



IMATRAN YLEISKAAVA 2040

VALMISTELUVAIHEEN SELOSTUS

8.2.2022

(liittyy 8.2.2022 päivättyyn kaavakarttaan)

24.2.2021 (kaupunkikehityslautakunta 2.3.2021)

Tarkistettu 10.2.2022 (kaupunkikehityslautakunta 15.2.2022)

YHTEYSTIEDOT

KAAVAN LAATIJA	<p>Imatran kaupunki, Kaupunkikehitys ja tekniset palvelut Kaija Maunula, kaavoitusarkkitehti Puhelin: 020 617 4460 kaija.maunula@imatra.fi; kirjaamo@imatra.fi Osoite: Virastokatu 2, 55100 Imatra</p> <p>(Yleiskaavatyöstä vastasi rakennemallivaiheessa 20.2.2020 asti kaupunkisuunnittelupäällikkö Ulla Karjalainen)</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 Sonja Semeri Puhelin: +358 40 6303931 sonja.semeri@ramboll.fi Osoite: Niemenkatu 73, 15140 Lahti</p> <p>(Kulttuuri- ja rakennetun ympäristön inventoinnista 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	5
2	Yhteenveto	5
OSA I: LÄHTÖKOHDAT		7
3	Suunnittelualue.....	8
4	Suunnittelun lähtökohdat	9
4.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	9
4.2	Maakuntakaava	10
4.3	Maakuntaohjelma 2018-2021	11
4.4	Yleiskaavat	12
4.4.1	Osayleiskaavat	12
4.5	Asemakaavat	14
4.6	Imatran kaupunkistrategia 2018-2030	14
4.7	Imatran maapoliittinen ohjelma	15
4.8	Imatran ympäristöohjelma 2016.....	15
4.9	Imatran rakennusjärjestys	15
4.10	Ilmaston ja kiertotalouteen liittyvät lähtökohdat ja näkökulmat	16
4.10.1	Biologiset kierrot ja viherrakenne	16
4.10.2	Energiatehokkuus ja paikalliset energiaratkaisut	17
4.10.3	Alueiden ja tilojen uudelleenkäyttö sekä muuntojoustavuus.....	17
4.10.4	Maa-aines- ja materiaalikierrot rakentamisessa	18
4.10.5	Jätehuolto ja teolliset kiertotalousyksiköt	18
4.11	Suunnittelualueesta johdetut lähtökohdat.....	18
4.11.1	Väestökehitys	18
4.11.2	Alue- ja yhdyskuntarakenne.....	19
4.11.3	Asuminen ja pääkeskukset	20
4.11.4	Kaupalliset palvelut.....	21
4.11.5	Elinkeinoelämä ja työpaikat	22
4.11.6	Rajavartiolaitos ja Tulli.....	24
4.11.7	Maisema.....	25
4.11.8	Kulttuuriympäristö.....	25
4.11.9	Luonnonympäristö.....	26
4.11.10	Maaperä ja rakennettavuus	26
4.11.11	Verkostot	27
4.11.12	Liikenne	27
4.11.13	Energia ja energiatehokkuus	27
4.11.14	Teollinen materiaalikierto	28
4.11.15	Yhdyskuntatekninen huolto	28

4.12	Ympäristöhäiriöt.....	28
4.12.1	Melu.....	28
4.12.2	Maaperän pilaantuneisuus ja riskikohteet.....	29
OSA II:	YLEISKAAVA.....	30
5	Yleiskaavan tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet	31
5.1	Taustaa	31
5.2	Yleiskaavoitusta ohjaavat tavoitteet – tarkennettu tavoitteisto	32
6	Suunnitteluprosessin vaiheet	33
7	Rakennemallit.....	35
7.1	Laatimisperiaatteet	35
7.2	Rakennemallien sisältö	35
7.2.1	Pääkeskuksia painottava malli vs. uusien vetovoimaisten alueiden käyttöönottoa tukeva malli 35	
7.2.2	Rakennemalli - johtopäätökset jatkosuunnitteluun	37
7.2.3	Rakennemallin vaikutukset suhteessa yleiskaavalle asetettuihin tavoitteisiin.....	38
8	Kaavarunko.....	42
8.1	Laatimisperiaatteet	42
8.2	Kaavarungon laatimiseen liittyneet erityiskysymykset	42
8.2.1	Saimaan rantojen ja saarten rakentamisen kaavataloustarkastelu.....	42
8.2.2	Rantarakentamistarkastelu ja koemarkkinointi	43
8.3	Kaavarungon keskeinen sisältö	44
8.3.1	Trendin kääntäminen - kasvuun varautuminen, kasvun jakautuminen	44
8.3.2	Kaupunkikeskukset, kaupunginosakeskukset ja asemanseudut	45
8.3.3	Taajama-alueet ja kestävä liikkuminen.....	46
8.3.4	Saimaan rannat ja saaret.....	46
8.3.5	Elinkeinoelämä ja logistiikka	47
8.3.6	Matkailu, luontomatkailu, virkistys, reitit.....	48
8.3.7	Kulttuuriympäristö, arvokohteet ja suojelu	51
8.3.8	Luonnonympäristö, arvokohteet ja suojelu	51
9	Yleiskaava	52
9.1	Yleiskaavan luonteesta ja strategisesta sisällöstä	52
9.2	Yleismääräykset.....	53
9.3	Alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävä liikkuminen	53
9.3.1	Kaupunkikeskukset ja keskustatoimintojen alueet	53
9.3.2	Kaupunginosakeskukset.....	54
9.3.3	Taajamatoimintojen alueet.....	54
9.3.4	Liikenneverkko.....	55
9.3.5	Joukkoliikenne	58
9.3.6	Kävely ja pyöräily	62

9.3.7	Yhteystarpeet	63
9.3.8	Maaseutualueet ja kylät.....	65
9.4	Elinkeinoelämä.....	66
9.4.1	Teollisuus, logistiikka, tuotanto ja satamat.....	66
9.4.2	Matkailu ja virkistys	68
9.4.3	Kauppan suuryksiköt.....	69
9.4.4	Muut työpaikka- ja palvelualueet.....	73
9.5	Rajavartiolaitys ja tulli	73
9.6	Yhdyskuntatekninen huolto.....	73
9.7	Maisema ja kulttuuriympäristö.....	74
9.7.1	Valtakunnallisesti arvokkaat kohteet.....	74
9.7.2	Maakunnallisesti arvokkaat kohteet.....	76
9.7.3	Paikallisesti arvokkaat kohteet.....	76
9.7.4	Selvitys Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheista	79
9.8	Luonnonympäristö	81
10	Vaikutusten arviointi	84
10.1	Taustaa	84
10.2	Yleiskaavan suhde maakuntakaavaan	84
10.3	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä kestävään liikkumiseen.....	85
10.3.1	Kestävä kasvu	85
10.3.2	Rantojen vetovoimaan perustuva yhdyskuntarakenteen kehittäminen	86
10.3.3	Kestävän liikkumisen edistäminen ja tulevaisuuden liikkumismuodot	86
10.4	Vaikutukset elinkeinoelämään ja kilpailukykyyn.....	86
10.4.1	Teollisuus, logistiikka, tuotanto.....	87
10.4.2	Matkailu	88
10.4.3	Kauppa	88
10.5	Vaikutukset asumiseen ja palveluihin	90
10.5.1	Kaupunkikeskustojen merkityksen vahvistaminen.....	90
10.5.2	Lähipalvelujen säilymistä tukevat asumisen alueet.....	90
10.5.3	Maaseutu- ja kyläalueet.....	91
10.6	Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön	92
11	Toteuttaminen ja seuranta	94
12	Lähteet	95

LIITTEET

- Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Liite 2. Saimaan rantojen ja saarten rakentamisen kaavataloustarkastelu, Ramboll, 18.11.2019
- Liite 3. Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet, Imatran kaupunki, Ramboll, 13.2.2020
- Liite 4. Imatran yleiskaava 2040, Luontoselvitysten tulkinta kaavatyötä varten, Ramboll, 13.1.2022
- Liite 5. Imatran yleiskaava 2040, Arkeologinen inventointi 2019–2020, Maanala Oy
- Liite 6. Imatran yleiskaava 2040, Meluselvitys, WSP, 25.2.2021
- Liite 7. Kestävää liikkumista koskeva selvitys, Ramboll, 30.11.2021
- Liite 8. Imatran (alustavan) yleiskaavaluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi, Ramboll, 8.2.2022

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. Hyväksytty yleiskaava ohjaa jatkossa tarkempaa toteutukseen tähtäävää asemakaavoitusta.

Etelä-Karjalan voimassa olevat maakuntakaavat ovat ohjeena yleiskaavan laatimiselle. 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 pohjana yleiskaavatyölle.

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. Lisäksi yleiskaavassa huomioidaan sellaisia maankäytön muutoksia, joita on tapahtunut Imatran kaupungin ulkopuolella.

Yleiskaavaratkaisu muotoutuu osallisten kanssa käytävän vuoropuhelun, ohjausryhmän ja poliittisten päättäjien sekä työryhmätyöstä saatavien evästysten kautta.

2 Yhteenveto

Yleiskaavan tavoitteena on edistää ihmisläheisen, taloudellisen, kestävän ja ilmastonmuutosta hillitsevän yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Suurin osa noin 4 000 asukkaan kasvusta sijoitetaan kestävän liikkumisen vyöhykkeille nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistäen ja täydentäen. Asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävää, toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta vahvistetaan keskustoissa, kaupunginosakeskukissa ja asemanseuduilla. Ideana on lisätä kaupunkivyöhykkeen vetovoimaisia asuin- ja työpaikkaympäristöjä ja tiivistää ja tehostaa maankäyttöä rakentamalla keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet aikaisempaa tehokkaammin.

Kasvu kohdistetaan pääasiassa olemassa oleviin keskuksiin rakenteen sisään. Rakenteen laajentamiskehitystä tapahtuu harkiten ja tällöin uusilla avauksilla pyritään hyödyntämään kaupungin sijaintitekijöistä vahvuudet vetovoiman lisäämiseksi. Saimaan ja Vuoksen läheisyys on Imatralle ainutlaatuinen valtti, jota kaupungin kehittämisen kannattaa hyödyntää, mutta kestäväällä tavalla. Imatran sijaintia vesistöjen äärellä on yleiskaavaratkaisussa hyödynnetty toisaalta osoittamalla uusia vesistöön tukeutuvia asumisympäristöjä ja rannoille rakentuvaa kaupunkia, ja toisaalta myös turvaamalla rantavyöhykkeellä yhtenäisten viheraluekokonaisuuksien ja niitä yhdistävien reittien ja ekologisten yhteyksien säilyminen.

Saimaan ranta-alueita avataan vaiheittain rakentamisen piiriin nykyisen yhdyskuntarakenteen jatkeena. Saimaanrannassa asumisen alueet tukevat ja monipuolistavat Imatran kylpylän ja Ukonniemen jo ennestään vetovoimaisen urheilu- ja vapaa-ajan alueen palvelujen kehittämistä. Alueen saavutettavuus eri liikenne-
muodoin paranee kehittyvien joukkoliikenne- ja tieyhteyksien myötä. Tarkoituksena on kytkeä nykyisiä ja uusia alueita kilpailukykyisen joukkoliikenteen piiriin.

Liikkuminen on muutoksessa kaupungistumisen myötä, ja yksityisautoilulle haetaan tiiviissä kaupunkirakenteessa vaihtoehtoja. Yleiskaavassa on osoitettu tiivistettävä hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhyke Raja-patsaalta Saimaanrantaan 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, kävelyyhin 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 ja kaupan 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 on mahdollista sijoittua. Kaavoituksella on luotu alueidenkäytöllisiä edellytyksiä elinkeinoelämän kehittämiselle, mutta alueiden toteutuminen riippuu monesta tekijästä, joihin maankäytön suunnittelulla ei voida suoraan vaikuttaa.

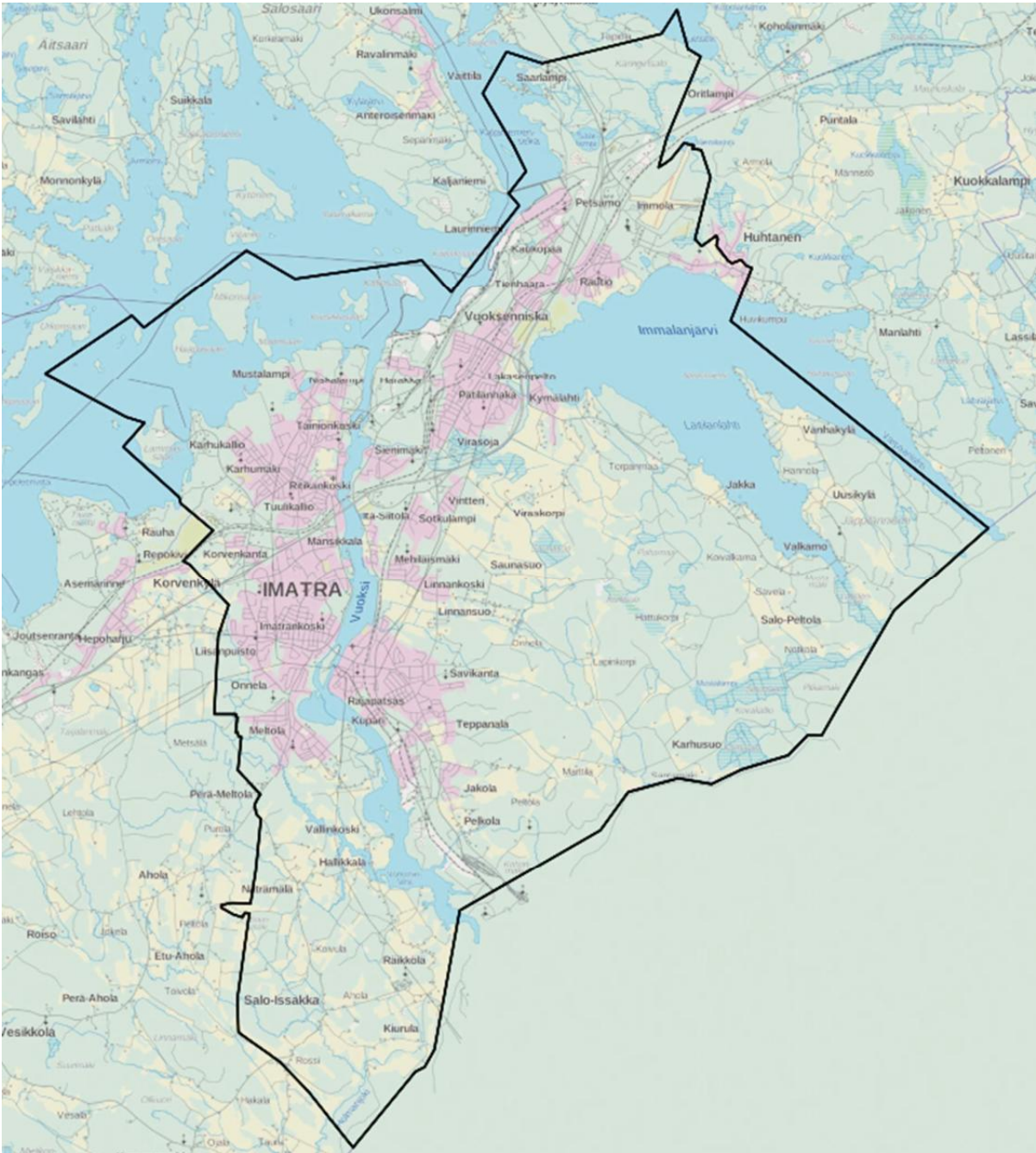
Yleiskaavassa on pyritty elinkeinoelämän ja kaupan alueiden osalta joustavuuteen. Kaavaratkaisun joustavuus ja mukautuvuus parantaa kaupungin edellytyksiä houkutella alueelle monipuolista yritystoimintaa ja ottaa vastaan hyvinkin erityyppisiä toimi- ja tuotantotiloja tarvitsevia uusia toimijoita. Teollisuudelle 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.

Yleiskaavalla pyritään myös vaikuttamaan väestökehitykseen ja työvoiman saantiin lisäämällä alueen veto-voimaa 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.

Koko suunnittelualueutta 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.

OSA I: LÄHTÖKOHDAT

3 Suunnittelualue



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

Yleiskaava laaditaan koskemaan koko Imatran aluetta. Imatran kaupunki sijaitsee Etelä-Karjalan maakunnassa Kaakkois-Suomessa. Imatran naapurikunnat ovat Lappeenranta (72 699 as.) ja Ruokolahti (5100 as.).

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

Imatran asukasluku on noin 26 500 (2019). Imatralla on kolme keskustaa. 97 prosenttia väestöstä asuu Imatran keskustajamassa. Vuoden 2018 lopussa Imatrankosken suuralueella asui 10 300, Mansikkalan suuralueella 10 200 ja Vuoksenniskan suuralueella 6 300 asukasta. Kaupungin hallinnollinen keskus on Imatrankoski. Asukkaista 57,5 % asuu rivi- ja pientaloissa ja 41 % kerrostaloissa. Omistusasunnoissa asuu 75 % asukkaista (Tilastokeskus 2018).

Imatran kaupungin läpi virtaa Vuoksi, joka ei jäädy talvellakaan. Sen varrella sijaitsee monipuolisia kulttuuri- ja harrastusmahdollisuuksia. Lännessä Imatra rajoittuu Saimaaseen, joka mahdollistaa veneilyn Saimaan kanaan pitkin aina Suomenlahdelle asti. Imatran koski on Imatran tunnetuin nähtävyys. Imatralla on mm. kaupakeskus, kulttuuritalo, taidemuseo, kaupunginmuseo, urheilutalo-uimahalli ja jäähalli. Saimaan rannalla sijaitsevat vierasvenesatama ja Imatran Kylpylä. Imatran koulu- ja päiväkotiverkko rakentuu kolmen koulukeskuksen 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 tärkeä työllistäjä Imatralla ja se hyödyttää paikallista elinkeinoelämää. Tax-free ostosten määrä on merkittävä koko Suomen mittakaavassa. Hotelliyöpymisten määrä ja hotellien käyttöaste on suuri.

4 Suunnittelun lähtökohdat

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

Lähtökohdat -luku on ilman painotuksia ja arvotuksia laadittu kooste suunnittelun kannalta merkittävimmiksi katsotuista selvityksistä ja suunnitelmista, joita suunnittelualueelle on ajan saatossa laadittu lukuisia määriä. 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 suunnitteluratkaisun lopulta 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. Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Päättökseen valtioneuvosto korvasi valtioneuvoston vuonna 2000 tekemän ja 2008 tarkistaman päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista.

Alueidenkäyttötavoitteiden avulla taitetaan yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parannetaan elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

Alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on:

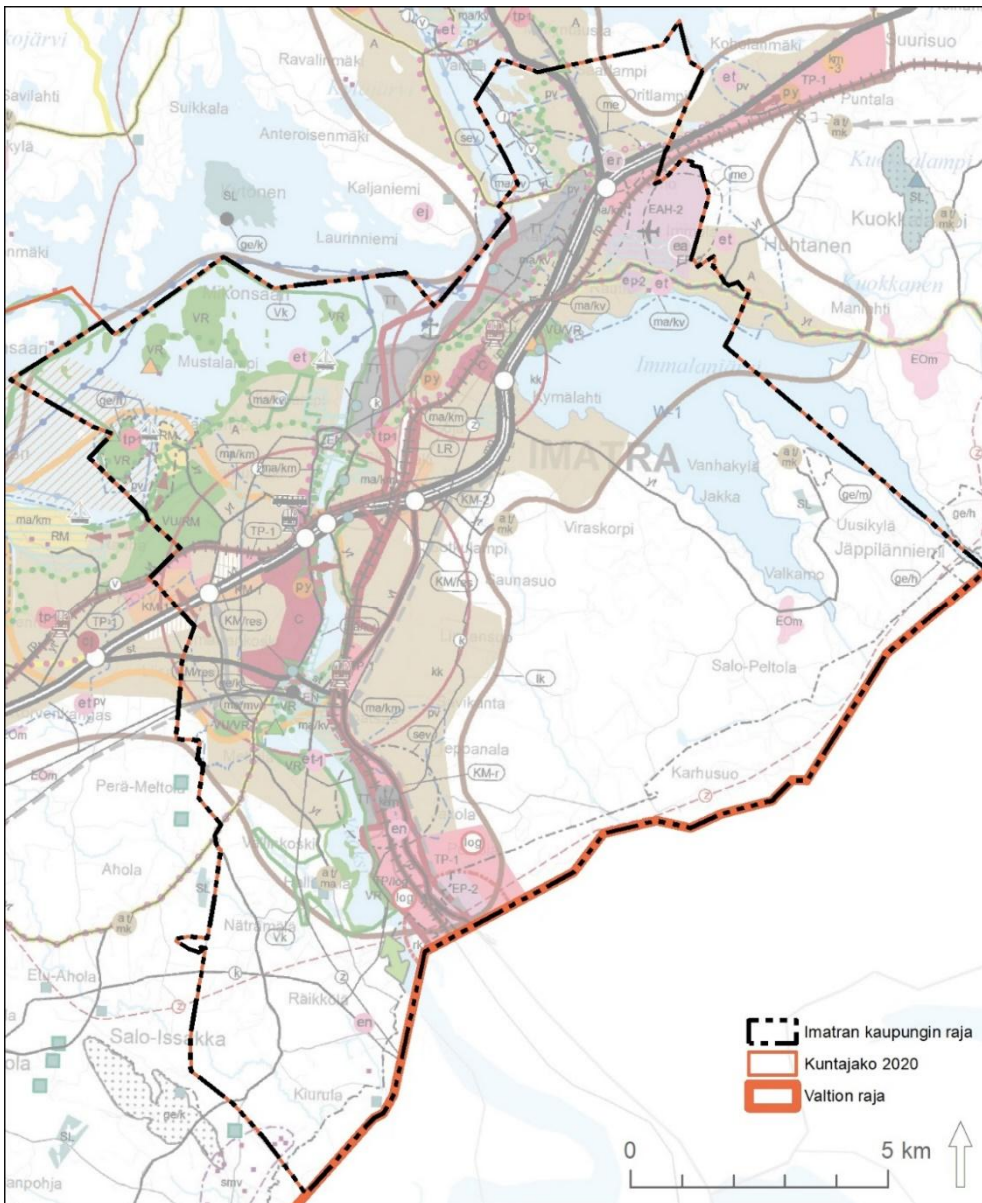
- varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa,
- auttaa saavuttamaan Maankäyttö- ja rakennuslain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet, joista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys,
- toimia kaavoituksen ennakoivan ja vuorovaikutteisen viranomaistyön välineenä valtakunnallisesti merkittävässä alueidenkäytön kysymyksissä sekä
- edistää kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanoa Suomessa.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

4.2 Maakuntakaava

Maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Etelä-Karjalan maakuntakaavan valmistelu on aloitettu vuonna 2004 erilaisilla perusselvityksillä. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt maakuntakaavan 9.6.2010. Sen on vahvistanut ympäristöministeriö 21.12.2011.

Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava, joka täydentää voimassa olevaa kokonaismaakuntakaavaa, on vahvistettu Ympäristöministeriössä 19.10.2015.



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

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

4.3 Maakuntaohjelma 2018-2021

Etelä-Karjalan maakuntaohjelma 2018–2021 on hyväksytty maakuntavaltuustossa 18.12.2017. Etelä-Karjala tähtää tulevaan visioon ”eKarjala on etevä edelläkävijä”. Vuonna 2030 eKarjala hyödyntää osaavasti teknologiaa. Asukkaat ovat onnellisia, ihmisillä on työtä ja väestönkehitys on tasapainossa.

