



Rakennushistoriaselvitys

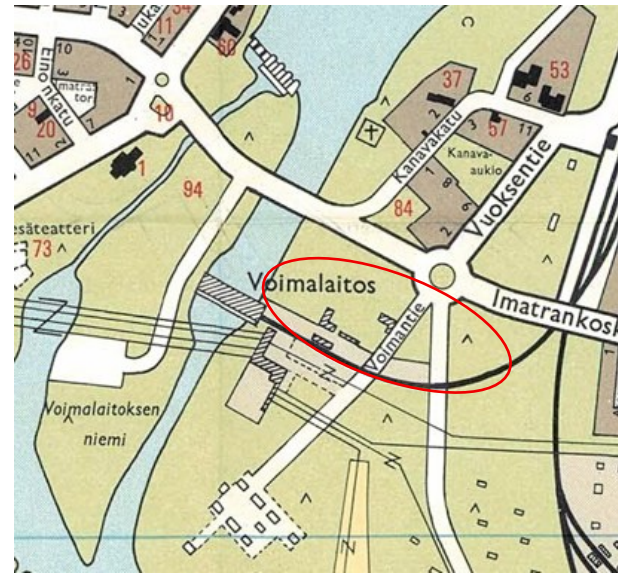
Selvitystyö Ahola, Mikkeli

RAPORTTI 22.9.2025

Fortum Oyj Imatran vesivoimalaitos Ivontien asemakaavan muutos

Sisällys

1	Johdanto.....	4
2	Kaavat ja suojelu	5
3	Historialliset aikaikkunat	7
3.1	1800–1909 Matkustaminen – maisemien ihailu.....	9
3.2	1910–1938 Vesivoima – teollisuutta Vuoksen rannoille.....	10
3.3	1939–1944 Sotavuodet ja 1945–1959 Kasvun aika.....	17
3.4	1960–1979 Yhteiskunnallinen murros.....	22
3.5	1980–2020-luku Ympäristönsuojelu.....	26
3.6	Kaikki tasot: kaupunkiympäristön luettavuus.....	30
4	Kaupunkikuva.....	31
4.1	Näkymäsektorit silloilta.....	31
4.2	Näkymäsektorit taajaman itäosan kaduilta.....	34
4.3	Voimalaitoksen pihapiiri.....	35
5	Kulttuuriperinnön arvo	37
6	Lähteet.....	40



Kuva: Imatran matkailukartta 1964.



Kuva: Imatran opaskartta 2025.
/Haettu 2025. Imatran kaupunki.

HANKKEEN PERUSTIEDOT

Selvitys Rakennushistoriaselvitys
Tilaaaja Fortum Oyj, Lasse Rantanen, Corporate Real Estate Manager.
Käyttö Asemakaavamuutos nro 1134 Ivontien ympäristö.
Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa monipuolisen asuntorakentamisen sijoittaminen alueelle. Alueelle osoitetaan asuinrakentamista, liike- ja toimistorakentamista, energiahuollon aluetta sekä mahdollistetaan palveluasumisyksikön toteuttaminen.

