiloja sekä älykästä rakentamista halutaan lisätä. Ranta-alueiden kehittäminen kaupunkimaisiksi asumisen, virkistyksen ja vapaa-ajan alueiksi lisää Imatrankosken-Mansikkalan merkitystä sekä veto- ja pitovoimaa paikallisesti ja seudullisesti.

Kaupallisen palvelurakenteen kehittämiseksi keskustatoimintojen alueilla suositaan keskustahakuista erikoiskauppaa, keskustahakuisia kaupallisia palveluja sekä päivittäistavarakauppaa. Myös osaamiskeskittymien muodostamista keskustatoimintojen alueelle pyritään edistämään. Osana Imatran kaupungin koulu- ja päiväkotiverkon uudistusta Mansikkalaan on juuri valmistunut massiivipuinen koulukeskus, Suomen suurin puukoulu. Vuoksenniskan koulukeskuksen uudisosa on otettu käyttöön ja Kosken koulukeskuksen rakentaminen on aloitettu. Asumiseen ja muuhun rakentamiseen liittyviä innovaatioita pyritään tukemaan lisäämällä muuntojoustavaa ja älykästä rakentamista.

Keskustatoimintojen alueet ovat ns. jalankulkukaupungin ydinaluetta, joiden laajuutta on yleiskaavassa pyritty kasvattamaan. Rakenteen tiiveys ja eheys parantavat joukkoliikennepalvelujen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Yleiskaavassa osoitetut Imatrankosken ja Vuoksenniskan taajamajunaliikenteen asemat tukevat kestävästä liikkumisesta sekä raideliikenteeseen ja matkailuun tukeutuvaa kaupunkikehitystä.

9.5.2 Lähipalvelujen säilymistä tukevat asumisen alueet

Yleiskaavassa on tunnistettu seudun keskusta-alueiden ulkopuoliset kaupunginosakeskukset. Kaupunginosakeskukseksi on yleiskaavassa osoitettu Rajapatsas, Sienimäki, Rautio, Itä-Siitola, Karhumäki, Meltola ja Saimaanranta. Näiden vaikutuspiirissä taajamatoimintojen alueilla pyritään lisäämään asumista joukkoliikenneyhteyksien ja lähipalvelujen säilyttämiseksi ja lisäämiseksi. Uudet asuntoalueet ja palvelut tukevat alueiden elinvoimaisuutta.

Yleiskaavassa on osoitettu intensiivisiä taajamatoimintojen alueita (A1) tukemaan kaupunginosakeskusten kehittämistä ja uudistamista. Uudistaminen voi tarkoittaa mm. käyttöikänsä päähän tulleiden alueiden saneeraamista, tyhjen tilojen uusiokäyttöä ja julkisten tilojen ja palvelujen laadun parantamista. Esimerkkinä Karhumäessä toteutettu yleisurheilu- ja nurmikenttien peruskorjaus ja kunnostaminen, mikä kohensi jalkapalloilun ja muiden lajien oheisharjoittelun olosuhteita Imatralla. Kaupunginosakeskusten tyhjentyneet koulurakennukset ja muut julkiset tilat lisäävät tarvetta keskusten kehittämiseen muilla tavoin. Yleiskaavan taajamatoimintojen alue -merkintä sallii alueilla erityyppisiä, kaupunginosakeskusten viihtyvyyttä ja omaleimaisuutta vahvistavia kehityskulkuja.

Lähellä joukkoliikenteen runkoyhteyksiä sijaitsevien kaupunginosakeskusten, kuten Rajapatsaan ja Karhumäen, yhdyskuntarakenne tiivistyy ja tehostuu. Kauimpana kaupunkikeskuksesta sijaitsevissa Meltolassa ja Rautiossa yhdyskuntarakenne säilyy väljänä ja painottuu jatkossakin omakotirakentamiseen.

Saimaanrannan kaupunginosakeskus ja siihen tukeutuva asumisen kehittäminen jo rakennetuilla alueilla tukee rantojen ja saariston vetovoimaan perustuvaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä, mikä nähdään Imatralla erityisenä potentiaalina. Alueen suunnittelussa tavoitellaan korkealuokkaista ja viimeisteltyä kokonaisuutta, minkä toivotaan vetovoimaisen sijainnin ohella houkuttelevan alueelle uusia asukkaita ja toimijoita. Kylpylän-Ukonniemen alueella sijaitsee jo seudullisesti merkittävää rakentamista, johon rakentaminen täysin tukeutuu. Kylpylän-Ukonniemen alueen merkitystä pyritään vahvistamaan entisestään.

Itä-Siitolan kaupunginosakeskuksen toteutuminen yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä on epätodennäköistä, sillä Vuoksen ylittävän siltayhteyden toteuttamiseen liittyy merkittävää epävarmuutta. Yleiskaavassa on mahdollistettu yhteyden toteuttaminen ensin kevyen liikenteen siltana tai lauttayhteytenä, joka kytkisi Vuoksen itärannan nykyistä paremmin Mansikkalaan ja sen palveluihin.

9.5.3 Maaseutu- ja kyläalueet

Yleiskaavassa on tunnistettu maaseudun kyläverkostosta seudullisesti ja paikallisesti merkittävät kylät, joita lähiympäristöineen voidaan pitää erityisen sopivina maaseutuasumisen alueina. Tällaisia ovat Näträmälä–Vallinkosken, Salo–Issakkan, Räikkölän, Viraskorven (Ilmeen) ja Jäppilänniemen kylät. Lisäksi Saarlammentien varteen on syntynyt kylämäistä asutusta. Kyläasutus edistää osaltaan maaseudun elinvoimaisuutta ja erilaisen harrastus- ja yritystoiminnan sekä matkailun kehittymistä maaseudulla. Kylät ja niitä ympäröivä maaseutualue tarjoavat osalle asukkaista vaihtoehdon kaupunkiasumiselle.

Maaseutu- ja kyläalueilla uusi rakentaminen sopeutetaan kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin hyödyntämällä esimerkiksi vanhoja ja perinteisiä rakennuspaikkoja. Imatran maaseutualueelle ei kohdistu sellaista kysyntää, että uudisrakentamisen sijoittumista tulisi erityisesti rajoittaa. Elävä maaseutu maaseutuelinkeinoineen turvaa parhaiten sen arvojen säilymisen. Rakentaminen on maaseudulla määrällisesti vähäisempää eikä rakenteen hajautumisen vaikutukset ole volyymiltaan esimerkiksi kestävän liikkuksen osalta yhtä voimakkaita kuin kaupunkivyöhykkeellä.

Yleiskaava huomioi maaseutuelinkeinot ja maaseutuasutuksen kaupungin vahvuutena ja voimavarana ja pyrkii säilyttämään ja vahvistamaan tekijöitä, jotka vaikuttavat maaseutuelinkeinoin myönteisesti. Koronapandemian myötä lisääntynyt etätö voi tarjota maaseudulle uusia asuinmahdollisuuksia. Monipaikkaisuus on kasvava trendi. Tulevaisuudessa asuinpaikka valitaan aikaisempaa useammin myös turvallisuuden, edullisuuden, väljyyden ja ympäristöystävällisyyden perusteella.



Kuva 9.3. Imatran maaseutualuetta. (Kuva: Broman, 2020)

9.6 Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Yleiskaavan sisältövaatimuksissa (MRL 39§) todetaan maiseman ja kulttuuriympäristön osalta, että yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen. Maiseman arvojen vaaliminen tarkoittaa maiseman arvokkaiden piirteiden huomioon ottamista ja turvaamista, vaikka ympäristössä tapahtuisikin muutoksia - maiseman säilyttämistä muuttumattomana ei siis

edellytetä. Uuden maankäytön tulee kuitenkin sopeutua arvokkaaseen maisemaan niin, etteivät muutokset ylitä maiseman sietokykyä eivätkä maiseman todetut arvot heikkene merkittävästi.

Imatran rakennetun ympäristön kulttuuriperintö on runsas; Imatralla on useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä ja kohteita sekä muinaisjäännöksiä ja muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita. Nämä on yleiskaavassa osoitettu suojelumerkinnöin ja niiden suojeluarvot turvattu asianmukaisin kaavamääräyksin.

Yleiskaavassa on pyritty löytämään lähtökohdiltaan erilaiset alueet ja tunnistettu niiden erityispiirteet ja merkitys kaupungin kehittämisen kannalta. Yleiskaavassa pyritään voimistamaan alueiden erilaisuutta ja niitä ominaispiirteitä, joista alueen identiteetti muodostuu. Kaavan laatimisen lähtökohtana on, että Imatra muodostuu jatkossakin omaleimaisista ja sitä kautta eri tavoin vetovoimaisista osa-alueista, jotka yhdessä muodostavat loogisen ja elinvoimaisen kokonaisuuden. Samalla kehitetään koko seudun vetovoimaa, parannetaan rakennetun ympäristön laatua ja huomioidaan ympäristötekijöiden kasvava merkitys kaupunkien ja alueiden välisessä kilpailussa.

Yleiskaava edistää rakennetun ympäristön laadun parantamista mm. julkisten tilojen ja palvelujen osalta. Keskustatoimintojen alueiden kehittämisessä tulee kiinnittää huomiota kaupunkikuvalliseen ilmeeseen sekä viihtyisyyttä luovien kaupunkielementtien säilyttämiseen ja lisäämiseen.

Imatran kylät sijoittuvat maisemallisesti ja/tai rakennetun kulttuuriympäristön kannalta paikallisesti arvokaille alueille. Maaseutu- ja kyläalueilla keskeisintä on sopeuttaa uusi rakentaminen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin hyödyntämällä rakentamisessa esimerkiksi vanhoja tai perinteisiä rakennuspaikkoja. Kyliä voidaan tiivistää, mutta tiivistämisen tulisi tapahtua kylä- ja maisemarakenteen ominaispiirteitä säilyttäen ja korostaen.

Maaseudulla maaseutuelinkeinojen murros sekä maaseudulle/kyliin sijoittuva uudisrakentaminen ilman kytköstä maaseutuelinkeinoihin ovat paikoin muuttamassa perinteistä maaseutumaiseman tilajakoa ja maisemakuvaa. Yleiskaavalla pyritään edistämään Imatran maaseutualueiden elinvoimaisuutta. Maaseutuelinkeinojen harjoittaminen sekä maaseudun ominaispiirteisiin sopiva täydennysrakentaminen tukevat parhaiten myös maaseudun kulttuuriympäristön arvojen säilymistä. Maa- ja metsätalouden lisäksi maaseutuelinkeinoja voi täydentää muu tilaa vaativa toiminta (hevostilat, kenneltoiminta, autokorjaamotoiminta ym.), matkailu sekä myös energiantuotantoon ja biotalouteen liittyvät hankkeet.

Koko suunnittelualuetta kokonaisuutena tarkasteltaessa yleiskaavan vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat suhteellisen vähäisiä. Merkittävimmät maankäytön muutokset, joilla on vaikutuksia myös maisemaan ja kaupunkikuvaan, sijoittuvat jo rakennetulle vyöhykkeelle. Myös liikenteeseen liittyvät muutokset painottuvat nykyisille taajama-alueille tai niiden lähiympäristöön. Kaupungin alueen nykyinen jako taajama- ja maaseutumaisiin vyöhykkeisiin säilyy ennallaan.

Yleiskaavan suunnitteluperiaatteena on ollut olevien rakennettujen alueiden tiivistäminen. Paikallisella tasolla tarkasteltuna täydennysrakentaminen ja nykyisten rakennettujen alueiden tiivistäminen aiheuttaa vaikutuksia alueiden luonteeseen ja maisema- ja taajamakuvaan: ympäristö muuttuu rakennetummaksi ja kaupunkimaisemmaksi. Mustalammen pohjoispuolella ja Risuniemessä rakenne laajenee osin nykyisille rakentamattomille tai väljästi rakennetuille alueille, mikä muuttaa rakennettujen ja luonnonalueiden rajautumista ja suhdetta toisiinsa. Maisemakuvan kannalta erityistä merkitystä on avoimille alueille tai niiden reunavyöhykkeeseen sekä rannoille ja saaristoon sijoittuvalla uudisrakentamisella.

9.7 Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, suojelualueisiin ja ekologiseen verkostoon

9.7.1 Vaikutusten muodostuminen

Yleiskaava vaikuttaa luonnon monimuotoisuuteen pääasiassa alueilla, joiden osoitettu maankäyttö muuttuu. Tässä luvussa käsitellään kaavaehdotuksen vaikutukset luonnon monimuotoisuuden osalta arvokkaisiin luontokohteisiin, arvokkaisiin kasvi- ja eläinlajeihin sekä suojelualueisiin ja ekologiseen verkostoon. Vaikutusten muodostumista ja laatua on arvioitu vertaamalla kaavaehdotuksen mukaisia suunnitelmia suhteessa alueen nykytilaan ja voimassa olevaan yleiskaavaan.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen syntyvät lajeihin tai luontotyyppeihin kohdistuvista suorista tai epäsuorista vaikutuksista. Vaikutukset voivat olla suoria, jos monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet osoitetaan esimerkiksi rakentamiselle tai alueella liikkuminen lisääntyy merkittävästi. Epäsuoria vaikutuksia voi syntyä esimerkiksi valo-olosuhteiden tai hydrologian muutoksista, jos maankäytössä alueiden lähellä tapahtuu muutoksia. Muutokset voivat johtua myös lisääntyneistä häiriöistä, kuten melusta tai ihmisten liikkumisesta alueella.

Yksittäisiin kohteisiin kohdistuvien vaikutusten lisäksi alueen ekologiset yhteydet voivat muuttua rakentamisen seurauksena. Ekologiset yhteydet palvelevat lajien liikkumista alueelta toiselle ja pitävät siten yllä elinvoimaisia populaatioita, kun yksilöt voivat liikkua alueiden välillä eivätkä populaatiot eristy.

9.7.2 Vaikutukset viherpeitteen määrään

Yleiskaavaehdotuksessa osoitetut asuin- ja muut rakentamisalueet kohdistuvat pääasiassa jo rakennettujen alueiden läheisyyteen tai niiden keskelle, jolloin luonnonympäristöjä pirstaloiva vaikutus on vähäisempää kuin, jos rakentaminen kohdistuisi kauas jo rakennetuista alueista. Tämänkaltaisen kaavaratkaisu on luonnon ja viherpeitteen säilymisen kannalta hyvä asia. Rakentamisalueiden osoittaminen viherpeitteisille alueille vähentää kuitenkin aina viherpeitteen määrää nykytilaan verrattuna, vaikka rakentaminen sijoittuisikin jo rakennettujen alueiden läheisyyteen. Rakentamiseen osoitettujen alueiden tarkemmassa maankäytön suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee pyrkiä säästämään mahdollisimman paljon olemassa olevaa luonnollista viherpeitettä, jolloin vaikutukset viherpeitteen määrään jäävät vähäisemmiksi.

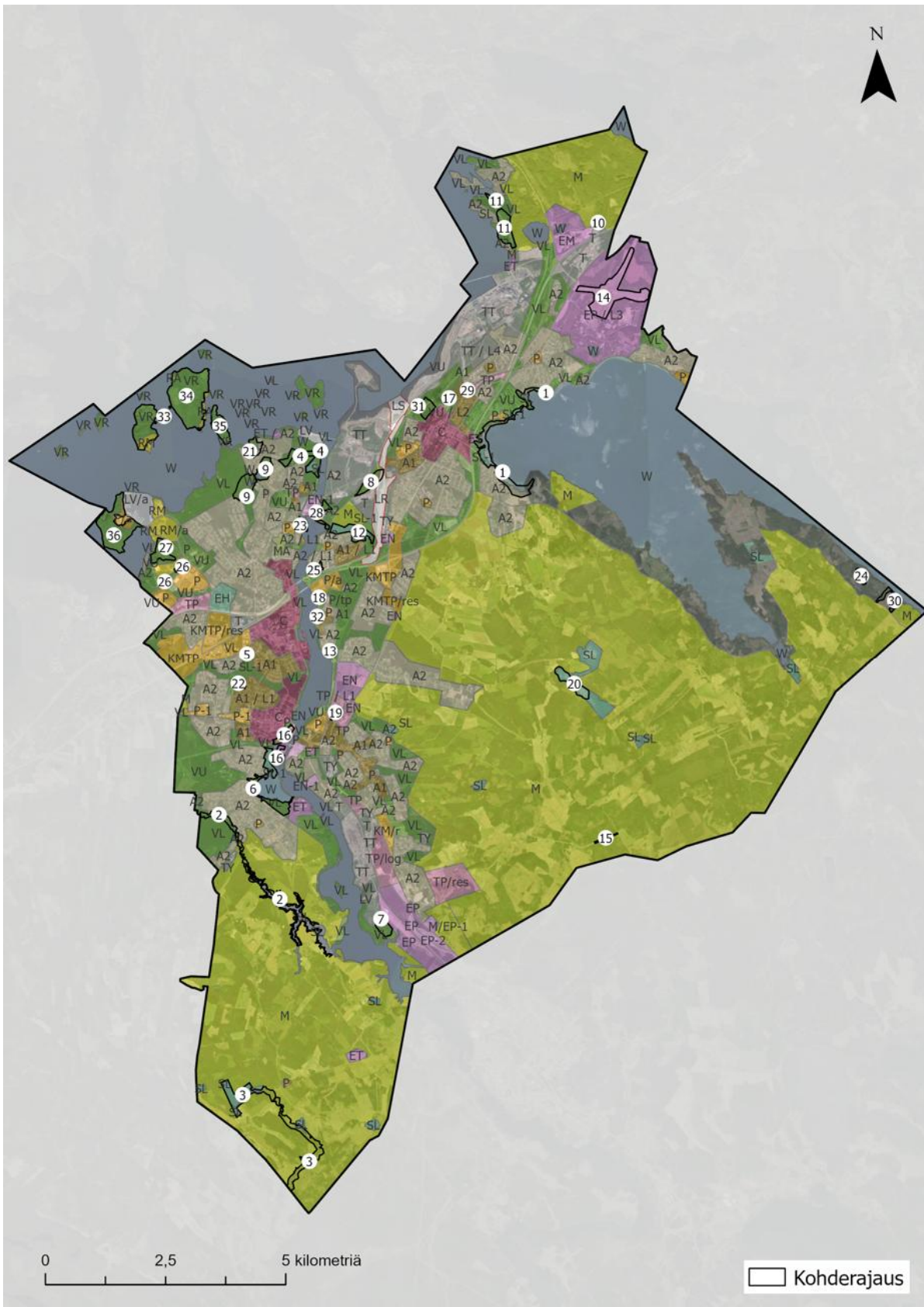
Kaavaehdotuksessa on muutamia rakennettavaksi osoitettuja alueita, jotka nykytilanteessa ovat viherpeitteisiä ja jotka laajuudeltaan ovat jokseenkin etäämmällä nykyisestä rakennuskannasta. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Mustalammen, Risuniemen ja Linnansuon A2-alueet. Erityisesti Mustalammen ja Risuniemen alueella vaikutukset viherpeitteeseen ovat suuria ja kielteisiä, mikäli rakentaminen toteutuisi koko A2-aluemerkinnän alueella niin, että luonnontilaista viherpeitettä ei alueelle juuri jäisi verrattuna nykytilaan. Pinta-alallisesti viherpeitettä poistuisi arviolta noin 66 ha, mikäli nämä A2-alueet rakentuisivat kokonaan.

Suunnittelualueesta johdetuissa lähtökohdissa (luku 5) on kuvattu luonnonympäristön nykytila.

9.7.3 Vaikutukset arvokkaisiin luontokohteisiin

Vaikutukset arvokkaisiin luontokohteisiin käsitellään kohdekohtaisesti. Arvokkaat luontokohteet sisältävät suojeltuja luontotyyppejä, vesilain turvaamia pienvesikohteita ja muita luontoarvoiltaan merkittäviä kohteita, joilta tunnetaan suojelun- tai huomionarvoista lajistoa, luontotyyppejä tai luontoarvokeskittymiä.

Arviointi noudattaa soveltuvin osin Mäkelän ja Salon (2024) ohjeistusta. Luontokohteiden numerointi vastaa luontoselvityksen (Yleiskaavaselvityksen liite: Imatran yleiskaava, luontoselvitysten tulkinta kaavatyötä varten, Ramboll, 2022) ja kaavaselvityksen luvussa 5.8. esitetyn Kuva 5.11 numerointia, jossa pohjakarttana on kaavaluonnosvaiheen kaavaelementti (maankäyttöalueet). Vastaava kartta on laadittu oheen, mutta tässä pohjakarttana on ehdotusvaiheen kaavaelementti.



