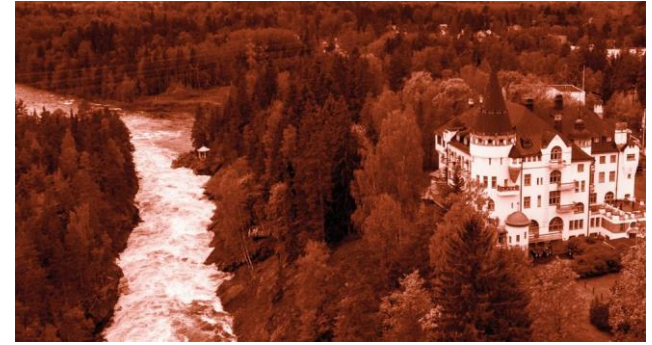


*Imatran ajankohtaiset asiat  
erä- ja luontokulttuurimuseo*

*LOVE- Saimaa verkosto 19.8.2021*

## *Valtakunnallinen erä- ja luontokulttuurimuseo Imatralle*



- Imatra tavoittelee erä- ja luontokulttuurimuseolla etelä-Karjalaan elinvoimaa, matkailutuloa ja yhteistyötä luontoon, kestävään kehitykseen ja digitaalisuuteen liittyvissä hankkeissa.
- Haluamme profiloitua vahvemmin luonnonläheisenä kaupunkina ja maakuntana, **osana Järvi-Suomea**.
- Uusi vastuumuseo on visiossamme paikka, jossa opitaan, arvostetaan sekä luodaan uutta teknologiaa hyödyntäen. Arkkitehtonisesti vaikuttavan Imatran **kaupungintalon uusiokäyttö** on investointikulultaan noin 30–50 prosenttia edullisempi kuin uudisrakennus.
- Suomessa noin 40 prosenttia kasvihuonepäästöistä muodostuu rakennuksista ja rakentamisesta, joten rakennusten uusiokäytöllä pystytään vähentämään päästöjä merkittävästi.
- Rakennuksen lämmitysmuotona on **hiilineutraali** kaukolämpö ja ilmajäähdytyksessä hyödynnetään virtaavaa Vuoksea. Kaukolämmön tuotannon energialähteinä käytetään lähiympäristön metsäteollisuuden ja ympäristönhoidon sivutuotteita, kuten kuorta ja puuhaketta. Myös kaupungintalon, että Kulttuuritalo Virran aurinkoenergiapotentialit on selvitetty.
- Museon sijoittumispäätös Imatralle on tehty. Museon sijainnista päättivät Suomen Metsästysmuseum, Suomen Kalastusmuseumoyhdistys, **maa- ja metsätalousministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö** sekä museovirasto.

**Aluepoliittisesti Imatra ja Etelä-Karjala ansaitsevat tämän valtakunnallisen vastuumuseon.**

# *Meillä on idea ja tilat erä- ja luontokulttuurimuseolle*

*Tervetuloa tekemään kanssamme kansainvälisesti kiinnostavaa erä- ja luontokulttuurimuseota Imatralle!*

Imatra on Suomen matkailun syntysija maailmanluokan luonnonnähtävyyksien ja kalaisan Vuoksen ansioista. Esimerkiksi jo Katariina II vieraili ihastelemaan Imatrankoskea vuonna 1772.

Vuoksen äärellä ovat edelleen kesät talvet rinta rinnan suomalaiset ja venäläiset kalastajat saaliin toivossa.

Imatra profiloituu nykyään aktiivisena, vihreänä, helposti saavutettavan kaupunkia, jossa ihmisen on hyvä olla. Kestävä kehitys on osa Imatran kaupungin strategiaa.

Luonnossa liikkumisen, urheilun ja retkeilyn puitteita on kaupunkiin rakennettu vuosikymmenten ajan, eritoten Saimaan äärelle Ukonniemeen.