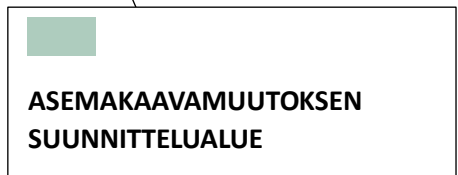
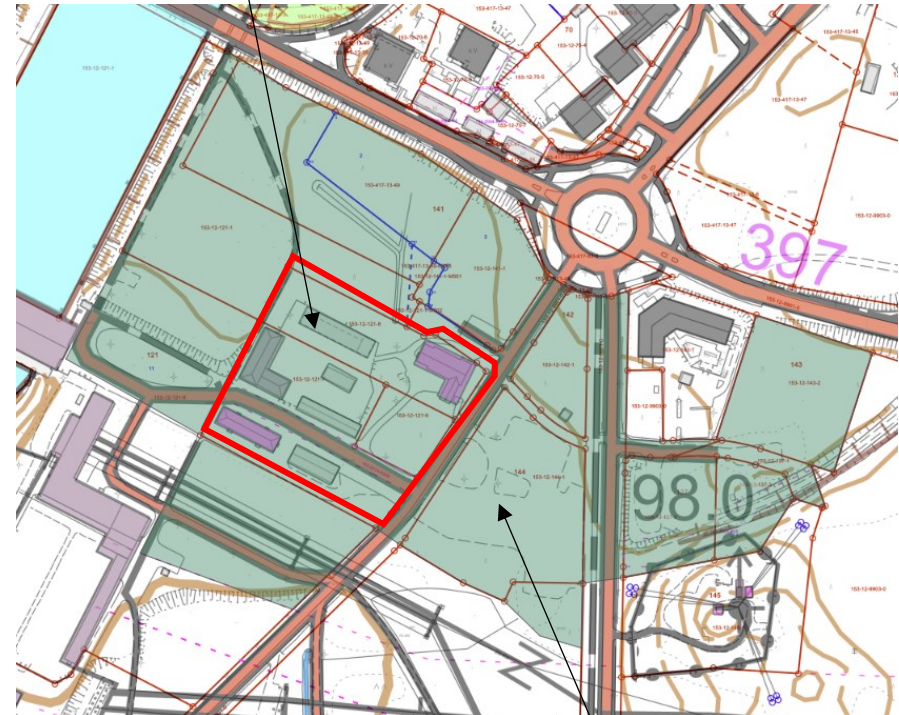
Kohdealue Imatrankosken kaupunginosa, korttelit 137, 141, 142 ja 144, osan kortteleista 121 ja 143 sekä puisto-, lähivirkistys- ja katualueita.

Kohde Fortumin Imatran voimalaitosalueen Huoltoaukion kuusi rakennusta sekä ruokalarakennus.

Tekijä FM Teija Ahola, Selvitystyö Ahola, Mikkeli
Aineistot Raportti 22.9.2025
Inventointilomakkeet Etelä-Karjalan KIOSKI-inventointitietokannassa (ei sellaisenaan verkkosivuille)
Ulkokuvat ja sisätilojen dokumentaatiokuvat (jpg)

Valokuvien käyttöoikeudet

Kuvaajana © Teija Ahola, Selvitystyö Ahola. Tilaaaja sai oikeudet käyttää valokuvatiedostoja omassa julkaisuissaan ja raporteissaan.
Kuvaaja ilmoitettava: Teija Ahola, Selvitystyö Ahola 2025



1 Johdanto

Toimeksianto

Tehtävänä oli laatia asemakaavataso rakennushistoriaselvitys Ivontien ympäristössä käynnistyneen asemakaavamuutoksen suunnittelualueesta, jossa ovat seuraavat Imatran voimalaitoksen huoltopihan rakennukset: autotalli, korjauspaja, toimistorakennus, huoltorakennus ja ruokalarakennus, puinen varasto ja autokatos sekä Ivontien itäpuolella maakellari.

Ivontien ympäristön asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta antamassaan lausunnossa (20.11.2024) Etelä-Karjalan museo katsoo tarpeellisena, että Imatran voimalaitoksen alueesta ja sen rakennuksista laaditaan rakennushistoriaselvitys asemakaavamuutoksen yhteydessä. Rakennushistoriaselvityksessä on tärkeää tarkastella aluekokonaisuuden arvoa, mutta myös yksittäisten rakennusten arvoa sekä merkitystä osana kokonaisuutta. Selvitykseen on hyvä sisällyttää alueen kaupunkikuvallisen luonteen ja ominaispiirteiden määrittely.

Selvityksen laati FM Teija Ahola/Selvitystyö Ahola Fortum Oyj:n toimeksiannosta.

Työmenetelmät

Työn pääpaino on kohteena olevan alueen ja rakennusryhmän rakennushistoriallisen luonteen ja säilyneisyyden sekä kaupunkikuvallisen arvon määrittelyssä. Inventointi keskittyy ulkoarkkitehtuuriin. Rakennusten sisätilojen osalta käsitellään vain lähtötilanne ja keskeiset peruskorjaukset/käyttötarkoituksmuutokset. Sisätilat dokumentoitiin valokuvaamalla.