Maakuntaohjelma sisältää vision lisäksi seuraavien neljän vuoden aluekehittämisen painopisteet. Painopisteet on kiteytetty neljäksi kehittämisen kärjeksi:

- Välitön ja välittävä eKarjala
- Yritteliäs eKarjala
- Kestävä ja vastuullinen eKarjala
- Kansainvälinen eKarjala

4.4 Yleiskaavat

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

Siinä kaksoiskaupungin yhteistyön tiivistyminen ja sen kansainvälisen logistisen aseman vahvistuminen on ollut tärkeässä osassa. Lappeenranta – Joutseno – Imatra – Ruokolahti – Rautjärvi nauharakenteen kehittäminen seudullisena kokonaisuutena ja elinkeinorakenteen muutokset ja suurteollisuuden toimintaedellytysten turvaaminen on myös nähty sekä myönteisenä että haasteellisenä edellytyksenä kaupungin kehitykselle.

Yleiskaavan väestösuunnite on perustunut muuttotappion kääntämiseen lievään kasvuun. Noin 35.000 asukkaan väestöpohja pitkällä aikatahtäyksellä mahdollistaa aluevarausten joustavan toteuttamisen sopivan suuruisina yksikköinä ja hankkeina. Väestösuunnitteessa on varauduttu myös rajan ylittävään pendelöintiin.

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

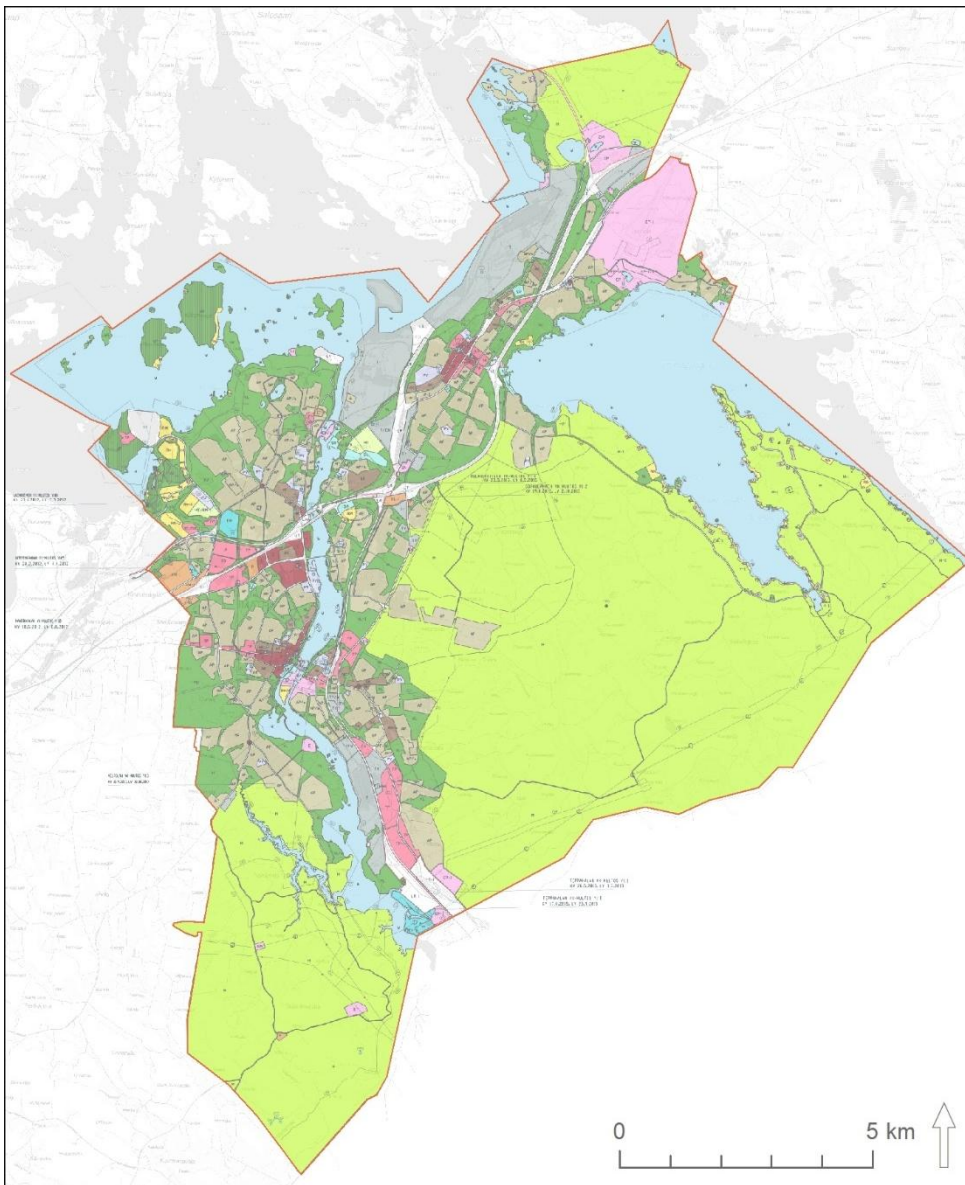
Yleiskaavan tarkistamiseen on syytä varautua n. 10 vuoden välein, todetaan yleiskaavaraportissa.

4.4.1 Osayleiskaavat

Imatralla on laadittu vuosien 2012-2015 aikana osayleiskaavoja. Vireillä on yksi osayleiskaava, joka koskee Ukoniemen 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, Ukoniemen yleiskaavan muutos	KV 23.1.2012

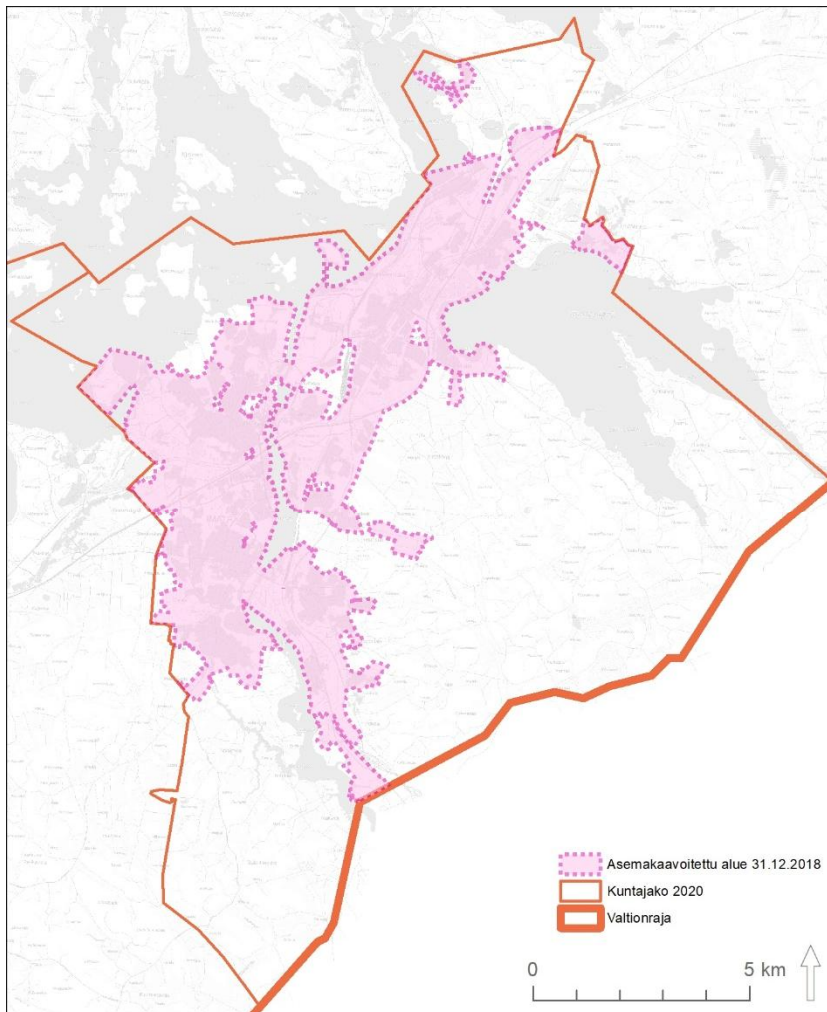


Kuva 4.2. Ote voimassa olevien yleiskaavojen yhdistelmäkartasta.

Yleiskaavakartat ovat tarkasteltavissa osoitteessa: <https://www.imatra.fi/>
→ Asuminen ja ympäristö → Kaavoitus → Yleiskaavat → Voimassa olevat yleiskaavat

4.5 Asemakaavat

Imatralla on asemakaavoitettua aluetta noin 53,69 km² (35 % kaupungin maapinta-alasta), josta ranta-ase-
makaavoja on 5,49 km². Voimassa olevien asemakaavojen ajantasaistamisen tarvetta, vireilläolevia kaava-
hankkeita ja kaavoitusaloitteita käytetään osana yleiskaavan pohja-aineistoa.



Kuva 4.3. Asemakaavoitettu alue 31.12.2018.

Imatran asemakaavakartat ovat nähtävillä kaupungin nettisivuilla, karttapalvelussa: <https://www.imatra.fi/>
Asuminen ja ympäristö → Kaupunkisuunnittelu ja kartat → Karttapalvelut

Lisätietoa kaavahankkeista löytyy myös Imatran kaavoituskatsauksesta ja -ohjelmasta 2019-2021.

<https://www.imatra.fi/>

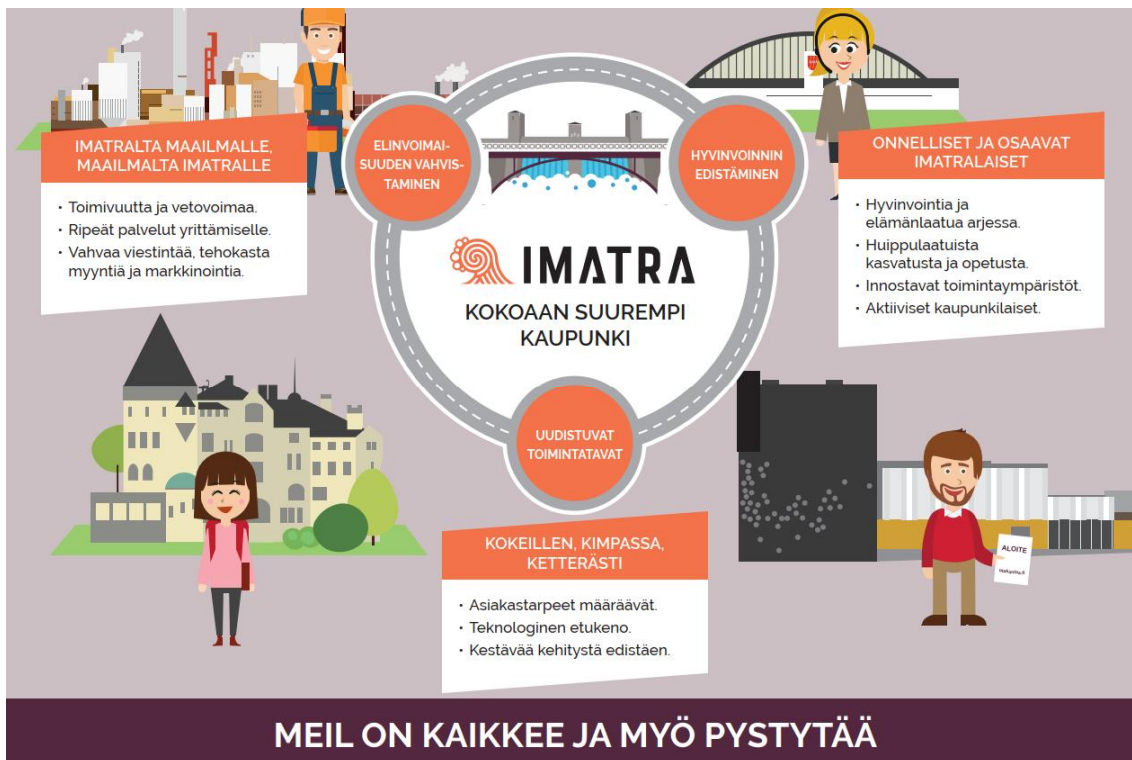
Asuminen ja ympäristö → Kaavoitus → Kaavoituskatsaus

Asemakaavahankkeita on mahdollista käynnistää yleiskaavan rinnalla.

4.6 Imatran kaupunkistrategia 2018-2030

Yleiskaavatyötä ohjaavat kaupunkistrategiaan kirjatut tavoitteet. Imatra tekee tulevaisuuden 2017-2030 -
strategian päälinjaukset on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 11.12.2017.

Strategian toimeenpano-ohjelma 2020-2021 on hyväksytty kunnanvaltuustossa 17.9.2018 (§ 82) ja sitä on
päivitetty 1.10.2019. Lisätietoa: <https://www.imatra.fi/hallinto/strategia>



Kuva 4.4. Kaupungin strategiohjelman tavoitteita. Kuvälähde: Imatran kaupunki 2018.

4.7 Imatran maapoliittinen ohjelma

Maapoliittinen ohjelma on asiakirja, jossa valtuusto määrittelee maapoliittiset tavoitteet ja periaatteet. Maapoliittisia tavoitteita ovat muun muassa:

- hyvän ja tavoitteellisen yhdyskuntarakenteen turvaaminen
- kohtuuhintaisen tonttimaan tarjonnan edistäminen
- yhdenvertaisuusperiaatteen toteuttaminen.

Imatran maapoliittinen ohjelma on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 9.11.2009 valtuustokaudelle 2009-2012. Uuden maapoliittisen ohjelman laatiminen on hyväksymisvaiheessa.

4.8 Imatran ympäristöohjelma 2016

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

Ympäristöohjelmaan kirjatut tavoitteet, kehityskohteet ja sovitut toimenpiteet ohjaavat osaltaan kaavaratkaisun muotoutumista.

Ympäristöohjelma on luettavissa:

<http://www.ekarjala.fi/tyo-ja-elinkeino/puhdasta-energiaa/>

→ Imatran-ympäristöohjelma

4.9 Imatran rakennusjärjestys

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

4.10 Ilmasto- 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 luonnonvarojen säästävän kaupunkiympäristön edistäjänä.



Vältä – Käytä uudelleen – Vähennä – Korjaa – Valmista uudelleen – Kierrätä

Kuva 4.5. 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. Kuvallähde: SYKE, Kiertotalous maankäytön suunnittelussa.

4.10.1 Biologiset kierrot ja viherrakenne

Kiertotalouden ensimmäisen tavoitteen (vältä) 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 kestävän vedenkäytön ja -kierron, hule- tai tulvavesien hallinnan ja suljettujen ravinnekiertojen turvaamista. Luonnon monimuotoisuuden väheneminen voi heikentää ekosysteemien toimintaa, vaarantaa ekosysteemi-palveluiden 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 kestävää 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.

4.10.2 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 Skaftskärrin 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. Kestävän liikkumisen 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).

4.10.3 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.

4.10.4 Maa-aines- ja materiaalikierrot rakentamisessa

Rakentaminen⁹ on kiertotalouden kannalta suuri haaste, ja samalla keskeisin kehityskohde. Rakentamisessa kaikki kuusi kestävyiden kärkeä 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 rakennusosalalle 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 kiertoon ei kiinnitetä huomiota. Vähähiilinen Imatra 2020-2030 –ohjelman toimenpiteissä on kaupungille ja kaupunkiyhtiöille määritelty, että purkutytöt tehdään harkitusti ja hallitusti purkumateriaalit tehokkaasti lajitellen, uusiokäyttäen ja kierrättäen.

4.10.5 Jätehuolto ja teolliset kiertotalousyksiköt

Kiertotalouden kestävyiden kärkien 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.

4.11 Suunnittelualueesta johdetut lähtökohdat

4.11.1 Väestökehitys

Imatra on kärsinyt asukkaiden vähenemisestä monen muun suomalaiskaupungin tapaan. Viime vuosina asukasmäärä on vähentynyt vuosittain 300–400 asukkaalla. 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 Lappeenrantaan. Siirto toteutettiin syksyllä 2019.

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 ennusteissa projisoidaan menneen kehityksen jatkuvan tulevaisuudessa.

Tilastokeskuksen väestöennusteen (30.9.2019) mukaan Imatran väkiluvun lasku jatkuu voimakkaana. Vuonna 2040 Imatralla ennustetaan olevan 21 523 asukasta kun asukkaita oli vuoden 2019 lopussa 26 508. Väkiluku tulisi pienenemään nykyisestä noin 5 000 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 88,4, kun sen arvioidaan vuonna 2020 olevan 75,6.

Suomessa työkäinen väestö ja työpaikat keskittyvät enemmässä määrin suuriin kasvukeskuksiin. Jos syntyvyys pysyy nykyisellä tasolla, vuonna 2040 väkiluku kasvaa Manner-Suomessa enää Uudenmaan maakunnassa. Etelä-Karjalan maakuntakeskus Lappeenranta tulisi sekini menettämään asukkaita. Ennusteen mukaan Lappeenrannassa on 68 608 asukasta vuonna 2040 kun vuoden 2019 lopussa asukkaita oli 72 634.

Imatran kaupunki panostaa voimakkaasti mm. koulutuksen, asumisen ja elinkeinoelämän kehittämiseen sekä pyrkii aktiivisesti kääntämään kehityksen nousujohteiseksi. Voimassa oleva yleiskaavassa ”Kestävä Imatra 2020” todetaan, että suunnittelussa on varauduttava myös Imatra-Svetogorsk kaksoiskaupunkimallin synnyttämään pendelöintiin siten, että osa Svetogorskissa asuvasta työvoimasta käy töissä Imatran-Lappeenrannan alueella, ja asuu siten osan ajasta tällä seudulla. Rajat ylittävää monipaikkaista asumista ja työssäkäyntiä pidetään edelleen Imatralla merkittävänä mahdollisuutena ja alueellisena erityispiirteenä.

4.11.2 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 virkistyskäytön tarpeisiin raskaan teollisuuden ja energiantuotannon ohella.

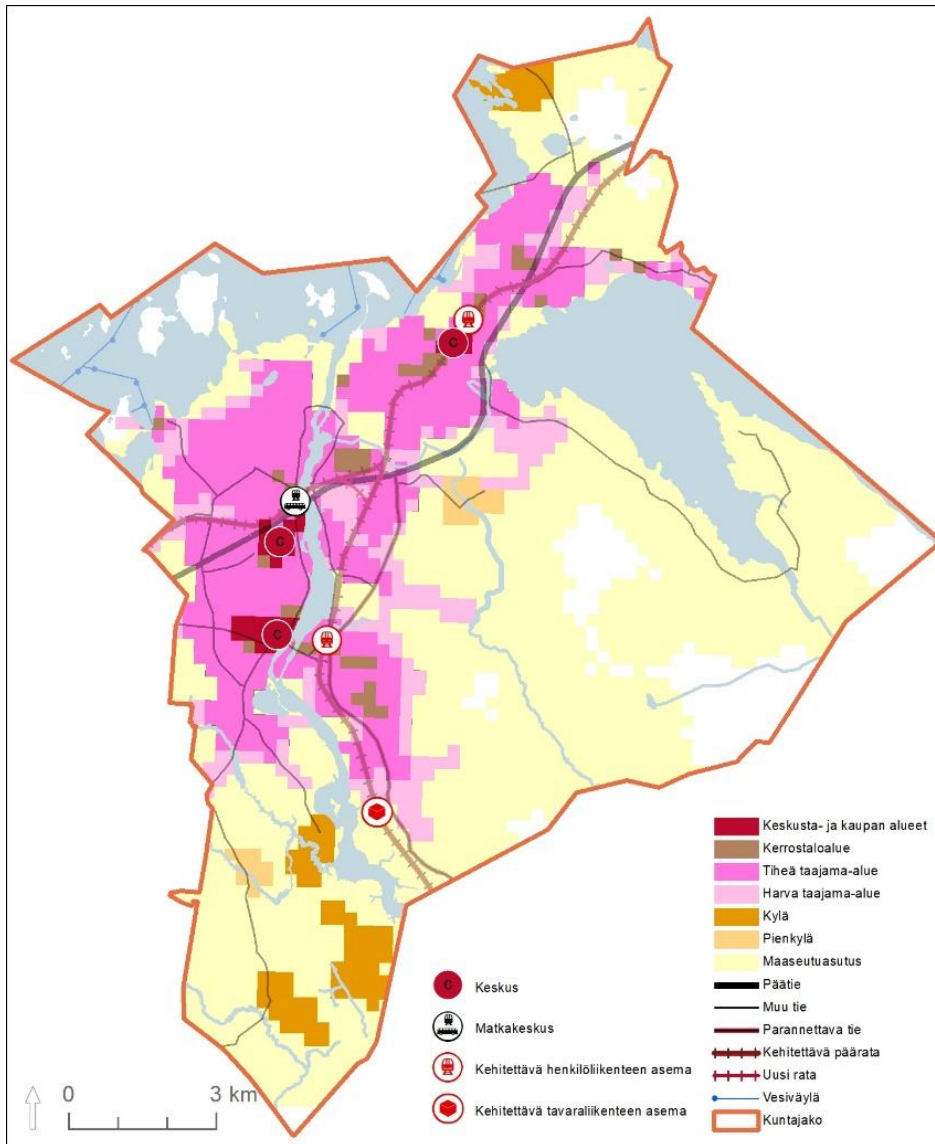
Imatran asutus painottuu Imatran keskustaajamaan, joka levittäytyy Vuoksen molemmiin puolin ja myös kaupungin ulkopuolelle. Imatran keskustaajama on myös Imatran kaupunkiseudun keskustaajama.

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:n 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 rannan tuntumassa. Keskeisiä virkistys- ja ulkoilualueita sijaitsee mm. Saimaan ranta-alueilla ja saarissa, Vuoksen ja Immalanjärven ranta-alueilla sekä Lammassaaren-Ukonniemen aluella. Imatran melko hajanaisesta rakenteesta johtuen 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 eheyttämistä- ja tiivistämistarpeita, elinympäristön laadun kohottamista sekä ilmastomuutoksen hillitsemistä vaikuttamalla suunnittelun avulla mm. liikennesuoritteiden vähentämiseen.