Kuva 9.4. Kaavaehdotusvaiheen vaikutusarvioinnin numerointi viittaa oheiseen karttakuvaan. Kuvan taustalla oleva kaavaratkaisu on ehdotusvaiheen mukainen. Luontoselvityksessä ja kaavaluonnosvaiheessa käytetty numerointi on sama kuin oheisessa kartassa käytetty.

Immalan länsiosan rantametsät välillä Kymälähti-Rautionkylä (kohde 1)

Alueen luontoselvityksessä tunnistetut luontoarvot on huomioitu kaavassa luonnonsuojelualueena (SL), luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo) ja luonnonsuojelulain 64 § mukainen suojeltu luontotyyppi (luo-lsl) -merkinnöin. Alueen lähiympäristö on kaavassa pääosin urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta (VU) ja virkistysaluetta (VL). Rannan myötäinen ekologinen yhteystarve on huomioitu Kylmälahden taajamatoimintojen alueella (A2) ekologisen yhteystarpeen merkinnällä, kun voimassa olevassa yleiskaavassa ranta-alue on merkitty VL-alueeksi. Kaavaehdotuksen mukaiset merkinnät alueella ovat vaikutuksiltaan positiivisia luontoarvojen huomioimisen kannalta.

Kylmälahden pohjukassa A2-alueella on syytä kiinnittää erityistä huomiota liito-oravan kulkuyhteyden säilymiseen riittävän vahvana alueen mahdollisesta rakentumisesta huolimatta.

Lampsinjoki-Halikkaanjoki (kohde 2)

Tunnistetut luontoarvot on huomioitu kaavassa luo-merkinnöin. Vallinkosken ja Jokienhaaran ranta-aluetta ei ole rajattu luo-alueeksi, vaan se säilyy maa- ja metsätalousvaltaisena alueena (M), mutta koko muun ranta-alueen rajaaminen luo-alueeksi turvaa aluetta hyvin nykytilaan verrattuna.

Kapakanjoki ja Holmanjoki (kohde 3)

Alueen luontoarvot on huomioitu kaavaehdotuksessa luo-merkintänä. Nykyisessä kaavassa alueella on tunnistettu säilytettäviä ympäristöarvoja. Alue on kaavaehdotuksessa merkitty pieneltä osin SL-alueeksi. Alueen rajaaminen luo-alueeksi ja osin SL-alueeksi turvaa alueen luontoarvot aiempaa paremmin.

Liippilahdentien metsäalueet ja Liippilahden ympäristö (kohde 4)

Liippilahden tunnetut luontoarvot, EU:n luontodirektiivin suojelemat sudenkorennot ja lepakot on huomioitu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina (luo-kor ja luo-lepl). Liippilahden arvokkaaksi tunnistettua kosteikkoaluetta ei ole rajattu luo-merkinnällä, mutta alue sijoittuu VL-aluemerkinnän keskelle, jolloin se tulee säilymään. Niskalammen alueella on huomioitu lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikat (luo-lepl). Myös liito-oravat on huomioitu luo-llii-kaavamerkinnällä. Alueelle kaavaehdotuksessa lisätyt suojeltujen lajien luo-aluemerkintärajaukset turvaavat ja huomioivat luontoarvoja voimassa olevaa kaavaa paremmin, joten kaavaehdotuksen vaikutukset ovat luontoarvojen kannalta positiivisia.

Alueella on suositeltavaa huomioida tarkemmassa suunnittelussa liito-oravan kulkuyhteys länteen. Lisäksi suositellaan kiinnittämään huomiota Liippilahden muihin luontoarvoihin (Liippilahden kosteikko) ja Liippilahden eteläpuoliseen alueeseen.

Mansikkalan vähäpuustoinen suo (kohde 5)

Alue on huomioitu SL-alueena. Alueella ei tapahdu muutoksia, joten vaikutus on neutraali.

Mellonlahden ranta ja Onnelan lehto (kohde 6)

Onnelan lehdon alue on kaavaehdotuksessa merkitty SL-alueeksi, kun se nykyisessä kaavassa on alue, jolla on merkittäviä ympäristöarvoja. Muutos turvaa alueen luontoarvoja nykyistä kaavaa paremmin. Mellonlahden rannan nykyisen kaavan alue, jolla on merkittäviä ympäristöarvoja, muuttuu luo-alueeksi, osittain myös luo-lsl-alueeksi.

Paavolanmäki (kohde 7)

Paavolanmäen alue säilyy VL-alueena, mutta nykyisessä kaavassa oleva alue, jolla on merkittäviä ympäristöarvoja -merkintä, poistuu. Luontoselvityksen tietojen perusteella (Ramboll Finland Oy 2022) alueella on arvokkaita luontokohteita, kuten vesilain 10§:n mukainen noro ja rauhoitetun kasvilajin esiintymä. Merkinnän, "alue, jolla on merkittäviä ympäristöarvoja", poistuminen on luontoarvojen huomioimisen kannalta vähäinen kielteinen vaikutus luontoarvojen huomioimisen kannalta.

Alueella tulee tarkemmassa maankäytön suunnittelussa turvata erityisesti vesilain 10 §:n mukaisen noron luonnontilan säilyminen ja rauhoitetun lehtoneidonvaipan esiintymä, jotta kielteisiä vaikutuksia näihin ei pääse syntymään.

Palolaitoksen pohjoispuoleinen metsä (kohde 8)

Alue säilyy VL-alueena. Alueella ei tapahdu muutoksia, joten kaavan vaikutus on neutraali.

Mustalampi ja Pieni Mustalampi ympäristöineen (kohde 9)

Mustalammella on huomioitu lammen ympäristössä esiintyvät, luontodirektiivillä suojellut viitasammakot, sudenkorennot ja lepakot osoittamalla alue luo-kor- ja luo-vii- ja luo-lepII-alueeksi. Pieni Mustalampi on luo-vii -aluetta. Lampien ympäristö on nykyisessä kaavassa tunnistettu alueeksi, jolla on säilytettäviä ympäristöarvoja, mutta lampien vesialueet eivät ole rajauksessa mukana. Nämä muutokset alueella ovat vähäisiä ja positiivisia. Alueelta on nykyisessä kaavassa metsäinen yhteys pohjoiseen Saimaan rannalle, mutta kaavaehdotuksessa väliin jäävä alue on osoitettu A2-alueeksi, jonka läpi kulkee viheryhteystarve.

Viheryhteyden huomioimiseen suositellaan kiinnitettävän erityistä huomiota tarkemmassa maankäytön suunnittelussa. Erityisesti on tärkeä huomioida viheryhteydet Niskalammen suuntaan.

Ruokolampi (kohde 10)

Ruokolammen alue säilyy nykyisen kaavan tapaan M-alueena myös kaavaehdotuksessa. Nykyisessä kaavassa on lammen ympäristössä merkintä säilytettävistä ympäristöarvoista, mutta vastaavaa merkintää ei ole kaavaehdotuksessa, sillä alueen luontoarvot on menetetty hakkuiden seurauksena (Ramboll Finland Oy 2022).

Saunalahden pohjukan metsät, Risuniemi (Saarlammen harjumaasto) ja Lipurinniemi (kohde 11)

Lipurinniemen pohjoisosat on kaavaehdotuksessa muutettu VL-alueeksi nykyisen kaavan pientalovaltaisen asuinalueen (AP) sijaan. Muutos turvaa Lipurinniemen liito-oravia, joiden elinympäristön tarkkaa rajausta ei kuitenkaan ole tehty. Samoin liito-oravan tilannetta alueella nykyiseen kaavamerkintään nähden parantaa Lipurinniemestä etelään Risuniemeen A2-alueen halki kaavaehdotukseen merkitty liito-oravan kulkuyhteystarve. Saunalahden nykyiseen kaavaan merkitty alue, jolla on säilytettäviä ympäristöarvoja, on tarkentunut kaavaehdotuksessa pienialaisemmaksi luo-lsI-alueeksi. Risuniemen lounaisosat on kaavaehdotuksessa osoitettu A2-alueeksi, kun ne nykyisin ovat VL-aluetta. Nykyiselle VL-alueelle, joka on muutettu A2-alueeksi, ei lähtötietojen perusteella sijoitu merkittäviä luontoarvoja. Risuniemen kaakkoisosasta on kaavaehdotuksessa poistettu nykyisen kaavan merkintä alueesta, jolla on säilytettäviä ympäristöarvoja.

Risuniemen A2-alueen tarkemmassa maankäytön suunnittelussa tulee huomioida liito-oravan mahdollinen esiintyminen alueella.

Sienimäen laskuoja (kohde 12)

Alueen luontoarvot on huomioitu S-1-merkintänä (kuten aiemmassakin kaavassa), luo-lsI-merkintänä sekä luo-merkintänä. Alueen tunnetut luontoarvot on huomioitu hyvin. Alueelle esitetyt luo-lsI- ja luo-alueet ovat parannus verrattuna nykyiseen kaavaan luontoarvojen huomioimisen kannalta. Kohteen eteläpuolella olevassa A2-alue on osoitettu yleiskaavassa A2/L1-alueena luontoarvojen vuoksi.

Liito-oravan elinympäristöt ja kulkuyhteydet suositellaan otettavaksi huomioon kohteen eteläpuolella olevan A2-alueen tarkemmassa suunnittelussa.

Ahopellon keto (kohde 13)

Ahopellon kedon alueella kaavamerkintä säilyy ennallaan suurimmaksi osaksi VL-alueena ja kedon pohjoisosassa A2-alueena, jolle kohdistuva mahdollinen rakentaminen voi uhata Ahopellon kedon luontoarvoja. Kohde on nykytilatietojen perusteella kasvamassa umpeen.

Kohteen nykytilaa voisi parantaa hoitamalla aluetta niittynä joko vuotuisalla niitolla tai mahdollisuuksien mukaan laiduntamalla.

Immolan lentokenttä (kohde 14)

Lentokentän alueen luontoarvot on huomioitu L3-kaavamääräyksellä, jolla alueella esiintyvät uhanalaiset ja erityisesti suojeltavat lajit tulevat huomioiduksi tarkemmassa suunnittelussa. Tämä on huomattava parannus verrattuna nykyiseen kaavaan, joten kaavaehdotuksella on positiivisia vaikutuksia luontoarvojen säilymisen kannalta.

Karhusuontien niitty (kohde 15)

Alue säilyy M-alueena. Alueella ei tapahdu muutoksia, joten vaikutus on neutraali.

Kohteen tilaa voisi parantaa hoitamalla aluetta niittynä joko vuotuisalla niitolla tai mahdollisuuksien mukaan laiduntamalla.

Kruunupuisto ja Voimalaitoksen niemi (kohde 16)

Alueella on valtion suojelutarkoituksiin varaama alue, joka on kaavaehdotuksessa huomioitu Iso-alueena (valtion suojelutarkoituksiin hankkima alue, joka on yleiskaavassa osoitettu luonnonsuojeluohjelma-alueena). Alueella esiintyvä rauhoitettu idänkurho on huomioitu L2-merkinnällä EN-alueen kaavamerkinnässä. Taimen on huomioitu samoin L2-merkinnällä. Idänkurhoon ja taimeneen liittyvät kaavamerkinnät ovat positiivisia vaikutuksia kohteen luontoarvojen huomioimisen kannalta verrattuna nykyiseen kaavaan.

Vuoksenniskan urheilukenttä (kohde 17)

Alueella kasvava idänkurho on huomioitu VU-alueella L2-merkinnällä. Vaikutus on lajin säilymisen ja huomioimisen kannalta positiivinen.

Itä-Siitolan kosteikko (kohde 18)

Kohde säilyy VL-alueena, mutta alueelta poistuu nykyisen kaavan merkintä säilytettävistä luontoarvoista. VL-merkinnän määräys viittaa huomioimaan alueen luontoarvojen säilymisen, joten nykyisen kaavan mukaisen merkinnän poistuminen on luontoarvojen kannalta neutraali vaikutus.

Katsastusaseman ympäristö (kohde 19)

Alue on osoitettu työpaikka-alueeksi (TP), mutta alueen luontoarvot huomioidaan L1-merkinnällä kaavaehdotuksessa. L1-merkinnän lisääminen alueelle on positiivinen vaikutus luontoarvojen huomioimisen ja säilymisen kannalta.

Kurkisuo (kohde 20)

Kurkisuo on merkitty SL-alueeksi kaavaehdotuksessa sekä siihen kytkeytynyt valtion suojelutarkoituksiin hankkima alue, Niemenkallio, on merkitty Iso-alueeksi kaavaehdotuksessa. Kurkisuo on perustettu luonnonsuojelualueeksi ja sillä sekä kaavaehdotuksessa osoitetulla Iso-alueella on positiivinen vaikutus luontoarvojen säilymiseen.

Leppälahden ympäristö (kohde 21)

Leppälahden alueen lepakot on huomioitu luo-lepII-alueena, mikä on kaavaehdotuksen positiivinen vaikutus luontoarvojen kannalta. Rannan VL-alue kapenee kaavaehdotuksessa selvästi nykyiseen kaavaan verrattuna. Liito-oravien kulkuyhteysalue kapenee alueella selvästi. Nämä ovat luontoarvojen kannalta kielteisiä vaikutuksia.

Alueella oleva vesilain kohde jää osittain A2-alueelle ja voisi olla vaarassa tuhoutua. Noron luonnontila on turvattu osoittamalla alue kaavaehdotuksessa luo-alueeksi. A2-alueen tarkemman maankäytön suunnittelun yhteydessä on huomioitava noron valuma-alue siten, että noron luonnontila ei vaarannu valuma-alueella tapahtuvien muutosten vuoksi. Leppälahden itäpuolelle osoitetun viheryhteyden toteutuksessa on hyvä huomioida yhteyden säilyminen puustoisena helpottamaan liito-oravan kulkua alueella.

Linjapuisto (kohde 22)

Linjapuiston luontokohde on osittain VL-alueella, mutta alueen kaakkoispuoli on kaavaehdotuksessa A2-alue, jonka lisämerkintä L1 turvaa alueen luontoarvoja nykyistä kaavaa paremmin. Kaavaehdotuksen vaikutus on täten kohteella positiivinen.

Onnenmäki (kohde 23)

A2-alue laajenee kaavaehdotuksessa, mutta alueen lepakot ja luonnonsuojelulain 64 §:n mukainen kohde on huomioitu luo-aluein. Laajenevalla A2-alueella luontoarvot turvataan lisämerkinnällä L1. Luo-aluemerkinnät ja L1 lisämerkintä huomioitavat luontoarvoja, ja ovat kaavaehdotuksen positiivisia vaikutuksia, mutta A2-alueen laajeneminen nykyiseen luonnonympäristöön on luontoarvojen kannalta kielteinen vaikutus.

Rakokivi ja Vaitinvuori (kohde 24)

Sijaitsevat kaavaehdotuksen ulkopuolelle jäävällä alueella.

Rönnemäki (kohde 25)

Kaavaehdotuksessa osa nykyisestä VL-alueesta on osoitettu A2-alueeksi. Luontoarvoja turvaavat ja huomioivat kaavaehdotuksen luo-ls-alue sekä A2-alueen L1-merkintä. Nämä ovat positiivisia vaikutuksia.

*Alueen rakentuessa on luonnonsuojelulain 64 §:n mukaisen luontotyypin, jalopuumetsikön, mahdollinen raja-
saus syytä tarkistaa. Kohde tulee ottaa huomioon alueen tarkemmassa suunnittelussa. ELY-keskuksen tulee
tarkistaa ja tarvittaessa rajata suojeltava luontotyyppiä.*

Supat taimitarhan länsi- ja pohjoispuolella, Ukkonniemi (kohde 26)

Alueella ei enää esiinny merkittäviä huomioitavia luontoarvoja ole, sillä ne ovat erinäisten alueella tapahtuneiden muutosten seurauksena hävinneet tai heikentyneet. Aluetta ei ole huomioitu kaavaehdotuksessa, mutta koska huomioitavia luontoarvoja ei ole, kaavan vaikutus on neutraali.

Ukonniemenpuiston supat ja paahderinne (kohde 27)

Yleiskaavaehdotuksessa kohde on merkitty pohjoisosasta osittain RM-merkinnällä, kun se voimassa olevassa kaavassa on VL-aluetta. RM-alueen rakentuminen voi pienentää metsäistä aluetta hieman, mikä on luontoarvojen kannalta vähäinen kielteinen vaikutus. Lepakot on huomioitu luo-lep II-merkinnällä, mikä on positiivinen vaikutus.

Tainionkosken vanha uoma ja Neitsytniemen lahti (kohde 28)

Alueen länsiosan nykyisen kaavan SL-alue on kaavaehdotuksessa VL-aluetta. Eteläiset osat ovat nykyisessä kaavassa rakennuslainsäädännön nojalla suojeltavaa aluetta (SR), joka on kaavaehdotuksessa P-aluetta lisämerkinnällä L1. Alueen luonnonsuojelulain 64 §:n mukaiset alueet on rajattu luo-ls-alueiksi. Liito-oravan kulku alueella on huomioitu luo-lis-aluemerkintänä. Alueen luontoarvojen huomioiminen kaavaehdotuksessa luo-ls-, luo-lis ja L1-merkinnöillä ovat positiivisia vaikutuksia voimassa olevaan kaavaan verrattuna. SL-alueen muuttuminen VL-alueeksi on kielteinen vaikutus, mutta se on vaikutukseltaan vähäinen, sillä muut kaava-merkinnät turvaavat alueen luontoarvoja, eikä alueelle sijoitu perustettua tai perustettavaksi suunniteltua luonnonsuojelualuetta.

Tienhaaran metsikkö (kohde 29)

Alueen osoittaminen intensiiviseksi taajamatoimintojen alueeksi saattaa uhata kohteen säilymistä, mikä on luontoarvojen kannalta kohtalainen kielteinen vaikutus. Alueella ei kuitenkaan ole lakisääteisesti suojeltavia kohteita.

Vaeluodononnet (kohde 30)

Sijaitsevat kaavaehdotuksen ulkopuolelle jäävällä alueella.

Vuoksenniskan harju (kohde 31)

Kohde säilyy VU-alueella, mutta kaavaehdotuksesta on poistettu voimassa olevan yleiskaavan merkintä säilytettävistä ympäristöarvoista, mikä voi heikentää luontoarvojen tunnistamista, jos aluetta kehitetään. Kaavamerkinnän muutos on vähäinen kielteinen vaikutus.

Vuoksenranta Itä-Siitolassa (kohde 32)

Kohde säilyy VL-alueena, mutta kaavaehdotuksessa sieltä poistuu merkintä alueesta, jolla on huomioitavia ympäristöarvoja. On mahdollista, että alueen luontoarvoja ei tunnisteta, jos aluetta kehitetään tulevaisuudessa. Kaavamerkinnän muutos on vähäinen kielteinen vaikutus.

Lempukan, Hosseinlahden ja Karhumäen alue

Suurin osa alueesta säilyy kaavaehdotuksessa VL-alueena. Luontoselvityksessä tunnistetut pienialaiset metsälain mukaiset kohteet sijoittuvat kaavaehdotuksen A2-alueelle, joten ne ovat vaarassa hävitä. VL-alueen väheneminen ja korvautuminen A2-alueella on kohtalainen kielteinen vaikutus, samoin kuin mahdollisten metsälain mukaisten kohteiden häviäminen.

Alueella sijaitsevat vesilain kohteet tulee huomioida VL-alueen mahdollisessa tarkemmassa suunnittelussa. Ranta-alueen III-luokan lepakkoalue sekä alueella tehty liito-oravahavainnot tulee huomioida alueen tarkemmassa suunnittelussa.

Haapasaari (kohde 33)

Saaren eteläosan matkailupalvelujen alue (RM) laajenee kaavaehdotuksessa verrattuna voimassa olevaan kaavaan. Laajeneminen sijoittuu alueille, joilta on tunnistettu metsälain 10 §:n mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristöjä ja saarella on myös III-luokan lepakkoaluetta. Rakentamiseen osoitetun alueen laajentuminen on kohtalainen kielteinen vaikutus luontoarvojen kannalta.

Mikonsaari (kohde 34)

Alue säilyy suurimmaksi osaksi VR-alueena samoin kuin nykyisessä kaavassa. Alueelta poistuu merkintä, jonka mukaan alueella on säilytettäviä ympäristöarvoja, mikä on vähäinen kielteinen vaikutus. Liito-orava on huomioitu luo-merkinnällä, mikä on kohtalainen positiivinen vaikutus.

Alueen vesilain mukaiset kohteet olisi hyvä merkitä luo-merkinnällä, mikä turvaisi niiden säilymistä.

Malonsaari (kohde 35)

Alue säilyy VR-alueena. Alueen lepakot on huomioitu luo-lepII-merkinnällä, samoin liito-oravan ja lepakoiden kulkuyhteys mantereelle on merkitty yhteystarpeena. Luo-lepII-merkinnän ja liito-oravan ja lepakoiden kulkuyhteysmerkinnän lisäys on luontoarvojen kannalta vähäinen positiivinen vaikutus kaavaehdotuksessa.