Tiedonhankinnan työmenetelmät olivat valokuvadokumentaatio, kirjallisuus- ja arkistoseelvitys sekä haastattelut. Rakennuskohtaisen inventointitiedon tuottamista ohjaa systemaattisuuden vaatimus. Työssä käytetyt kirjallisuus- ja asiakirjalähteet on kirjattu raportin lähdeluetteloon ja KIOSKI-tietokannan kohdelomakkeille.

Alueen historiaa selvitettiin kirjallisuuden ja aikaisempien inventointien lisäksi maanmittauslaitoksen ilmakuvista ja kartoilta sekä Imatran kaupungin asemakaavoista. Rakennusten julkisivujen korjaus- ja muutostöiden osalta ensisijaisena lähteenä käytettiin tilaajan arkiston rakennuspiirustuksia ja muita kiinteistön ylläpitoon liittyviä asiakirjoja. Kohteiden nykytilasta tehtiin aistinvaraisia havaintoja valokuvadokumentaation yhteydessä. Raportointi sisältää havainnoista ja lähteistä peräisin olevan tiedon yhdistämistä ja analysointia.

Inventointikohteiden ja -alueiden historiallisten ja ympäristöllisten arvojen merkittävyyden arvioinnissa käytettiin kriteereitä, jotka perustuvat lakiin rakennusperinnön suojelemisesta (498/2010, 8 §). Tiivistettynä ne sisältävät ensisijaisesti historiallisten eli dokumenttiarvojen kriteereitä, kuten alkuperäisyys, historiallinen todistusvoima ja ajankuva, mutta myös kriteereitä, joiden avulla voidaan arvioida elämysarvoja, joita syntyy rakennetussa ympäristössä olevasta jatkuvuudesta, tilallisesta vaihtelusta tai alueellisesta omaleimaisuudesta (paikan henki, dominantti).

Valmis työ käsittää raportin kuvineen ja karttoineen sekä valokuva-aineiston. Rakennushistoriaselvitys on käytettävissä tausta-aineistona asemakaavasuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa sekä lupahakemusten liiteaineistona. Selvityksen pohjalta voidaan arvioida rakennusten kulttuurihistoriallista säilyneisyyttä ja merkittävyyttä sekä alueen kaupunkikuvan muutosherkkyyttä.

Rakennushistoriaselvitysraportti luovutettiin pdf-formaatissa, valokuvat jpg-tiedostoina. Etelä-Karjalan rakennustietokantaa (KIOSKI) on täydennetty Imatran vesivoimalaitoksen aluetta ja rakennuksia koskevilla tiedoilla.

Voimassa olevat asemakaavat

Suunnittelualueetta koskee kaksi voimassa olevaa asemakaavaa.

Asemakaava nro 1099 on tullut voimaan 15.6.2021. Suunnittelualueelle on osoitettu puistoaluetta (VP) kanavan varteen ja lähivirkistysalueita (VL-11), joissa alueen puusto tulee säilyttää. Puustoa voidaan tarvittaessa uudistaa vaiheittain alueelle tyypillisillä puulajeilla. Aikaisempaa maankäyttöä muuttavia merkintöjä ovat asuinkerrostalojen korttelialueet (AK-7), liike- ja toimistorakennusten ja julkisten palveluiden korttelialueet (KTY-8) ja rivitalojen korttelialue (AR-2). Jälkimmäisen merkinnän määräyksessä todetaan, että rakennukset tulee julkisivu- ja kattomateriaalien sekä kattomuodon suhteen rakentaa yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Kaavalla suojeltuja rakennuksia ovat ruokala/kerhorakennus (sr-12), toimistoli entinen varistorakennus ja korjauspaja (sr-11). Suojelumerkinnän määräys koskien ruokala/kerhorakennusta: Maankäyttö- ja rakennuslain 57 §:n nojalla määrätään, että rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen rakennustaiteellisesti arvokas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Erityisesti julkisivukorjauksissa tulee käyttää alkuperäisiä tai vastaavia materiaaleja ja värisävyjä. Muutostöistä on velvollisuus pyytää lausunto alueelliselta vastuumuseolta suunnittelu- ja rakennuslupavaiheessa. Alkuperäisten rakennusten muutostöissä ei edellytetä kaikkia tämän päivän teknisiä vaatimuksia, jos asia on perusteltavissa alueen kulttuuriarvojen säilyttämisellä. Suojelumerkinnän määräys koskien toimistorakennusta ja korjauspajaa on muutoin edellisen mukainen, mutta vain merkittävistä muutostöistä on velvollisuus pyytää lausunto.