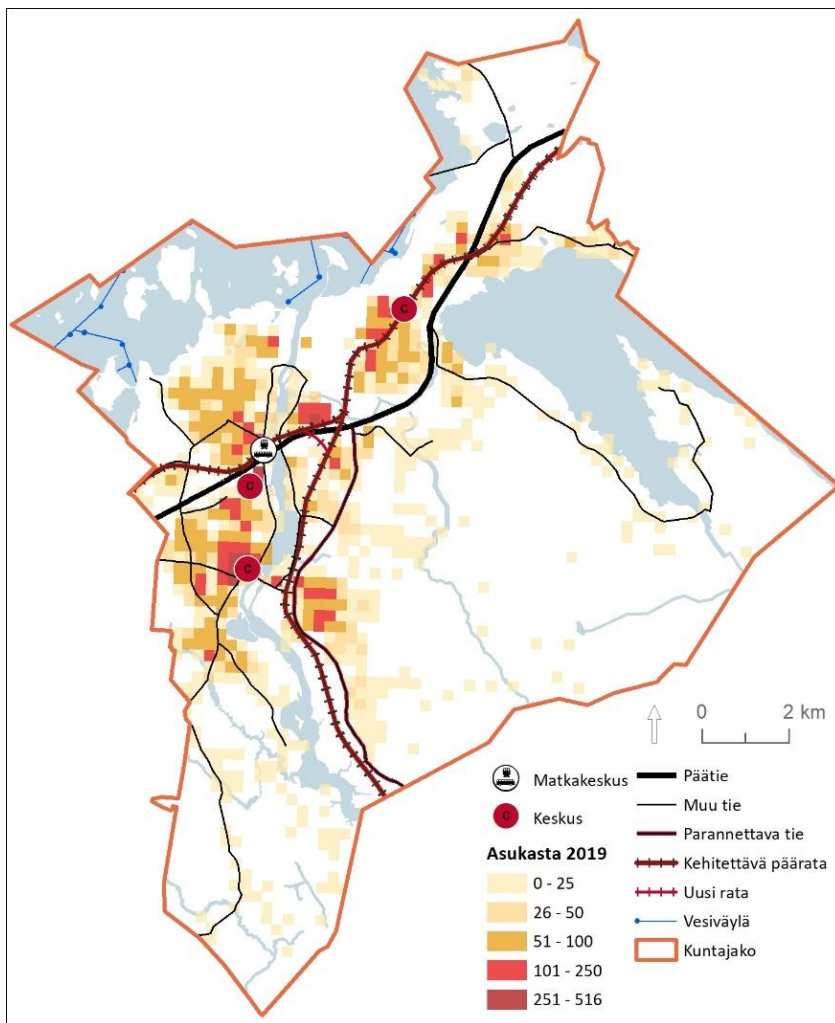
Kuva 4.6. Imatran yhdyskuntarakenne.

4.11.3 Asuminen ja pääkeskukset

Vuoden 2018 lopussa Imatralla oli 26 932 asukasta, joista 26 067 asui taajamissa ja 653 haja-asutusalueilla. Imatran taajama-aste on 97,6 %. Imatralla rivi- ja pientaloissa asuvien asuntokuntien osuus vuonna 2018 oli 57,5 % ja kerrostaloissa asuvien osuus 41 %.

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 4.7. Asukkaiden sijoittuminen ja pääkeskukset.

4.11.4 Kaupalliset palvelut

Imatran vähittäiskaupat ja palvelut ovat keskittyneet kolmeen keskukseseen. 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.

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.

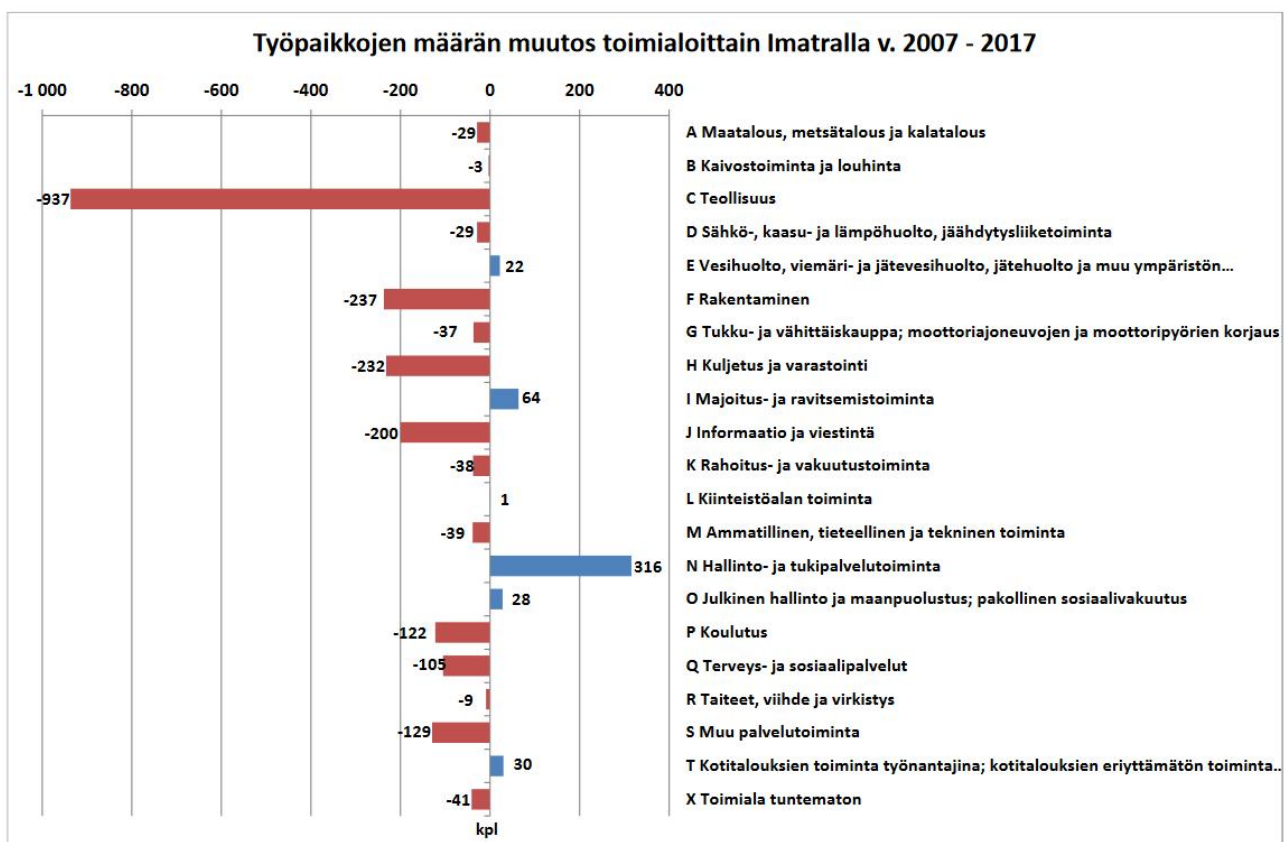
4.11.5 Elinkeinoelämä ja työpaikat

Imatran elinkeinorakenne nojautuu pääosin teollisuuteen, josta merkittävä osa on kemiallista puunjalostusteollisuutta. Sen rinnalle on noussut erilaiset palvelut alueelle suuntautuvan matkailun myötä. Venäläismatkailu vaikuttaa voimakkaasti paikalliseen elinkeinoelämään tuoden ostovoimaa kaupungin rajojen ulkopuolelta. Suurimmat työllistäjät ovat Imatran kaupunki, Stora Enso Oyj, Ovako Imatra Oy Ab ja Rajavartiolaitys

Vuosien 2007 ja 2017 aikana työpaikkoja on vähentynyt lähes jokaisella toimialalla. Suurin vähennys on tapahtunut teollisuudessa (-937). Työpaikkojen määrä on kasvanut vastaavasti eniten hallinto- ja tukipalvelutoiminnassa (316) sekä majoitus- ja ravitsemustoiminnassa (64).

Imatran työllisyyslukujen paranemiskehitys on ollut selvästi hitaampaa kuin koko maassa, sekä hitaampaa kuin Kaakkois-Suomen ja Lappeenrannan seudun vastaava kehitys. Erityisesti nuorten työttömien vähenemä on ollut Imatralla hitaampaa kuin esimerkiksi naapurikaupungissa Lappeenrannassa.

Taulukko 4.2. Työpaikkakehitys Imatralla toimialoittain.



Teollisuus, logistiikka, tuotanto ja satamat

Imatran seutu on ollut vuosina 2008-2010 suurteollisuuden rakennemuutoksen aluetta. Metsäyhtiö Stora Enson vuonna 2019 aloittama säästöohjelma on koskenut jälleen osaltaan myös Imatraa. Paperikoneen sulkemisen jälkeen Imatralla on enää yksi paperikone Tainionkosken tehtailla. Toisaalta Stora Enso on myös investoinut Imatran tehtaan uudistuksiin.

Maakunnan tasolla arvonlisästä 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 vahvempaan.

Luumäen ja Imatran välinen rataosuus on koko Suomen rataverkon yksi vilkkaimmin liikennöidyistä erityisesti teollisuuden puukuljetusten takia. Lähivuosina liikennemäärät ovat kasvamassa, sillä Venäjä on siirtämässä Suomen ja Venäjän välisiä tavarakuljetuksia uudelle Kannaksen radalle.

Matkailu

Imatran matkailullinen vetovoima perustuu kaupunkikuvallisesti viihtyisään **Imatrankosken keskustaan, 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.

Etelä-Karjala panostaa Etelä-Savon kanssa Saimaan matkailun kehittämiseen tavoitteenaan nostaa Saimaa Suomen kolmen tärkeimmän matkailualueen joukkoon pääkaupunkiseudun ja Lapin rinnalle. Tätä tavoitetta tukee mm. Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen, mikä mahdollistaa jatkossa suurempien alusten käytön ja nykyistä laajemman risteilyliikenteen Saimaalla moderneilla matkustaja-aluksilla.

Imatralla on tehty pitkäjänteistä työtä Imatran kylpylän ja Ukonniemen alueiden kehittämisessä. Imatran Kylpylän historia ulottuu 1970-luvulle, ja vuosien saatossa nykyisin Etelä-Karjalan kuntoutumissätiön 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.

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 kehittämisalusta ja vierailukohde, joka on osa kansainvälistä geopark-verkostoa. Saimaa Geoparkin opastuskeskus on Imatralla.

Kylpylän ja Ukonniemen lähellä sijaitsevassa Lammassaassa toimii Imatran vierasvene- ja matkustajasaatama. Satamasta on yhteys Saimaan suurille selkävesille. 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.

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.

4.11.6 Rajavartiolaitos ja Tulli

Imatralla sijaitsevat Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunta ja Raja- ja merivartiokoulun Imatran koulutuskeskus sekä Pelkolan rajavartioasema.

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 paperikominaatin 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. Imatrusta 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 Imatrusta 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 4.8. Imatran ja Vainikkalan rajanylityspaikat ovat osa TEN-T -ydinverkkoa EU:n ulkorajan yli Venäjälle ja Aasiaan.

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 kehittyessä.

4.11.7 Maisema

Imatra kuuluu maisemamaakuntajaossa Eteläiseen rantamaahan ja tarkemmin kaakkoiseen viljelyseutuun.

Eteläinen rantamaa on korkokovaltaan 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 harjuksoja. 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.

Imatrankoski on valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue ja Imatrankosken kulttuuriympäristö valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Imatrankoski on myös yksi Suomen kansallismaisemista. Imatrankoski on ollut viime vuosisadalta lähtien maamme tunnetuimpia maisemanähtävyyksiä, johon liittyy kosken rannalla sijaitseva Kruununpuisto sekä Imatran Valtionhotelli.

Kruununpuisto on maantieteellisesti, kulttuurihistoriallisesti ja luonnonsuojelullisesti merkittävä kohde. Se on yksi Suomen vanhimmista kansallismaisemista ja merkittävä matkailunähtävyys historiallisesti ja nykypäivänäkin. Kruununpuisto on myös Suomen vanhin luonnonsuojelualue. 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. Muinaisuomanpuisto on rauhoitettu kulttuurihistoriallisena kohteena luonnonsuojelualueeksi ja se on suojeltu Rakennuslainsäädännön nojalla (SR). Koskipuisto sijaitsee Imatran keskustan välittömässä läheisyydessä Keskuspuiston ja koskiuoman välisellä alueella. Koskipuisto on uoman rinnettä lukuun ottamatta rakennettua puistoa. (Kruununpuiston käyttö- ja hoitosuunnitelma, Erika Luhtanen 2014.)

Imatran maisemarakennetta kokonaisuutena on selvitetty ja arvioitu aiempien yleis- ja asemakaavojen yhteydessä. Yleiskaavasunnittelu tukeutuu tältä osin lähtökohtaisesti olemassa olevaan tietoon.

4.11.8 Kulttuuriympäristö

Yleiskaavan 2040 yhteydessä on laadittu Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheita käsittelevä selvitys (Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet, Imatran kaupunki, Ramboll, 2020). 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

Valtakunnallisesti merkittävistä kulttuurihistorian kohteista laajimmat ovat Imatrankoskeen ja Vuokseen liittyvät alueet: Imatrankosken kulttuuriympäristö ja Imatran Voiman ja Kuparin asuinalueet sekä Tainionkosken (Tornansaari) teollinen ympäristö.

Imatran alueella on suojeltu kirkkolain mukaisella päätöksellä Vuoksenniskan Kolmen Ristin kirkko. Valtion omistamien rakennusten suojelusta annetun asetuksen nojalla Imatralla on suojeltu myös Kaakkois-Suomen rajavartioston Immolan kasarmialueen rakennuksia. Maakunnallisessa suunnittelussa erityisenä asiana on lisäksi huomioitu Alvar Aallon vaikutus Imatran rakennettuun ympäristöön. Imatralla sijaitsee esim. Aallon 1950-luvulla suunnittelema rintamamiestyyliä tyypitaloalueita.

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.

Selvitys on selostuksen liitteenä.

Arkeologinen perintö

Yleiskaavan yhteydessä on laadittu erillinen arkeologinen selvitys.

Selvitys on selostuksen liitteenä.

4.11.9 Luonnonympäristö

Imatran luonnonympäristö on runsasta ja alueen geologia ja biologia ovat tunnusomaisia, kuten Laatokan-Karjalan lehtoalue Vuoksen rantamailla. Vuoksen ohella luontoarvojen kannalta tärkeitä alueita ovat mm. Saimaa ja Immalanjärvi ympäristöineen. Keskusta-alueilla virkistysyhteystarpeet ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden ekologisten yhteyksien säilyminen edellyttävät yhteensovittamista.

Luonnonympäristön osalta yleiskaavan tavoitteena on osoittaa riittävät vihervyöhykkeet, jotka toisaalta turvaavat virkistysmahdollisuudet ja toisaalta toimivat ekologisen verkoston runkona, sekä turvata luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet.

Elävä maaperä sitoo hiiltä, ja hiilinieluja tulee pyrkiä kasvattamaan. Imatralla Virasojan alueelle 6-tien varrella on kaavailtu hiilinielua. Alue soveltuu maaperältään huonosti rakentamiseen, ja sille on muotoutunut iso maanlajitysalue, jota tällä hetkellä metsitetään.

Yleiskaavan yhteydessä on laadittu luontoselvitys koskien maankäytön muutosalueita sekä tarkistettu voimassa olevan yleiskaavan luontoselvitys vuodelta 2000. Päivitetty luontoselvitys on selostuksen liitteenä.

4.11.10 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 suurella määrällä 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 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.

4.11.11 Verkostot

Yleiskaavatyön yhteydessä tehdään liikenne- ja johtoverkostojen nykytilatarkastelu ja tarkastelut muutos- ja rakentamistarpeista tulevaa maankäyttöä silmällä pitäen. Kaavaratkaisun tarkentuessa suunnitellaan strategisen yleiskaavan mahdollistamalla tasolla ja tarkkuudella toiminta-alueiden ja verkostojen laajentamistarpeet alueille, joihin kohdistuu uutta maankäyttöä tai muutoksia nykyiseen maankäyttöön.

4.11.12 Liikenne

Liikenneverkon kehittäminen on tärkeä osa yleiskaavasuunnittelua. Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on vaikuttaa liikkumisen tapoihin ja edistää joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksia. Maankäytön suunnittelulla tuetaan kestävästä liikkumista.

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

4.11.13 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, joille 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.

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/yritykset/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), teollisuustoimintojen alueilla (Kaukopää, Tainionkoski, Pelkola) sekä monipuolisilla virkistys- ja urheilutoimintojen alueilla (Imatran kylpylä, Ukoniemi).

4.11.14 Teollinen materiaalikierto

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 hyötykäyttäjät. 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.

4.11.15 Yhdyskuntatekninen huolto

Pohjavedet ja vedenottamot

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 maankäytön suunnittelua.

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

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 on alustavasti pohdittu uuden puhdistamon rakentamista Vuoksen vastakkaiselle rannalle. Nykyisen Meltolan jätevedenpuhdistamon alueelle jäisi siirtopumppaamo, josta tuleva jätevesi pumpattaisiin siirtolinjaa pitkin uudelle puhdistamolle. Uudesta puhdistamosta ei ole tehty päätöksiä, mutta seudulliselle yhteishankkeelle ei näillä näkymin ole edellytyksiä (Lappeenrantaan rakennetaan uusi jätevedenpuhdistamo Lappeenrannan jätevesiä varten).

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>

4.12 Ympäristöhäiriöt

4.12.1 Melu

Imatran asutukselle aiheutuma meluhaitta on pääasiassa peräisin rautatie- ja ajoneuvoliikenteestä. Meluntorjuntaan liittyvät ratkaisut ovat osa maankäytön suunnittelua.

Yleiskaavan yhteydessä laaditaan erillinen meluselvitys.

4.12.2 Maaperän pilaantuneisuus ja riskikohteet

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

OSA II: YLEISKAAVA

5 Yleiskaavan tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet

5.1 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.

Yleiskaavan laadintaa ohjaavat lisäksi mm. Imatran kaupunkistrategia 2030, 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 maankäyttöliisiä 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.).*
- *Kaupun 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.

5.2 Yleiskaavoitusta ohjaavat tavoitteet – tarkennettu tavoitteisto

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. Merkittävin osa tavoitteista on Imatran kaupungin omia tavoitteita suunnittelulle. Monet näistä tavoitteista pohjautuvat Imatran strategiaan ja sen liiteasiakirjoihin kuten esimerkiksi ympäristöohjelmaan 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 Ukonniemen 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, Ukonniemi 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 yhteysvälillä, 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 pientalotyyppit).
- 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 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 alueidenkäyttölinen 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 palvelulinkeinot).

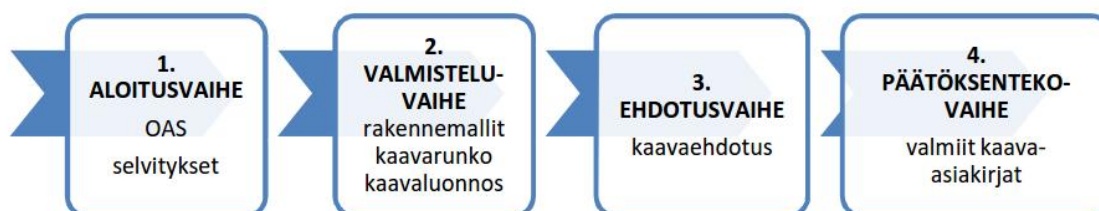
Tavoitteet esiteltiin kaupunginhallitukselle 16.12.2019.

Suunnittelun aikana todettiin tarve laajentaa suunnittelunäkökulmaa kattamaan laajemmin ilmastoon ja kiertotalouteen liittyviä tavoitteita (ks. luku 4.10).

6 Suunnitteluprosessin vaiheet

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

Kaavio 6.1. Kaavoitusprosessin eteneminen.



Taulukko 6.2. Kaavoitusprosessin eteneminen.

KAAVOITUSPROSESSIN ETENEMINEN		
KAAVAN VAIHE	TOIMENPIDE	AJANKOHTA
ALOITUSVAIHE	Kuulutus vireilletulosta	3.3.2016
	Kuntalaiskysely	11.10 - 31.12.2017
	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) 31.1.2018	Nähtävillä 2/2018
	Aloituskokouksen viranomaisneuvottelut	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	19.9.2019
	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 lausuntopyynnöt; 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 (päättös valmisteluaineiston nähtäville asettamisesta)	2.3.2021
	Ohjausryhmä (OR 6): Luontoselvityksen tulosten käsittely (koko kaupungin alue), ilmastovaikutusten arvioinnin viimeistely viherverkon osalta, kaavavalmistelu jatkovaiheet	13.1.2022
	Kaupunkikehityslautakunta (täydennetty valmisteluaineisto tiedoksiantona)	15.2.2022
EHDOTUSVAIHE		

7 Rakennemallit

7.1 Laatomisperiaatteet

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 kehittämialueita tukeva joukkoliikennejärjestelmä ja sen painotukset. Mallien parhaat puolet yhdistettiin ja tarkastelua jatkettiin valitun mallin pohjalta. Yhdistelmämallin vaikutukset arvioitiin suhteessa yleiskaavalle asetettuihin tavoitteisiin.

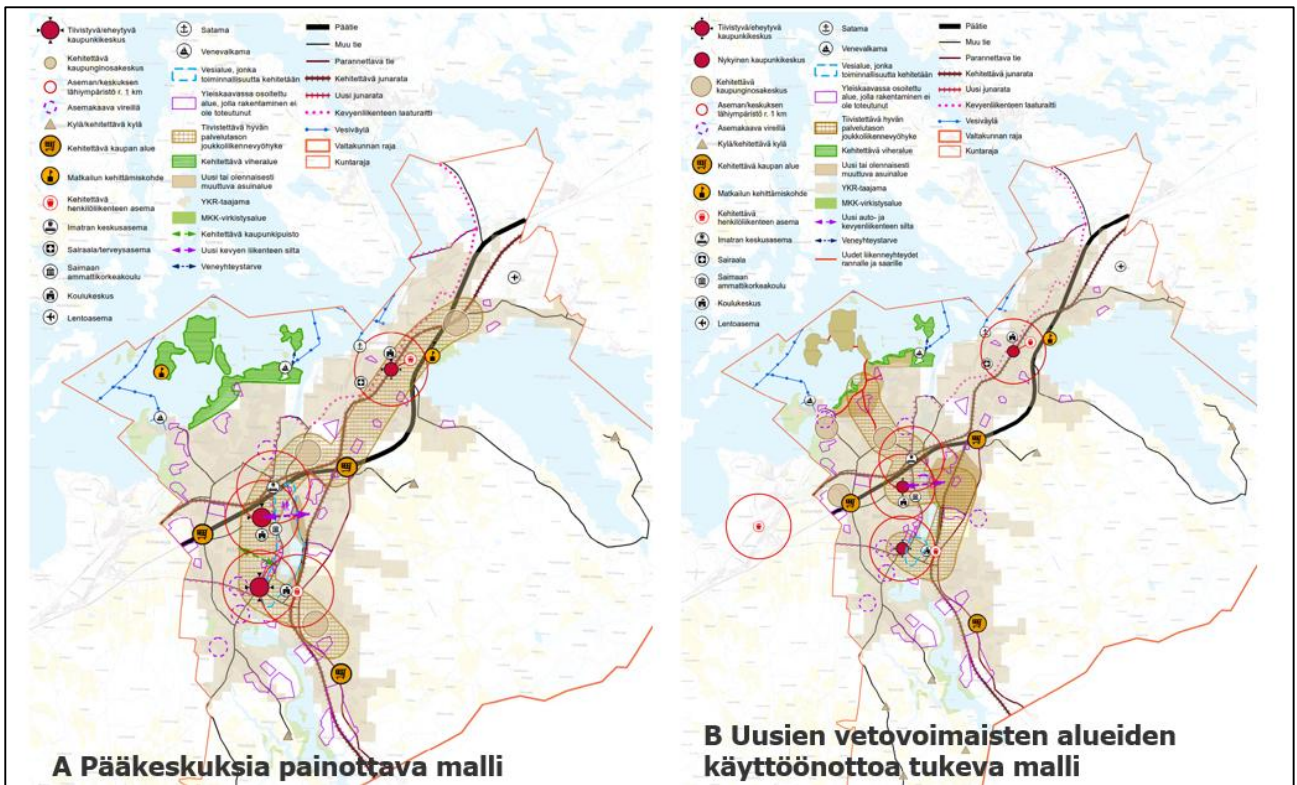
Yleiskaavan tavoitteet, rakennemallin sisältö ja sen vaikutusten arviointi käsiteltiin kaupunginhallituksessa 16.12.2019. Kaupunginhallitus näytti vihreää valoa suunnittelun jatkamiselle seuraavaan vaiheeseen, jossa rakennemallin (yhdistelmämallin) pohjalta laadittiin keväällä 2020 kaikki suunnittelun teemat käsittävä kaavarunko.