Lammassaari (kohde 36)

Alueen nykyiset kaavamerkinnät muuttuvat vähäisesti, kun P-alue laajenee hieman pohjoiseen. Metsälain 10 §:n mukainen kohde sijoittuu osittain P-alueelle, ja tämä on vähäinen kielteinen vaikutus.

Liito-oravan esiintyminen ja lepakoiden mahdolliset lisääntymis- ja levähdyspaikat tulee selvittää ja ottaa huomioon alueen tarkemmassa suunnittelussa.

Muut saarikohteet

Alueet säilyvät VR-alueena, joten kaavan vaikutus on luontoarvojen kannalta neutraali muilla saarikohteilla.

9.7.4 Vaikutukset arvokkaisiin kasvi- ja eläinlajeihin

9.7.4.1 Luontodirektiivin IV-liitteessä mainittujen lajien elinympäristöt

Liito-orava

Yleisesti ottaen liito-oravan elinympäristöt ja kulkuyhteydet elinympäristöjen välillä on huomioitu kaavaehdotuksessa hyvin. Lajin elinympäristöille on tehty luo-lII-kaavamerkintä ja liito-oravien kulkuyhteyksille on tehty liito-oravan / lepakon kulkuyhteystarve -kaavamerkintä. Nämä kaavamerkinnät ja niiden sisältämät määräykset ovat liito-oravan suojelun ja huomioimisen kannalta kaavaehdotuksen merkittäviä positiivisia vaikutuksia verrattuna voimassa olevaan kaavaan. Alla on käsitelty liito-oravan huomioiminen kaavaehdotuksessa tunnettujen liito-oravakohteiden mukaisesti.

Immalanjärven länsi- ja pohjoisosan liito-oravat on otettu kaavaehdotuksessa huomioon hyvin. Liito-oravien käyttämät alueet ovat kaavaehdotuksessa luo- tai SL-alueina. Kylmälahden alueella rantaan saakka ulottuva A2-alue voi kaventaa ja siten heikentää liito-oravan kulkuyhteyttä, joka on huomioitu alueella kuitenkin ekologisen yhteystarpeen merkintänä.

Lipurinniemen pohjoisosan osoittaminen VL-alueeksi parantaa liito-oravan huomioimisen tilaa alueella. Risuniemi säilyy kaavaehdotuksessa pääosin VL-alueena, mutta alueen A2-alueeksi osoitetun länsiosan rakentaminen voi kaventaa liito-oravan käytössä olevaa aluetta jonkin verran. Lipurinniemen ja Risuniemen välillä oleva ekologisen yhteystarpeen merkintä mahdollistaa liito-oravan liikkumisen alueiden välillä vaikka alue rakentuisikin.

Rajapatsaan alueella Savikannantien molemmin puolin asuntoalue laajenee nykyisestä A2-alueella, jolla on potentiaalista liito-oravan elinympäristöä. Asemakaavaa mahdollisesti muutettaessa alueen luontoarvot selvitetään tarkemmin.

Liisanpuiston A2-alueelle on yleiskaavassa osoitettu luo-lII-merkintä. Asuntoalue on kaavaehdotuksessa laajenemassa hieman etelään alueelle, jolla on potentiaalista liito-oravan elinympäristöä. Asemakaavaa mahdollisesti muutettaessa alueen luontoarvot selvitetään tarkemmin.

Itä-Siitolassa VL-alue laajenee nykyisestä, jolloin alueen liito-oravat huomioidaan aiempaa paremmin. Lisäksi alueen liito-oravien tunnettujen havaintojen alue on merkitty luo-lII-alueeksi.

Sienimäen alueella liito-oravan pesäpuu on huomioitu A1-alueen L1-merkinnällä. Asemakaavaa muutettaessa alueen luontoarvot selvitetään tarkemmin.

Neitsytniemen ja Tainionkosken liito-oravat on huomioitu hyvin luo-lII-aluemerkinnällä tai A2- ja P-alueiden L1-lisämerkinnällä.

Karhukallion tunnetut liito-oravahavainnot ja liito-oravalle soveltuva ympäristö on huomioitu luo-lII-aluemerkinnällä sekä yhteystarpeina A2-alueen poikki. Lammassaaren liito-oravalle soveltuvia alueita ei ole erikseen huomioitu kaavaehdotuksessa.

Niskalammelta liito-oravan kulkuyhteys länteen voi heiketä yleiskaavaehdotuksessa osoitetun A2-alueen vuoksi, mikäli nykyisin metsäinen alue rakentuu intensiivisesti. Alueelle on yleiskaavassa osoitettu rannan suuntainen viherkäytävä, joka ei kaavamääräyksen mukaan saa katketa myöskään ET/A2-alueen kohdalla. Lisäksi alueelle on merkitty pohjois-eteläsuuntainen viheryhteystarve Mustalammen ja rannan viherkaistan

välille, mikä lieventää vaikutuksia liito-oravaan. Mustalammen pohjoispuolella liito-oravalle soveltuva alue kuitenkin pienenee, jos A2-alue rakentuu, millä on vähäisiä kielteisiä vaikutuksia liito-oravaan.

Mikonsaarella olevat liito-oravat on huomioitu luo-lii-kaavamerkinnällä. Mikonsaaren ja Malonsaaren välinen etäisyys on pitkä, eikä ole varmuutta siitä, miten eläin on saareen päätenyt. Saarten välille ei ole kaavaan merkitty liito-oravan kulkuyhteyttä, mutta ranta-alueita koskeva kaavamääräys suojaa rannan puustoa Mikonsaaren RA-alueella ja vastaranta Malonsaarella on osoitettu VR-alueeksi. Hossoinlahti ympäristöineen säilyy VL-alueena.

Täplälampikorento ja idänkirsikorento

Täplälampikorenon ja idänkirsikorenon elinympäristöt ovat VL-alueilla ja ne on merkitty luo-kor-alueiksi. Molemmat lajit on huomioitu kaavaehdotuksessa hyvin, ja kaavan vaikutus suojeltujen sudenkorentojen huomioimisen kannalta on merkittävän positiivinen.

Viitasammakko

Viitasammakon elinympäristöt Mustalammella ja Pienellä Mustalammella ovat VL-alueilla ja lammet on merkitty luo-vii-alueiksi. Viitasammakon elinympäristöt on huomioitu hyvin. Kaavamerkintä viitasammakkoaluiden osalta on viitasammakon suojelun kannalta kaavaehdotuksen merkittävän positiivinen vaikutus.

Lepakot

Lepakoiden elinympäristöt Niskalammen alueella on merkitty kaavaehdotukseen luo-lep I- ja luo-lep II-alueiksi, jotka sijaitsevat suurimmaksi osaksi kaavaehdotuksen VL-alueilla. A2-alueelle sijoittuva osuus on merkitty L1-lisämerkinnällä.

Karhukallion, Karhumäen, Lammas-, Mikon-, Malon-, ja Haapasaaren sekä Mustalammen alueella II-luokan lepakkoalueet on osoitettu luo-lep-II-alueiksi lukuun ottamatta Imatran kaupungin tiedoissa olevaa II-luokan lepakkoaluetta Karhukallion Itäpuolella. Se on osittain VL- ja VU-alueilla, mutta länsiosat sijoittuvat matkailupalvelujen alueelle (RM/a). Alue on huomioitu luo-lepII-merkinnällä.

Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja sekä ruokailualueita ja siirtymäreittejä turvaavat kaavaehdotuksen kaavamerkinnät ja -määräykset ovat lepakoiden huomioimisen kannalta merkittäviä positiivisia vaikutuksia verrattuna voimassa olevaan kaavaan. Epäsuoria kielteisiä vaikutuksia lepakoihin voi syntyä luonnonympäristöjen vähenemisen myötä niiden tunnistettujen ruokailualueiden läheisyydessä.

Muut luontodirektiivin IV-liitteessä mainitut lajit

Imatran yleiskaava-alueelta tunnetaan havaintoja muista EU:n luontodirektiivin IV-liitteessä mainituista lajeista kirjoverkkoperhostesta, isokultasiivestä, jättisukeltajasta, valkotäplänokkosperhostesta ja saukosta. Lajihavainnot sijoittuvat ympäri kaava-alueita. Lajien osalta kaavaehdotus ei sisällä kaavamerkintöjä tai -määräyksiä. Kaavan rakentamiseen osoitetut alueet eivät sijoitu lajien tunnetuille havaintopaikoille tai niiden läheisyyteen, jolloin kaavan vaikutus lajien kannalta on neutraali.

Muiden EU:n luontodirektiivin IV-liitteessä mainittujen lajien suojellut lisääntymis- ja levähdyspaikat tulee huomioida tarkemmassa maankäytön suunnittelussa.

9.7.4.2 Luonnonsuojelulain 76 § mukaiset erityisesti suojeltavien lajien elinympäristöt

Immolan lentokentän alue

Erityisesti suojeltavat hyönteis- ja kasvilajit Immolan lentokentän alueella on huomioitu L3-kaavamerkinnällä yleiskaavaehdotuksessa. Tämä on nykyiseen kaavaan nähden merkittävä parannus ja positiivinen vaikutus lajien esiintymispaikkojen säilymisen ja huomioimisen kannalta.

Lajit tulee huomioida mahdollisessa alueen tarkemmassa maankäytön suunnittelussa.

Imatrankosken ympäristö

Idänkurhoesiintymät Imatrankosken ympäristössä on huomioitu L2-kaavamerkinnällä yleiskaavaehdotuksessa. Tämä on nykyiseen kaavaan nähden merkittävä parannus ja positiivinen vaikutus lajin esiintymispaikkojen säilymisen ja huomioimisen kannalta.

Laji tulee huomioida mahdollisessa alueen tarkemmassa maankäytön suunnittelussa.

Kaukopään ympäristö

Eryisesti suojeltavat kasvi- ja hyönteislajit Kaukopään ympäristössä on huomioitu L4-kaavamerkinnällä yleiskaavaehdotuksessa. Tämä on nykyiseen kaavaan nähden merkittävä parannus ja positiivinen vaikutus lajien esiintymispaikkojen säilymisen ja huomioimisen kannalta. Yleiskaavassa määrätään, että alueella esiintyvät erityisesti suojeltavat lajit tulee ottaa huomioon mahdollisissa maankäytön muutoksissa.

9.7.4.3 Muiden uhanalaisten lajien elinympäristöt

Vuoksen taimenen kutupuro on huomioitu L3-merkinnällä yleiskaavaehdotuksessa. Tämä on nykyiseen kaavaan nähden merkittävä parannus ja positiivinen vaikutus lajin kutupuron säilymisen ja huomioimisen kannalta.

Laji tulee huomioida mahdollisessa alueen tarkemmassa maankäytön suunnittelussa.

9.7.5 Vaikutukset ekologiseen verkostoon

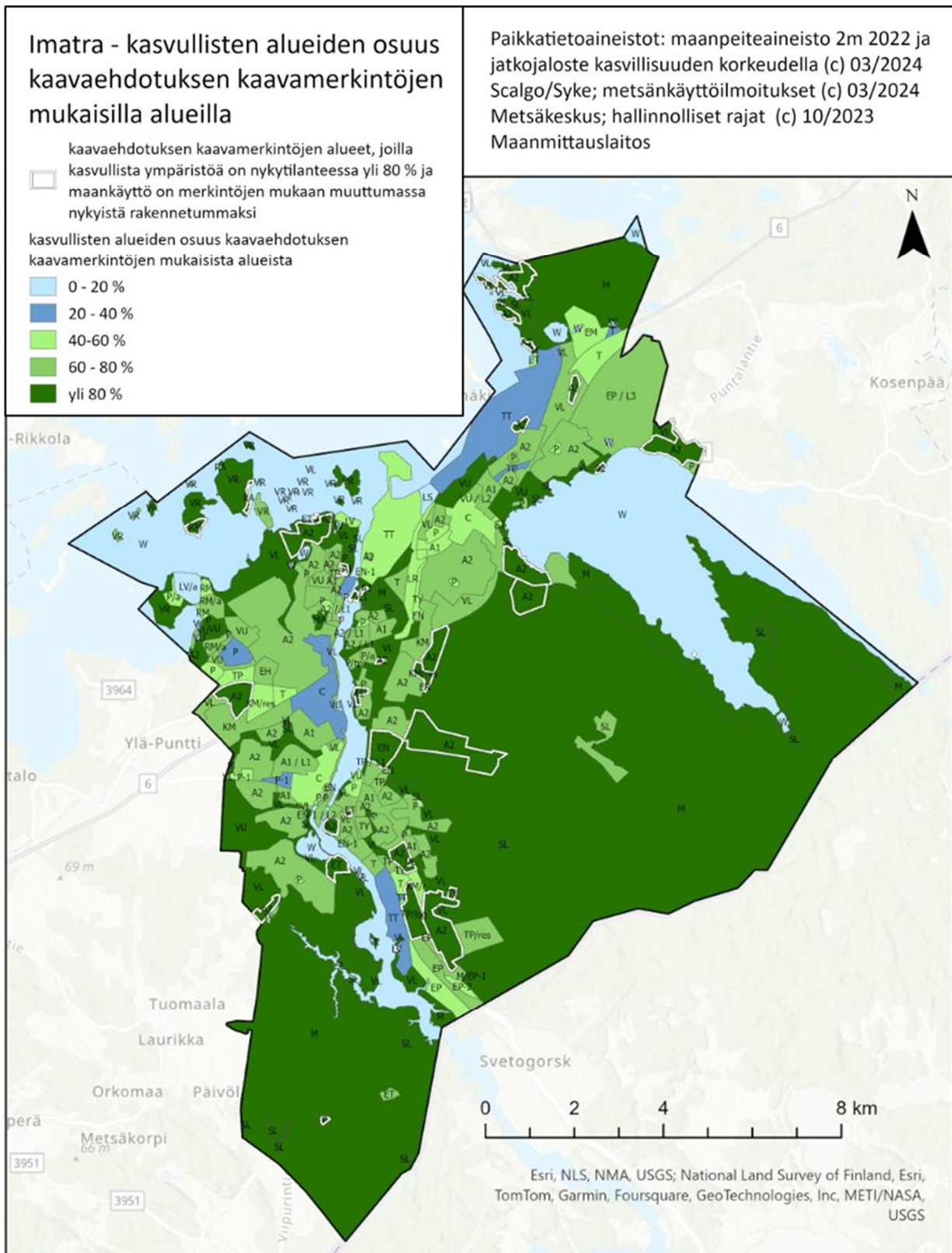
Imatran alueelta ei ole olemassa ekologisen verkoston selvitystä, joten vaikutusten arviointi ekologisen verkoston osalta perustuu kaavaehdotuksen ja avointen paikkatietoaineistojen vertailuun ja tarkasteluihin.

9.7.5.1 Kasvulliset alueet

Kasvulliset, eli elävää kasvillisuutta sisältävät alueet muodostavat ekologisen verkoston runkoa ja sen eri osa-alueita. Kasvullisten ympäristöjen osuus on Imatralla suuri: esimerkiksi kaavaehdotuksen mukaisissa A2-alueiden jo rakentuneissakin osissa arviolta jopa 75 %. Rakennetun ympäristön kasvipeitteiset alueet poikkeavat aina kuitenkin monella tavalla luonnonympäristöstä: kasvipeite on sirpaleista, maaperä muuttunutta ja lajisto pääasiassa piha- ja puutarhalajistoa.

Kasvullisten alueiden ja samalla ekologisen verkoston osa-alueiden vähenemistä voi tapahtua rakennettavaksi osoitetuilla alueilla enimmillään 658 hehtaarilla, mikäli kaavaehdotuksen mukaiset rakennettavaksi osoitetut alueet, etenkin A2-alueet, rakentuvat täysin (Kuva 9.5). Osa näistä alueista on jo nykytilassaan kuitenkin osittain rakennettuja, joten todellinen kasvullisten alueiden väheneminen on tätä selvästi pienempää. Vaikutus ekologisen verkoston runkoon arvioidaan olevan vähäisen kielteinen, sillä laajat ja yhtenäiset kasvulliset alueet sijoittuvat rakennettavaksi osoitettujen alueiden ulkopuolelle. Rakennettavaksi osoitetut alueet ovat myös pääasiassa jo voimassa olevan kaavan mukaisia rakennettavaksi osoitettuja alueita, joilla on valtaosassa jo tehty rakentamista paljon.

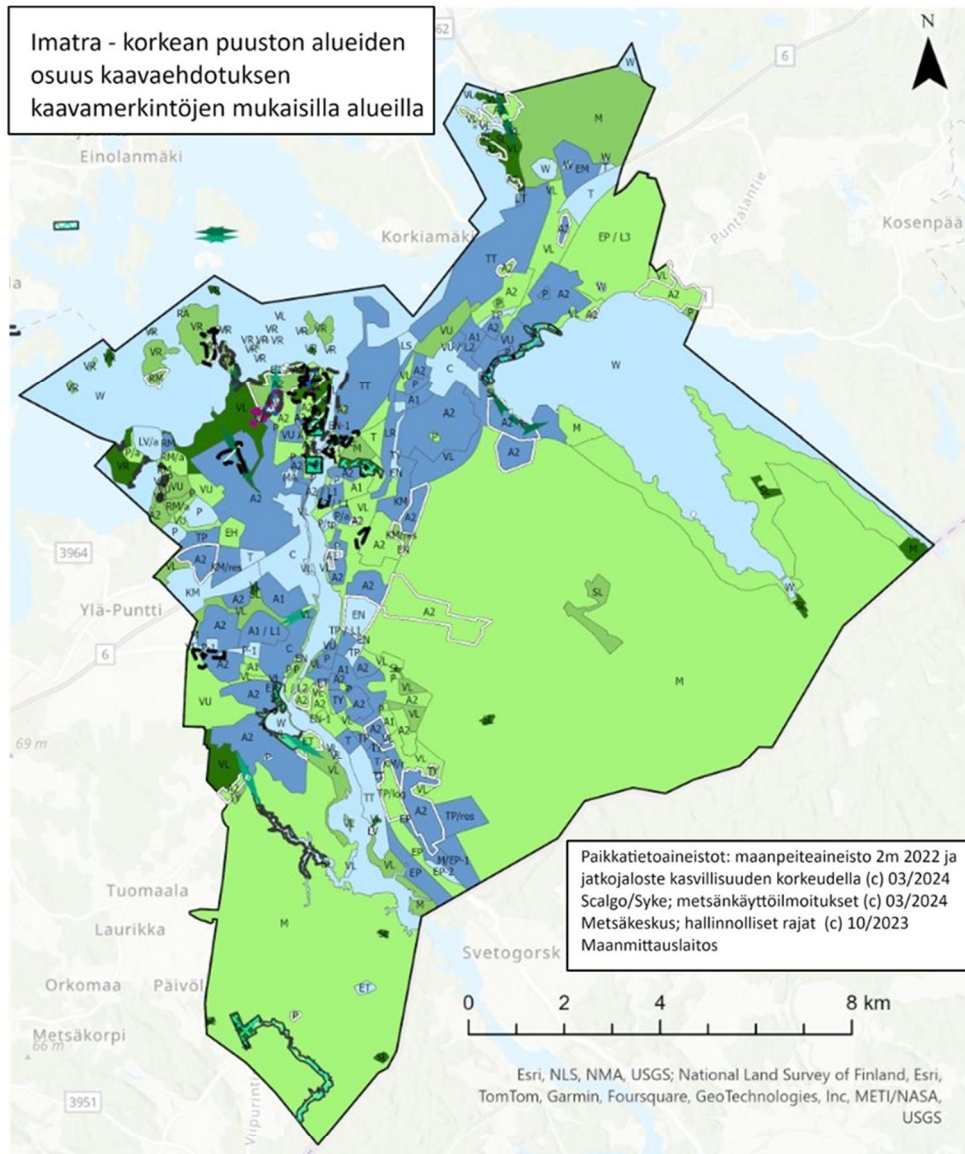
Alla olevassa kartassa havainnollistetaan kaavaehdotuksen kaavamerkintöjen alueita, joiden pinta-alasta yli 80 % on nykytilanteessa kasvullisia alueita, ja joilla maankäyttö on kaavaehdotuksen kaavamerkintöjen mukaan muuttumassa nykyistä rakennetummaksi (maankäyttö on kaavaehdotuksessa muu kuin VL, VR, VU tai M, M/EP-1 tai MA). Pohja-aineistona kartassa on esitetty maanpeiteaineiston perusteella määritetty kasvullisten alueiden osuus kaavaehdotuksen kaavamerkintöjen mukaisista alueista nykytilanteessa.