Asemakaava ja asemakaavan muutos nro 1087 on saanut lainvoiman 18.1.2019. Suunnittelualueeseen kuuluva osa on kokonaan osoitettu energiahuollon korttelialueeksi, jolla ympäristö säilytetään (EN/s-1). Alueen kasvillisuuden ja pinnoitemateriaalien tulee mukaila alueen alkuperäisiasua. Alueen hoitotaso tulee pitää korkeana.

Kuva oikealla: Ote asemakaavasta nro 1087. Imatran kaupunki.



Kuva: Ote asemakaavasta nro 1099. Imatran kaupunki.

Valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet

Valtioneuvosto päätti uusista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Niiden mukaan alueidenkäytössä on tarpeen tunnistaa viranomaisten valtakunnallisten inventointien alueet ja ottaa huomioon siten, että niiden arvot turvataan. Rakennetuista kulttuuriympäristöistä on Museoviraston laatima inventointi (RKY 2009).

- Suunnittelualue jää kokonaisuudessaan valtakunnallisesti arvokkaan Imatrankosken kulttuuriympäristön aluerajauksen sisään.

Erityislait

Suunnittelualueella ei ole lain rakennusperinnön suojelemisesta (498/2010) nojalla suojeltuja rakennuksia. Alueella ei myöskään ole asetuksen 480/85 nojalla suojeltuja tai varjeltuja kohteita, joiden suojele tulisi ratkaista voimassa olevan rakennusperintölain mukaisesti. Suunnittelualueelta ei tunneta kiinteitä muinaisjäänneksiä eikä muita arkeologisen tutkimuksen piirissä olevia kulttuuriperintökohteita.

3 Historialliset aikaikkunat

Ajanjakso	Makrotaso: Historiallinen konteksti. Vesivoima ja sähköntuotanto Suomessa	Yleistaso: Imatrankosken kaupunginosan päärakenteet ja piirteet	Paikallistaso: Voimalaitoksen toiminta, ja alueen sisäinen järjestys, rakenteet ja ympäristö	Yksityiskohtainen taso: yksittäiset rakennukset
2000-luku <i>Virtavesien ennallistaminen – Vesivoiman rooli muuttuu. Matkapuhelimet ja internet yleistyvät. Yhteiskunnan sähköistyminen ja digitalisaatio jatkuu.</i>	2022 vesivoiman osuus koko maan sähkön-tuotannossa n. 16 %. Vesivoiman rooli muuttunut perusvoiman tuottamisesta yhä enemmän säätövoiman tuottamiseen. Uusiutuvat energianlähteet yleistyvät.	Imatran kaupunkikeskustojen rooli ja merkitys Imatran kehittämisessä vahvistuu. 2025 hyväksytty Imatran yleiskaava 2040. Imatrankosken kaupallisen keskustan kehittämissuunnitelma 2024–2040.	IVO on Suomen suurin vesivoimalaitos. Voimalaitoksen korttelialueelle rakennetaan uusi sähköasema ja veistokselliset voimalinjapylonit.	Voimalaitoksen alueella on säilynyt koneaseman ja kytkinlaitos-konttorin lisäksi ruokala-kerhorakennus sekä huoltoaukion tiilirakennukset, yksi puurakennus ja yksi katos.
1980-1999 <i>Ympäristönsuojelu – Rakentamisesta voimayhtiöiden ostamiseen. 1990-luvulla tapahtuu matkapuhelinteknologian ja internetin läpimurto.</i>	Vesivoiman tuotantomäärät nousevat tasaisesti 90-luvulle asti, jolloin nykyinen tuotantotaso on saavutettu. Imatran Voima yhdistyi Neste Oy:n kanssa, ja syntyi Fortum Oyj.	Suurteollisuuden rakennemuutos sulkee tehtaita myös Imatralla. Kaupungin asukasluku kääntyy laskuun. 1997 kaupunginvaltuusto tekee linjauksen, että Imatrankoskea tulee kehittää kaupungin pääkeskuksena.	1960–80-luvulla voimalaitoksen tuotantokoneistoa kehitetään edelleen ja tuotantotehoa pystytään asteittain nostamaan. Ympäristöministeriö vahvistaa ensimmäisen koko tehdasaluetta koskevan asemakaavan nro 635 marraskuussa 1985.	1981 autokatos Teollisuusraide jää pois käytöstä.
1960- 1979 <i>Yhteiskunnan murros – Teollisuusyhteiskunnaksi kehittyvän Suomen sähköntarve jatkaa kasvuaan. Öljykriisi.</i>	1970-luvun lopulla ydinvoima nousee merkittäväksi sähköntuotantomuodoksi.	1970 Imatrasta tulee kaupunki, jossa hajautunut kaupunkirakenne. Kaupungissa talouden ja asukasmäärän kasvu jatkuu.	1961 valmistuu Imatralla Svetogorskiin rakennettu 110 kV:n voimansiirtojohto.	1960 huoltorakennus (arkkitehti A. Ervi)
1945-1959 <i>Kasvun aika</i>	1950-luvulla vesivoiman osuus maan sähköntuotannossa n. 90 %.	1948 perustetaan Imatran kauppala, jossa erillisiä taajama-alueita. 1955–62 Imatrankoskelle rakennetaan korkeiden	1951 valmistuu seitsemäs ja viimeinen koneisto. Voimalaitoksen kokonaisteho on 156 mw.	1951 ruokala (arkkitehti A. Ervi) 1951 rautavarasto 1940–50-luku uusi asuinalue, (arkkitehti A. Ervi).