7.2 Rakennemallien sisältö

7.2.1 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 kävellen 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 7.1. Tutkitut rakennemallivaihtoehdot.

Vaihtoehdoissa tutkitut muuttujat ja toisaalta vaihtoehdoissa vakiona pidetyt asiat on esitetty seuraavissa taulukoissa.

Taulukko 7.1. 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 Sienimäki Rautio 	Olemassa olevien alakeskusten vahvistuminen: <ul style="list-style-type: none"> Itä-Siitola Karhumäki/Karhukallio Malonsalmi-Ukonniemi (muun ohella myös asuminen 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 7.2. 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	
Kaupan 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 henkilöjuna liikenteen käynnistämiseen • Vuoksenniskan ylittävän sillan tai muun yhteyden toteuttaminen yleiskaavan mukaisesti 	
Keskusverkko Asemaympäristöt Kylät	Imatrankosken ja Mansikkalan kaupunkikeskusten vahvistaminen Matkakeskuksen/Mansikkalan ja Imatrankosken asemaympäristöjen vahvistaminen Kyltien 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	

7.2.2 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.

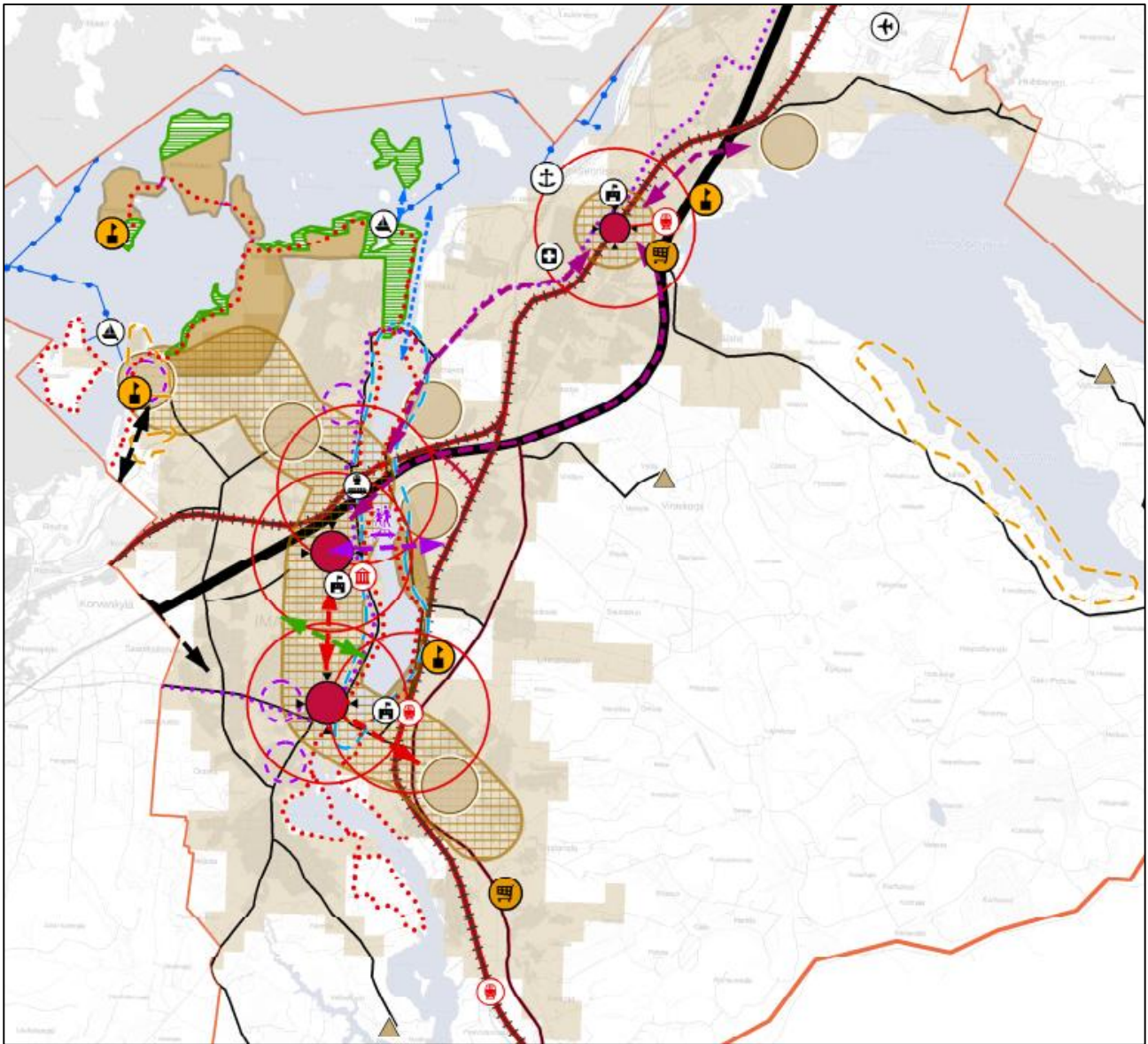
Yhdistelmämallin mukaisesti yleiskaavan valmistelua ohjaavat seuraavat periaatteet:

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 7.2. Yleiskaavoituksen pohjaksi laadittu rakennemalli (yhdistelmämalli).

7.2.3 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 kaupunkipuistostatuksen hakuprosessista, jossa tavoitteena oli säilyttää alueen virkistys-, luonto- ja kulttuuriarvot sovittaen ne yhteen rakennetun ympäristön ja elinkeinojen 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 laatuikäntävää 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 kestävästä liikkumisesta tukevalla tavalla sekä toimintojen järkevällä sijoittamisella olemassa olevaa rakennetta eheyttämällä ja siihen tukeutuen.</p>

	<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.</p>
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 yhteysväylillä, 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
<p>Varaudutaan seudullisen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen kehittämällä Imatrankosken ja Vuoksenniskan vanhoja henkilöliikenteen asemapaikkoja. Lisäksi varaudutaan Pelkolan aseman toteuttamiseen.</p>	<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 suuryksikkö-alueilla (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 - Ukoniemen 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>

8 Kaavarunko

8.1 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.

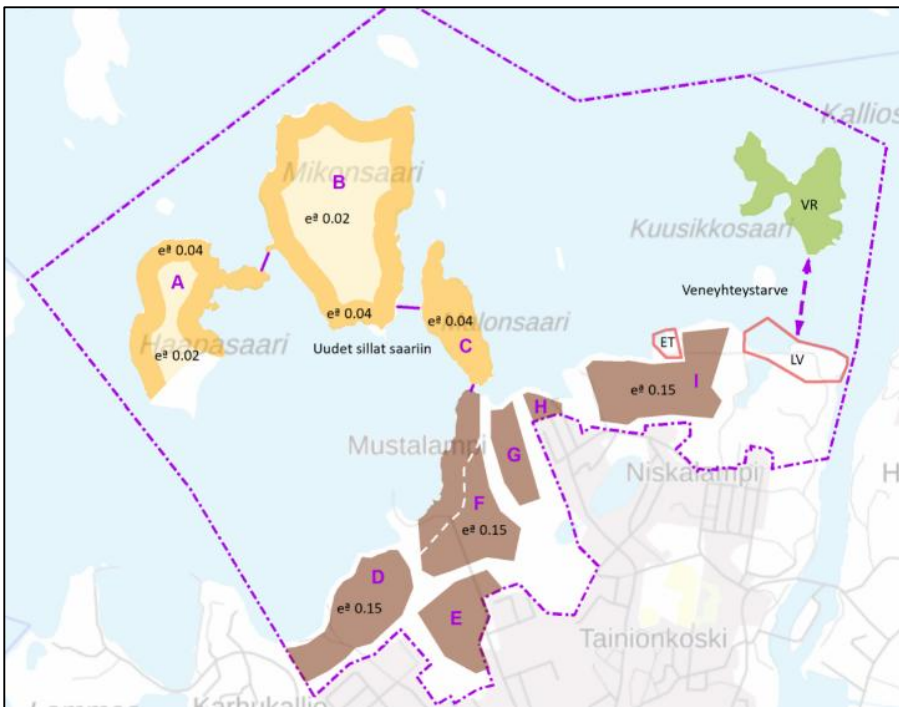
8.2 Kaavarungon laatimiseen liittyneet erityiskysymykset

8.2.1 Saimaan rantojen ja saarten rakentamisen kaavataloustarkastelu

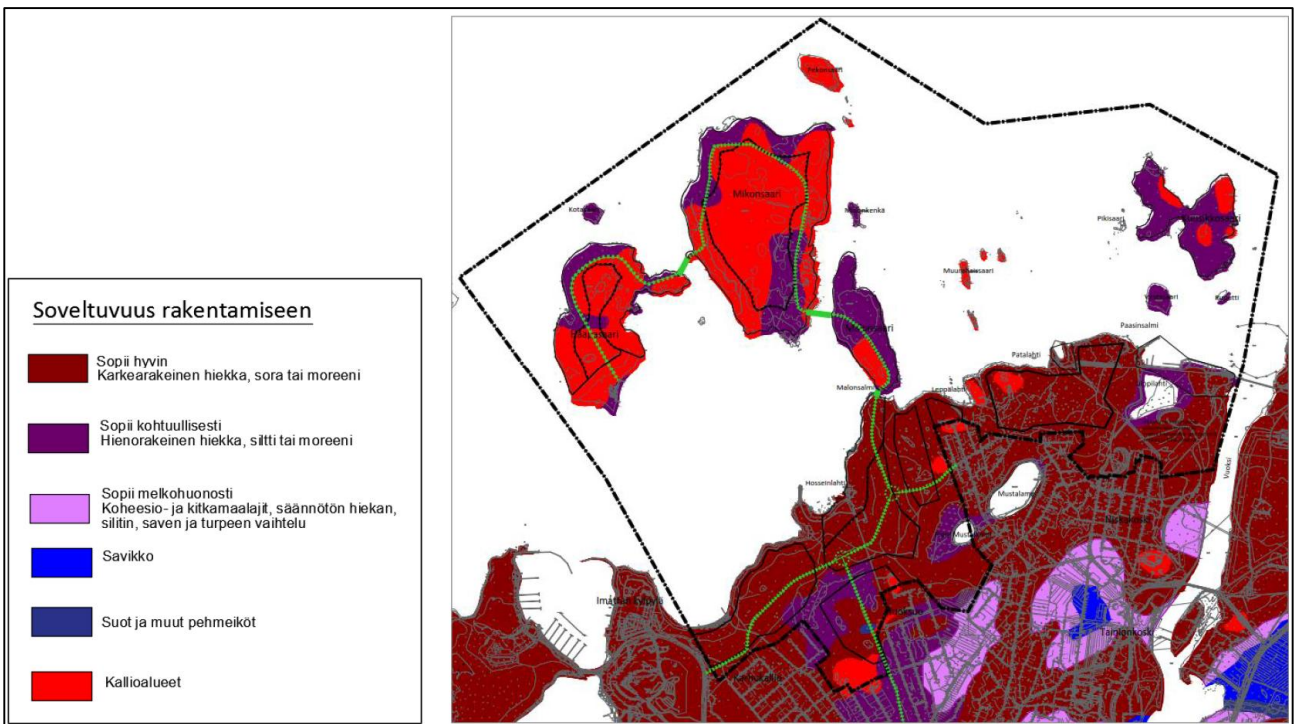
Imatralla on käyty pitkään keskustelua Saimaan rantojen rakentamismahdollisuuksista ja teemaa käsiteltiin myös kaupunginhallituksen elinvoimaseminaarissa 18.11.2019. Seminaarissa todettiin, että omakotitalon rakentamismahdollisuus Saimaan rantaan on yksi merkittävistä Imatran kaupungin elinvoiman kasvutekijöistä.

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 8.1. 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 8.2. Kaavataloustarkastelun taustaksi tutkittiin alueiden soveltuvuutta rakentamiseen.

Kaavataloustarkastelu on selostuksen liitteenä.

8.2.2 Rantarakentamistarkastelu ja koemarkkinointi

Kaavatalousselvityksen jatkotyönä tehtiin tarkempi, suunnitteluun perustuva tarkastelu ranta-alueiden kehittämisestä. 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 8.3. Tarkemman rantatarkastelun alue.

Tarkasteltu tehtiin sovittaen yhteen erilaisia rantojen käyttöön liittyviä tavoitteita: asumisen lisäksi huomioitiin luonnon, virkistystyksen 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 asumismuototoiveista. Koemarkkinointi toteutettiin kesällä 2020. Koemarkkinoinnin tulokset kertoivat positiivisesta kiinnostuksesta Saimaan rantatontteihin.



Kuva 8.4. Saimaan rantojen koemarkkinoinnin oheismateriaalia.

8.3 Kaavarungon keskeinen sisältö

8.3.1 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/eheytyvään 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 ohjausvaikutusta. Imatran kaupunkirakennetta on päätetty useissa aiemmissa strategioissa tiivistää sisäänpäin. Tähän liittyvät tehdyt päätökset mm. varhaiskasvatuksen ja koulujen sijoittumisesta.

8.3.2 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 purkamisen. 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 parhaillaan vireillä Onnelassa ja Meltolassa. Kouluverkkouudistuksen myötä tyhjenee kouluja.

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 pientalotyyppit) eri väestöryhmien tarpeisiin lisätään.

8.3.3 Taajama-alueet ja kestävä liikkuminen

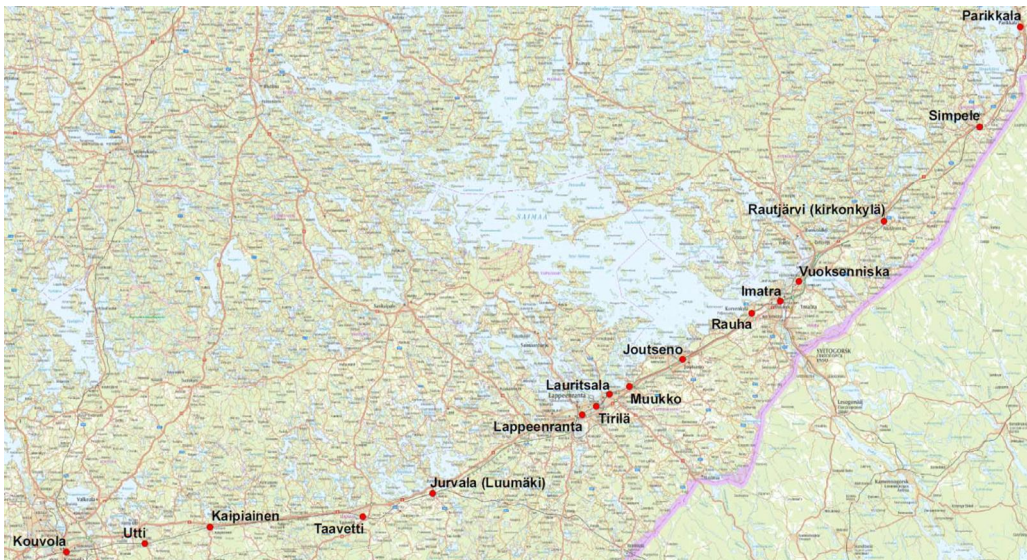
Kaavarungossa esitetty tiivistettävä hyvän palvelutason joukkoliikennevyöhyke tähtää siihen, että sisäisestä liikenteestä yhä suurempi määrä voidaan järjestää hyvin saavutettavan joukkoliikenteen avulla. Kasvusta merkittävä osa sijoitetaan tälle vyöhykkeelle.

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 kytetään Mansikkalaan nopean joukkoliikenneyhteyden avulla – tällä yhteydellä 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 virkistyksen näkökulmasta.

Kaavarungossa varaudutaan seudullisen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen kehittämällä Imatrankosken ja Vuoksenniskan vanhoja henkilöliikenteen asemapaikkoja. Tavaraliikenteen raja-asematoiminnot siirtyvät Imatrankoskelta Pelkolaan, mikä mahdollistaa Imatrankosken entisen asemansrudun kehittämisen.



Kuva 8.5. Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Karjalan taajamajunaselvitys, 2010: Taajamajunan suunnittelualue ja tarkasteltavat henkilöliikennepaikat.

8.3.4 Saimaan rannat ja saaret

Kaavarunkoratkaisun 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. Kaavarunkoratkaisussa 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 siitäkin 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 Saimaantonttien koemarkkinoinnista saadun tiedon puitteissa. Tavoitteena on ranta-alueiden vetovoimatekijöiden hyödyntäminen monipuolisesti asumisen, matkailun ja virkistyksen kehittämiseksi. Samalla tuetaan Ukonniemen ja Imatran kylpyläalueen kehittämistä.

8.3.5 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 veneilyreitin 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

- osoitetaan riittävät aluevaraukset huomioiden nykyiset yritykset ja myös alueelle sijoittuvat tulevat toimijat (riittävä mitoitus)
- 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)

8.3.6 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 kaananan 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 Saimaalta 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 8.6. 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 8.7. Kaukovaellusreitti E10 kulkee Nuorgamista Nizzaan. Reitti etenee Etelä-Karjalan kautta Parikkalasta Rautjärven ja Ruokolahden kautta Imatralle ja edelleen Helsinkiin. Ennen Nizzaa etappeja ovat Rügen, Potsdam, Praha, Salzburg ja Bolzano. Kuvalähde: 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 laajempänä). Kaavarungon laatimisen yhteydessä pohdittiin, millä luokittelulla/tarkkuustasolla reitit tullaan yleiskaavassa esittämään. Osa reiteistä sisältyy yleiskaavan viher-, virkistys- tai matkailualueille (esim. Imatran kylpylän alue, Ukoniemi). Keskeinen lähtökohta laadittavalle yleiskaavalle on ollut viheralueiden esitystavan yleispiirteittäminen (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.

8.3.7 Kulttuuriympäristö, arvokohteet ja suojelu

Valtakunnallisesti merkittävistä kulttuurihistorian kohteista laajimmat ovat Imatrankosken ja Vuokseen liittyvät alueet: Imatrankosken kulttuuriympäristö ja Imatran Voiman ja Kuparin asuinalueet sekä Tainionkosken (Tornansaari) teollinen ympäristö.

Kirkkolain nojalla on suojeltu Vuoksenniskan Kolmen Ristin kirkko.

Valtion omistamien rakennusten suojelusta annetun asetuksen nojalla Imatralla on suojeltu Kaakkois-Suomen rajavartioston Immolan kasarmialueen rakennuksia.

Maakunnallisessa suunnittelussa erityisenä asiana on lisäksi huomioitu Alvar Aallon vaikutus Imatran rakennettuun ympäristöön. Imatralla sijaitsee esim. Aallon 1950-luvulla suunnittelema rintamamiestyyllisiä tyyppitaloalueita.

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 arvoraakennukset ja -alueet. Selvityksessä on käsitelty seuraavia rakennetun ympäristön kehitysvaiheita ja teemoja:

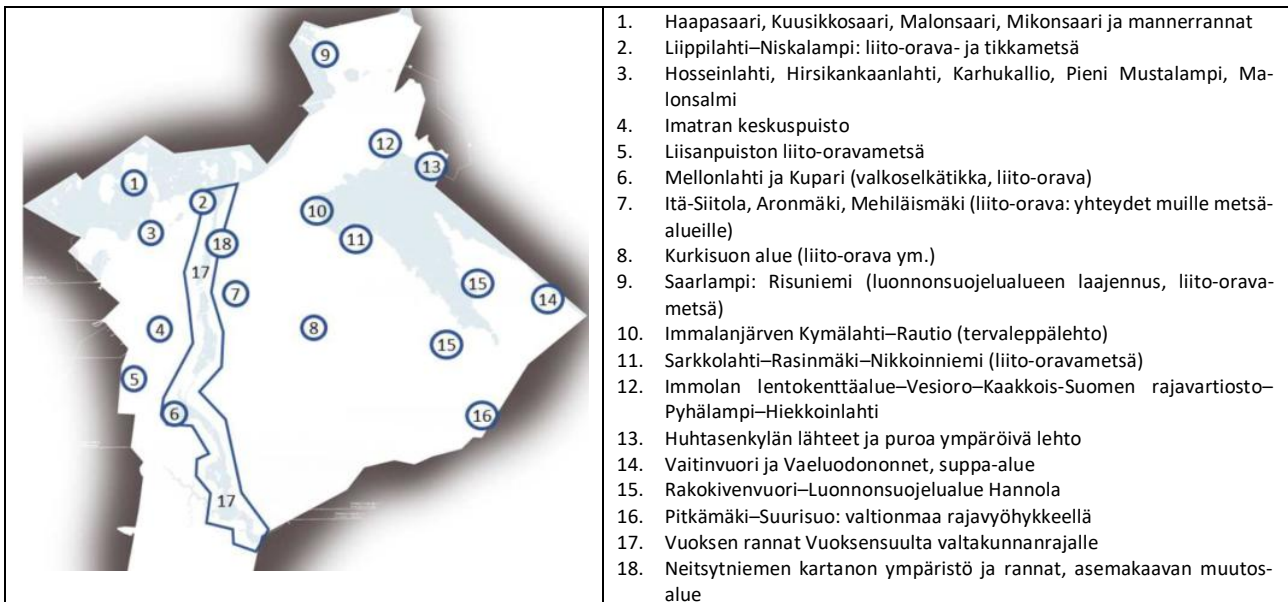
- esihistoriallinen aika
- talonpoikais- ja säätyläiskulttuuri
- matkailu
- teollistumisen aika
- sota ja jälleenrakentaminen
- liikerakentaminen
- kolmen keskuksen kauppala
- nopean rakentumisen vaihe ja neljän keskustan kaupunki

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. Edellisellä yleiskaavakierroksella merkintöjä ei juurikaan perusteltu, joten usean kohteen suojeluperuste on epäselvä. Asemakaavoissa suojeltujen kohteiden (esimerkiksi Imatrankosken koulu, Tainionkosken koulu, Kaukopään, Lähteen talo, Uimahalli-urheilutalo) suojelustatuksen poistaminen edellyttää asemakaavamuutosta. Osassa kohteita suojelumerkintä on asemakaavasta jo poistettu, osassa harkinta on vielä kesken.

8.3.8 Luonnonympäristö, arvokohteet ja suojelu

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 tarkoitettu tarkistaa.



Kuva 8.8. Imatran luonnonsuojeluyhdistyksen rakennemalli- ja kaavarunkovaiheen aikana esille nostamat arvokkaat luontokokoisuudet.

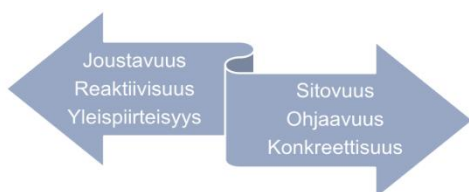
9 Yleiskaava

9.1 Yleiskaavan luonteesta ja strategisesta sisällöstä

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

Imatran koko kaupungin kattavan yleiskaavan alueella on voimassa eriaikaisia, 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.



Lähde: Laitio, Majjala

Kuva 9.1. 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. Yleiskaavassa varaudutaan pitkällä aikavälillä

myös siihen, että rakenne voi hallitusti laajentua olemassa olevaan infra-struktuuriin tukeutuen kohti Saimaan ranta-alueita. Laajenemisalue on kytketty joukkoliikenteen keskeiseen kehittämiskäytävään.