Kuva 9.5 Kasvulliset alueet, joiden maankäyttö muuttuu kaavaehdotuksessa nykyistä rakennetummaksi.

9.7.5.2 Korkea puusto

Korkean puuston (yli 10 m) määrä on Imatran alueella paikkatietotarkastelujen perusteella vähäinen (Kuva 9.6). Esimerkiksi A2-alueiden rakentuneissa osissa korkean puuston osuus on arviolta vain n. 25 % alueiden pinta-alasta. Kaavaehdotuksen mukaisten uusien rakennettavaksi osoitettujen A2-alueiden, kuten Mustalammen ja Risuniemen ympäristöt, rakentaminen tulee vähentämään todennäköisesti korkean puuston määrää Imatralla, millä on kohtalainen kielteinen vaikutus ekologisen verkoston todennäköisten ydinalueiden kannalta. Metsälajistolle tärkeiden korkean puuston alueiden ja niiden muodostamien yhteyksien laatuun ja jatkuvuuteen on syytä kiinnittää erityistä huomiota maankäytön tarkemmassa suunnittelussa.



Imatra - korkean puuston alueiden osuus kaavaehdotuksen kaavamerkintöjen mukaisilla alueilla

Paikkatietoaineistot: maanpeiteaineisto 2m 2022 ja jatkojaloste kasvillisuuden korkeudella (c) 03/2024 Scalgo/Syke; metsäkäyttöilmoitukset (c) 03/2024 Metsäkeskus; hallinnolliset rajat (c) 10/2023 Maanmittauslaitos

korkean puuston (yli 10 m) alueiden osuus kaavaehdotuksen kaavamerkintöjen mukaisista alueista nykytilanteessa

- 0 - 20 %
- 20 - 40 %
- 40 - 60 %
- 60 - 80 %
- yli 80 %

kaavaehdotuksen kaavamerkintöjen alueet, joilla kasvullista ympäristöä on nykytilanteessa yli 80 % ja maankäyttö on merkintöjen mukaan muuttumassa nykyistä rakennetummaksi

- NISKALAMMEN_luola_lepakot_Kuitunen
- LUO_tavallinen_Hallikkaanjoki
- luo-lsl (tervaleppä)
- luo-lsl (vaahtera)
- Vihertyhteystarve
- Vihertyhteystarve, ekologinen
- luo-kor
- luo-vii
- luo-lepll
- luo-lii
- luo-lepl

Kuva 9.6 Korkean puuston alueet, joiden maankäyttö muuttuu kaavaehdotuksessa nykyistä rakennetummaksi.

9.7.5.3 Ekologisen verkoston kohdetarkastelut

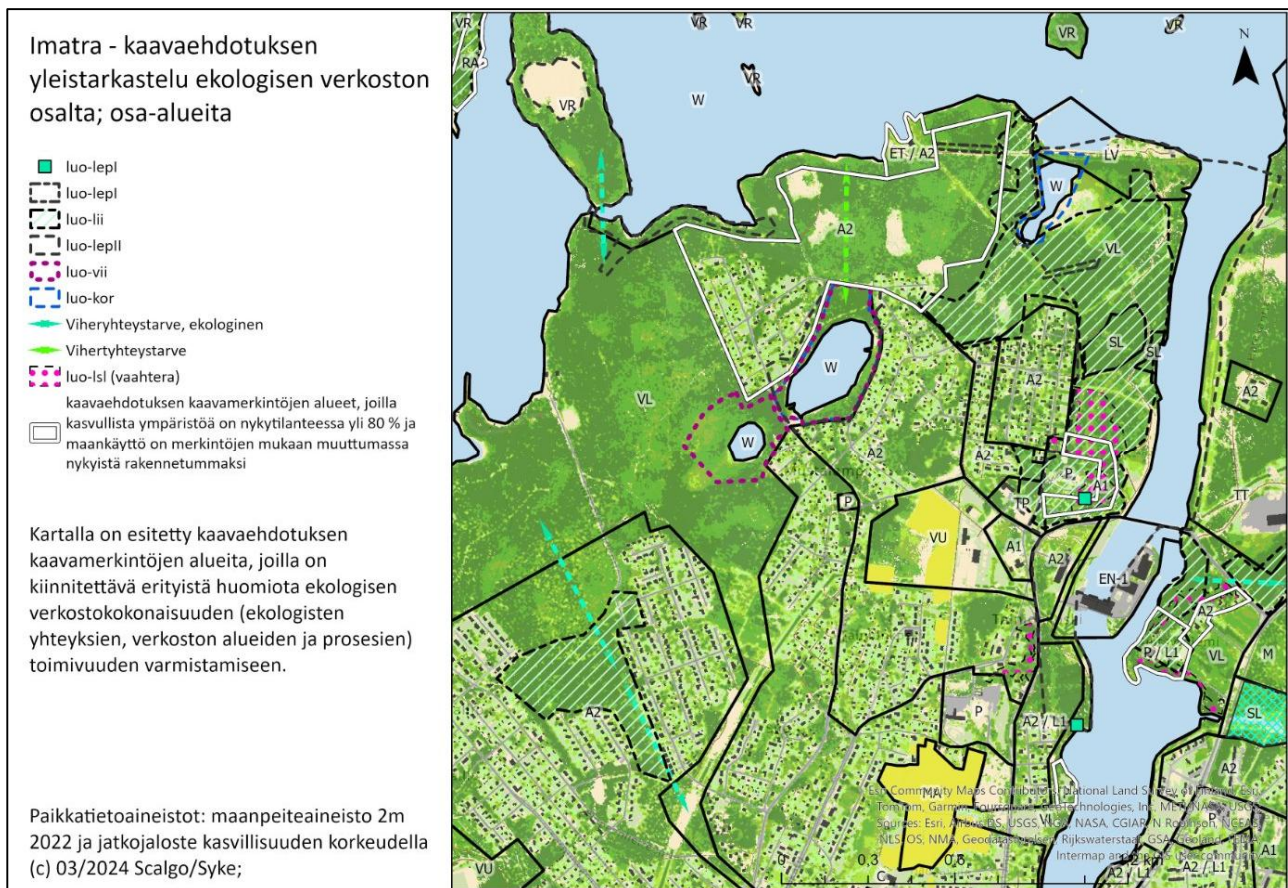
Tässä alaluvussa on nostettu esiin joitakin alueita, joilla kaavaehdotuksen vaikutuksia ekologiseen verkostoon on tarkasteltu tarkemmin. Tarkastelu on tehty kaavaehdotuksen 26.3.2024 version perusteella.

Vuoksen pohjoisosat (Kuva 9.7)

Vuoksen pohjoisosassa ekologisen verkoston kytkeytyneisyyden kannalta on turvattava itä-länsisuuntainen ekologinen yhteys A2-alueella, jotta Vuoksen ranta-alue ei eristy muusta verkostosta. Tainionkosken alueelle sijoittuva A1-alue vähentää toteutuessaan alueen viherpeitettä sekä supistaa ekologista verkostoa.

Liito-oravan ja lepakoiden vaatima ekologinen yhteys Karhukallion alueella tulee toteuttaa riittävän leveänä (vähintään muutaman kymmenen metrin levyisenä) ja siten, että se ei ole missään kohtaa yksittäisten puiden varassa. Ilman riittävän toimivaa ekologista yhteyttä eläinten siirtymismahdollisuudet alueen läpi voivat heiketä, jolloin kaavaehdotuksen vaikutus ekologisen verkoston kannalta tällä alueella on kohtalaisen kielteinen.

Mustalammen pohjoispuolen A2-alueen osalta on otettava huomioon, että alueen kasvullinen ympäristö muuttuu kaavaehdotuksen mahdollistamalla rakentamisella luonnonympäristöstä sirpaleiseksi rakennetun ympäristön piha- ja puutarhamaiseksi viherympäristöksi ja reunavaikutus ulottuu alueen ulkopuolelle. Tämän Mustalammen ympäristön A2-alueen rakentuminen on paikallisesti suuri heikennys ekologiseen verkostoon ja viherpeitteen määrään.

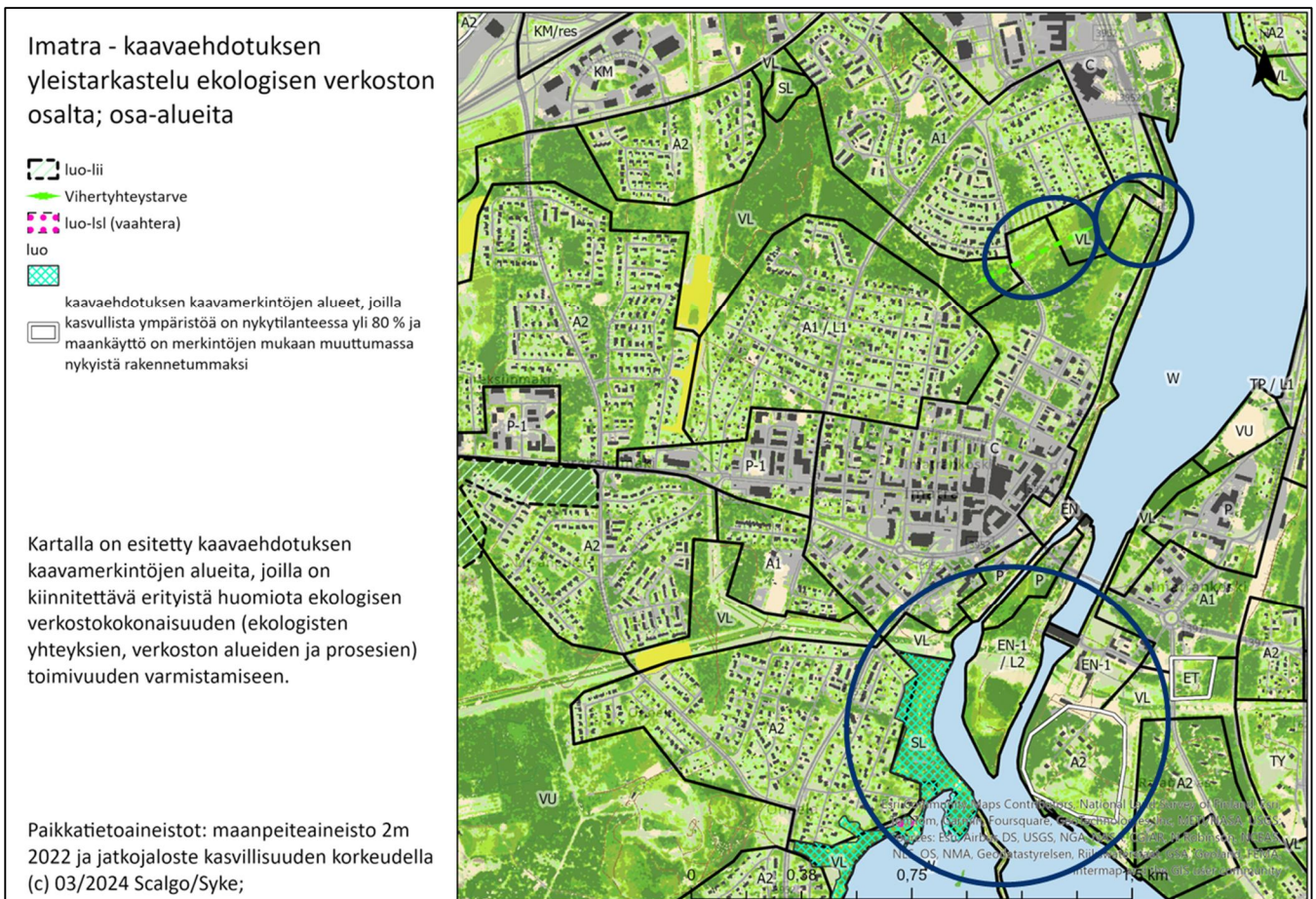


Kuva 9.7 Ekologisen verkon kytkeytyneisyys Vuoksen pohjoisosassa Saimaan rannalla.

Imatrankosken alue

Ekologisen verkoston jatkuvuuden kannalta Vuoksen rantaan ulottuvan VL-alueen olisi hyvä olla yhtenäinen ja C-kaavamerkinnän aluetta tulisi tältä osin pienentää pohjoisosassa (Kuva 9.8). Mikäli kaavamerkintäalueet jäävät nykyiselleen, tulee viheryhteyden säilyminen huomioida tarkemmassa maankäytön suunnittelussa tai muutoin katko VL-alueiden välillä voi olla ekologisen verkoston kannalta kohtalainen kielteinen vaikutus.

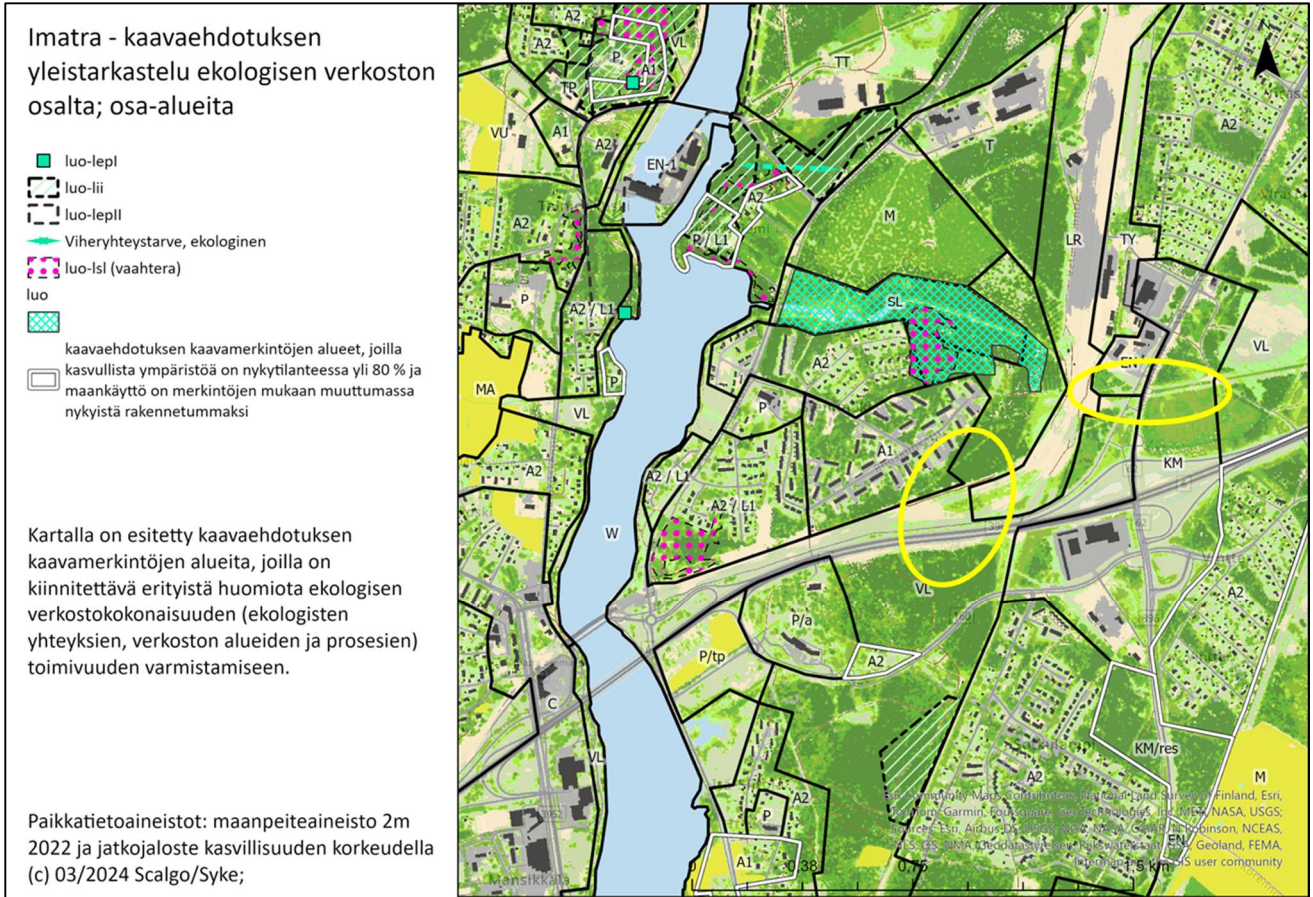
Ekologisen verkoston näkökulmasta Imatrankosken alueella on syytä kiinnittää huomiota kasvullisiin ympäristöihin ja niiden turvaamiseen A2-alueella Vuoksen itäpuolella alueen tarkemmassa maankäytön suunnittelussa.



Kuva 9.8 Ekologisen verkoston kytkettyneisyys Imatrankosken ympäristössä merkittynä tummansinisin ympyröin.

Siitola ja Sienimäki

Ekologisen verkoston kannalta on tärkeää, että SL- ja luo-alueet eivät eristyisi enempää muusta verkostosta. Tämän vuoksi alueella tulisi tarkastella mahdollisuuksia ekologisten yhteyksien kehittämiseen esim. eteläsuuntaan tai KM-alueen kautta itään (Kuva 9.10).



Kuva 9.10 Ekologisen verkoston kytkeytyneisyys Siitolan ja Sienimäen alueella.

Arviointimenetelmänä käytettiin Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostettua arviointikehikkoa. Arviointikehikkoon valittiin ne ilmastovaikutusten kannalta keskeiset teemat ja kriteerit, jotka ovat yleiskaavatasolla oleellisia, ja joihin yleiskaavoituksella voidaan vaikuttaa:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Liikkuminen
- Energia
- Luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne
- Ilmastomuutokseen sopeutuminen

Teemoja koskevat kriteerit on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 9.1. Ilmastovaikutusten arvioinnin kriteerit.

Ilmastotavoitteita edistävä alue- ja yhdyskuntarakenne:	Ilmastotavoitteita edistävä liikuminen:	Ilmastotavoitteita edistävät energiaan liittyvät ratkaisut:	Ilmastotavoitteita edistävä luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne:	Ilmastomuutokseen sopeutumista tukeva kaavoitus:
On tehokasta maankäyttöään ja infrastruktuuriltaan	On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa	Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut	Edistää luonnonvarojen kestävä käyttöä ja kiertotaloutta	Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulvareittien ja viivytyksen tilavaraukset
Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta	Tukeutuu jalankuuluun ja pyöräilyyn	Parantaa energiatehokkuutta	Turvaa viherrakenteen hiilinieluja	Huomioon ottaa myrskyjen vaikutukset aluevarauksissa
Tuo toiminnot kestäväällä tavalla saavutettaviksi ja vähentää liikkumistarvetta	Tukeutuu joukkoliikenteeseen		Jatkuu katkeamatta, tukee naapurustojen toiminnallista monipuolisuutta ja vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään	Huomioi hulevesien määrän ja ympäristövaikutusten hallinnan

Ilmastovaikutusten arviointi on selostuksen liitteenä.

10 Toteuttaminen ja seuranta

Yleiskaavatyölle asetetut tavoitteet ovat saavutettavissa pitkäjänteisen sitoutumisen kautta. Imatran alueella on voimassa eriasteisia, eri aikoina ja erilaisilla suunnitteluperiaatteilla laadittuja kaavoja. Jatkossa seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittymiseen vaikutetaan paitsi tämän yleiskaavan, myös voimassa olevien ja laadittavien osayleiskaavojen sekä asemakaavoituksen kautta. Asiakirjoja yhdessä/samanaikaisesti tarkastelemalla muodostuu kokonaisuus sekä eri osa-alueiden, niiden maankäyttömuotojen ja keskinäisten suhteiden tasapaino.

Laaditun yleiskaavan toteutuminen etenee paloittain ja vaiheittain.

Yleiskaavan toteuttaminen edellyttää asemakaavoitusta sekä tie- ja katusuunnittelua. Paikoin voi olla tarpeen myös yksityiskohtaisemman osayleiskaavan laatiminen. Yleiskaavan toteuttamisessa noudatetaan kestävän kehityksen mukaisia periaatteita. Tavoitteena on, että alue- ja yhdyskuntarakenne säilyy eri toteutusvaiheissa mahdollisimman ehyenä ja taloudellisena, jolloin myös olevan infrastruktuurin hyväksikäyttö sekä suunnitelmallinen ja kustannustietoinen kehittäminen on mahdollista. Yleiskaavaratkaisu ei sisällä vaihtoehtoisia kasvuskenaarioita, vaan osa-alueiden vaiheittainen toteuttaminen ja keskinäinen kiireellisyysjärjestys tulee suunnitella. Asemanseutujen toteuttaminen kytkeytyy lähijunaliikenteen käynnistämiseen. Toteuttamisjärjestyksestä tulisi pitää kiinni, oli kasvu sitten hidasta tai nopeaa, aikataulu voi sen sijaan joustaa.