		Pistetalojen ryhmä helpottamaan asuntopulaa.		
1939–44 Sotavuodet Sähkön säännöstelyä.	Rauhansopimuksen seurauksena Suomi menetti kolmanneksen vesivoimastaan.	Talvisodassa Valtion hotelliin on sijoitettu Kannaksen Armeijan esikunta. Imatrankoskella Venäjän pommitusten kohteena ovat tehtaat, pato ja voimalaitos.	Imatran voimalaitos ja sähköverkko kokevat vaurioita pommituksissa, mutta sähköverkko toimii koko sodan ajan pieniä keskeytyksiä lukuun ottamatta.	Korjausrakentamista. [Ei uudisrakentamista voimalaitoksen alueella.]
1929–1938 Yleismaailmallinen lama – Valtio perustaa Imatran Voima Oy:n. Suomessa talous nousuun jo ennen vuosikymmenen puoliväliä.	Suomessa maaseudun sähköistymisen ensimmäinen päävaihe päättyy talvisotaan. 110 kV:n voimajohto-osuus Imatralta Viipuriin sekä Hikiän kautta Turkuun ja Helsinkiin avataan 1929.	Imatrankosken ympäristöön uutta teollisuutta, kuten Kaukopää ja Imatran Rautatehdas. Imatrankoski kehittyy kaupallisena ja hallinnon keskuksena sekä asuinalueena.	25.5.1929 Imatran vesivoimalaitos aloittaa toiminnan. 1930 valmistuu voimalaitoksen neljäs koneisto, 1936–37 viides ja kuudes koneisto. 1932 perustetaan Imatran Voima Oy.	1934 autotalli (E. Ekegren) 1938 varastorakennus (E. Ekegren) 1938 korjauspaja (E. Ekegren)
1910–1928 Vesivoima – Teollisuutta Vuoksen rannoille. 1928 sähkölaitoslaki. Elektroniikan kehitys.	1920-luvulla on vesivoiman osuus sähköntuotannossa lähes 100 %; edelleen höyryvoima toisena tuotantomuotona.	Imatrankoskelle on matkailun ja aseman myötä muodostunut taaja-asutusta. 1920-luvulla koski padotaan ja viereen rakennetaan voimalaitoskanava.	Päätös voimalaitoksen rakentamisesta; arkkitehtuurikiilpailu. 1921 alkaa maa-alueiden pakkolunastaminen voimalaitoksen rakentamista varten.	1921–22 pistoraide ja tie asuinalueelle, varastot. 1923 asuinalue (E. Ekegren) Ylä- ja alakanava sekä järjestelypato 1927 Kytkinasema (arkkit. Kallio S. & Oiva Kallio) 1928 voimalaitos (arkkit. Kallio S. & Oiva Kallio)
1800 – 1909 Matkustaminen – maiseman ihailu. 1800-luvun lopulla Suomessa elettiin nopean teollisuuden kehityksen ja taloudellisen nousun aikaa. Kaupunkien sähköistyminen alkoi 1880-luvulla.	Ensimmäinen sähköntuotantoon suunniteltu vesivoimalaitos Tampereelle 1891. Teollisuuden ensimmäiset vesivoimalaitokset Uusujokeen 1897-1898.	Imatrankoskesta ja Kruununpuistosta on tullut matkailunähtävyys. 1892 Imatran asema. 1893 silta kosken yli. 1903 Uusi Valtion hotelli.	[rakentamaton alue] 1898 on pieni voimalaitos (70 kW) rakennettu Imatrankosken niskalle Valtionhotellin sähkövalaistusta varten.	[rakentamaton alue]