Yleiskaavan yhteydessä tulisi laatia toteuttamishjelma, jossa osoitetaan keskeisimmät muutosalueet ja niiden vaiheittain toteuttamisen periaatteet. Toteuttamishjelmalla on keskeinen merkitys alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnitelmallisessa kehittämisessä ja ohjaamisessa siten, että kaupungin rakenne pysyy taloudellisena ja ekologisena kaikissa väestö- ja työpaikkakehityksen skenaarioissa. Strateginen yleiskaava tuottaa lähtökohtia kaavoitusohjelmille, maanhankinnalle, investointiohjelmille ja palveluverkon muutosten valmisteluun.

Jatkossa Imatran yhdyskuntarakenteen kehittämiseen vaikutetaan strategisen yleiskaavan määrittelemien periaatteiden mukaisella yksityiskohtaisemmalla yleiskaavoituksella ja asemakaavoituksella. Kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kestävä kehittäminen vaatii paitsi kurinalaista ja määrätietoista maapolitiikkaa, myös yksityiskohtaisemman suunnittelun ja toteuttamisen ajallista ja osa-alueittaista vaiheistusta.

9.2 Yleismääräykset

Yleiskaavassa on annettu koko aluetta koskevia yleismääräyksiä. Yleismääräykset koskevat:

- kaupan sijoittumista ja vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitusta keskustojen ulkopuolella
- luontoarvojen vaalimista
- maaseutualueelle rakentamista
- viheralueverkoston jatkuvuuden turvaamista ja niiden pirstoutumisen ehkäisemistä
- tulvariskien huomioimista
- hulevesien hallintaa
- energiaa
- kiertotaloutta ja materiaalitehokkuutta
- meluntorjuntatarvetta

9.3 Alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävä liikkuminen

9.3.1 Kaupunkikeskukset ja keskustatoimintojen alueet

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

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 vetoa-voimaa, elinvoimaa ja viihtyisyyttä lisätään erityisesti keskustoissa aikaisempaa monimuotoisemmalla asumisella. Asumismuotojen ja -tapojen erilaisuutta (omistus-, vuokra-, opiskelija-, osaomistus- ja asumisoikeus-, palveluasuminen; kerros-, rivi- ja pientalotyyppit) eri väestöryhmien tarpeisiin lisätään.

Keskustoja koskevat aluevaraukset ovat voimassa olevaa yleiskaavaa väljempiä niihin kuuluessa myös ympäröiviä asunto- ja palvelualueita.

Kaavamääräys:

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. Asumiseen ja muuhun rakentamiseen liittyviä innovaatioita tulee pyrkiä tukemaan lisäämällä koerakentamistoimintaa sekä muuntojoustavaa ja älykästä rakentamista.

Kaupallisen palvelurakenteen kehittämisessä alueella tulee suosia keskustahakuista erikoiskauppaa, keskustahakuisia kaupallisia palveluja sekä päivittäistavaraa. 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.

9.3.2 Kaupunginosakeskukset

Kaupunginosakeskuksia tarkoittavalla kohdemerkinnällä on osoitettu Rajapatsas, Sienimäki, Rautio, Itä-Siitola, Karhumäki, Meltola ja uutena kaupunginosakeskuksena Saimaanranta.

Kaupunginosakeskukset on tarkoitettu tiiviin rakentamisen alueeksi, jonka pääasiallisia toimintoja ovat asuminen, palvelut ja hallinto, keskustan 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.

9.3.3 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 ja taajamatoimintojen alue**. Nämä on jo asemakaavoitettu tai tarkoitettu asemakaavoitettaviksi.

Tumman ruskealla osoitetut **intensiivisten taajamatoimintojen alueet** on tarkoitettu tiiviiksi ja laadukkaan kaupunkimaisen rakentamisen alueeksi, joka tukeutuu nykyistä tehokkaampaan joukkoliikenteeseen, kävellyyn 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 matkustajapotentialin kasvattamista.

Muut asemakaavoitettavaksi tarkoitetut alueet on osoitettu keskiruskealla värillä **taajamatoimintojen alueiksi**. Nämä alueet on tarkoitettu pääasiassa asumiseen ja sitä tukevien palvelujen, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien työpaikkatoimintojen sekä näihin liittyvän liikenteen, virkistyksen 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 lukuunottamatta, 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.

9.3.4 Liikenneverkko

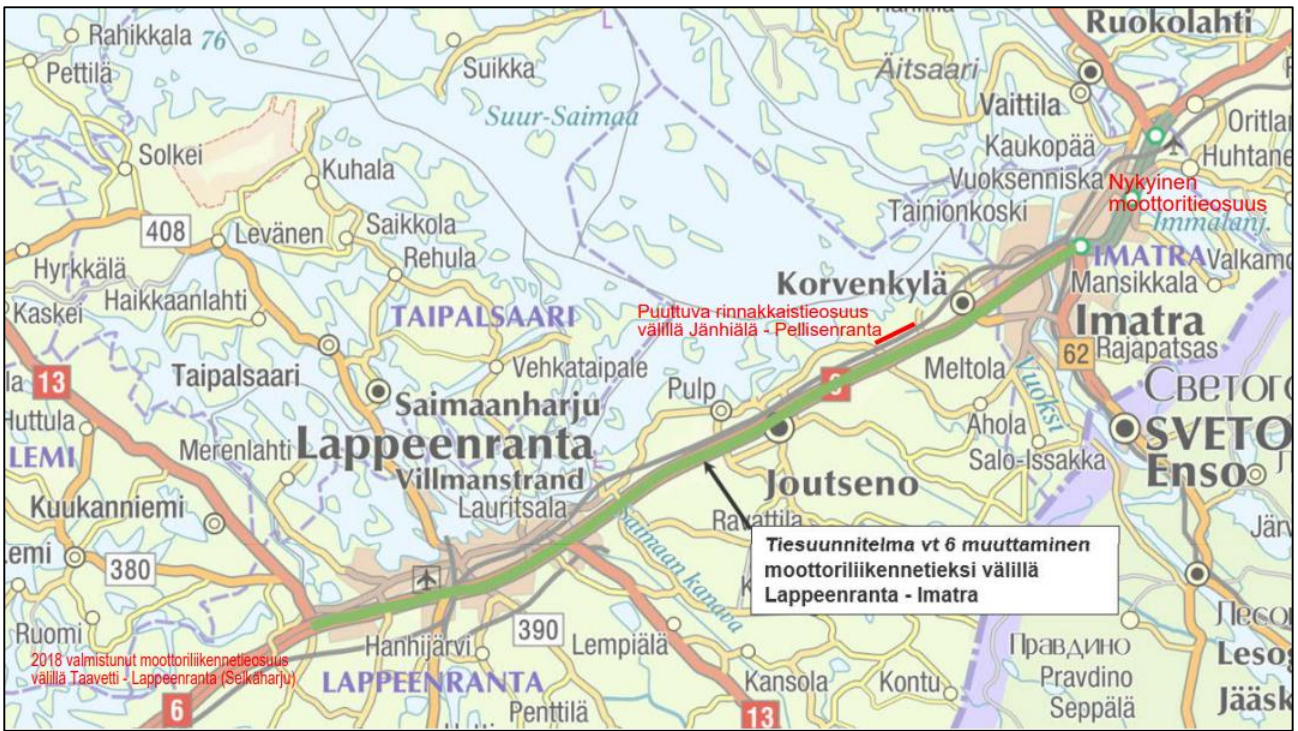
Yleiskaavassa on osoitettu seudun pääliikenneverkko: **moottoritie/moottoriliikennetie/valtatie, kantatie, merkittävästi parannettava kantatie, seututie/pääkatu ja yhdystie/kokoojakatu.**

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.

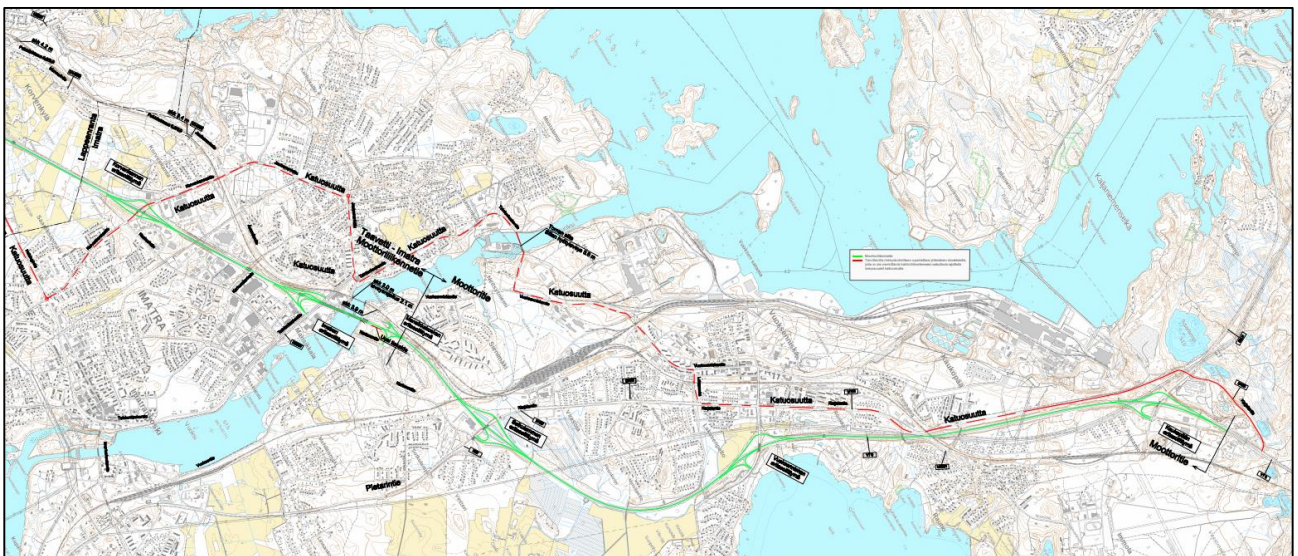
Kaakkois-Suomen ELY-keskus laatii parhaillaan tiesuunnitelmaa valtatie 6 muuttamiseksi moottoriliikennetieksi välille Selkähärju - Mansikkala, Lappeenrannan ja Imatran kaupungin alueella. Tiesuunnitelmaan sisältyy esitys moottoriliikennetieosuudelta siirtyvän hitaan liikenteen käyttämäksi rinnakkaistieverkoksi. --- Suunnittelualue rajautuu valtatie 6 länsipäässä (Kärjenkylä, Lappeenranta) Selkähärjun 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 rinnakkaistieverkolle, joka koostuu pääosin nykyisestä maanteiden ja katujen muodostamasta tieverkosta. Rinnakkaistieyhteydeksi viitoitetaan yksi KAS ELY-keskuksen ylläpitämällä maantieverkolla tai kaupunkien ylläpitämällä katuverkolla kulkeva valtatie 6 suuntainen rinnakkaistieyhteys.

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



Kuva 9.2. Tiesuunnitelma valtatie 6 muuttamiseksi moottoriliikennetieksi välille Selkäharju - Mansikkala, Lappeenrannan ja Imatran kaupungin alueella on vireillä. Kuvälähde: Väylävirasto 2019.



Kuva 9.3. Tiesuunnitelmaan sisältyy esitys moottoriliikennetieosuudelta siirtyvän hitaan liikenteen käyttämiseksi rinnakaistieverkoksi. Imatran puolella hanke ei edellytä uuden rinnakaistien rakentamista. Kuvälähde: Väylävirasto 2019.

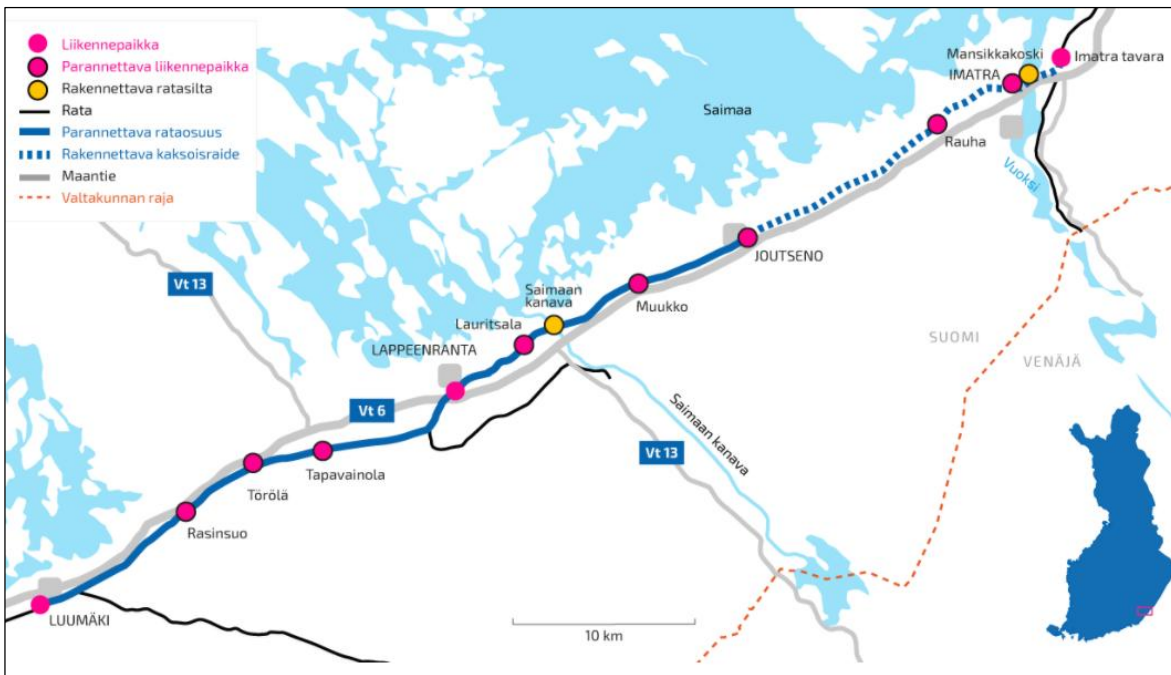
Merkittävästi parannettavana kantatienä yleiskaavassa on osoitettu kantatie 62.

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 kesäaikaista 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, Liikennestrategian päivitys, 2009)

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

Merkittävästi parannettavana pääratana on osoitettu Joutseno-Imatra-välille rakennettava uusi kaksois-raide nykyisen yksiraiteisen osuuden rinnalle. *Rataosuus Luumäki-Imatra on Suomen viikkain yksiraiteinen rataosuus, ja liikenteen määrän odotetaan kasvavan voimakkaasti. Tavaraliikenteen lisäksi yhteys on tärkeä osa henkilöliikenteen reittejä Helsinki–Kouvola–Imatra–Joensuu. Hankkeen kokonaispituus on 56 kilometriä. Hanke on aikataulutettu valmistumaan kesällä 2024. Imatran Mansikkakosken ratasilta kunnostetaan osana hanketta. Käytössä olevan sillan rautatieliikenteen osalta korvaava uusi kahden raiteen ratasilta rakennetaan nykyisen sillan pohjoispuolelle. Imatran kaupungin alueella sijaitseva Vuoksen ylittävä silta on osa Karjalan rataa.* (Väylävirasto, Luumäki–Imatra-ratahanke.)



Kuva 9.4. Parannettava rataosuus Luumäki-Imatra. Kuvalähde: Väylävirasto, Luumäki–Imatra-ratahanke.

Merkittävästi parannettavana pääratana on osoitettu myös rataosuus Imatra-Imatrankoski-raja. *Suunnitelmassa on ollut avata uusi kansainvälinen rajanylityspaikka Imatralle ja kehittää Imatran rajanylityspaikkaa myös muille kuljetuksille kuin ainoastaan raakapuulle. Venäjältä Suomeen tulevan raakapuuliikenteen kulun painopiste siirtyisi Vainikkalasta Imatralle. Väylävirasto on syksyllä 2020 käynnistänyt yhteysväylille ratasuunnitelman laatimisen. Ratasuunnitelma perustuu keväällä 2020 hyväksytyyn yleissuunnitelmaan. Hanke sisältää Imatrankosken radan sekä Imatran kolmioraiteen suunnittelun lisäksi Pelkolan liikennepaikan kehittämisen ja ratalinjan sähköistämisen sekä turvalaitejärjestelyt.* (Väylävirasto, Luumäki–Imatra-ratahanke.)

Yleiskaavassa **uutena pääratana** on osoitettu em. Imatran kolmioraite rajaliikenteen tarpeisiin ja vähentämään Imatran tavaratarapihan kuormitusta.

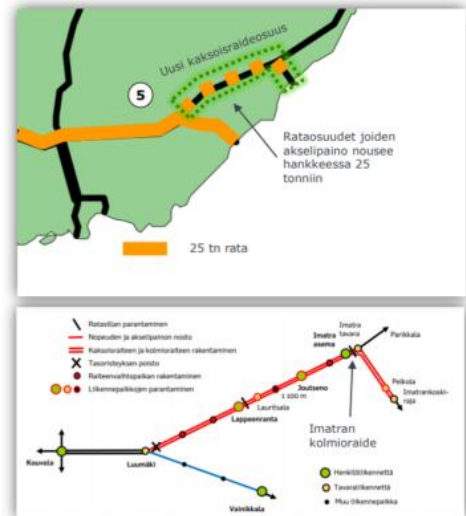
Sivurata on osoitettu teollisuusraiteita.

Taustaa

- Rataosa Luumäki-Imatra palvelee merkittävää osaa Kaakkois-Suomen tavaraliikenteen kuljetuksista, mm. metsäteollisuuden raaka-aineiden ja tuotekuljetuksia, ja se on eräitä vilkkaimmin liikennöityjä yksiraiteisia rataosuuksia
- Häiriötilanteissa liikenteen palautuminen normaaliin on haasteellista yksiraiteisuuden, pitkien kohtauspaikkavälien sekä eri nopeustasoilla kulkevien junien vuoksi
- Imatrankosken raja-asema on saanut kansainvälisen raja-aseman statuksen. Venäjän rautateiden tavoitteena on siirtää osa Vainikkalan kautta liikennöitävästä tavaraliikenteestä Imatrankosken kautta kulkeväksi.
- Liikennemäärien kasvattaminen edellyttää merkittäviä toimenpiteitä sekä raja-aseman että koko yhteysvälin Luumäki-Imatrankoski ratainfrastruktuurin parantamiseksi.

Toimenpiteet

- Luumäki-Imatra-palvelutason parantaminen (ml. kaksoisraide)
- Imatrankosken raja-aseman tulo- ja lähtöratapihan kehittäminen (Pelkola)
- Imatran kolmioraide rajaliikenteen tarpeisiin ja vähentämään Imatran tavararatapihan kuormitusta
- Akselipainon korotus 25 tonniin koko toimenpidealueella



Kuva 9.5. Kuvaote logistiikan kärkihankkeista elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseksi. Valtion talousarvioesitys 2020: Raideliikenteen kehittäminen, Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta, 22.10.2019. Kuvälähde: VR Group 2019.

9.3.5 Joukkoliikenne

Bussiliikenne

Yleiskaavan mukaisella maankäytön kehittämisellä tavoitellaan palveluiltaan sekoittuneen, lyhyiden etäisyyksien jalankulku-kaupungin sekä asukasmäärältään suurimpiin keskuksiin perustuvan joukkoliikennekaupungin kasvattamista. Toimiva liikennejärjestelmä on seudun ja kaupunkien keskeinen kilpailukykytekijä, 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 saatutettavan joukkoliikenteen avulla. Jotta hyvä palvelutaso voisi toteutua, merkittävä osa kasvusta ohjataan tälle vyöhykkeelle.

Vuoksenniskan ja Mansikkalan välille on osoitettu joukkoliikenteen yhteistarve -merkintä, jolla tällä yhteysväliä 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.

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. Imatra-Imatrankoski raja -yleissuunnitelmassa laaditaan raitinfran osalta tämän mahdollistava periaateratkaisu. Nykyisin raja-asemana toimivan Imatrankosken ratapihan kapasiteetti on jo täysin käytössä eikä se riitä käsittelemään kasvavaa liikennettä. Ratapihatoimintojen laajentaminen Imatrankoskella ei ole mahdollista alueellisesti eikä ajallisesti, joten Pelkolan hyödyntäminen on rajan

avautuessa ja liikennemäärien kasvaessa tarpeen. Liikenteen kasvaessa raja-asematoiminnot voidaan siirtää kokonaan Pelkolaan. Imatrankosken ratapiha on mahdollista purkaa osittain. Radan välityskyvyn parantaminen mahdollistaa tavaraliikenteen lisäksi myös henkilöliikenteen käynnistämisen. (Väylävirasto 2020.)

Yleiskaavassa varaudutaan kehittämään Imatrankosken vanhaa käytöstä poistettua asemapaikkaa henkilöliikenteelle.



Kuva 9.6. Kun rata valmistui vuonna 1892 Viipurista (Antreasta), Imatralle tarvittiin asema. Kuvälähde: 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 menopaluvuoroa 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.

Näiden suunnitelmien lisäksi nähdään, että operointia voisi laajentaa myös valtiorajan yli Venäjän puolelle Viipuriin ja Pietariin. Imatran rajanylityspaikan raideliikenteen kansainvälistäminen voisi selvitysten mukaan tuoda 1 miljoona junamatkustajaa vuodessa Venäjältä rajan yli Suomen puolelle. Tämä matkustajamäärä parantaisi kannattavuutta, mutta ei laskelmien mukaan edelleenkaan tekisi liikenteestä itsekannattavaa.

Etelä-Karjalan liiton mukaan maakunnassa on kuitenkin vahva tahto taajamajunaliikenteen käynnistämiseen. Jotta taajamajunaliikenne olisi ylipäättään mahdollista, tarvitaan Karjalan radalle lisää investointeja, jotta raidetasiteetti lisääntyy ja taajamajunaliikenne mahtuu raiteille nykyisten (ja kasvavien) teollisuuden kuljetusten ja kaukojunaliikenteen kanssa. Vuonna 2024 valmistuvan Joutseno-Imatra kaksoisraiteen lisäksi tarvitaan kaksoisraide välille Luumäki-Joutseno, ja liikennöinnin ulottaminen Venäjän puolelle vaatii myös Imatra-Imatrankoski-raja hankkeen etenemistä.

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 kaupunkiseudun 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 kaupunginosakesukuksessa, jossa on yli 10 000 asukasta 2,5 km säteellä ja rataosuudella liikennöidään lähijunilla tai vähintäänkin rataosuus on kaksoisraiteinen, 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 9.1. Imatran kaupungin taajamajunaliikenteestä tekemän linjauksen mukaiset asemat ovat Imatran rautatieasema Mansikkalassa sekä Vuoksenniska ja Imatrankoski. Lisäksi kaupunki näkee Lappeenrannan puolella Rauhasa sijaitsevan aseman tärkeäksi Ukonniemen 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 selvitys ”Imatran yleiskaavan toteuttaminen joukkoliikenteen ja pyöräilyn näkökulmasta”. Siinä on tutkittu joukkoliikenteen saavutettavuutta Imatran alueella nykyisillä asukas- ja työpaikkaluvuilla. Yleiskaavassa on varauduttu melko vähäiseen kasvuun, noin 4 000 asukkaan lisäykseen vuoteen 2040 mennessä, joten nykyisetkin luvut antavat varsin realistisen kuvan vallitsevasta tilanteesta myös tulevana vuosina. Saavutettavuutta on peilattu kaupunkikeskuksiin, kaupunginosakeskuksiin sekä Matkakeskukseen ja mahdollisiin tuleviin junaseisakkeisiin. Saavutettavuudessa on otettu huomioon mahdollisen uuden siltayhteyden toteuttaminen. Muista johtopäätöksistä 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.