Tavoitteista kiinni pitäminen vaatii harjoitettavalta maapolitiikalta ja maankäyttöpolitiikalta yhteensovittamista, jotta maankäytössä voidaan ensisijaisesti edistää olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämistä ja nykyisen maankäytön tehostamista ja vasta toissijaisesti laajentaa yhdyskuntarakennetta. Vetovoimaisuuden kehittämiseen liittyvät tavoitteet voidaan parhaiten saavuttaa suuntaamalla voimavarat kaupungin kannalta ensisijaisiin kohteisiin.

Suunnitelman toteuttamista voidaan edistää laatimalla toteuttamisohjelma. Toteuttamisohjelmassa tunnistetaan yleiskaavassa esitetyt muutosalueet, niiden toteuttamisen vaiheistus (esimerkiksi 2025-2030, 2030-2040, 2040+) ja alueiden toteuttamista edeltävät kriittiset toimenpiteet (osayleiskaavoitus, asemakaavoitus, jatkoselvitykset, liikenteen ja kunnallistekniikan toimenpiteet jne.).

OSA III: Kaavoitusta edeltäneet vaiheet: Rakennemallit, kaavarunko

11 Rakennemallit

11.1 Laatumisperiaatteen

Syksyllä 2019 tavoitteiden työstämisen yhteydessä laadittiin rakennemalli osana yleiskaavan valmisteluvaihetta.

Rakennemallivaiheen ideana on tutkia yhdyskuntarakenteen tasolla erilaisia tapoja toteuttaa suunnittelulle asettuja tavoitteita. Tässä vaiheessa pohdittiin kysymyksiä: Millaisia alueet ovat? Miten niitä pitäisi kehittää? Millaisia vaihtoehtoja alueiden kehittämisessä on? Lähtökohtana oli, että kaikki Imatran alueidenkäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät keskeiset kysymykset ovat esillä ainakin yhdessä rakennemallissa.

Rakennemalleja laadittiin alun perin kaksi, joissa päämuuttujina olivat asutusrakenteen kehittäminen (tiivistäminen, laajentaminen; keskusta-asuminen, muihin vetovoimaisiin sijainteihin kuten rantojen ja saarten vetovoimaan perustuva asuminen) sekä kehittämisalueita tukeva joukkoliikennejärjestelmä ja sen painotukset. Mallien parhaat puolet yhdistettiin ja tarkastelua jatkettiin valitun mallin pohjalta. Yhdistelmämallin vaikutukset arvioitiin suhteessa yleiskaavalle asetettuihin tavoitteisiin.

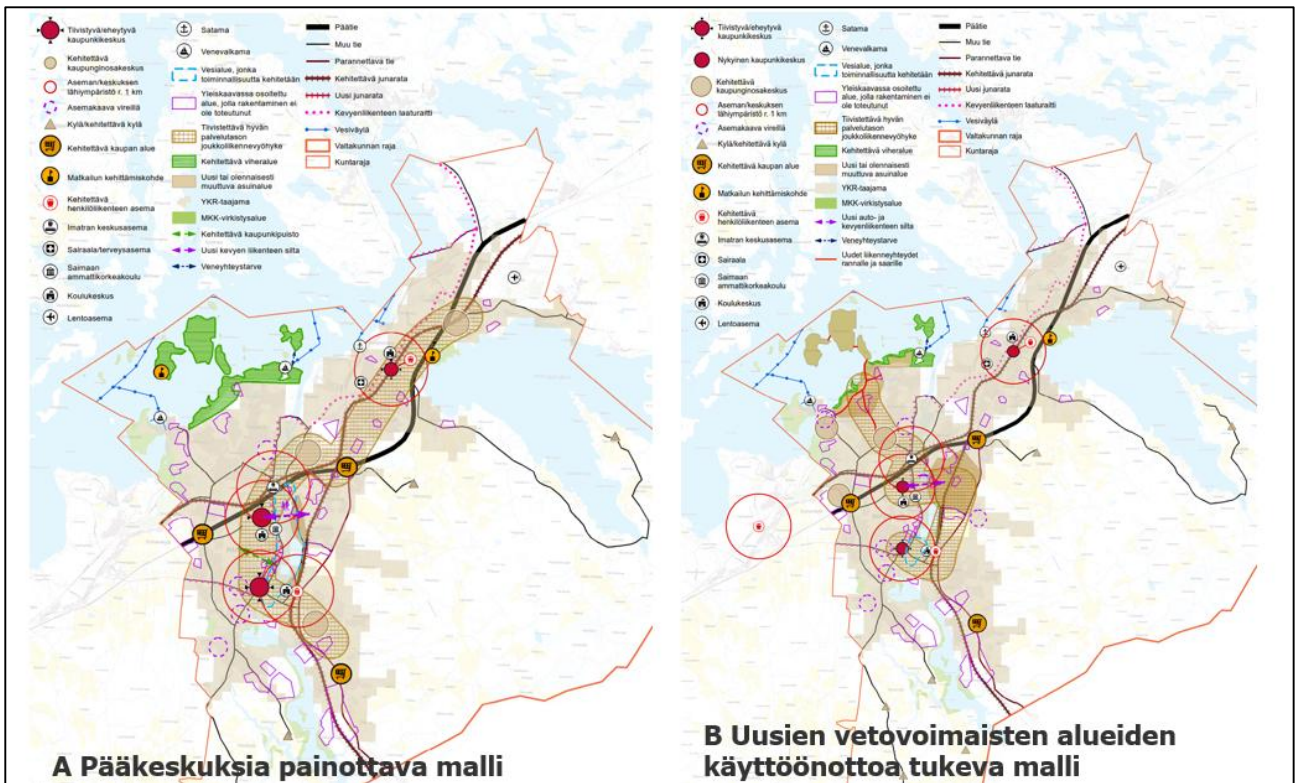
Yleiskaavan tavoitteet, rakennemallin sisältö ja sen vaikutusten arviointi käsiteltiin kaupunginhallituksessa 16.12.2019. Kaupunginhallitus näytti vihreää valoa suunnittelun jatkamiselle seuraavaan vaiheeseen, jossa rakennemallin (yhdistelmämallin) pohjalta laadittiin keväällä 2020 kaikki suunnittelun teemat käsittävä kaavarunko.

11.2 Rakennemallien sisältö

11.2.1 Pääkeskuksia painottava malli vs. uusien vetovoimaisten alueiden käyttöönottoa tukeva malli

Pääkeskuksia painottavan mallin (ve A) ideana on tiivistää ja täydentää nykyistä kaupunkirakennetta kehittämällä erityisesti nykyisiä kaupunkikeskuksia ja niitä yhdistävää hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhykettä. Uusi rakentaminen keskitetään kilpailukykyisen joukkoliikenteen varteen: Rajapatsas – Imatrankosken asema – Imatrankoski - Mansikkala – Matkakeskus – Sienimäki – Vuoksenniskan asema – Rautio. Vuoksen ylittävä silta rakennetaan kevyelle liikenteelle, mikä tukee palvelujen parempaa saavutettavuutta Vuoksen itäpuolelta kävelen ja pyöräillen.

Uusien vetovoimaisten alueiden käyttöönottoa tukeva mallin (Ve B) ideana on lisätä Imatran asumisen vetovoimaisuutta ottamalla Saimaan saaria ja rantoja rakentamiskäyttöön (Kylpylä-Malonsalmi -Mustalampi). Uusi rakentaminen keskitetään kilpailukykyisen joukkoliikenteen varteen: Imatrankoski - Imatrankosken asema – Itä-Siitola - Mansikkala – Matkakeskus – Karhumäki/Karhukallio – Malonsalmi. Vuoksen ylittävä silta rakennetaan ajoneuvoliikenteelle – tällöin myös Itä-Siitolaa kehitetään.



Kuva 11.1. Tutkitut rakennemallivaihtoehdot.

Vaihtoehdoissa tutkitut muuttujat ja toisaalta vaihtoehdoissa vakiona pidetyt asiat on esitetty seuraavissa taulukoissa.

Taulukko 11.1. Malleissa tutkitut muuttujat.

Malli/Muuttujat	A Pääkeskuksia painottava malli	B Uusien vetovoimaisten alueiden käyttöönottoa tukeva malli
Vahvistuvat pääkeskukset ja asemanseudut	<ul style="list-style-type: none"> Imatrankoski ja Imatrankosken asema Mansikkala Matkakeskus Vuoksenniska ja Vuoksenniskan asema 	<ul style="list-style-type: none"> Imatrankoski ja Imatrankosken asema Mansikkala Matkakeskus
Kaupunginosakeskusten kehittäminen (vrt. YK 2020, ca-merkintä: Rautio, Karhumäki, Rajapatsas, Meltola)	Olemassa olevien alakeskusten vahvistuminen: <ul style="list-style-type: none"> Rajapatsas Stenimäki Rautio 	Olemassa olevien alakeskusten vahvistuminen: <ul style="list-style-type: none"> Itä-Siitola Karhumäki/Karhukallio Malonsalmi-Ukonniemi (muun ohella myös asuimen alueena)
Seudun vetovoimatekijöiden hyödyntäminen	Mahdollistaa nykyistä urbaanimman Imatran kehittämisen ja nykyisten keskusten välialueiden hyödyntäminen.	Saimaan ja Vuoksen rantojen kehittäminen → Vetovoimatekijöiden ja uusien mahdollisuuksien hyödyntäminen
Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä	Hyvän palvelutason joukkoliikennekäytävä nykyisten kaupunkikeskusten välillä sekä siihen liittyvän olemassa olevan infrastruktuurin tehokas käyttö korostuvat. Vuoksen ylittävä silta kevyen liikenteen silta.	Hyvän palvelutason joukkoliikennekäytävä Imatrankoski-Itä-Siitola-Mansikkala-Karhumäki-Malonsalmi. Uusien alueiden käyttöönotto edellyttää uuden infran rakentamista . Vuoksen ylittävä silta myös autoliikenteen silta.

Taulukko 11.2. Molemmissa malleissa on yhteisiä asioita, joiden osalta mallit ovat samanlaisia.

Malli/ Yhteiset asiat	A Pääkeskuksia painottava malli	B Uusien vetovoimaisten alueiden käyttöönottoa tukeva malli
Väestön määrä	Väestömäärä vuonna 2019 on noin 26 600 asukasta. Yleiskaavassa varaudutaan 30 000 asukkaaseen vuonna 2040 (asukasmäärän lisäys n. 150 as./v)	
Monimuotoinen asuminen	Asumismuoto: omistus-, vuokra-, opiskelija-, osaomistus- ja asumisoikeus-, palveluasuminen Talotyyppi: Erilaiset kerros-, rivi- ja pientalotyytit	
Kaupun suuryksiköiden alueet	Maakuntakaavan mukainen: (Korvenkylä-Korvenkanta, Sotkulampi), Teppanalan rajakaupan alue	
Työpaikka-alueet Hallinnolliset palvelut	Muut kuin palvelutyöpaikkojen alueet (tuotanto, varastointi, logistiikka, T&K) ovat pääosin samat. Kouluverkko (Mansikkala, Vuoksenniska, Koski) ja muut hallinnolliset palvelut ovat pääosin samat.	
Liikennejärjestelmä	<ul style="list-style-type: none"> • Hyvän palvelutason joukkoliikenteen kehittäminen • Varautuminen maakunnallisen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen • Vuoksenniskan ylittävän sillan tai muun yhteyden toteuttaminen yleiskaavan mukaisesti 	
Keskusverkko Asemaympäristöt Kylät	Imatrankosken ja Mansikkalan kaupunkikeskusten vahvistaminen Matkakeskuksen/Mansikkalan ja Imatrankosken asemaympäristöjen vahvistaminen Kylien säilyminen: <ul style="list-style-type: none"> • Vallinkoski/Näträmälä – Salo/Issakka • Jäppilänniemi • Ilmeen kylä • Räikkölä 	
Viheraluejärjestelmä	Taajamien ulkopuolinen viheraluejärjestelmä on sama kaikissa vaihtoehdoissa lukuunottamatta Saimaan saarien ja rantojen rakentamismahdollisuuksia	

11.2.2 Rakennemalli - johtopäätökset jatkosuunnitteluun

Imatran kaavoitusta ohjaavassa ryhmässä (kaupunkikehityksen johtoryhmä) päätettiin 5.11.2019, että yleiskaavan valmistelua jatketaan yhden mallin pohjalta. Kokouksessa todettiin, että käytännössä Imatrankosken, Mansikkalan ja Vuoksenniskan sekä näitä keskuksia yhdistävän liikennejärjestelmän kehittämisessä tai rantojen ja saarien rakentamisessa ei ole sellaisia vaihtoehtoja, jotka vaatisivat jatkossa tarkastelua kahdessa erillisessä rakennemallissa.

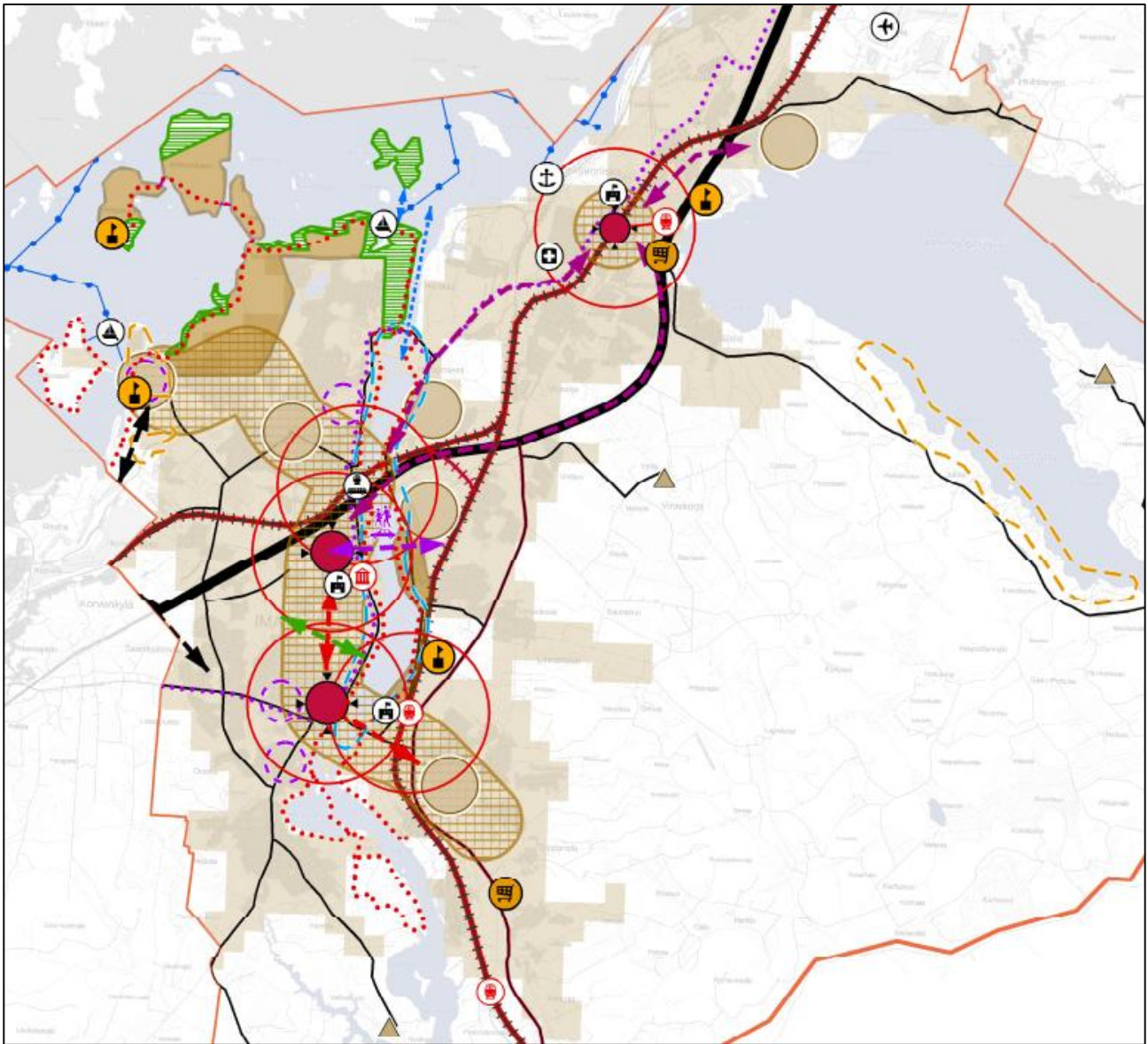
Yhdistelmämallin mukaisesti yleiskaavan valmistelua ohjaavat seuraavat periaatteet:

Vuoksen ylittävä silta rakennetaan kevyelle liikenteelle, mikä tukee palvelujen parempaa saavutettavuutta Vuoksen itäpuolelta kävelen ja pyöräillen.

Vuoksen ylittävä silta rakennetaan ajoneuvoliikenteelle – tällöin myös Itä-Siitolaa kehitetään.

- Tiivistettävä hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhyke osoitetaan seuraavasti: Rajapatsas – Imatrankosken asema –Imatrankoski - Mansikkala –Matkakeskus- Karhumäki/Karhukallio- Ukonniemi-Imatran kylpylä. Uutta rakentamista keskitetään tämän vyöhykkeen varteen.
- Uusien vetovoimaisten alueiden käyttöönottoa tuetaan ja rakennetta laajennetaan vaiheittain Saimaan ranta-alueita kohti.
- Kolme tiivistyvää/ehetyvää kaupunkikeskusta – Imatrankoski, Mansikkala ja Vuoksenniska - osoitetaan keskustatoimintojen alueena ja niiden kehittymistä tuetaan.
- Kaupunginosakeskuksista kehitetään erityisesti niitä, jotka tukevat kehitettävää joukkoliikennevyöhykettä: Rajapatsas, Sienimäki, Rautio, Itä-Siitola, Karhumäki-Karhukallio.
- Huomioidaan yleiskaavassa Luumäki–Imatra- ja Imatra-Imatrankoski-Raja -ratahankkeet ja Imatran Matkakeskuksen kehittämismahdollisuudet

- Varaudutaan maankäytön suunnittelussa seudullisen paikallisjunaliikenteen mahdolliseen käynnistämiseen ja mahdollisiin paikallisjunaliikenteen asemiin: Vuoksenniska, Imatrankoski ja Pelkola
- Varaudutaan kantatien 62 kehittämiseen
- Tavoitellaan Vuoksen vesistöalueen toiminnallisuuden kehittämistä ja osoitetaan yleiskaavassa vesiliikenteen yhteystarve Saimaalta Vuoksea pitkin Imatrankosken tienoille



Kuva 11.2. Yleiskaavoituksen pohjaksi laadittu rakennemalli (yhdistelmämalli).