Täällä on myös vahva perimä metsästyksellä. Imatran alue on portti Saimaan ikaikaisille eräalueille.

Vaikka metsästys ja kalastus ovat yhä alueella vahvasti edustettuina, ei se sulje pois luonnonsuojelua. Imatrankosken lähialue, Kruununpuisto, julistettiin Suomen ensimmäiseksi luonnonsuojelualueeksi vuonna 1842.

Me kaikki olemme luontoihmiä. Kukin omalla tavallaan ja toisia kunnioittaen.

Tämän vuoksi innostuimme Imatralla ja koko Etelä- Karjalan maakunnassa erä- ja luontomuseosta. Imatran kaupungin ohella museohakemuksen takana seisoo vahvasti myös Etelä-Karjalan maakuntaliitto.

Meillä on idea ja hiilineutraali ratkaisu tiloiksi. Tämä ratkaisu on väistämättä edullisempi kuin uudisrakennus.

*Presidentti Lauri Kristian Relanderin seurueen yhden päivän saalis Vuokselta.*

*”Jos päätöksiä museosta tehtäisiin **luonnon ja riistan kannalta,**  
ei vaihtoehtoja Imatralle löydy. ”*



- Hinku-maakuntana ja merkittävänä kansainvälisen liikenteen solmukohtana Etelä-Karjalan tavoitteena on siirtää liikennettä maanteiltä rautateille päästöjen vähentämiseksi. Etelä-Karjalan kautta kulkee merkittävä määrä Suomen EU:n ulkorajan ylittävistä henkilö- ja tavaraliikenteestä.
- Karjalan radan kapasiteetti ei nykyisellään mahdollista liikenteen määrän kasvattamista. Luumäki-Imatra-raidehankkeen (LUIIMA-hanke) valmistumisen jälkeen kapasiteetti tulee lisääntymään Imatran ja Joutsenon välillä kaksoisraiteen myötä, mutta Luumäki–Joutseno-välille jää edelleen merkittäviä henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovitusasteita. **Karjalan radan kapasiteettiongelmat** estävät myös alueellisen henkilöjunaliikenteen kehittämisen.
- Rajaliikenteessä Vainikkalan rautatieasema on ruuhkautunut ja VAK-ratapihana se on erittäin haavoittuva häiriötilanteissa. Vainikkalan ruuhkautuneisuus estää myös Helsingin ja Pietarin välisen matkustajaliikenteen kapasiteetin kasvattamisen. Imatran rajanylityspaikan raideliikenteen **statuksen muuttaminen kansainväliseksi** mahdollistaisi Vainikkalan ja Imatran ratayhteyksien kehittämisen sekä turvaisi kansainvälisten kuljetusten ja liikenteen sujuvuuden.
- Venäjän puolella on tehty mittavia investointeja Losevo–Kamennogorsk-rataosuudella ja suunnitelmat kansainvälisen henkilöjunaliikenteen avaamiseksi Pietarin ja Imatran välillä ovat jo pitkällä. Selvitysten mukaan miljoona matkustajaa ylittäisi rajan junalla, jos henkilöjunaliikenne avautuisi Pietarin ja Imatran välille. Tämän yhteyden avaaminen olisi merkittävä liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta.
- Liikenteen siirtäminen maanteiltä rautateille ei ole mahdollista ellei rataverkon välityskykyä ja rajaliikenteen toimintavarmuutta pystytä turvaamaan. **On tärkeää, että Luumäki–Joutseno-välille saadaan kaksoisraide, Karjalan radalta rakennetaan kolmioraideyhteys Imatrankoskelle, Imatran rajan -rataosuus sähköistetään sekä rakennetaan vaihteittain kaksiraiteiseksi ja Imatran rajanylityspaikan raideliikenteen status muutetaan kansainväliseksi.**
- Myös Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen kansainväliselle liikenteelle olisi aluetaloudellisesti järkevää.

*Kiitos!*

Yhteysjohtaja Tea Laitimo