Joukkoliikennettä ja pyöräilyä koskeva selvitys on selostuksen liitteenä.

9.3.6 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 lauttaliikennerratkaisuna 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 merkittäville) reiteillä:

- Imatran rautatieasema – Saimaanranta - Imatran kylpylä - Ukonniemi- Joutsenonkatu- Korvenkannantie- Helsingintie;
- Keskuskatu-Korvenkannantie;
- Koulukatu-Lappeentie sekä
- Imatrankoskentie-Ensontie.

Parhaillaan Imatran alueella on vireillä tiesuunnitelman laatiminen kantatien 62 parantamiseksi rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Kartiokuusenkatu (Teppanala) – Venäjän raja.

Mansikkalan, vuonna 1933 valmistuneen ratasillan tarve rautatieliikenteelle päättyy uuden sillan valmistuttua. Silta palvelee edelleen autoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. Rautatieliikenteen poistuminen voisi mahdollistaa sillan toisen kerroksen hyödyntämisen esimerkiksi osana pyöräiliikenteen laatukäytävää.



Kuva 9.7. Mansikkalan vanha ratasilta poistuu rautatieliikenteen käytöstä. Kuvälähde: GoogleMaps.

Imatran alueen monikäyttöreitistöistä (retkipyöräily, patikointi, maastopyöräily), arkiliikkumisen, matkailun ja virkistyskannalta tärkeitä yhteyksistä on kerrottu luvussa *Matkailu ja virkistys*.

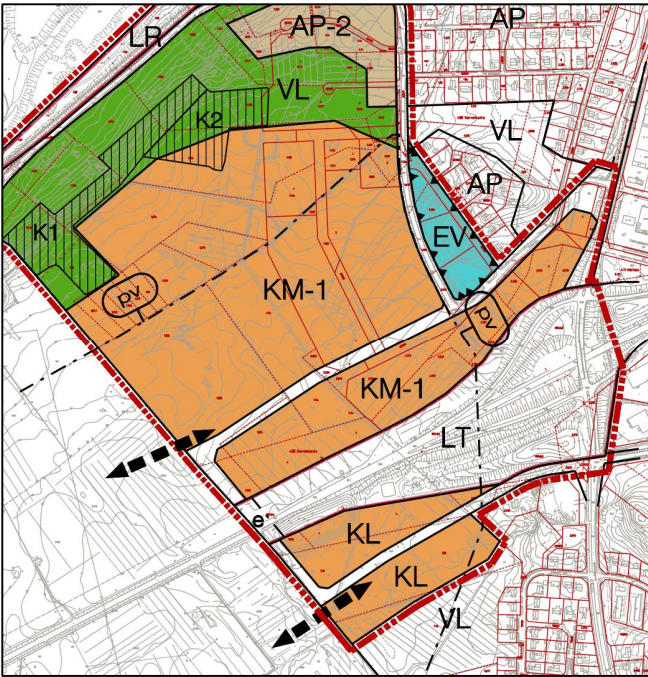
Yleiskaavan yhteydessä on tehty selvitys ”Imatran yleiskaavan toteuttaminen joukkoliikenteen ja pyöräilyn näkökulmasta”. Ks. edellinen luku: ”Joukkoliikenne”. Johtopäätöksissä todetaan mm. seuraavaa:

- Valtaosa imatralaisista asuu 10 minuutin pyöräilyetäisyydellä joko Imatrankosken, Mansikkalan tai Vuoksenniskan keskuksesta, mikä luo erittäin hyvät edellytykset laadukkaan 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.

9.3.7 Yhteystarpeet

Yleiskaavassa on osoitettu tieliikenteen, joukkoliikenteen ja vesiliikenteen yhteystarvemerkitöjä yhteysväleille, joiden toteuttamistavasta tai linjauksesta ei ole riittäviä selvityksiä tai suunnitelmia.

Tieliikenteen yhteystarpeena 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 9.8. 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.”*

Silta- tai muu yhteystarve on osoitettu yhteysväylille 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 selostuksena todetaan, että *”sillan myötä avautuu aivan uusia mahdollisuuksia tiivistää aluerakennetta ja samalla tukea kestävän liikkumisen 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 vesiliikenneyhteytenä.

Laadittavassa yleiskaavassa uusi yhteys Vuoksen yli on osoitettu silta- tai muuna yhteystarpeena, mikä mahdollistaa yhteyden *”vaiheittaisen toteuttamisen”*, esimerkiksi ensin kävelyn, pyöräilyn ja koululaisliikenteen tarpeisiin kaupunkilauttana tai kävelylle ja pyöräilylle tarkoitettuna riippusiltana. Tällä tavoin toteutettu yhteys vähentäisi vesistön aiheuttamaa estevaikutusta, lisäksi kestävän liikkumisen 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.

Silta- tai muu yhteystarve on myös osoitettu Saimaan saarien (Malonsaari, Mikonsaari, Haapasaari) välille. Yleiskaavan valmisteluvaiheessa on tullut esille tavoite yhdistää Malonsaari-Mikonsaari ja Mikonsaari-Haapasaari kahdella jalankulkuun ja pyöräilyyn tarkoitettulla riippusillalla. Riippusillan ohella

ratkaisuvaihtoehtona on esitetty myös kapulalossia. Malonsaaren ja mantereen välillä on jo valmiiksi puinen kävelysilta. Saarten välinen yhteys mahdollistaisi retkeilyyn soveltuvan polkuverkoston laajentamisen.

Joukkoliikenteen yhteystarve on osoitettu välille Mansikkala-Vuoksenniska sekä valtatie 6 - Karjalantien kautta sekä valtatie 6 - Vuoksenniskantien kautta. Merkinnän tarkoituksena on saada Vuoksenniskan ja Mansikkalan välille nykyistä suurempi yhteys ja siten parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta kulkutapana. Tainionkoskentien 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 yhteystarvemerkinällä on lisäksi osoitettu koulumatkaliikenteen yhteystarve Raution ja Vuoksenniskan välillä.

9.3.8 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 erityisesti **maakunnallisesti tai paikallisesti merkittävien kylien** (Näträmälä- Vallinkoski, Salo-Issakka, Räikkölä, Ilmeen kylä, Jäppilänniemi) ominaispiirteiden, kulttuuri- ja muiden erityisarvojen säilymistä. Kylien ydinalueet on esitetty yleiskaavassa likimääräisellä rajauksella **kylä/kehitettävä kylä** -merkinnällä. Kyläasutusta voi sijoittua myös näiden alueiden ulkopuolella. 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.

Ranta-alueella sijaitsevan rakennuspaikan rakennusoikeus ratkaistaan (ranta)osayleiskaavalla tai asemakaavalla. Maankäyttö- ja rakennuslain 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.

Immalanjärven eteläosissa (mm. Jäppilänniemi) ranta-alueella voimassa ranta-asemakaava. Kestävä Imatra 2020 –yleiskaava on Immalanjärven eteläosassa ranta-asemakaavan mukainen. Ko. yleiskaava ei ole suoraan rakentamista ohjaava, joten rakennusluvut myönnetään alueella suoraan ranta-asemakaavan mukaan. Nyt laadittavassa yleiskaavassa vallitsevaa tilannetta ei ole tarkoitus muuttaa.

Yleiskaavassa Immalanjärven ranta-alue osoitetaan ranta-asemakaavan suunnittelualuerajauksen mukaisesti **alueena, jonka maankäyttö on ratkaistu tai tullaan ratkaisemaan muulla osayleiskaavalla tai asemakaavalla**. Alueella tulevat voimaan tämän yleiskaavan yhteydessä mahdollisesti todettavat rantavyöhykkeen kehittämissarpeet (päällekkäismerkinnät) sekä koko kaava-alueita koskevat yleiset määräykset, jotka huomioidaan mahdollisissa kaavamuuksissa.

Maa- ja metsätalousalueelle rakennettaessa, mikäli yleiskaavamääräyksissä ei ole määritelty rakennuspaikalle asetettuja vaatimuksia ja rakentamisen määrää, noudetaan rakennusjärjestyksen määräyksiä. Uuden rakennuspaikan rakentamismahdollisuudet, rakennuspaikan koko ja sijainti määritetään suunnittelutarveratkaisun/ rakennusluvan yhteydessä.

9.4 Elinkeinoelämä

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

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

9.4.1 Teollisuus, logistiikka, tuotanto ja satamat

Yleiskaavassa turvataan suurteollisuuden aluevaraustarpeet. Yleiskaavassa on osoitettu omilla merkinnöillä **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 jatkoneuvotte-luja eri toimijoiden kanssa), uudet potentiaaliset alueet sekä toimintojen sekoittuminen. Tarkoituksena on edistää eri toimijoiden välisiä synergieita ja kiertotaloutta.

Teollisuuteen, logistiikkaan, tuotantoon ja satamiin liittyvää ohjaus ja rajoitteet (toiminnan ympäristövaikutukset) ilmenevät pääkäyttötarkoituksesta sekä aluetta koskevista kaavamääräyksistä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä paikallisen teollisuusympäristön ja sen rakennushistoriallisten ominaispiirteiden säilymiseen.

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. Laitokset luokitellaan käytettyjen aineiden määrän ja laadun mukaisesti kasvavan riskitason mukaan ilmoitusvelvollisiksi laitoksiksi, toimintaperiaateasiakirjalaitoksiksi ja turvallisuusselvityslaitoksiksi.

Imatralla toimivat seuraavat laitokset, joita koskee EU-direktiivi vaarallisten aineiden aiheuttamien suuronnettomuusriskien torjunnasta (ns. Seveso III -direktiivi):

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

Imatran tehtaat ovat Stora Enson suurin tehdas, Suomen suurin kartongintuottaja ja eräs Euroopan suurimmista metsäteollisuusintegrateista. Stora Enson Imatran tehtaat koostuvat kahdesta tuotantoyksiköstä: Kaukopään ja Tainionkosken tehtaista, joissa tuotetaan kemiallista massaa ja kuluttajakartonkia. 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.

Linde 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 sovelluksissa esim. sairaaloissa, elektroniikan valmistuksessa ja polttoaineissa. Linde toimittaa myös kaasunjalostusratkaisuja.

Alueet on osoitettu yleiskaavassa **teollisuus- ja varastoalueiksi, jolla on/jolle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen**. Suuronnettomuusvaarallisuus määritellään vaarallisten aineiden käyttömäärien perusteella ja laitoksia valvoo Turvatekniikan keskus (TUKES). Alueen suunnittelussa on huomioitava vaarallisista aineista alueelle ja sen lähiympäristölle aiheutuvat riskit. Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Asemakaavassa määritellään toimintojen tarkempi sijoittuminen sekä ympäristöhaitoille reunaehdot.

Seveso-laitoksia ympäröivät alueet, jotka sijoittuvat konsultointivöhykkeen 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 ympäristöhaitoille reunaehdot.

Yleiskaavassa on osoitettu Seveso III –direktiivin mukaisten laitosten **suojavyöhyke (Seveso)**. Aluetta koskevista maankäyttösuunnitelmista tulee pyytää alueellisen pelastuslaitoksen, TUKES:n ja ympäristöviranomaisen lausunto. Konsultointivöhykkeen laajuus määritetään lähtökohtaisesti kohteen tontin rajasta.

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.

Nykyisellään Imatran liikennepaikka jakautuu useaan osaan: henkilöliikenteen Imatran asemaan, tavaraliikenteen Imatran tavarahan, raja-asemana toimivaan Imatrankoskeen, Pelkolaan ja Imatrankoski-rajaan. Lisäksi Imatra–Imatrankoski-raja alueella sijaitsee Stora Enson omistama Pelkolan puutermiinaali sekä Ovako Steel Oy:n yksityinen ratapiha. (Väylävirasto 2020.)

Nykyisin raja-asemana toimivan Imatrankosken ratapihan kapasiteetti on jo täysin käytössä eikä se riitä käsittelemään kasvavaa liikennettä. Ratapihatoimintojen laajentaminen Imatrankoskella ei ole mahdollista alueellisesti eikä ajallisesti, joten Pelkolan hyödyntäminen on rajan avautuessa ja liikennemäärien

kasvaessa tarpeen. Liikenteen kasvaessa raja-asematoiminnot voidaan siirtää kokonaan Pelkolaan. Liikenne-ennusteen mukaan raja-aseman liikenne voi kansainvälistämisen myötä lisääntyä nykyisestä. Pelkolan nykyisen raidemäärän on arvioitu riittävän ympärivuorokautisesti käytettynä aina 16 päivittäiseen junaan saakka.

Rataosuuden Imatra-Imatrankoski-raja parantamisella ja siihen liittyvällä uudella kansainvälisellä rajanylityspaikalla kehitetään Imatran rajanylityspaikkaa myös muille kuljetuksille kuin ainoastaan raaka-putulle. Venäjältä Suomeen tulevan raakapuuliikenteen kulun painopiste siirtyisi Vainikkalasta Imatralle. Väylävirasto on syksyllä 2020 käynnistänyt yhteysväylille ratasuunnitelman laatimisen. Ratasuunnitelma perustuu keväällä 2020 hyväksytyyn yleissuunnitelmaan. Hanke sisältää Imatrankosken radan sekä Imatran kolmioraitteen suunnittelun lisäksi Pelkolan liikennepaikan kehittämisen ja ratalinjan sähköistämisen sekä turvalaitejärjestelyt. (Väylävirasto 2020.)

Em. hankkeet tähtäävät maakunnan kannalta tärkeän metsäteollisuuden kuljetusten toimivuuteen ja tehokkuuteen sekä henkilöjunaliikenteen kehittämiseen. **Kansainvälinen rajanylityspaikka, Pelkolan liikennepaikka** järjestelyraiteineen (Imatrankosken tavaraliikenteen raja-asema) sijoittuu olemassa olevalle Seveso-vyöhykkeelle 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”.

9.4.2 Matkailu ja virkistys

Yleiskaavan ydinsisältö kytkeytyy matkailun ja virkistykseen osalta seuraaviin teemoihin:

Taulukko 9.2. Matkailun ja virkistykseen kannalta tärkeät alueet, kohteet ja reitit Imatralle.

MATKAILUTEEMA	KOHDEALUE
Kaupunkikeskustat, C	Eryteisesti 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, Imatralle vt 6) Niskapietiläntie (museotie, entinen Savonlinna-Viipuri-maantie), Pellisenranta Imatrankoski
Kansainvälinen retkeilyreitti	E10- kaukovaellusreitti Nuorgamista Hankoon kulkee Imatran kautta
Matkailupalvelujen alueet, RM ja RM/a Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueet, VU	Imatran kylpylä – Ukonniemi -kokonaisuus, mm. joukkoliikenneyhteys 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	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),	Vallinkosken kulttuurimaisema Vallinkosken hiidenkirnut Linnankosken voimalaitos (rakenteet veden alla) Hiljan piha Teollisuustyöväen asuntomuseo Imatran voimalaitos Pyhän Nikolaoksen kirkko ja vedenpyhityspaisto

maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö, reittimerkinnot	Veteraanipuisto Kolmen Ristin kirkko Imatran valtionhotelli
Vuoksen kehittämisen kohdealue (vesi- ja ranta-alue, jonka toiminnallisuutta kehitetään)	Kanavahanke, veneily Laituri- ja satama-alueet Uimaranta Puisto- ja oleskelualueet
Virkistys- /monikäyttöreitit	<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 • Kruunupuiston maisema- ja luontopolku • Ivoniemen luontopolku • Malonsaaren polku • Seppöin polku Rautionkylässä
Retkeily- ja ulkoilualueet, VR Virkistystyksen 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"> • Uusi: Vuoksen uimaranta • Ukonlinnan uimaranta (EU-ranta) • Raution uimaranta, Immala • Immalanlietteen uimaranta • Lempukan uimaranta
Venesatamat	<ul style="list-style-type: none"> • Imatran satama (Lammassaari) • Niskalammen satama

9.4.3 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 9.3. 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 saatavuutta 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 myymäläkeskitty-miä keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Niitä kehitetään sellaista kauppaa varten, joka ei kil-paile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, ja jonka asiointitiheys on pieni sekä sijoittaminen kes-kustaan on toiminnan luonteen ja ison tonttitilatarpeen vuoksi vaikeaa. Lisäksi vaihemaakuntakaav-assa määrätään seuraavaa:

Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa sel-laista merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle kuten auto-, rauta-, huone-kalu-, puutarha-, vene- ja maatalouskauppa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee eri-tyistä huomiota kiinnittää luonto- ja maisema-arvojen sekä kulttuuriympäristön ominaispiir-teiden 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. Reservi-alue voidaan ottaa käyttöön, kun pääosa varsinaisesta KM-2 -varauksesta on toteutunut.

- **Teppanalan merkitykseltään seudulliselle rajakaupan suuryksikköalueelle** (KM-r) voidaan yksityis-kohtaisemmassa 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 määrä-tään 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 to-teutetaan 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 9.4. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan enimmäismitoitus kaupan laadun mukaan (Etelä-Karjalan 1.vaihemaa-kuntakaava). Maankäyttö- ja rakennuslain muutoksessa vuonna 2017 luovuttiin veloitteesta 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 päivittäistavara-kaupan ja erikois-tavarakaupan	Tilaa vievä kauppa (TIVA)	Matkailua palveleva vähittäis-kauppa	Rajalii-kennetta palveleva vähittäis-kauppa	

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 suuryksikköiden alueita koskeva ratkaisu perustuu Etelä-Karjalan 1. vaihemaa-kuntakaavaan.

Keskustan ulkopuolella Korvenkannassa ja Sotkulammella vaihemaa-kuntakaavan mukaiset suuryksikköjen alueet on osoitettu yleiskaavassa merkinnällä **merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue (KM)**. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa (myös seudullista päivittäistavara-kauppaa) ja/tai seudullista tilaa vievää vähittäiskauppaa. Määräyksessä on huomioidu vaihemaa-kuntakaavan pyrkimys kaupunkiseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä palvelurakenteen tasapainoiseen kehittämiseen: *Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava paikalliskeskusten toimintaedellytykset sekä kiinnitettävä huomiota siihen, että päivittäistavara-kaupan 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 KM-res**, jotka voidaan toteuttaa pitkällä aikavälillä maakuntakaavan mukaisesti.

Keskustan ulkopuolella Teppanalassa vaihemaa-kuntakaavan 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.

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

Taulukko 9.5. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alaraja kaupan laadun mukaan (Etelä-Karjalan 1.vaihemaa-kuntakaava). 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

9.4.4 Muut työpaikka- ja palvelualueet

Yleiskaavassa on osoitettu **työpaikka-alueita** ja **työpaikka- ja logistiikka-alueita**. 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-alueelle saa sijoittaa tilaa vaativia, raskasta liikennettä aiheuttavia työpaikka- ja varastotoimintoja sekä rajavartiostoa palvelevia toimintoja.

Yleiskaavassa on osoitettu **palvelujen ja hallinnon alueita** esimerkiksi kaupunginosakeskusten yhteyteen. Tällaisia ovat esimerkiksi Karhumäellä vanhustentalot, leipomomyymälän ja kaupan alueet; Tainionkoskella entinen Tainionkosken koulu, nykyisin Taiteiden talo; Sienimäellä pyhän Nikolaoksen ortodoksinen kirkko 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 päiväkotijärjestelmä ja Teppanalassa rukoushuone. Palvelujen alueiksi on osoitettu myös lähipalveluille soveltuvia, vielä rakentamattomia alueita.

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

9.5 Rajavartiolaitos ja tulli

Yleiskaavassa on osoitettu **rajavyöhyke**.

Imatralla sijaitsevat Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunta ja Raja- ja merivartiokoulun Imatran koulutuskeskus, Immolan lentokenttä sekä Pelkolan rajavartiostasema on osoitettu **Rajavartiolaitoksen alueina**.

9.6 Yhdyskuntatekninen huolto

Yleiskaavassa on osoitettu voimassa olevien kaavojen yhdyskuntateknisen huollon alueet.

Kohdemerkinnöillä on osoitettu Immalanjärven vedenotto. Yleiskaavassa osoitetaan yhdyskuntateknisen huollon alueena sekä Meltolan nykyinen jätevedenpuhdistamo että mahdollinen uusi varaus Vuoksen vastarannalla.

9.7 Maisema ja kulttuuriympäristö

Yleiskaavassa on osoitettu **valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet** sekä **valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt** omilla merkinnöillään. Maiseman ja kulttuuriympäristön arvoalueet korostavat seudun eri osien ominaispiirteitä ja vetovoimatekijöitä sekä tarvetta niiden säilyttämiseen ja huomioimiseen tarkemmassa suunnittelussa. Maiseman arvoalueiden rajaukset perustuvat maakuntakaavan selvityksiin ja ympäristöhallinnon tietoaineistoihin.

9.7.1 Valtakunnallisesti arvokkaat kohteet

Valtakunnallisesti arvokkaana maisema-alueena yleiskaavassa on osoitettu Imatrankoski (ml. Kruunupuisto).

Valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuina kulttuuriympäristöinä (RKY) on osoitettu:

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

Eri lainsäädännön nojalla suojeltuina alueina tai rakennuksina on esitetty seuraavat kohteet :

Imatran poliisitalo ja Kaakkois-Suomen rajavartioston Immolan kasarmialueen rakennuksia on osoitettu **valtion omistamien rakennusten suojelusta annetun asetuksen (480/1985) nojalla valtioneuvoston päätöksellä suojeltuina rakennuksina**. Immolan kasarmialue on myös alueena suojeltu em. lain nojalla.

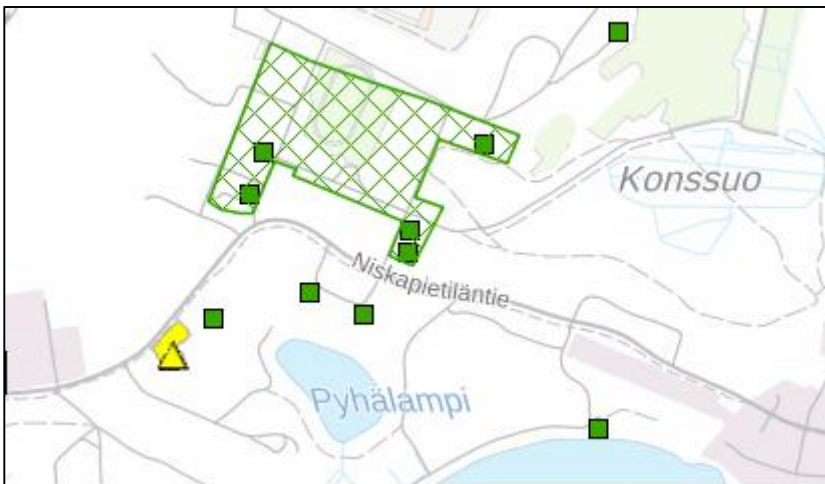
Rakennusperintölistauksessa on luetteloitu 23 rakennusta (kartalla kohteita 11).