11.2.3 Rakennemallin vaikutukset suhteessa yleiskaavalle asetettuihin tavoitteisiin

IMAGO - tavoitteet	RAKENNEMALLI
<p>Vahvistetaan Imatran tunnettuutta kansainvälisenä rajakaupunkina.</p> <p>Tuodaan alueidenkäytössä esille Imatran rooli ja erityispiirteet osana Etelä-Karjalan maakuntaa.</p>	<p>Imatra-Svetogorsk-raja-aseman liikenne on nykyisin hyvin rajattua ja koostuu lähinnä puutuonnista. Raja-aseman avaaminen kansainväliselle liikenteelle avaisi rajan kaikille tavaralajeille sekä mahdollistaisi tuonnin lisäksi myös viennin rajan yli. Rakennemallin lähtökohtana on hyödyntää Imatra-Luumäki- sekä Imatra-Imatrankoski-Raja-rataosuuksien parantamisen tuomat mahdollisuudet. Raja-alueella mahdollistetaan työpaikka- ja teollisuusalueiden kehittyminen ja laajeneminen. Nykyisten teollisuusalueiden kehittyminen turvataan.</p>

	<p>Maakunnallisesti merkittävää Saimaaseen kytkeytyvää matkailukokonaisuutta Saimaan triangelia vahvistetaan (Imatran Ukonniemi –Rauha-Tiuru –Vuoksi – Imatrankoski). Rantojen käytön tarpeet asumisen kehittämisessä sovitetaan jatko-suunnittelussa yhteen matkailun ja virkistyksen kehittämistarpeiden kanssa. Edistetään historiallisten matkailunähtävyyksien säilymistä ja kehittymistä.</p> <p>Vahvistetaan osaltaan Imatra–Lappeenranta työssäkäyntialuetta (monimuotoinen asuminen, laadukkaat palvelut, kehittyneet työpaikka-alueet sekä hyvät ja monipuoliset liikenneyhteydet). Luodaan elinkeinoelämän kehittämiselle alueidenkäytölliset edellytykset. Suunnittelussa varaudutaan seudullisen henkilöjunaliikenteen käynnistymiseen ja asemanseutujen kehittämiseen.</p>
IMAGO - tavoitteet	RAKENNEMALLI
<p>Hyödynnetään seudun vetovoimatekijät asumisen, matkailun ja virkistyksen kehittämisessä:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hyödynnetään hallitusti Saimaan saariston ja Maisemarannan vetovoimaa ja edistetään modernin saaristolaisuuden syntymistä. Tuetaan Ukonniemen ja Imatran kylpyläalueen kehittämistä. Tiedostetaan Vuoksen merkitys Imatran imagossa, kehitetään Vuoksen aluetta kokonaisvaltaisesti ja hyödynnetään sen vahvuuksia. Hyödynnetään Immalanjärveä Imatran imagotyössä. 	<p>Suunnittelussa huomioidaan maakuntakaavan Vuoksen rantojen ja Saimaan saarten kehittämisen kohdealue -merkintä, jonka tavoitteena on Vuoksen rantojen ja Vuoksen suun läheisen Saimaan rantojen ja saarten erityispiirteiden säilyttäminen ja edelleen kehittäminen. Imatralla on luovuttu Vuoksen kansallisen kaupunkipuistotatuksen hakuprosessista, jossa tavoitteena oli säilyttää alueen virkistys-, luonto- ja kulttuuriarvot sovittaen ne yhteen rakennetun ympäristön ja elinkeinon kanssa ja muodostaa yhtenäinen kaupunkipuiston alue. Siinä tähdättiin rantojen kehittämiseen sekä maisema-, kulttuuri- ja suojeluarvoihin, mutta myös matkailuun ja elinkeinoihin, virkistykseen, asumiseen ja muuhun alueelle soveltuvaan toimintaan ottaen huomioon alueen arvot.</p> <p>Rakennemalliratkaisussa Saimaan ranta-alueiden merkitys ja kehittäminen painottuu saarilla erityisesti asutuksen ja virkistyksen näkökulmista. Ratkaisu muuttaisi selvästi nykytilannetta ja vaatisi osin myös maakuntakaavan muuttamista (mm. Haapasaaren, Mikonsaaren, Malonsaaren VR-alueet). Haapasaarta ja Mikonsaarta ei tosin osoiteta kokonaan rakentamiseen, vaan osa saarista jää virkistyskäyttöön. Ratkaisulla haetaan Imatran vetovoimaisten alueiden hyödyntämistä asumisessa ja sitä kautta elinvoiman lisäämistä ja uusien asukkaiden houkuttelemista kaupunkiin.</p> <p>Rakennemallissa on osoitettu vesiliikenteen yhteistarve Saimaalta Vuoksea pitkin Imatrankosken tienoille. Vuoksen vesistöalueen toiminnallisuutta kehitetään (mm. veneily, uimala, laituri/satama-alue, uudet ja kunnostettavat oleskelu- ja rantapaikat, puistot ym.) pohjoisessa aina Tornan sillalle asti.</p> <p>Varaudutaan Immalanjärven ranta-alueiden ja reitistöjen kehittämiseen.</p>
ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNE - tavoitteet	RAKENNEMALLI
<p>Kehitetään Imatrasta nykyistä kompaktimpaa kaupunkia: Estetään taajamarakenteen hajoamista, suunnataan voimavaroja nykyisen rakenteen kehittämiseen sekä edistetään ja hyödynnetään olemassa olevan infraverkon käyttöä. Hyödynnetään saneerausta ja täydennysrakentamista yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi.</p> <p>Huomioidaan energiansäästö ja päästöjen vähentäminen kaupunkisuunnittelussa. Tavoitellaan energiatehokasta yhdyskuntaa, jonka edellytyksenä on eheä rakenne ja toimiva infra.</p>	<p>Maakuntakaavan mukaisesti laatukäytävää kehitetään Imatralla keskeisenä kasvukeskusalueena. Sillä pyritään estämään taajamarakenteen hajoamista, suuntaamaan voimavaroja nykyisen rakenteen kehittämiseen sekä edistämään ja hyödyntämään olemassa olevan infraverkon käyttöä.</p> <p>Rakennemallissa on osoitettu tiivistettävä hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhyke, jolle suurin osa kasvusta sijoittuu.</p> <p>Saimaan saarien ja rantojen rakentaminen laajentaa nykyistä yhdyskuntarakennetta ja lisää infran rakentamistarvetta (rakennemallissa Ukonniemen-Malonsalmen alue sisällytetty hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhykkeeseen). Palveluissa Maisemarannan alue voi osin tukeutua Ukonniemen alueeseen.</p> <p>Energiatehokkuutta toteutetaan laaja-alaisessa strategisessa suunnittelussa parhaiten maankäytön ja liikenteen samanaikaisella suunnittelulla kestävää liikkuamista tukevalla tavalla sekä toimintojen järkevällä sijoittamisella olemassa olevaa rakennetta eheyttämällä ja siihen tukeutuen.</p>

	Suunnittelussa huomioidaan tulevaisuuden ratkaisut, mutta määräyksillä ei liiaksi sidota niitä, koska energiatuotannossa ja -tekniikoissa voi tapahtua merkittäviä muutoksia, eikä kaavan tule olla tässä mielessä rajoittava.
KESKUKSET - tavoitteet	RAKENNEMALLI
<p>Tiivistetään ja eheytetään Imatrankosken, Mansikkalan ja Vuoksenniskan kaupunkikeskuksia ja niiden keskeistä taajamarakennetta.</p> <p>Tuetaan kaupunginosakeskusten (Rajapatsas, Sienimäki, Rautio, Itä-Siitola, Karhumäki-Karhukallio ja Ukkonniemi) kehittämistä.</p> <p>Edistetään erityisesti maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävien kylien (Vallinkoski/Näträmälä – Salo/Issakka, Jäppilänniemi, Ilmeen kylä, Räikkölä) ominaispiirteiden, kulttuuri- ja muiden erityisarvojen säilymistä.</p>	<p>Kaupunkikeskukset tiivistyvät ja eheytyvät. Imatrankosken ja Mansikkalan tiiviimpää toiminnallista yhdistymistä tavoitellaan. Imatrankosken kaupunkirakenteen kehittämisessä otetaan huomioon Imatrankosken aseman mahdollinen käyttöönotto.</p> <p>Kaupunginosakeskuksia pyritään kehittämään lähipalvelukeskuksina.</p> <p>Kylissä pyritään edistämään kunkin kylän ominaispiirteitä ja kehittämään elinkeinoja sekä säilyttämään kylien kulttuuri- ja muita erityisarvoja.</p>
LIIKENNE - tavoitteet	RAKENNEMALLI
<p>Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuutta ja verkostoa etenkin asiointikeskusten ja tiheimmin asuttujen kaupunginosien välillä.</p> <p>Edistetään hyvän palvelutason joukkoliikenteen kehittämistä keskeisimmällä yhteysvälillä, jolla yhdyskuntarakennetta erityisesti tiivistetään.</p>	<p>Pyöräily ja jalankulku:</p> <p>Uuden maankäytön keskittäminen keskuksiin ja keskusten väliselle vyöhykkeelle tukee kestävän liikkumisen tavoitetta.</p> <p>Rakenteen laajeneminen Karhukallion sekä Mustalammen alueiden pohjoispuolelle ja Saimaan saarien käyttöönotto edellyttää pyöräliikenteen verkon laajentamista. Väylät tarvitaan vähintään alueiden kaikkien kokoojaväylien yhteyteen.</p> <p>Muilla alueilla väyläverkostoa tulee täydentää verkon kattavuuden ja laatutason parantamiseksi. Tämä koskee erityisesti keskuksia ja keskusten saavutettavuuden kannalta tärkeitä yhteyksiä.</p> <p>Pyöräilyn ja jalankulun näkökulmasta uusi silta Mansikkalasta Vuoksen yli uudelle maankäytön kasvualueelle on tarpeellinen. Sillan tekeminen vain pyöräilylle ja jalankululle tukee kaupungin kestävän liikkumisen tavoitetta.</p> <p>Bussiliikenne:</p> <p>Kaupungin tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa. Uuden maankäytön keskittäminen hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhykkeelle tukee tätä tavoitetta. Muilla alueilla joukkoliikenne on tätä runkovyöhykettä täydentävää mm. lakisääteisten kuljetusten muodossa.</p> <p>Rakenteen laajeneminen Karhukallion sekä Mustalammen alueiden pohjoispuolelle ja Saimaan saariin asettaa kovan haasteen joukkoliikenteen palvelutason nostamiseksi näillä alueilla hyvän palvelutason mukaiseksi. Alueet muodostunevat puhtaiksi autoliikenteen alueiksi ilman merkittävää rahoituspanosta joukkoliikenteeseen. Käytännössä alueille tarjotaan joukkoliikenteen osalta vain lakisääteiset kuljetukset.</p>
LIIKENNE - tavoitteet	RAKENNEMALLI
Varaudutaan seudullisen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen kehittämällä Imatrankosken ja Vuoksenniskan vanhoja henkilöliikenteen asemapaikkoja. Lisäksi varaudutaan Pelkolan aseman toteuttamiseen.	<p>Autoliikenne:</p> <p>Tie- ja katuverkko perustuu pääosin nykyiseen verkkoon.</p>

<p>Varaudutaan tavaraliikenteen toimintaedellytysten ja henkilöliikenteen palvelutason parantamiseen rataosuuksilla Imatra-Luumäki ja Imatra-Imatrankoski-Raja. Samalla varaudutaan rajanylityspaikalle johtavan kantatien 62 kehittämiseen välillä Imatrankoski-Pelkola.</p> <p>Turvataan valtatie 6 kehittämismahdollisuudet valtakunnallisesti merkittävänä runkotienä. Sen tarkoituksena on turvata tien kehittäminen nopeana ja turvallisena itäisen Suomen päätieyhteytenä pääkaupunkiseudulle sekä kansainvälisenä liikenteen yhteytenä.</p> <p>Varaudutaan Vuoksen ylittävän sillan tai muun yhteyden toteuttamiseen.</p>	<p>Rakenteen laajenemisen Karhukallion sekä Mustalammen alueiden pohjoispuolelle ja Saimaan saarien käyttöönnoton vuoksi katuverkko laajenee näillä alueilla merkittävästi.</p> <p>Uuden sillan varaukseen Mansikkalasta Vuoksen yli ajoneuvoliikenteen tarpeisiin tulee varautua pitkällä aikavälillä, koska valtatie 6 muutetaan moottoriliikenteeksi välillä Selkäharju-Mansikkala.</p> <p>Junaliikenne:</p> <p>Kaupungin sisäisessä liikkumisessa junaliikenteestä ei tule ainakaan lyhyellä aikavälillä vaihtoehtoa muille liikkumismuodoille.</p> <p>Asemia/junaliikennettä tukevaa maankäyttöä muodostuu muun joukkoliikenteen vaikutusalueelle bussi-juna matkaketjun tukemiseksi. Tämä tukee kuitenkin taajamajunaliikenteen kehittämistavoitetta kaupunkien välillä.</p>
<p>ASUMINEN JA PALVELUT - tavoitteet</p>	<p>RAKENNEMALLI</p>
<p>Lisätään asuinalueiden vetovoimaa, elinvoimaa ja viihtyisyyttä monimuotoisella asumisella. Lisätään asumismuotojen ja -tapojen erilaisuutta eri väestöryhmien tarpeisiin (omistus-, vuokra-, opiskelija-, osuomistus- ja asumisoikeus-, palveluasuminen; kerros-, rivi- ja pientalotyypit).</p> <p>Tuetaan tulevaisuuden palveluverkkoa ja sen keskeisimpänä osana koulu- ja päiväkotiverkkoa, kampusmallin mukaisesti. Tuetaan Vuoksenniskan, Mansikkalan ja Kosken kampusten monitoimisuutta ja monikäyttöisyyttä.</p> <p>Mahdollistetaan pitkällä tähtäimellä oppilaitostoiminta entisellä Saimaan ammattikorkeakoulun ja nykyisellä Sampo-ammattiopiston kampuksella.</p> <p>Tuetaan keskustoja kaupallisten ja julkisten palvelujen sekä monimuotoisen kaupunkielämän alueina.</p> <p>Keskustan ulkopuolella kaupallisia palveluja kehitetään Vuoksenniskan liittymäalueella (tilaa vievä kauppa) sekä Teppanalan (rajakauppa) alueella.</p>	<p>Rakennemalliratkaisu mahdollistaa nykyistä urbaanimman asumisen ja keskustasumisen kehittämisen ja toisaalta uusien vetovoimaisten alueiden kehittämisen monipuolisina asumisen alueina.</p> <p>Maakuntakaava mahdollistaa mantereen osalta Saimaan rantojen läheisten alueiden rakentamisen. Asumiseen osoitettujen saarten (Haapasaari, Mikonsaari, Malonsaari) osalta ratkaisu on maakuntakaavan vastainen.</p> <p>Rakennemallissa osoitetaan myös alueita, joissa käyttötarkoituksen muutoksia tutkitaan osana asumisen ratkaisua (loma-asuminen, saneerattavat alueet, tyhjenevät alueet).</p> <p>Rakennemallissa on osoitettu kaupunkikeskukset ja kaupunginosakeskukset, joihin julkiset palvelut pääosin sijoittuvat. Kolme koulukeskuskampusta ja kehitettävä oppilaitosten alue on osoitettu rakennemallissa.</p> <p>Vuoksenniskan (vt 6 liittymä) ja Teppanalan keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet on osoitettu rakennemallissa. Maakuntakaavan mukaisilla suuryksikköalueilla (KM) Korvenkannassa ja Sotkulammella (K-Rautaa lukuunottamatta) ei varauduta kaupan keskittymiin.</p>
<p>ELINKEINOELÄMÄ - tavoitteet</p>	<p>RAKENNEMALLI</p>
<p>Mahdollistetaan ja turvataan teollisuuden ja tuotantoalueiden sekä satamatoimintojen alueidenkäyttölinen kehittäminen.</p> <p>Varaudutaan logististen toimintaedellytysten (rata, valtatie 6, kantatie 62) paranemisen myötä avautuviin elinkeinoelämän kehittämismahdollisuuksiin.</p> <p>Turvataan ja edistetään erityisesti seudun ja kaupungin kannalta tärkeiksi tunnistettujen kasvutoimialojen kehittämismahdollisuuksia (monipuolistuva teollisuus, matkailu, kauppa ja muut palveluelinkeinot).</p>	<p>Rakennemallissa on huomioitu kehittyvät logistiset yhteydet, satama, lentokenttä sekä maakuntakaavan mukaiset työpaikka- ja teollisuusalueet. Aluevarauksia on täydennetty edellisiä kohteita tukevilla tai paikallisesti merkittävillä kehitettävillä yritysalueilla. Keskusten ulkopuolella sijaitsevista matkailualueista on huomioitu Imatran kylpylä - Ukonniemen alue, Imatran Golf sekä Imatran ajojen tapahtuma-alue.</p> <p>Kaupalliset palvelut sijoittuvat pääosin kaupunkikeskuksiin ja kaupunginosakeskuksiin.</p> <p>Aluevarauksia täsmennetään seuraavissa suunnitteluvaiheissa vastaamaan tarkemmin Imatran kaupungin ja elinkeinoelämän tavoitteita.</p>

12 Kaavarunko

12.1 Laatomisperiaatteet

Rakennemallin (yhdistelmämallin) pohjalta laadittiin keväällä 2020 kaikki suunnittelun teemat käsittävä kaavarunko. Kaavarunkovaiheessa huomiota kiinnitettiin alue- ja yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän lisäksi mm. elinkeinoelämän alueisiin, viherjärjestelmään, suojelukysymyksiin ja kaupunkia ympäröiviin lieve- ja maaseutualueisiin. Kaavarunko muodostaa kokonaisvaltaisen, holistisen kuvan pääsuunnitteluratkaisusta kaavaluonnoksen pohjaksi. Kaavarunkovaiheessa suunnittelu tarkentui ja aluevaraukset täsmentyivät mm. suunnittelulle asetettujen tavoitteiden ja selvityksistä saatavien reunaehtojen puitteissa.

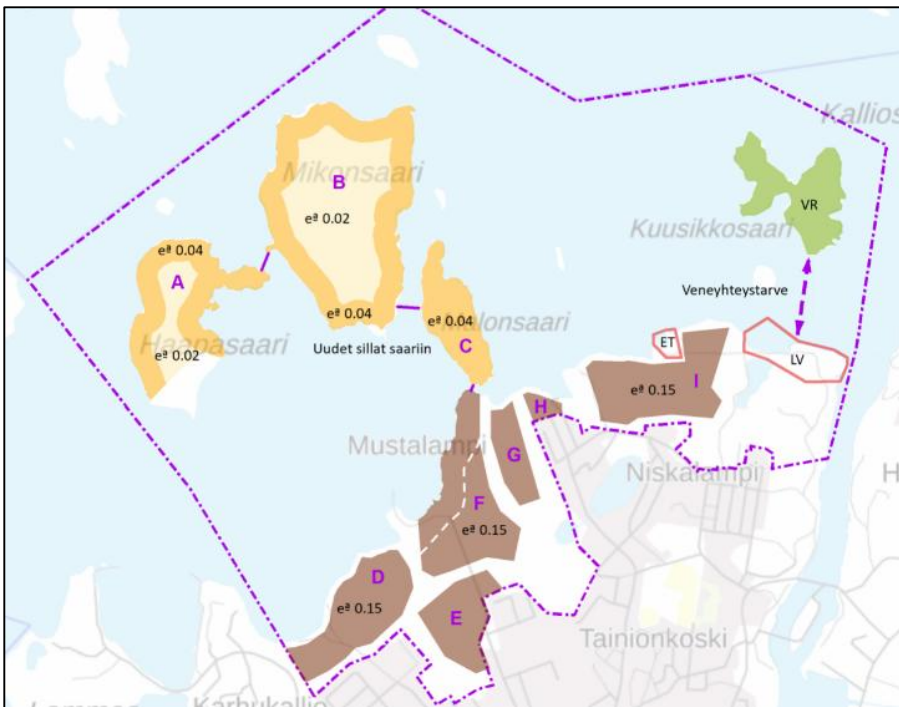
12.2 Kaavarungon laatimiseen liittyneet erityiskysymykset

12.2.1 Saimaan rantojen ja saarten rakentamisen kaavataloustarkastelu

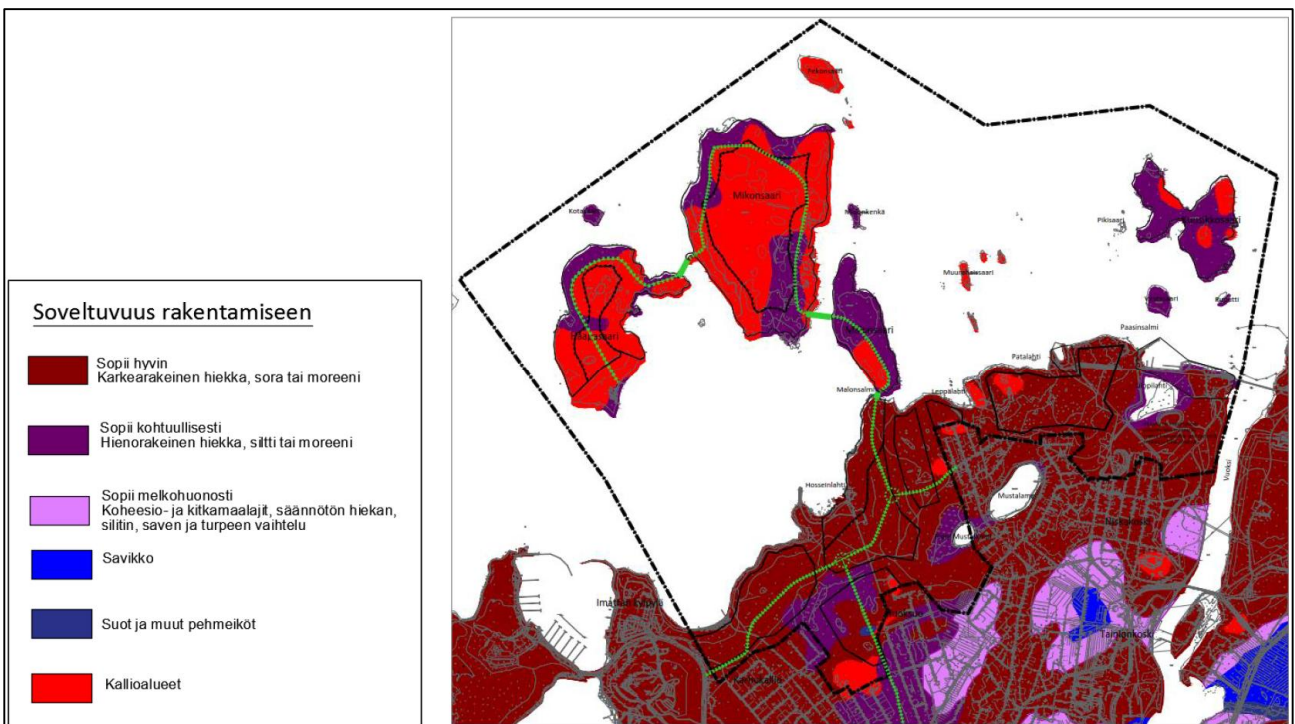
Imatralla on käyty pitkään keskustelua Saimaan rantojen rakentamismahdollisuuksista ja teemaa käsiteltiin myös kaupunginhallituksen elinvoimaseminaarissa 18.11.2019. Seminaarissa todettiin, että omakotitalon rakentamismahdollisuus Saimaan rantaan on yksi merkittävistä Imatran kaupungin elinvoiman kasvutekijöistä.