- Ammuslataamo
- Asuinrakennus 1 (Niskapietiläntie 35)
- Asuinrakennus 2 (Niskapietiläntie 43)
- Asuinrakennus 3 (Niskapietiläntie 33)
- Asuinrakennus 4 (Niskapietiläntie 45)
- Asuinrakennus 5 (Niskapietiläntie 47)
- Asuinrakennus 6 (Niskapietiläntie 49)
- Asuinrakennus 7 (Niskapietiläntie 39)
- Asuinrakennus 8, Komentola
- Autotalli
- Esikuntarakennus (1937)
- Esikuntarakennus (1969)
- Lentohalli I
- Miehistösauna
- Päävartio
- Rajamuseo Immola
- Rantasauna
- Ruokala
- Sairaala
- Sissikomppania
- Teknillinen rakennus
- Toimiupseerikerho

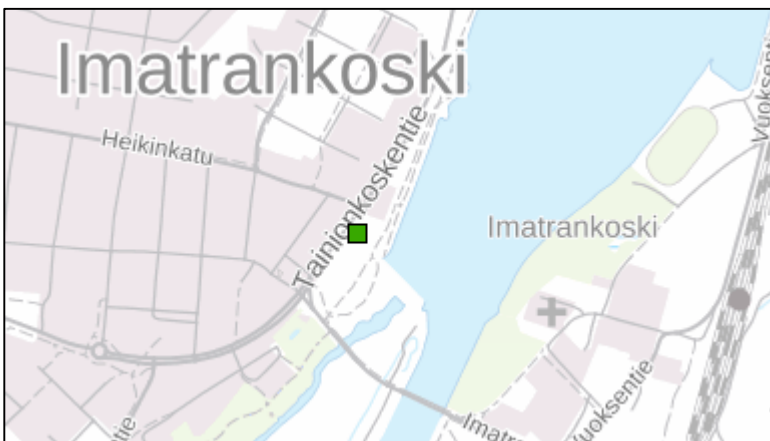
- Upseerikerho

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. Suojeltua tai muuten kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi todettua valtion rakennusperintöä koskevassa suunnittelussa tulee suojelun soveltamisesta sopia Museoviraston kanssa. Merkittävistä muutos- tai korjaussuunnitelmista tulee pyytää Museoviraston lausunto.

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

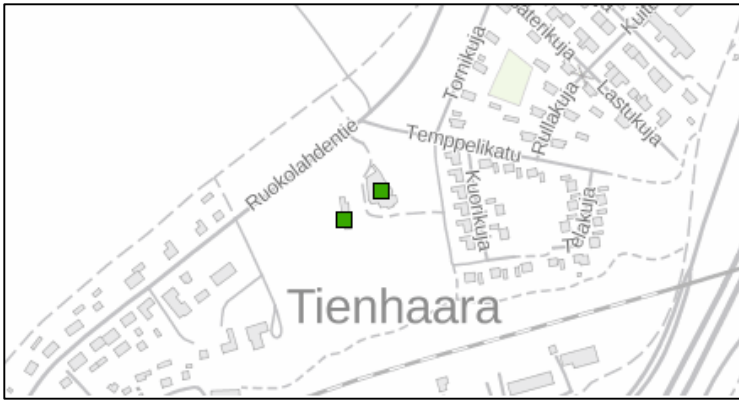


Kuva 9.9. Museoviraston rakennusperintörekisterin karttaliitteessä Immolan kasarmialueella suojeltuja rakennuksia on 11.



Kuva 9.10. Imatran poliisitalo (Tainionkosken poliisitalo). Kuvälähde: Museoviraston rakennusperintörekisteri.

Vuoksenniskan kirkko ja pappila ovat **Kirkkolain mukaan suojeltuja rakennuksia**. Kohteet sisältyvät myös valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventointiin (RKY) nimellä Vuoksenniskan Kolmen ristin kirkko.



Kuva 9.11. Vuoksenkirkon Kolmen ristin kirkko ja pappila.

9.7.2 Maakunnallisesti arvokkaat kohteet

Maakunnallisesti arvokkaina kulttuurihistoriallisina ympäristöinä (alueina) on Etelä-Karjalan maakuntakaavan mukaisesti osoitettu:

- Ritikanranta (ns. rantakasarmialue, josta jäljellä ainoastaan teollisuustyöväen asuntomuseo)
- Petsamo (Kaukopään Petsamon asuma-alue (yhtenäinen 50-luvun alue))
- Sienimäki
- Lakasenpelto
- Karhunkatu (Karhumäen asuma-alue (yhtenäinen 40- 50-luvun kokonaisuus))
- Imatrankosken vanha keskusta

Maakunnallisesti arvokkaina kulttuurihistoriallisina ympäristöinä (pistemäiset kohteet) on Etelä-Karjalan maakuntakaavan mukaisesti osoitettu:

- Imatrankosken funkisrakennukset
- Siitolan kartano
- Sienimäen kartano
- Harakanhovi
- Immolanhovi
- Saimaanhovi

9.7.3 Paikallisesti arvokkaat kohteet

Yleiskaavassa on osoitettu voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti suojeltavina rakennuskohteina seuraavat kohteet (suluissa kohteen nro), jotka eivät sisälly edellä mainittuihin valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin (valinta on rajattu 60-lukuun ja sitä vanhempiin merkittäviin kohteisiin):

- Piponiuksen talo (1)
- Pyhän Nikolauksen kirkko (2) **)
- Eklundin talo (3) **)
- Kansallispankin Imatran toimitalo (4)
- Hotelli Väärätalo (5) *)
- Lahtisen talo (6)
- Evälahden talo (7)
- Pitsitalo (8)
- Imatrankosken virastotalo (9)
- Imatrankosken ent. työväenopisto (10)
- Imatrankosken lukio (12)

- Imatrankosken sankarihauta-alue (13)
- Imatrankosken sillat (14)
- Imatrankosken kirkko ja kellotapuli (15)
- VR:n asuintalot Virtakujalla (2 kpl) (16)
- Asevelitalo (19)
- Mansikkakosken teräskehikkosilta (20)
- Itä-Siitolan koulu ja asuinrakennus (vanha koulu suojellaan, ei 1950-luvun koulua) (21)
- Paavilaisen talo (22)
- Tainionkosken virkailijakerho (24)
- Tainionkosken kirkko (26)
- Tainionkosken postitalo (28)
- Kiisselin talo (29)
- Ahtiaisen talo (30)
- Stora Enson metsäkonttori (31)
- Karhumäen siunauskappeli (34)
- Kauppalan talo (35)
- Vuoksenniskan yläaste ja lukio (37) *)
- Elokuvateatteri Bio Vuoksi (38)
- Kansallispankin Vuoksenniskan toimitalo (39)
- Yhdyspankin Vuoksenniskan toimitalo (40)
- Vuoksenniskan ent. poliisitalo (41)
- Vuoksenniskan sankarihauta-alue ja rukoushuone (42)

Lisäksi yleiskaavassa osoitetaan seuraavat paikallisesti arvokkaat kohteet yleiskaavan yhteydessä laaditun selvityksen mukaisesti:

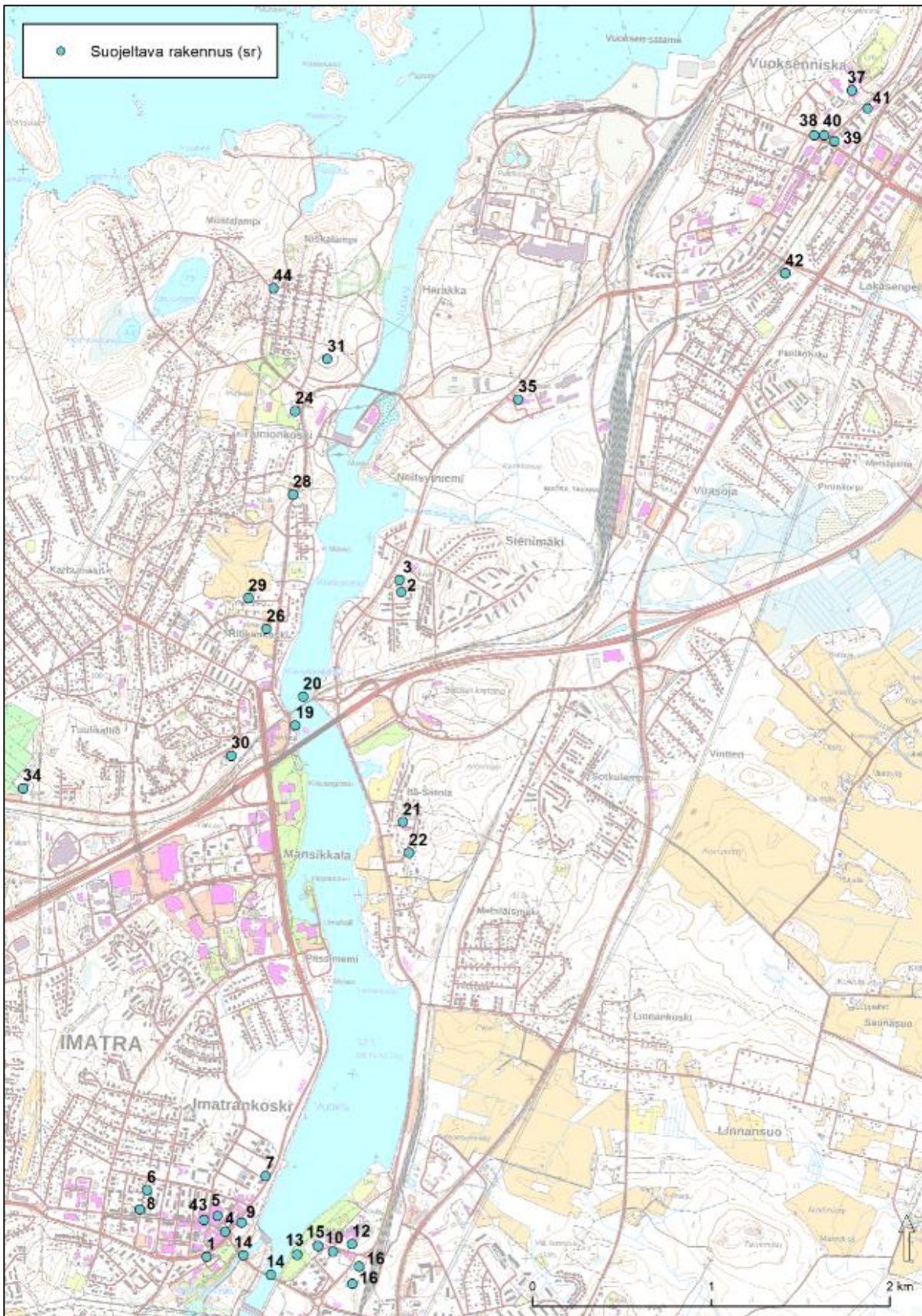
- Jääsken osuuskauppa (43) *)
- Niskalammen kaupparakennus (44) *)

Voimassa olevaan yleiskaavaan nähden seuraavia kohteita ei ole osoitettu suojeltavina:

- Lähteen talo
- Imatrankosken koulu *)
- Uimahalli-urheilutalo *)
- Kotiseutumuseo Karjalainen kotitalo
- Rönneväen kartano
- Tainionkosken 30-luvun koulu *)
- Tainionkosken työväentalo
- Honkaharjun koulu
- Vuoksenniskan vesitorni
- Kaukopään koulu *)

*) Mainittu selvityksessä: Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet, Imatran kaupunki, Ramboll 13.2.2020.

**) Voimassa olevassa yleiskaavassa osoitettu Rakennuslainsäädännön nojalla suojeltavana alueena (SR). Ko. suojeluperustetta ei voitu vahvistaa, koska kohteita ei mainita Museoviraston rakennusperintörekisterissä. Nyt laadittavassa yleiskaavassa kohteet osoitetaan paikallisesti arvokkaina kohteina.



Kuva 9.12. Imatran paikallisesti arvokas rakennuskanta.

9.7.4 Selvitys Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheista

Tätä yleiskaavaa varten laaditussa selvityksessä (Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet, Imatran kaupunki, Ramboll 13.2.2020) 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

Seuraavat selvityksen mukaiset kohteet ovat RKY-alueita, ja sellaisina esitetty yleiskaavassa.

- Imatrankosken kulttuuriympäristö/ Kruunupuisto (RKY)
- Kaukopään tehtaan asuinalueet: Lättälä ja insinöörieniemi (RKY)
- Niskalampi (RKY)
- Immolan kasarmialue (RKY)
- Imatran Voiman ja Kuparin asuinalueet (RKY)
- Vuoksenniskan Kolmen ristin kirkko (RKY)

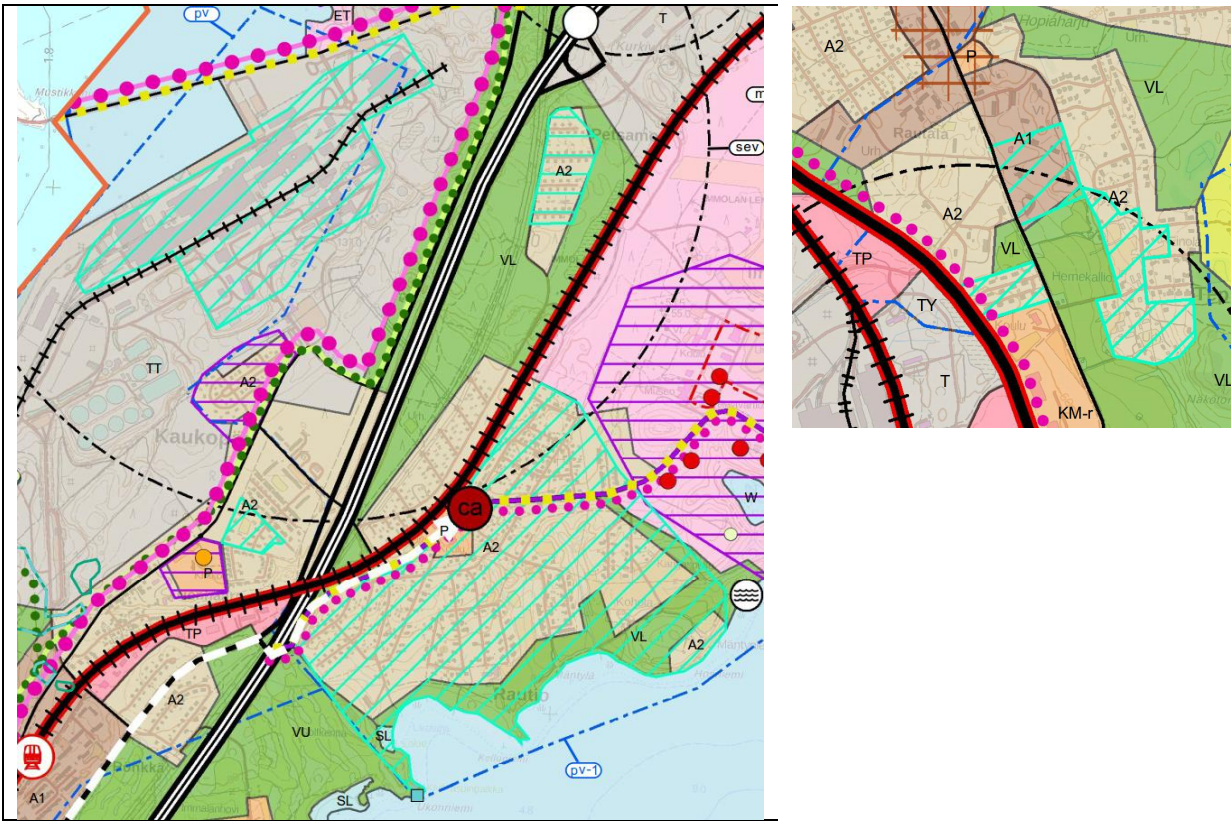
Seuraavat selvityksen mukaiset kohteet ovat rakennuksia, jotka sijaitsevat RKY-alueilla. Rakennusten suojelustatus ei ole Kolmen ristin kirkkoa lukuunottamatta tiedossa. Rakennusten suojeluperustetta ei voitu vahvistaa, koska kohteita ei mainita Museoviraston rakennusperintörekisterissä.

- Valtionhotelli
- Kolmen Ristin kirkko (kirkkolain nojalla suojeltu)
- Kytkinasema ja Imatrankosken voimalaitos
- Neitsytniemen kartano

Muita selvityksen mukaisia nostoja (alueita):

- Rautionkylä *)
- Imatran rautatehtaan asuinalueet *)
- Kaukopään kangas *)
- Lakaspenpelto (maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö)
- Kaukopään tehdas *)
- Petsamo (maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö)
- Sienimäki (maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö)
- Vuoksenniskan kokonaisuus *)

*) Yleiskaavan yhteydessä laaditun selvityksen perusteella alueet on yleiskaavassa osoitettu suojeltavaksi ehdotettuina tai muuten edustavina alueina, joiden arvot tulee huomioida jatkosuunnittelussa.



Kuva 9.13. Yleiskaavan yhteydessä laaditun selvityksen perusteella suojeltavaksi ehdotetut tai muuten edustavat alueet: Rautionkylä, Kaukopään kangas, Kaukopään tehdas ja Vuoksenniskan kokonaisuus sekä oikeanpuoleisessa kuvassa Imatran rautatehtaan asuinalueet.

Muita selvityksen mukaisia nostoja (rakennuksia):

- Sienimäen kartano (maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö)
- Harakanhovi (maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö)
- Siitolan kartano (maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö)
- Saimaanhovi (maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö)
- Kosken koulu (Imatrankosken koulu) *)
- Väärätalo (sekä voimassa olevassa että nyt laadittavassa yleiskaavassa sr)
- Jääskén osuuskauppa (nyt laadittavassa yleiskaavassa sr)
- Kaukopään koulu *)
- Teollisuustyöväen asuntomuseo (Ritikanrannan rantakasarmeista jäljellä oleva osa) (maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö)
- Vuoksenniskan yhteiskoulu (nyt laadittavassa yleiskaavassa sr)
- Kaupungintalo **)
- Kulttuurikeskus **)
- Mansikkalan liikekeskus ja virastotalo **)
- Mansikkalan tornitalot **)
- Niskalammen kaupparakennus (nyt laadittavassa yleiskaavassa sr)
- Tainionkosken koulu *)
- Urheilutalo ja uimahalli *)

*) Kohteita ei ole yleiskaavassa esitetty suojeltaviksi:

- Kosken koulu (Imatrankosken koulu): asemakaava on muutettu ja suojelumerkintä poistettu
- Kaukopään koulu: vireillä asemakaavamuutos, jossa suojelumerkintä poistetaan
- Tainionkosken koulu: asemakaava on muutettu ja suojelumerkintä poistettu
- Urheilutalo ja uimahalli: vireillä asemakaavamuutos, jossa suojelumerkintä poistetaan

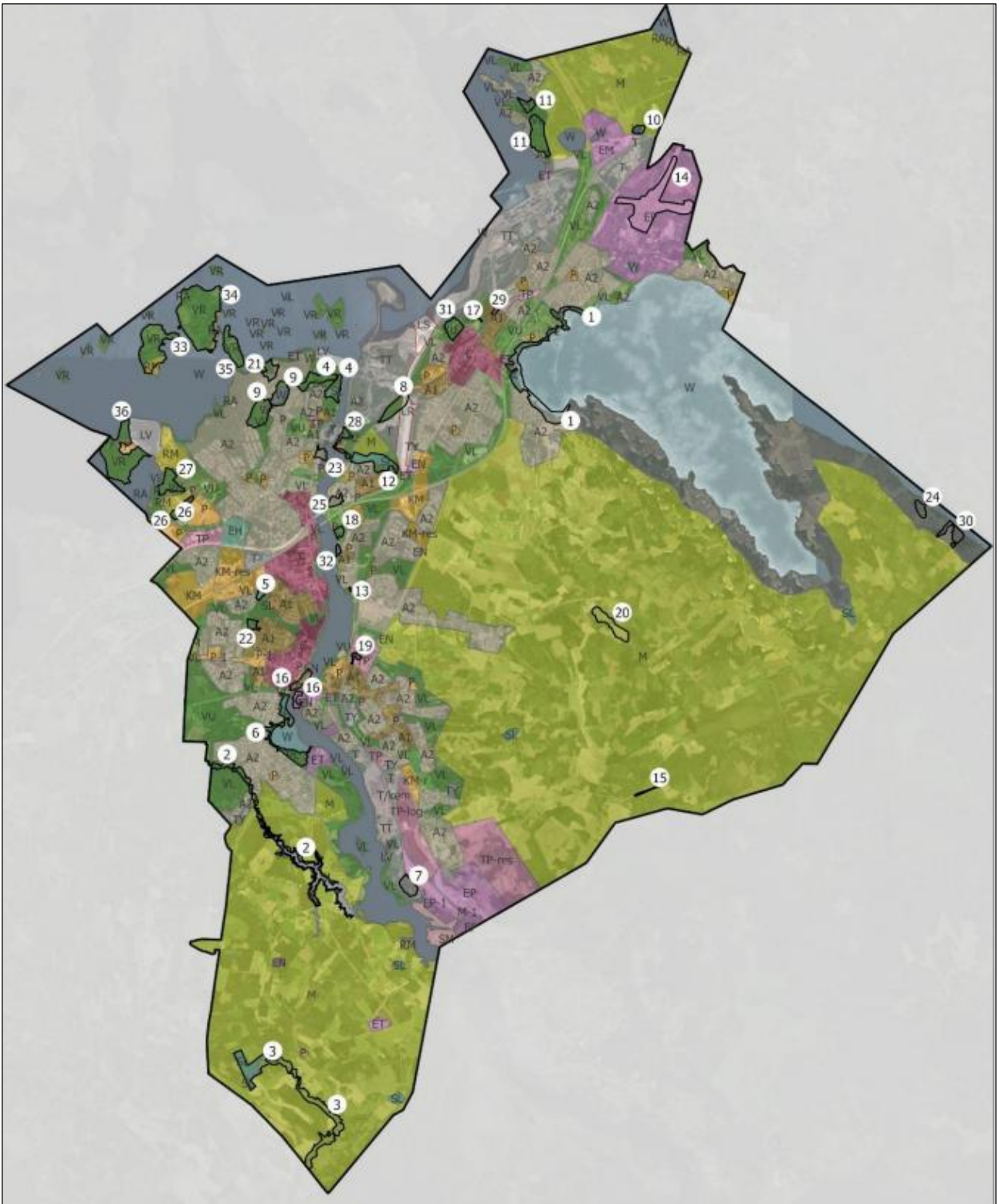
**) Ei osoiteta yleiskaavassa suojeltavaksi.

9.8 Luonnonympäristö

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
 - luonnonsuojelulain (29 §) suojellut luontotyytit
 - vesilain (2 luku 11 § ja 3 luku 2 §) luonnontilaisina säilytettävät vesiluontotyytit ja purot
 - metsälain (10 §) erityisen tärkeät elinympäristöt
 - erityisesti suojeltavat lajien (luonnonsuojeluasetuksen liite 4) ja luontodirektiivin IV liitteen lajien (luonnonsuojeluasetuksen liite 5) kasvupaikat ja elinympäristöt
 - uhanalaiset luontotyytit
 - muut luonnon monimuotoisuuden kannalta huomionarvoiset kohteet
- 2) Imatran luonnonsuojeluselvityksen 2000 päivitys (voimassa olevan yleiskaavan mukaiset kohteet)
 - vuonna 2000 valittujen kohteiden luontoarvojen ajantasaisuuden selvittäminen (kohteet luokiteltu nykyisen suojeluperusteen mukaan, jos suojeluperuste on edelleen olemassa), Karri Kuitunen, täydennykset Ramboll

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



Kuva 9.14. Yleiskaavan laatimisen yhteydessä selvitettiin voimassa olevan yleiskaavan luontokohteiden luontoarvojen ajantasaisuus. Lisäksi tehtiin erillinen selvitys maankäytön keskeisimpiä muutosalueita koskien.

Luontoselvitysten perusteella yleiskaavassa osoitetaan **luonnonsuojelulain 49 §:n** nojalla **suojellun luontodirektiivin IV-liitteessä** mainittujen lajien esiintymisaluet 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:



Liito-oravan/lepakon kulkuyhteystarve.

Liito-oravien ja/tai lepakoiden rantavyöhykkeen metsiin tukeutuva kulkuyhteys on turvattava. 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-lsl-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.

Lisäksi yleisellä määräyksellä on pyritty varmistamaan luontoarvojen säilyminen Vuoksen länsipuolisella alueella Saimaanrannan rantavyöhykkeellä (erityisesti A2-alueet) ja saarissa sekä Immalanjärven rantavyöhykkeellä. Rantavyöhykkeiden ekologinen yhteys ja kasvillisuuden ja puuston muodostamat ranta-alueen suoja-alueet on turvattava huomioiden paikallisen lajiston tarpeet. Näillä laajoilla alueilla on voimassa maisematyön luvanvaraisuus.

Eryteisesti edellä mainituilla korkean monimuotoisuuden alueilla on osoitettu useita viheryhteystarpeita virkistysyhteyksien ja viherrakenteen jatkuvuuden turvaamiseksi sekä ekologisia yhteystarpeita luontosuhteita 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.

Erittäin uhanalaisia lajeja (taimen, Idänkurho) koskevia suojelumerkintöjä on osoitettu pääkäyttötarkoituksimerkintöjen yhteydessä seuraavasti:

- /L2: Eryteisesti suojeltava, koko maassa rauhoitettu ja erittäin uhanalainen kasvilaji Idänkurho tulee ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa. EN-1-alueella myös erittäin uhanalainen taimen tulee ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa.

Luonnonsuojelulain 47 §:n mukaiset erityisesti suojeltavien lajien elinympäristöt (Lajitietokeskus 1990-2021) on osoitettu pääkäyttötarkoituksimerkintöjen 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 päällystykisiä 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.

Luontoselvitys on selostuksen liitteenä.

10 Vaikutusten arviointi

10.1 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.

10.2 Yleiskaavan suhde maakuntakaavaan

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

Kaupunkikehittäminen: 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 vähentämällä. Saimaanrannan uusi asuntoalue on harkittu nykyisen rakenteen laajennus, jolla tavoitellaan uusia asukkaita ja elinvoiman lisäämistä. Se vahvistaa entisestään Ukonniemen seudullisesti merkittävää palvelukokonaisuutta ja kytkee sen joukkoliikenteen runkoyhteyden piiriin. Mansikkalassa Vuoksen yli menevän uuden yhteyden mahdollinen vaiheittain toteuttaminen kytkee Vuoksen itäpuolisen alueen nykyistä paremmin keskustaan ja sen palveluihin etenkin kävelen 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: Keskustatoimintojen aluevaraukset korostavat nykyisten kaupunkikeskusten kehittämistä 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: Yleiskaavassa on osoitettu maakuntakaavan mukaiset kyläalueet. 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: Yleiskaavan tavoitteena on säilyttää alueen virkistys-, luonto- ja kulttuuriarvot ja sovittaa ne yhteen rakennetun ympäristön ja kehittyvän maankäytön kanssa. Ranta-alueiden potentiaalia halutaan hyödyntää Imatran kilpailukyky- ja elinvoimatekijänä mm. vetovoimaisen asutuksen, kehittyvän elinkeinoelämän sekä matkailun ja virkistyksen näkökulmasta. Rantojen saavutettavuutta halutaan parantaa ja huomioida ne myös osana vetovoimaista keskustakehitystä.

Elinkeinoelämä: Teollisuuden ja muun elinkeinoelämän kehittämisedellytykset turvataan riittävillä aluevarauksilla. 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 -kaksoisraiteet mahdollistavat paitsi tavaraliikenteen kehittämisen myös taajamajunaliikenteen käynnistämisen ja sen myötä myös Suomen ja Venäjän välisen matkailun kehittämisen.

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

Matkailu: Imatran matkailukohteet on yleiskaavassa huomioitu ja niiden kehittämisedellytykset turvattu. Tärkeimpiä kehittämiskohteita ovat Imatran kylpylän – Ukonniemen alue, kaupunkikeskukset sekä mahdollinen Vuoksen ja Saimaan yhdistävä kanavahanke. Virkistysalueiden ja reitistöjen kehittämisen tavoitteena on ollut niiden keskinäinen verkottuminen, virkistyskäytön ja suojeluarvojen yhteensovitus sekä hyvä saavutettavuus.

Kulttuuriympäristö: Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti tärkeiden kokonaisuuksien ja kohteiden arvot turvataan. Yleiskaavan yhteydessä on laadittu kulttuuriympäristöselvitys, jonka perusteella myös uusia säilytettäviä kohteita esitetään.

Luonnonsuojelu: Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti tärkeiden kokonaisuuksien ja kohteiden arvot turvataan. Yleiskaavan yhteydessä on laadittu luontoselvitys, jonka perusteella myös uusia säilytettäviä kohteita esitetään ja vanhoja tarkistetaan.

10.3 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä kestäväan liikkumiseen

10.3.1 Kestävä kasvu

Yleiskaavan tavoitteena on edistää ihmisläheisen, taloudellisen, kestävän ja ilmastonmuutosta hillitsevän yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Suurin osa noin 4 000 asukkaan kasvusta sijoitetaan kestäväan liikkumisen vyöhykkeille nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistäen ja täydentäen.

Asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävää, toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta vahvistetaan **keskustoissa, kaupunginosakeskuksissa ja asemanseuduilla**. 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 elävöityvät 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 kehittämällä tavoitellaan palveluiltaan sekoittuneen, lyhyiden etäisyyksien jalankulkualueiden ja palvelukeskusten välisen joukkoliikennekaupungin vahvistamista. Joukkoliikennejärjestelmä perustuu bussilinjoihin sekä valtakunnalliseen ja seudulliseen linja-auto- ja rautatieliikenteeseen.

10.3.2 Rantojen vetovoimaan perustuva yhdyskuntarakenteen kehittäminen

Kasvu kohdistetaan pääasiassa olemassa oleviin keskuksiin rakenteen sisään. Rakenteen laajentamiskehitystä tapahtuu harkiten ja tällöin uusilla avauksilla pyritään hyödyntämään kaupungin sijaintitekijöistä vahvuudet vetovoiman lisäämiseksi. Saimaan ja Vuoksen läheisyys on Imatralle ainutlaatuinen valtti, jota kaupungin kehittämisen kannattaa hyödyntää, mutta kestäväällä tavalla. Imatran sijaintia vesistöjen äärellä on yleiskaavavartekaisussa hyödynnetty toisaalta osoittamalla uusia vesistöön tukeutuvia asumisympäristöjä ja rannoille rakentuvaa kaupunkia, ja toisaalta myös turvaamalla rantavyöhykkeellä yhtenäisten viheraluekokonaisuuksien ja niitä yhdistävien reittien ja ekologisten yhteyksien säilyminen.

Saimaan ranta-alueita avataan vaiheittain rakentamisen piiriin nykyisen yhdyskuntarakenteen jatkeena. Saimaanrannassa asumisen alueet tukevat ja monipuolistavat Imatran kylpylän ja Ukonniemen jo ennestään vetovoimaisen urheilu- ja vapaa-ajan alueen palvelujen kehittämistä. Alueen saavutettavuus eri liikenne- ja muodoilla paranee kehittyvien joukkoliikenne- ja tieyhteyksien myötä. Tarkoituksena on kytkeä nykyisiä ja uusia alueita kilpailukykyisen joukkoliikenteen piiriin.

Saimaan saaret, Lammassaari, Niskalammen ympäristö ja pääosa rantavyöhykkeestä säilytetään pääosin virkistyskäytössä. Mantereella virkistysalueiden käyttö ja kulutus voivat lisääntyä uusien asuntoalueiden läheisyydessä, ja osa virkistysalueista voi muuttua nykyistä rakennetuimmiksi. Toisaalta ranta-alueiden saavutettavuus ja alueiden yhteys vesistöihin paranevat monin paikoin.

Imatran nykyisellä kasvuvauhdilla pääosa kehittämissuunnitelmista on kuitenkin suunnattava ensisijaisesti rakenteen sisään ja nykyisiin keskustoihin. Kaupunkivyöhykkeen laajentamisen tulisi tapahtua hallitusti ja vaiheittain olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen kehittämiskäytävän varressa. Uudet/laajentuvat asuinalueet tulisi toteuttaa riittävän tehokkaina kokonaisuuksina, jotta ne osaltaan vastaavat kestävä liikunnan tavoitteeseen ja parantuvaan joukkoliikennetarjontaan.

10.3.3 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 Saimaanrantaan 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 vahvistumista. Tätä kehitystä vahvistaa yleiskaavassa taajamatoimintojen alueiden kehittäminen ja luokittelu siten, että taajamien intensiivisimmät ja tehokkaimmat osat tukeutuvat tehokkaaseen joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyn 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.

10.4 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 maankäyttöisiin 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 alueidenkäyttöisiä 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 yritysyhteisöjen 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.

Elinkeinoelämän vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja alueellisista kehitysnäkymistä keväältä ja syksyiltä 2019 ennen koronaepidemiaa, ja syksyiltä 2020.

10.4.1 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. 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. koneyrittäjyydessä, biotaloudessa, lähi- ja luomuruokatuotannossa sekä matkailussa.

10.4.2 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. Vuoksen ja Saimaan yhdistävä Tainionkosken kanava on saanut kehittämisrahaa - yleiskaavassa kanavahanke on osoitettu yhteystarvemerkinä. Kanavahanke mahdollistaisi veneilyn kehittämisen Saimaalla ja Vuoksen vesistöalueella. Vuoksen aluetta elävöitetään myös osana Imatran keskustan kehittämistä.

Kansainvälinen matkailu on hiipunut koronakriisin 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.

Yleiskaavassa kuitenkin varaudutaan siihen, että pitkällä aikavälillä matkailijat palaavat ja matkailu on jatkosakin merkittävä kasvutoimiala Imatralla.

10.4.3 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 tavarastoihin. Niihin käytettiin noin prosentin verran enemmän rahaa kuin vuotta aiemmin.

Taloudellisen tilanteen muutoksia ja niiden vaikutuksia sekä matkailijoiden määrään että mahdollisiin investointeihin on vaikea ennalta arvioida. Tällä hetkellä koronapandemia vaikuttaa suuresti sekä ostoskäyttäytymiseen että ostosmatkailuun. Kaupan alan suurimmat kärsijät ovat erikoiskauppoja, joiden tarjonta on suunnattu pääosin venäläisille. Paikallisen yritystoiminnan ja sen myötä alueen työpaikkojen uhkana on myös kuluttajien ostotottumusten muuttuminen koronan myötä aiempaa vahvemmin digiostoihin painottuvaksi.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus Imatran yleiskaavassa perustuu Etelä-Karjalan 1.vaihemaakuntakaavaan. Yleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa suuryksikköalueiden toteutuminen portaittain vaihemaakuntakaavan mukaisessa laajuudessa, mikäli ostosmatkailu kehittyy koronapandemiaan edeltävälle tasolle.

Vaihemaakuntakaavan mukainen kaupan suuryksikköjen alueita koskeva ratkaisu yleiskaavassa mahdollistaa voimassa olevien asemakaavojen muuttamisen. Erityisesti Korvenkannan luonne voi kehittyä merkittävästi voimakkaammin kaupalliseen suuntaan kuin mikä voimassa olevassa asemakaavassa on ollut tarkoituksena. Myös Sotkulammen alueesta voi kehittyä merkittävä kaupallinen keskus. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vähittäiskaupan suuryksikköiden ensisijainen sijaintipaikka on kuitenkin keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen ole perusteltu. Yleiskaavassa suuryksikköalueiden kehittämistä ohjataan määräyksillä, joiden tavoitteena on huolehtia ensisijaisesti keskustojen kaupallisista toimintaedellytyksistä ja kaupan sijoittumisesta olemassa olevan rakenteen yhteyteen hyvin saavutettaville alueille.

Korvenkannan asemakaavassa merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikköalue on asemakaavassa vuonna 2019 osoitettu teollisuus ja varastorakennusten korttelialueeksi, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY-11). Asemakaavamääräyksen mukaan alueelle (korttelit 19, 30 ja 36 sekä osa korttelista 35) saa rakentaa *ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia tai niiden yhdistelmiä. Alueelle saa sijoittaa teollisuus-, tuotanto- ja varastotilojen lisäksi näyttely-, koulutus-, liikunta-, huolto- ja kuljetustiloja, tuotantotoimintaan liittyvää myymälätilaa ja tukkukauppaa palvelevia rakennuksia. Lisäksi alueelle saa sijoittaa vaikutuksiltaan vähittäiskaupan suuryksikköön verrattavan myymäläkeskittymän muodostavia, Maankäyttö- ja rakennuslain 71 d §:ssä tarkoitettuja tiloja. Palvelun toimintojen tulee luonteeltaan sopia muun toiminnan yhteyteen.*



Kuva 10.1. Ote Korvenkannan voimassa olevasta asemakaavasta.

Asemakaavan vaikutustenarvioinnissa todetaan seuraavaa: *Uudet alueet täydentävät Korvenkannan eritasoliittymän ympärillä olevia yritysalueita ja täyttävät nykyisin lähes*

rakentamattoman neljänneksen liittymän länsi- puolella. Uudet yritysalueet muodostavat samalla portin valtatieltä 6 Ukonniemen – Rauhan matkailualueelle. Kaavan vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ovat positiiviset, koska Imatralla ei ole muita alueita, joille voidaan sijoittaa uutta yhdyskuntarakenteeseen liittyvää kaupan toimintaa laajamittaisessa ja suuressa yksikkökoossa. --- Kaavahankkeella mahdollistetaan kaupallisten toimintojen rakentuminen (mm. tukkukauppa). Korvenkannalla ei ole vaikutusta esim. Imatrankosken kaupalliseen tarjontaan, koska alueelle ei sijoitu keskustahakuista erikoiskauppaa eikä päivittäistavara-kauppaa. Imatrankoski säilyy perinteisenä kauppapaikkana erikoiskauppoineen, kävelykatui- neen ja keskustatunnelmineen. Kaava mahdollistaa kasvavien yritysten sijoittumisen Imatralle. Tavoitteena on, että yritykset suunnittelevat, rakentavat ja kehittävät innovatiivisia energia- ratkaisuja.

10.5 Vaikutukset asumiseen ja palveluihin

10.5.1 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 ydin-alueilla kehittyvien yhteyksien ja palvelujen äärellä.

Kaava tukee keskustatoimintojen alueiden kehittämistä monipuolisilla kaavamääräyksin 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 suositetaan keskustahakuista erikoiskauppaa, keskustahakuisia kaupallisia palveluja sekä päivittäistavara-kauppaa. Myös osaamiskeskittymien muodostamista keskustatoimintojen alueelle pyritään edistämään. Osana Imatran kaupungin koulu- ja päiväkotiverkon uudistusta Mansikkalaan on juuri valmistunut massiivipiinen 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 muun- tojoustavaa 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.

10.5.2 Lähipalvelujen säilymistä tukevat asumisen alueet

Yleiskaavassa on tunnistettu seudun keskusta-alueiden ulkopuoliset kaupunginosakeskukset. Kaupungin- osakeskuksiksi 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 kaupunkikeskuksista sijaitsevissa Meltolassa ja Rautiossa yhdyskuntarakenne säilyy väljänä ja painottuu jatkossakin omakotirakentamiseen.

Saimaanrannan uusi kaupunginosakeskus ja siihen tukeutuvat uudet asuinalueet tukevat 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. Alueen toteuttamisen myötä Imatran asutusrakenne, katuverkko ja kunnallistekninen verkosto laajenevat, mutta toisaalta Kylpylän-Ukonniemen alueella sijaitsee jo seudullisesti merkittävää rakentamista, johon rakentaminen osin tukeutuu. Saimaanrannan toteuttamisen myötä Kylpylän-Ukonniemen alueen merkitys vahvistuu entisestään. Uudet asuinalueet tukevat alueen joukkoliikenneyhteyksien ja muiden palveluiden kehittämistä.

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.

10.5.3 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, Ilmeen ja Jäppilänniemen kylät. 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 liikkumisen osalta yhtä voimakkaita kuin kaupunkivolyymillä.

Yleiskaava huomioi maaseutuelinkeinot ja maaseutuasutuksen kaupungin vahvuutena ja voimavarana ja pyrkii säilyttämään ja vahvistamaan tekijöitä, jotka vaikuttavat maaseutuelinkeinoihin 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.

10.6 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.

Imatrankosken ja Kruunupuiston alue on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. Myös Imatran rakennetun ympäristön kulttuuriperintö on runsas; Imatralla useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä ja kohteita, suojeltuja rakennuksia sekä muinaismuistoalueita ja -kohteita. Nämä on yleiskaavassa osoitettu erityisin merkinnöin 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 arvokkaille alueille. Maaseutu- ja kyläalueilla keskeisintä on sopeuttaa uusi rakentaminen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin hyödyntämällä rakentamisessa esimerkiksi vanhoja tai perinteisiä rakennuspaikkoja. Kylä voidaan tiivistää, mutta tiivistämisen tulisi tapahtua kylä- ja maisemarakenteen ominaispiirteitä säilyttäen ja korostaen.

Maaseudulla maaseutuelinkeinojen murros sekä maaseudulle/kyliin sijoittuva uudisrakentaminen ilman kytköstä maaseutuelinkeinoin 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. Saimaanrannassa vyöhyke kuitenkin myös laajenee 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.

10.7 Vaikutukset ilmastoon

Yleiskaavan yhteydessä on laadittu erillinen Imatran (alustavan) kaavaluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi -selvitys. Selvityksen tarkoituksena oli arvioida Imatran alustavan yleiskaavaluonnoksen toteuttamisen ilmastovaikutukset. Tavoitteena oli, että vaikutusten arviointi tuo esiin alustavan yleiskaavaluonnoksen mahdolliset puutteet ilmasto- ja kiertotalousnäkökulmasta ja siten osaltaan parantaa varsinaisen, nähtäville asetettavan yleiskaavaluonnoksen laatua. Yleiskaavamääräyksiin ja kaavaselostukseen tehtiin useita täydennyksiä selvityksen havaintojen pohjalta.

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
- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Teemoja koskevat kriteerit on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 10.1. Ilmastovaikutusten arvioinnin kriteerit.

Ilmastotavoitteita edistävä <u>alue- ja yhdyskuntarakenne:</u>	Ilmastotavoitteita edistävä <u>liikkuminen:</u>	Ilmastotavoitteita edistävät <u>energiaan liittyvät ratkaisut:</u>	Ilmastotavoitteita edistävä <u>luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne:</u>	<u>Ilmastonmuutokseen sopeutumista tukeva kaavoitus:</u>
On tehokasta maankäytöltään ja infrastruktuuriltaan	On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa	Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut	Edistää luonnonvarojen kestäväää käyttöä ja kiertotaloutta	Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulva-reittien ja viivytyksen tilavaraukset
Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta	Tukeutuu jalankulkuun 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.

11 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 kehittämiseen vaikutetaan paitsi tämän yleiskaavan, myös voimassaolevien 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 kasvuskenarioita, 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. Saimaanrannan asuinalueiden toteuttaminen rakennetta laajentamalla on kuitenkin harkittu valinta, jolla pyritään kaupungin vetovoimaisuuden kasvattamiseen. Vetovoimaisuuteen liittyvät tavoitteet voidaan parhaiten saavuttaa suuntaamalla voimavarat kaupungin kannalta keskeiseen kohteeseen.

Suunnitelman toteuttamista voidaan edistää laatimalla toteuttamisohjelma. Toteuttamisohjelmassa voidaan alustavasti tunnistaa yleiskaavassa esitettyjä muutosalueita (suhteessa nykytilaan), joiden toteuttamistoimenpiteitä (osayleiskaavoitus, asemakaavoitus, jatkoselvitykset, liikenteen ja kunnallistekniikan toimenpiteet jne.) ja toteuttamisen vaiheistusta (esimerkiksi 2020-2030, 2030-2040, 2040+) pohditaan tarkemmin suunnittelun edetessä.

12 Lähteet

- Tilastokeskus 2018-2019. Tilastot. <https://www.stat.fi/til/index.html>
- Valtioneuvosto 2017. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999.
- Etelä-Karjalan liitto 2011. Etelä-Karjalan maakuntakaava.
- Etelä-Karjalan liitto 2015. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaava.
- Etelä-Karjalan liitto 2017. Etelä-Karjalan maakuntaohjelma 2018–2021.
- Etelä-Karjalan liitto 2017. Etelä-Karjalan 1. vaihemaakuntakaavan seurantaraportti, joulukuu 2017.
- Imatran kaupunki 2004. Imatran yleiskaava, Kestävä Imatra 2020.
- Imatran kaupunki. Voimassa ja vireillä olevat osayleis- ja asemakaavat.
- Imatran kaupunki 2019. Kaavoituskatsaus ja -ohjelma 2019-2021. <https://dtunlom52ggmx.cloudfront.net/sites/default/files/atoms/files/Kaavoituskatsaus%20ja%20-ohjelma%202019-2021.pdf>
- Imatran kaupunki 2017/2018. Imatran kaupunkistrategia 2018-2030 ja kaupunkistrategian toimeenpano-ohjelma 2020-2021. <https://kerava.fi/Documents/Asuinymp%C3%A4rist%C3%B6%20ja%20rakentaminen/Kaavoitus/Hyv%C3%A4ksytty%20yleiskaavamateriaali/Yleiskaavaselostus.pdf>
- Imatran kaupunki 2009. Maapoliittinen ohjelma. https://www.imatra.fi/sites/default/files/atoms/files/Maapoliittinen_ohjelma%202009.pdf
- Etelä-Karjalan liitto 2016. Ympäristöohjelma.
- Imatran kaupunki 2016. Imatran rakennusjärjestys. <https://www.imatra.fi/asuminen-ja-ymp%C3%A4rist%C3%B6/rakennusvalvonta/rakennusj%C3%A4rjestys>
- Ramboll, Imatran kaupunki 2020. Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet. Liite 3.
- 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 2016. Palveluverkkoselvitys, Toimiva kampusmalli vuonna 2026. https://www.imatra.fi/sites/default/files/atoms/files/palveluverkkoselvitys_final_korjaus_26.8.2016%20Copy.pdf.
- Ramboll 2019. Saimaan rantojen ja saarten rakentamisen kaavataloustarkastelu. Liite 2.
- European Ramblers Association. Map of the European long distance path E10.
- Väylävirasto 2019. Valtatien 6 muuttaminen moottoriliikennetieksi rinnakkaistiejärjestelyineen välillä Selkäharju-Mansikkala, Lappeenranta ja Imatra. <https://vayla.fi/etela-karjalassa-suunnitteilla/valtatien-6-muuttaminen-moottoriliikennetieksi-rinnakkaistiejarjestelyineen-valilla-selkaharju-mansikkala-lappeenranta-ja-imatra>.
- Etelä-Karjalan liitto 2009. Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikennestrategian päivitys.
- 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 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>.

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>.

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>.

Väylävirasto 2019. Uudet junaliikenteen seisakkeet - Tekniset vaatimukset, kustannukset ja luokittelu, Väyläviraston julkaisu 36/2019. https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2019-36_uudet_junaliikenteen_web.pdf.

Työ- ja elinkeinoministeriö 2019-2020. Alueelliset kehitysnäkymät, Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu. <https://tem.fi/alueelliset-kehitysnakymat>.