Rantojen käyttöön liittyen kaupunki tilasi syksyllä 2019 erillisselvityksen, jossa Imatran rantojen ja saarten käyttöönottoa tarkasteltiin puhtaasti taloudellisuuden näkökulmasta. Tarkastelu ei perustunut suunnitteluun vaan potentiaalisten alueiden laskennalliseen tarkasteluun keskimääräisen aluetehokkuuden avulla. Aluetehokkuuksissa haettiin lähtökohtaa toteutuneista vetovoimaisista rantaan tukeutuvista alueista. Lähtökohtana kaavataloustarkastelussa oli selvittää, saadaanko investoinneille kannattavuutta edes sellaisessa tilanteessa, jossa rantarakentamista toteutetaan suurella tehokkuudella. Selvityksen tuloksena suuresta tehokkuudesta huolimatta sekä saarten että mantereen ranta-alueiden kaavataloudellinen nettovaikutus (tonttitulot vs. investoinnit) muodostui kokonaisuutena negatiiviseksi. Rakentamisalueita tarkasteltiin laajan kokonaisuuden lisäksi myös osa-alueittain, jolloin mantereen puolella yksittäiset alueet nousivat nettovaikutukseltaan positiivisiksi.

Selvityksen johtopäätöksenä maankäytön kehittäminen taloudellisesti edullisella tavalla edellyttää uudisrakentamisen suuntaamista ensin niille alueille, jotka sijaitsevat mahdollisimman keskeisesti eli ovat jo tehtyjen infrastruktuuri- ja palveluinvestointien piirissä tai lähimpänä niitä.



Kuva 12.1. Kaavataloustarkastelun osa-alueet. Maankäytön kehittäminen olisi kaavatalouden kannalta edullisinta aloittaa alueiden D, E, F ja G muodostamasta kokonaisuudesta. Tästä kokonaisuudesta kaavataloudellisesti edullisin aloitusalue olisi F.



Kuva 12.2. Kaavataloustarkastelun taustaksi tutkittiin alueiden soveltuvuutta rakentamiseen.

Kaavataloustarkastelu on selostuksen liitteenä.

12.2.2 Rantarakentamistarkastelu ja koemarkkinointi

Kaavatalousselvityksen jatkotyönä tehtiin tarkempi, suunnitteluun perustuva tarkastelu ranta-alueiden kehittämistä. Tarkastelu kohdistettiin niille ranta-alueille (D ja F), joilla kaavataloustarkastelun mukaan

maankäytön kehittäminen olisi edullisinta aloittaa. Tavoitteena oli sovittaa rakentamistarkastelu ja yleiskaava aikataulullisesti yhteen siten, että rakentamistarkastelua voitaisiin hyödyntää yleiskaavan laatimisen lähtökohtana.



Kuva 12.3. Tarkemman rantatarkastelun alue.

Tarkasteltu tehtiin sovittaen yhteen erilaisia rantojen käyttöön liittyviä tavoitteita: asumisen lisäksi huomioitiin luonnon, virkistyksen ja maiseman asettamat reunaehdot. Luonnoksia laadittiin kolme, joista yksi oli muita tehokkaampi.

Aineistoa hyödynnettiin kaupunginhallituksen huhtikuussa 2020 tekemän päätöksen pohjalta myös Saimaan rantojen koemarkkinoinnissa osana kaupungin elinvoimatyötä. Tavoitteena oli kartoittaa kiinnostusta Saimaan rantatontteja kohtaan ennen varsinaista kaavoituspäätöstä ja ranta-alueen yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Koemarkkinointiaineisto julkaistiin kaupungin internet-sivuilla, ulkomainontana, sosiaalisessa mediassa (Facebook) ja sanomalehti Etelä-Saimaassa. Aineistoon liittyi myös potentiaalisille tontinostajille/vuokraajille suunnattu kysely, jossa on tavoitteena saada tietoa mm. tontti- ja asumismuotoiveista. Koemarkkinointi toteutettiin kesällä 2020. Koemarkkinoinnin tulokset kertoivat positiivisesta kiinnostuksesta Saimaan rantatontteihin.



Kuva 12.4. Saimaan rantojen koemarkkinoinnin oheismateriaalia.

12.3 Kaavarungon keskeinen sisältö

12.3.1 Trendin kääntäminen - kasvuun varautuminen, kasvun jakautuminen

Tilastokeskuksen väestöennusteen (30.9.2019) mukaan Imatran väkiluvun lasku jatkuu voimakkaana. Tilastokeskuksen väestöennusteet perustuvat havaintoihin menneestä kehityksestä ja ennuste osoittaa vain sen, millainen väestökehitys on luvassa, jos viimeaikainen väestökehitys jatkuisi muuttumattomana seuraavat vuosikymmenet.

Kaupungissa halutaan kääntää kehitystä. Kaupungin strategian mukaan tavoitteena on, että vuonna 2030 Imatralla on 26 000 -26 500 asukasta. Yleiskaavassa varaudutaan noin 30 000 asukkaaseen vuonna 2040, mikä on 3000 asukasta vähemmän kuin mihin voimassa olevassa yleiskaavassa "Kestävä Imatra 2020" on varauduttu.

Kaavarunko on aluevarauksiltaan vielä hyvin mahdollistava. Se mahdollistaa väestökehitysarvioon perustuvan noin 4000 asukkaan kasvun lisäämisen moninkertaisesti. Jatkossa joudutaankin tekemään valintoja, mitä alueita halutaan/voidaan/on realistista kehittää. Mihin kasvu riittää?

Kasvua suunnataan kaavarunkoratkaisussa:

- Kolmeen tiivistyvään/ehetyvään keskustaan
- tiivistettävälle hyvän palvelutason joukkoliikennekäytävälle
- Kaupunginosakeskuksiin, joita ovat: Rajapatsas, Sienimäki, Rautio, Itä-Siitola, Karhumäki-Karhukallio, Ukoniemi sekä Meltola
- Asemanseuduille Matkakeskuksen kehittämiseen ja seudulliseen paikallisjunaliikenteeseen varautuen (Mansikkala, Imatrankoski, Vuoksenniska)
- Saimaan ranta-alueille rakennetta laajentaen

Yleiskaavaa ei laadita mitoittavana eikä kaavassa tulla osoittamaan aluetehokkuuksia, mutta suunnittelun edetessä olisi hyvä esittää tarkemmin, miten kasvu alueelle halutaan sijoittaa, jotta yleiskaavalla olisi todellista yhdyskuntarakenteen ohjauvaikutusta. Imatran kaupunkirakennetta on päätetty useissa aiemmissa strategioissa tiivistää sisäänpäin. Tähän liittyvät tehdyt päätökset mm. varhaiskasvatuksen ja koulujen sijoittumisesta.

12.3.2 Kaupunkikeskukset, kaupunginosakeskukset ja asemanseudut

Keskusten kehittämiseen liittyen kaavarunkovaiheessa pohdittiin, millaista kaupunkikehitystä ja millaisia asuinalueita Imatralla halutaan ja miten asumistarpeet ja -preferenssit ovat edellisen yleiskaavan "Kestävä Imatra 2020" laatimisen jälkeen muuttuneet. Omakotitontti ei ole enää ensisijainen haave eivätkä 1980-90-luvun omakotitalot etenkin huonommilla sijainneilla mene enää kaupaksi. Vuonna 2019 Imatralla myönnettiin ainoastaan kuusi omakotitalon rakennuslupaa.

Tällä hetkellä kysyntää on "kerrostaloille Vuoksi-näkymillä", omarantaisille tonteille ja muunneltaville asunnoille. Alueellisesti kysyntä kohdistuu Imatrankosken ja Mansikkalan ydinkeskustoihin. Esimerkiksi Ritikan-koskella käytöstä poistunut Imatran seurakuntakeskuksen kortteli ollaan muuttamassa asuinkerrostalojen ja rivitalojen korttelialueeksi. Asemakaavatyön yhteydessä on tarkoitus poistaa vanhan virastotalon suojelumerkintä ja mahdollistaa rakennuksen purkaminen. Myös Imatran urheilutalon ja uimahallin tilalle on suunniteltu kerrostalohuoneistoja Vuoksi-näkymillä.

Saneeraus- / purkukohteille tai käyttötarkoituksen muutoksille on tunnistettu tarpeita myös Vuoksenniskan keskustassa (liikekorttelit). Lisäksi asemakaavoja aluesaneerausta ja rakenteen tiivistämistä varten on laadittu Onnelassa ja Meltolassa. Kouluverkko-uudistuksen myötä kouluja on tyhjentyneet ja Imatralla toimii nyt kolme koulukeskusta.

Kaavarunkoratkaisun ideana on, että keskustoja ja asuntoalueita koskeva kaavamerkintä olisi jatkossa voimassa olevaa yleiskaavaa väljempi ja sallisi alueilla erilaisia kehityskulkuja kysynnän mukaan. Asuinalueiden vetovoimaa, elinvoimaa ja viihtyisyyttä lisätään aikaisempaa monimuotoisemmalla asumisella. Asumismuotojen ja -tapojen erilaisuutta (omistus-, vuokra-, opiskelija-, osaomistus- ja asumisoikeus-, palveluasuminen; kerros-, rivi- ja pientalotyypit) eri väestöryhmien tarpeisiin lisätään.

12.3.3 Taajama-alueet ja kestävä liikkuminen

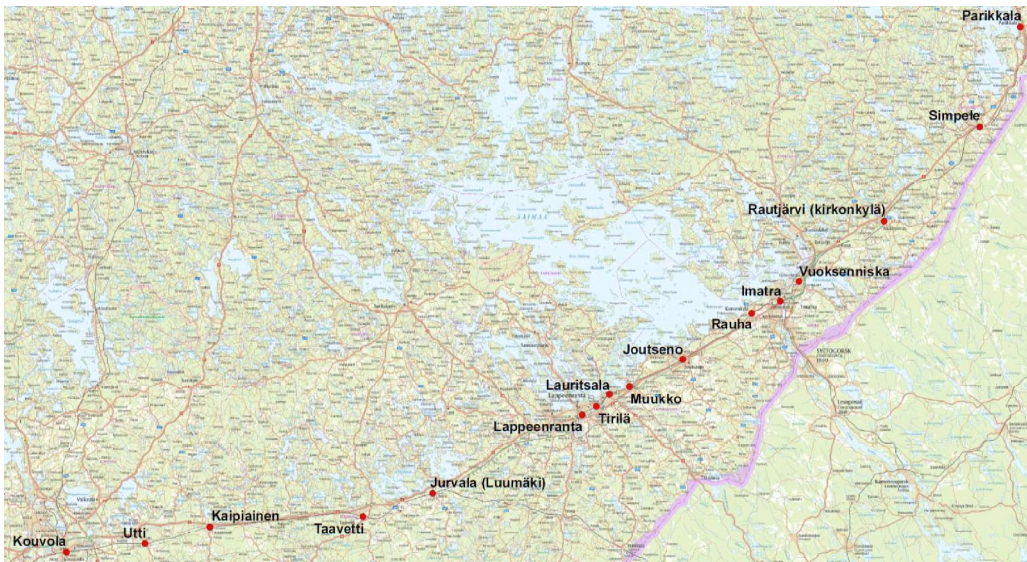
Kaavarungossa esitetty tiivistettävä hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhyke tähtää siihen, että sisäisestä liikenteestä yhä suurempi määrä voidaan järjestää hyvin saavutettavan joukkoliikenteen avulla. Kasvusta merkittävä osa sijoitetaan tälle vyöhykkeelle.

Rakenteen laajeneminen Karhukallion ja Ukonniemen suuntaan ja Saimaan ranta-alueille asettaa kovan haasteen joukkoliikenteen palvelutason nostamiseksi näillä alueilla hyvän palvelutason mukaiseksi. Muilla alueilla joukkoliikenne on tätä runkovyöhykettä täydentävää mm. lakisääteisten kuljetusten muodossa.

Vuoksenniska kytketään Mansikkalaan nopean joukkoliikenneyhteyden avulla – tällä yhteysväylillä nauhamaisen rakenteen tiivistämisen sijaan kasvua keskitetään erityisesti keskustoihin ja niiden lähiympäristöön nykyisiä palveluja tukemaan ja vetovoimaisuutta parantamaan.

Pyöräilyn verkostoa kehitetään vastaamaan erilaisiin tarpeisiin työssäkäynnin (seututaso), arkipyöräilyn (asiointikeskusten ja tiheimmin asuttujen kaupunginosien välillä) sekä virkistysnäkökulmasta.

Kaavarungossa varaudutaan seudullisen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen kehittämällä Imatrankosken ja Vuoksenniskan vanhoja henkilöliikenteen asemapaikkoja. Tavaraliikenteen raja-asematoinnot siirtyvät Imatrankoskelta Pelkolaan, mikä mahdollistaa Imatrankosken entisen asemansrudun kehittämisen.



Kuva 12.5. Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Karjalan taajamajunaselitys, 2010: Taajamajunan suunnittelualue ja tarkasteltavat henkilöliikennepaikat.

12.3.4 Saimaan rannat ja saaret

Kaavarunoratkaisun lähtökohtana on voimassa oleva maakuntakaava, jonka mukaan laajaa rakentamista ei osoiteta Saimaan saariin, vaan ne säilytetään pääosin virkistysalueina. Luonto- ja virkistysarvot ovat myös tärkeitä syitä, minkä takia saariin ei voida täysimittaisesti rakentaa. Saaret ja rannat ovat aikaisempien selvitysten perusteella olleet myös tärkeitä liito-orava-alueita.

Saimaan ranta-alueilla on merkittävää luontomatkailupotentiaalia. Kaavarunoratkaisussa virkistys- ja ulkoilualueita sekä monikäyttöreittejä sijoituu ranta-alueille. Rantoja seurailevat polut ovat suuri vahvuus Imatrankoskella, ja niihin liittyy tarinoita alueen eri aikakausilta. Imatran kaupunkikehityksen vahvuuksina pidetään kaupungin asukkaiden ja matkailijoiden kannalta arvokkaita, luonnonläheisiä ja kaikkien tavoitettavissa olevia Saimaan lähivirkistysalueita.

Tavoitteena on ollut hyödyntää hallitusti Saimaan ranta-alueita myös asuinrakentamiseen. Tätä mahdollisuutta on pidetty Imatran vetovoiman kannalta tärkeänä siitakin huolimatta, että uusien alueiden suunnittelu laajentaa nykyistä taajamarakennetta. Investoinnit uusille alueille vähentävät samalla mahdollisuuksia suunnata voimavaroja nykyisen rakenteen kehittämiseen sekä olemassa olevan infraverkon käytön tehostamiseen.

Mantereen puolella taajama-alue on laajentumassa Saimaan suuntaan. Kaavarunkoratkaisussa uudet rakentamisalueet Saimaan rannalla on laajuudeltaan osoitettu rantarakentamistarkastelun mukaisina, rantaan jäävän viherkäytävän leveys tarkentuu jatkosuunnittelussa. Rannan suuntainen viheryhteys/ulkoilureitti on kaavarunkoratkaisussa huomioitu.

Saaret on osoitettu kaavarungossa selvitysalueina. Malonsaaren, Mikonsaaren ja Haapasaaren kautta on osoitettu pääviheryhteys/ulkoilureitti. Loma-asuntoalueet on osoitettu nykyisessä laajuudessaan. Haapasaa- ren leirikeskus osoitettu matkailupalvelujen alueena.

Yleiskaavatyön edetessä monet rantojen käyttöön liittyvät intressit pyritään sovittamaan yhteen luontoselvityksistä ja Saimaatonttien koemarkkinoinnista saadun tiedon puitteissa. Tavoitteena on ranta-alueiden vetovoimatekijöiden hyödyntäminen monipuolisesti asumisen, matkailun ja virkistykseen kehittämiseksi. Samalla tuetaan Ukonniemen ja Imatran kylpyläalueen kehittämistä.

12.3.5 Elinkeinoelämä ja logistiikka

Maakuntakaavan mukaan Etelä-Karjalan, etenkin Imatra-Lappeenranta -alueen, vahvuutena on perinteisesti ollut metsäteollisuuden osaaminen, Venäjän liiketoiminta ja matkailu, erityisesti ostosmatkailu sekä Venäjä -yhteistyöhön erikoistunut Lappeenrannan teknillinen yliopisto. Konkreettisimmin välittäjän rooli EU:n ja Venäjän välillä näkyy Etelä-Karjalassa transitoliikenteessä ja muussa rahtiliikenteessä.

Maakunnan kannalta tärkeän metsäteollisuuden kuljetusten toimivuus ja tehokkuus sekä henkilöjunaliikenteen kehittämismahdollisuudet ja niihin liittyvät maakuntatason kärkitoimenpiteet on esitetty Etelä-Karjalan liikennestrategiassa:

- Imatran kolmioraide, sähköistetty kaksoisraide Imatra–valtakunnan raja ja kaksoisraide Luumäki–Imatra
- Saimaan kanavan sulkujen pidennys ja vedenpinnan nosto
- Imatran raja-aseman kansainvälinen raideliikennestatus ja Parikkalan raja-aseman kansainvälistäminen

Kärkitoimenpiteiden toteuttaminen avaa Imatralla paljon elinkeinoelämän kehittämismahdollisuuksia. Raja-aseman avaaminen kansainväliselle liikenteelle avaisi rajan henkilöliikenteelle, kaikille tavaralajeille sekä mahdollistaisi tuonnin lisäksi myös viennin rajan yli. Henkilöliikenteen avaaminen vahvistaa Imatran tunnettuutta kansainvälisenä rajakaupunkina ja matkailukaupunkina.

Matkailu on Imatralla tärkeä kasvutoimiala. Siinä uutena mahdollisuutena on esitetty Tainionkosken kanavan rakentamista, mikä mahdollistaisi veneilyreitien avaamisen Imatrankoskelta Saimaalle.

Kaavarungossa elinkeinoelämän osalta lähtökohtana on yleiskaavan joustavuus sekä positiivinen lähestyminen elinkeinoelämän muutoksiin. Avainsanana on 'mahdollistaminen'. Strategisen yleiskaavan pitää kestää aikaa ja mahdollistaa seudun elinkeinoelämän kehittyminen erilaiset skenaariot huomioiden. Tärkeää olisi ennakoida tulevaisuuden kehittyviä osaamisalueita, jotta voidaan saada kilpailuetua yritysten sijoittumisessa suhteessa muihin seutuihin ja kaupunkeihin.

Keskeistä on, että strategisessa yleiskaavassa

- o osoitetaan riittävät aluevaraukset huomioiden nykyiset yritykset ja myös alueelle sijoittuvat tulevat toimijat (riittävä mitoitus)

- o osoitetaan monipuolisesti ja luonteeltaan erityyppisiä alueita palveluille, toimistotyöpaikoille, pienteollisuudelle, teollisuudelle ja satamille, kaupalle ja matkailulle (alueiden profilointi)
- o tuetaan alueidenkäytöllisesti toisistaan hyötyvien toimijoiden keskinäisiä synergioita (yrityspuistot, sivutuotteet, kiertotalousnäkökulma)
- o selvitetään elinkeinoelämän tarpeiden ja sille osoitettujen alueiden suhde ympäröivään maankäyttöön (ympäristövaikutukset, reunaehdot)
- o huolehditaan osaltaan väestönkehitykseen vaikuttamisesta osaavan työvoiman saannin turvaamiseksi kehittyvälle elinkeinoelämälle (vetovoiman lisääminen asuin- ja elinympäristönä)

12.3.6 Matkailu, luontomatkailu, virkistys, reitit

Maakuntakaavassa Imatran alueelle sijoittuu seuraavia strategisia kehittämisperiaatemerkinäkökohtia:

- Matkailun ja virkistysalueiden kehittäminen
- Vuoksen rantojen ja Saimaan saarten kehittäminen
- Suur-Saimaan kehittäminen

Matkailun ja virkistysalueiden kehittäminen on mm. Lappeenrannan ja Imatran alueita käsittävä Saimaan triangelin alue Ukonniemi – Vuoksi – Rauha-Tiuru, joka on merkittävä Etelä-Karjalan matkailun painopistealue.

Vuoksen rantojen ja Saimaan saarten kehittäminen on voimassa olevan yleiskaavan kaupunkipuiston rajauksen mukainen. Imatra on kaupunginvaltuuston päätöksellä (21.2.2011 § 17) luopunut Vuoksen kansallisen kaupunkipuistostatuksen hakuprosessista. Alueen kehittämiseen liittyvät tavoitteet ovat silti edelleen ajankohtaisia:

- Vuoksen rantojen ja Saimaan saarten kehittäminen tavoitteena on erityispiirteiden säilyttäminen ja edelleen kehittäminen.
- Tavoitteena on säilyttää alueen virkistys-, luonto- ja kulttuuriarvot sovittaen ne yhteen rakennetun ympäristön ja elinkeinojen kanssa.
- Tavoitteena rantojen kehittäminen, mutta myös matkailu ja muu elinkeinotoiminta, virkistys, asuminen ja muu alueelle soveltuva toiminta ottaen huomioon alueen maisema-, kulttuuri- ja suojeluarvot.

Suur-Saimaan kehittäminen sijoittuu pääasiassa Lappeenrannan ja Taipalsaaren puolelle. Imatran puolelta alueeseen kuuluvat Imatran kylpylä ja Lammassaaren alue venesatamaineen. Alueen kehittämiseen liittyviä tavoitteita ovat:

- Luonto- ja virkistysmatkailun turvaaminen
- Vesiliikenteen edellytysten turvaaminen
- Alueen virkistys- ja suojelualueiden hoidon ja käytön suunnittelu
- Eri toimintojen verkostomainen kytkeminen reitistöihin
- Maaseutu- ja matkailuelinkeinojen tukeminen.

Maakuntakaavassa on Vuoksi osoitettu myös *matkailun kehittämisväyläksi* Venäjän suuntaan (Saimaan kanavan sekä Rautjärven Hiitolanjoen ohella). Mellonlahden laavu *virkistysaluekehittämiskohteena* on osoitettu virkistys- ja retkeilyn kannalta maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäväksi sekä verkostojen osana toimivaksi kohteeksi.

Kaupungin omia kehittämistavoitteita matkailuun liittyen ovat:

- Ukonniemen ja Imatran kylpyläalueen kehittäminen
- Vuoksen vesistöalueen toiminnallinen kehittäminen (veneily, uimala, laiturit, satama-alueet, uudet ja kunnostettavat oleskelu- ja rantapaikat, puistot, reitistöt ym.)
- Vesiliikenteen yhteystarpeen osoittaminen Saimaalla Vuoksea pitkin Imatrankoskelle (Tainionkosken kanava)

- Vuoksen läheisyyden hyödyntäminen keskustakehittämisessä
- Immalanjärven ranta-alueiden ja reitistöjen kehittämiseen varautuminen.

Kaavarunkoratkaisussa Ukoniemen aluetta ja kylpyläaluetta tarkastellaan kokonaisuutena. Urheilualan eteläpuolella maa-aineisten otto on päättynyt ja aluetta maisemoidaan, joten myös tämä alue voi jatkossa kytkeytyä paremmin osaksi matkailukokonaisuutta.

Vuoksen kanavaratkaisusta on laadittu esisuunnitelma. Esiselvityksessä kanavaa on luonnosteltu Tainionkosken voimalaitoksen länsipuolelle eli käytännössä maa-alueelle, joka sijaitsee Vuoksen ja Tainionkoskentien välissä. Kanava-alue ulottuisi niin ikään Liippilahdentien ja Vuoksen väliselle alueelle Tornansillan pohjoispuolisella osuudella (yläkanava). Kanava olisi noin 13 metriä leveä ja sen yli pitäisi rakentaa kaksi siltaa, joiden alikulkukorkeus olisi Väyläviraston ohjeiden mukaisesti minimissään 2,6 metriä. Vedenpintojen korkeusero Tainionkosken voimalan kohdalla on nykyisellään noin 8,5 metriä. Esisuunnitelmassa kanavan länsipuolelle on esitetty uimarantaa. Uimarannan lähelle on esitetty myös pysähtymispaikkoja matkailuautoille ja asuntovaunuille.

Saimaan matkailua edistävä kanavahanke on etenemässä yleissuunnitteluvaiheeseen. Hankkeen toteuttaminen edellyttää virallista veneväylää sekä vesilain mukaista lupaa. Vasta vesilain mukaisen luvan myöntämisen jälkeen voidaan käynnistää kanavahankkeen rakennesuunnittelu.



Kuva 12.6. Tainionkosken kanavahanke mahdollistaisi noin 12–15 metriä pitkän veneen kulkemisen Saimaalta Vuokseen. Veneiden lasku ja nosto voisi tapahtua esimerkiksi nostimilla, hissillä tai suluilla. Kanavan esisuunnittelu käsitti Tornansillan ja Mutterinrannan välisen alueen.

Vuoksen läheisyyden hyödyntämisestä keskustakehittämisessä pidetään hyvänä esimerkkinä Vuoksen kalastuspuistoa, joka on monipuolinen ja elämyksellinen virkistyspuisto monine palveluineen.

Immalanjärven eteläosissa ranta-alueella voimassa ranta-asemakaava. Kestävä Imatra 2020 –yleiskaava on Immalanjärven eteläosassa ranta-asemakaavan mukainen. Ranta-alueella ei todettu olevan erityisiä kehittämistarpeita, ja se on kaavarungossa osoitettu alueena, jonka maankäyttö on ratkaistu tai tullaan ratkaisemaan osayleiskaavalla tai asemakaavalla. Nyt laadittavassa yleiskaavassa voidaan kuitenkin tarvittaessa osoittaa kehittämistarpeita esimerkiksi päällekkäismerkinnöin, jos siihen suunnittelun edetessä tarvetta ilmenee.

Reitistöt:

Suomen läpi kulkee kaksi Euroopan kaukovaellusreittiä, E6 ja E10, joista E10 kulkee Imatran kautta. Kaukovaellusreitistö muodostuu useasta (tällä hetkellä 12 kpl) Euroopassa sijaitsevasta pitkästä itä–länsi- tai etelä–pohjoinen-suuntaisesta vaellusreitistä. Reitit kulkevat usean valtion halki ja ovat tyypillisesti useita tuhansia

kilometrejä pitkiä. Reitistön on perustanut Euroopan vaellusliitto (European Ramblers' Association), jonka jäsenet vastaavat reitin merkitsemisestä ja huollosta. Reitit seuraavat pääasiassa olemassa olevia eri valtioiden alueella sijaitsevia vaellusreittejä.



Kuva 12.7. Kaukovaellusreitti E10 kulkee Nuorgamista Nizzaan. Reitti etenee Etelä-Karjalan kautta Parikkalasta Rautjärven ja Ruokolahden kautta Imatralle ja edelleen Helsinkiin. Ennen Nizzaa etappeja ovat Rugen, Potsdam, Praha, Salzburg ja Bolzano. Kuvälähde: Map of the European long distance path E10.

Maakuntakaavassa on osoitettu useita Imatran alueelle kokonaan tai osittain sijoittuvia seudullisesti merkittäviä retkeily-/ulkoilureittejä, polkupyöräreittejä sekä kehitettäviä matkailu- ja maisemateitä.

Kaavarungossa on osoitettu maakuntakaavan kaikki ulkoilureitit (ml. E-10) ja rakennemallivaiheessa tunnistettuja reittejä (mm. Saimaan ranta-alueen reitti sekä Vuoksen lenkki maakuntakaavaa laajempana). Kaavarungon laatimisen yhteydessä pohdittiin, millä luokittelulla/tarkkuustasolla reitit tullaan yleiskaavassa esittämään. Osa reiteistä sisältyy yleiskaavan viher-, virkistys- tai matkailualueille (esim. Imatran kylpylän alue, Ukkonniemi). Keskeinen lähtökohta laadittavalle yleiskaavalle on ollut viheralueiden esitystavan yleispiirteistämisen (voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna) ja yhteystarpeiden/yhteyksien osoittaminen esim. nuollilla tarkkojen aluevarausten sijaan, jotta asemakaavoitukselle ja muulle suunnittelulle jää tarpeellista liikkumavaraa.

Kaavarungon laatimisen yhteydessä keskusteltiin myös monikäyttöreitistöistä, jotka mahdollistavat samanaikaisesti useiden käyttäjäryhmien, kuten hiihtäjien, kävelijöiden ja pyöräilijöiden aktiivisen liikkumisen. Eriyisesti taajamien lähellä sijaitseville valaistuille ulkoilureiteille kohdistuu paine muuttaa niiden käyttötarkoitusta useamman käyttäjäryhmän monikäyttöreiteiksi. Reitistöjä tullaan tarkentamaan suunnittelun edetessä.

12.3.7 Kulttuuriympäristö

Yleiskaavan 2040 yhteydessä on laadittu Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheita käsittelevä selvitys. Selvityksessä on eri aikakausilta nostettu esiin keskeisiä ilmiöitä ja rakennettuun ympäristöön liittyviä teemoja sekä eri aikakausia parhaiten edustavat ja säilytettävät rakennetun ympäristön arvorakennukset ja -alueet. Selvityksessä on käsitelty seuraavia rakennetun ympäristön kehitysvaiheita ja teemoja:

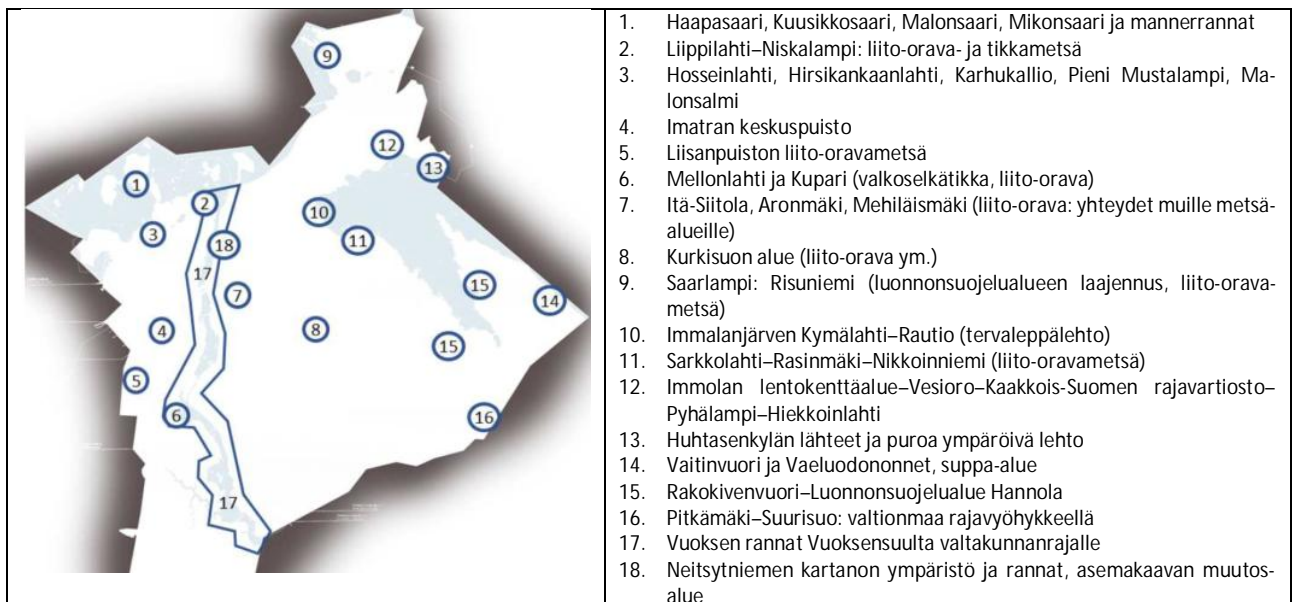
- esihistoriallinen aika
- talonpoikais- ja säätyläiskulttuuri
- matkailu
- teollistumisen aika
- sota ja jälleenrakentaminen
- liikerakentaminen
- kolmen keskuksen kauppala
- nopean rakentumisen vaihe ja neljän keskustan kaupunki

Kaavarungossa on huomioitu valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt.

Voimassa olevassa yleiskaavassa ja asemakaavoissa on paljon paikallisen tason suojelumerkintöjä. Kaavarunkokartalla esitettyihin paikallisen tason sr-kohteisiin liittyy vielä epävarmuutta. Asemakaavoissa suojeltujen kohteiden (esimerkiksi Imatrankosken koulu, Tainionkosken koulu, Kaukopään koulu, Lähteen talo, Uimahalli-urheilutalo) suojelustatuksen poistaminen edellyttäisi asemakaavamuutosta. Osassa kohteita suojelumerkintä on asemakaavasta jo aiemmin poistettu, osassa selvittely on vielä kesken.

12.3.8 Luonnonympäristö

Yleiskaavan yhteydessä laaditaan luontoselvitys, joka keskittyy alueille, joiden maankäyttö on yleiskaavan mukaan mahdollisesti muuttumassa. Imatran alueelle on aiemmin (osana Vuoksen alueen kehittämishanketta) tehty Imatran luonnonsuojeluselvytys (2000), joka on nyt uuden yleiskaavan laatimisen yhteydessä tarkoitusta tarkistaa.



Kuva 12.8. Imatran luonnonsuojeluyhdistyksen rakennemalli- ja kaavarunkovaiheen aikana esille nostamat arvokkaat luontokokonaisuudet.

13 Lähteet

Direktiivi 2012/18/EU. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi vaarallisista aineista aiheutuvien suur-onnettomuusvaarojen torjunnasta sekä neuvoston direktiivin 96/82/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex%3A32012L0018>.

Etelä-Karjalan liitto 2020. Etelä-Karjalan liikennestrategia.

Etelä-Karjalan liitto 2017. Etelä-Karjalan maakuntaohjelma 2022-2025.

Etelä-Karjalan liitto 2017. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan seurantaraportti, joulukuu 2017.

Etelä-Karjalan liitto 2016. Ympäristöohjelma.

Etelä-Karjalan liitto 2015. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava.

Etelä-Karjalan liitto 2011. Etelä-Karjalan maakuntakaava.

Etelä-Karjalan liitto 2011. Etelä-Karjalan maakuntakaava.

Etelä-Karjalan liitto. 2010. Etelä-Karjalan taajamajunaselvitys 2010.

Etelä-Karjalan liitto. 2009. Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma, liikennestrategian päivitys 2009.

Etelä-Karjalan liitto. 2008. Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys, osa 2.

Etelä-Karjalan liitto. Voimassa olevien maakuntakaavojen paikkatietoaineistot.

European Ramblers Association. Map of the European long distance path E10.

Geologian tutkimuskeskus 2023. Paikkatietoaineistot (maaperä 1:200 000).

Hämeen ammattikorkeakoulu, Erika Luhtanen 2014. Kruununpuiston käyttö- ja hoitosuunnitelma. https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/74149/Kruununpuiston%20kaytto_%20ja%20hoitosuunnitelma.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Imatran kaupunki 2004. Imatran yleiskaava, Kestävä Imatra 2020.

Imatran kaupunki 2023. Kaavoituskatsaus 2023.

Imatran kaupunki 2022. Energinen Imatra 2030 -strategia.

Imatran kaupunki 2017, 2018/2019. Imatra tekee tulevaisuuden -strategia ja strategian toimeenpano-ohjelma.

Imatran kaupunki 2016. Imatran ympäristöohjelma.

Imatran kaupunki 2016. Imatran rakennusjärjestys.

Imatran kaupunki 2016. Palveluverkkoselvitys, Toimiva kampusmalli vuonna 2026.

Imatran kaupunki 2021. Maapoliittinen ohjelma 2020-2025.

Imatran kaupunki. Voimassa ja vireillä olevat osayleis- ja asemakaavat, paikkatietoaineistot.

Maanala Oy 2020. Imatran yleiskaavan 2040 arkeologinen inventointi 2019-2020.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999.

Maanmittauslaitos 2019-2024. Paikkatietoaineistot (taustakartta, hallinnolliset aluejaot, maastotietokanta).

Metsäkeskus 2024. Metsänkäyttöilmoitukset.

Museovirasto 2023. Paikkatietoaineistot (suunnittelija-aineisto: muinaisjäännösalueet ja -pisteet).

Mäkelä, K., & Salo, P. 2023. Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi: Opas tekijälle, tilaajalle ja viranomaiselle. 2. korjattu painos. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 43/2023.

Ojonen, L. 1994. Imatran rakennetun ympäristön kohteet.

Ramboll Finland Oy 2024. Imatran aurinkoenergiaselvitys.

Ramboll Finland Oy 2024. Imatran yleiskaavan rakennusinventointi.

Ramboll Finland Oy 2023. Imatran vetyteollisuuden maankäyttölinen rakenneselvitys.

Ramboll Finland Oy 2022. Imatran yleiskaava 2040, luontoselvitysten tulkinta kaavatyötä varten.

Ramboll Finland Oy 2022. Imatran yleiskaava 2040, ilmastovaikutusten arviointi.

Ramboll Finland Oy 2021. Imatran yleiskaavan toteuttaminen joukkoliikenteen ja pyöräilyn näkökulmasta.

Ramboll Finland Oy, Imatran kaupunki 2020. Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet.

Ramboll Finland Oy 2019. Saimaan rantojen ja saarten rakentamisen kaavataloustarkastelu.

Scalgo / Suomen ympäristökeskus 2024. Paikkatietoaineistot (maanpeiteaineisto 2m 2022 ja jatkojaloste kasvillisuuden korkeudella).

Suomen ympäristökeskus 2024. Paikkatietoaineistot (asemakaavoitettu alue 31.12.2021, yhdyskuntarakenne 2022, kerrostaloalue 2022, keskustan alueet 2021, kaupan alueet 2017, valtion suojelualueet, yksityiset suojelualueet, valtion suojelutarkoituksiin varaamat alueet).

Tilastokeskus 2024. Tilastot. <https://www.stat.fi/til/index.html>

Tilastokeskus 2023. Ruututietokanta 2023.

Työ- ja elinkeinoministeriö 2019-2023. Alueelliset kehitysnäkymät, Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja. <https://tem.fi/alueelliset-kehitysnakymat>.

Uutisvuoksi, Veikko Puska 2017. Muistatko Imatran vanhan rautatieaseman? — "Junia tuli 12—14 päivittäin ja niiden mukana tuhansia matkustajia". <https://uutisvuoksi.fi/uutiset/lahella/f5134b1b-73ac-4ec3-ba90-cc3bcb422ccc>.

Valtioneuvosto 2017. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Vierikko, K., Nieminen, H., Salomaa V., Häkkinen J., Salminen J. & Sorvari J. 2020. Kiertotalous maankäytön suunnittelussa: Kaavoitus kestävän ja luonnonvaroja säästävän kaupunkiympäristön edistäjänä. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 45/2020.

VSU Maisema-arkkitehdit Oy 2021. Selvitys sopivista siltaratkaisista Ukonniemen monikäyttöreitistö -hanke.

Väylävirasto. Luumäki–Imatra-ratahanke. <https://vayla.fi/luumaki-imatra-ratahanke>.

VR Group 2019. Valtion talousarvioesitys 2020: Raideliikenteen kehittäminen. Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta. <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2019-AK-267448.pdf>.

Väylävirasto 2019. Valtatien 6 muuttaminen moottoriliikennetieksi rinnakkaistiejärjestelyineen välillä Selkäharju-Mansikkala, Lappeenranta ja Imatra. <https://vayla.fi/etela-karjalassa-suunnitteilla/valtatie-6-muuttaminen-moottoriliikennetieksi-rinnakkaistiejarjestelyineen-valilla-selkaharju-mansikkala-lappeenranta-ja-imatra>.

Väylävirasto 2019. Uudet junaliikenteen seisakkeet - Tekniset vaatimukset, kustannukset ja luokittelu, Väyläviraston julkaisu 36/2019. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/175594/vj_2019-36_978-952-317-710-9.pdf?sequence=5&isAllowed=y.

Väylävirasto 2020. Imatra–Imatrankoski-raja, suunnittelukohde 11/2020. <https://vayla.fi/documents/25230764/35412225/Imatra-valtakunnan+raja.pdf/75958b78-2643-4845-8ebf-4b3dcf9168c1/Imatra-valtakunnan+raja.pdf?t=1599233607265>.

WSP Finland Oy 2021. Imatran yleiskaava 2040 meluselvitys.

(täydentyy)



Valokuva: Iris Broman