3.1 1800–1909 Matkustaminen – maisemien ihailu

3.1.1 Yleistaso: Imatrankoski

Ruokolahden pitäjään syntyi taajaan asuttuja alueita 1890-luvulta lähtien. Nykyään Imatran kaupunkiin kuuluvat Tainionkoski ja Vuoksenniska kehittyivät pääasiassa teollisuuden myötä, mutta Imatrankoskella pienen palvelukeskittymän rakentuminen sai alkunsa varhaisesta turismista, joka vilkastui 1800-luvun loppupuolella avattujen rautatieyhteyksien ansiosta.

Imatrankosken valtiollinen omistus sai alkunsa 1838. Imatrankoski ja sen ympäristö olivat turismin vuoksi jo niin kovassa kulutuksessa, että 1842 Nikolai I julisti osan alueesta suojeltavaksi Kruununpuistoksi. Kosken rantoja hoidettiin puistomaisesti. Metsä sai kasvaa rauhassa.

Vuoksen suurin koski oli jo tunnettu matkailunähtävyys siinä vaiheessa, kun sen itäpuolelle valmistui rautatieasema, mutta aseman paikka ja 1893 kosken yli valmistunut ensimmäinen maantiesilta olivat merkityksellisiä itärannan kehittymiselle. Tätä ennen leveä Vuoksi ylitettiin lautalla Siitolassa.

Majoitusliikkeitä kosken lähialueella oli ollut 1840-luvulta lähtien. Ensimmäiset kaupat perustettiin 1870-luvun tietämissä vanhan Viipurin tien varteen, kosken länsirannalle. Pari vuosikymmentä myöhemmin avattu rautatieasema muodosti kosken itäpuolelle uuden houkuttelevan kauppapaikan.

Rautatie, asema, hotelli, luonnonnähtävyys ja sen ympärille syntynyt Kruununpuisto olivat elementit, jotka sanelivat tarpeen maantien parantamiselle Imatrankoskella. Vuonna 1905 tie vanhalta Viipurin tieltä asemalle ja edelleen Vuoksenniskalle parannettiin korkeimman luokan maantiekse eli viertotiekse (vanha tielainsäädännöllinen käsite). Tässä yhteydessä tehtiin vanhasta sillalta asemalle johtaneesta tiestä kävelytie.

Rautatieaseman yhteydessä oli asemapuisto, ja viertotien rakentamisen yhteydessä suunniteltiin myös alueen kaunistamista istutuksilla.



Kuva:

1800-luvun lopun palvelukeskittymä luonnonnähtävyyden ympärillä.

Antreasta Vuoksen satamaan johtava rata on valmistunut kosken itäpuolelle ja sen yksi asemista avautui 1892 tunnetun matkailukohteen viereen.

/Topografikartta n. 1898. Senaatin kartasto.



Kuvat: Imatrankoski. Hj. Munsterhjelm. Painettu 1870–73, Tilgmann. Köysirata, kuva n. 1872-1883. Museoviraston Historian kuvakokoelma.

- Ei paikallis- eikä yksityiskohtaista tasoa. Tulevan voimalaitoksen alue oli Imatran Kruununpuistoa ja rakentamatonta metsäympäristöä

3.2 1910–1938 Vesivoima – teollisuutta Vuoksen rannoille

3.2.1 Yleistaso: Imatrankoski

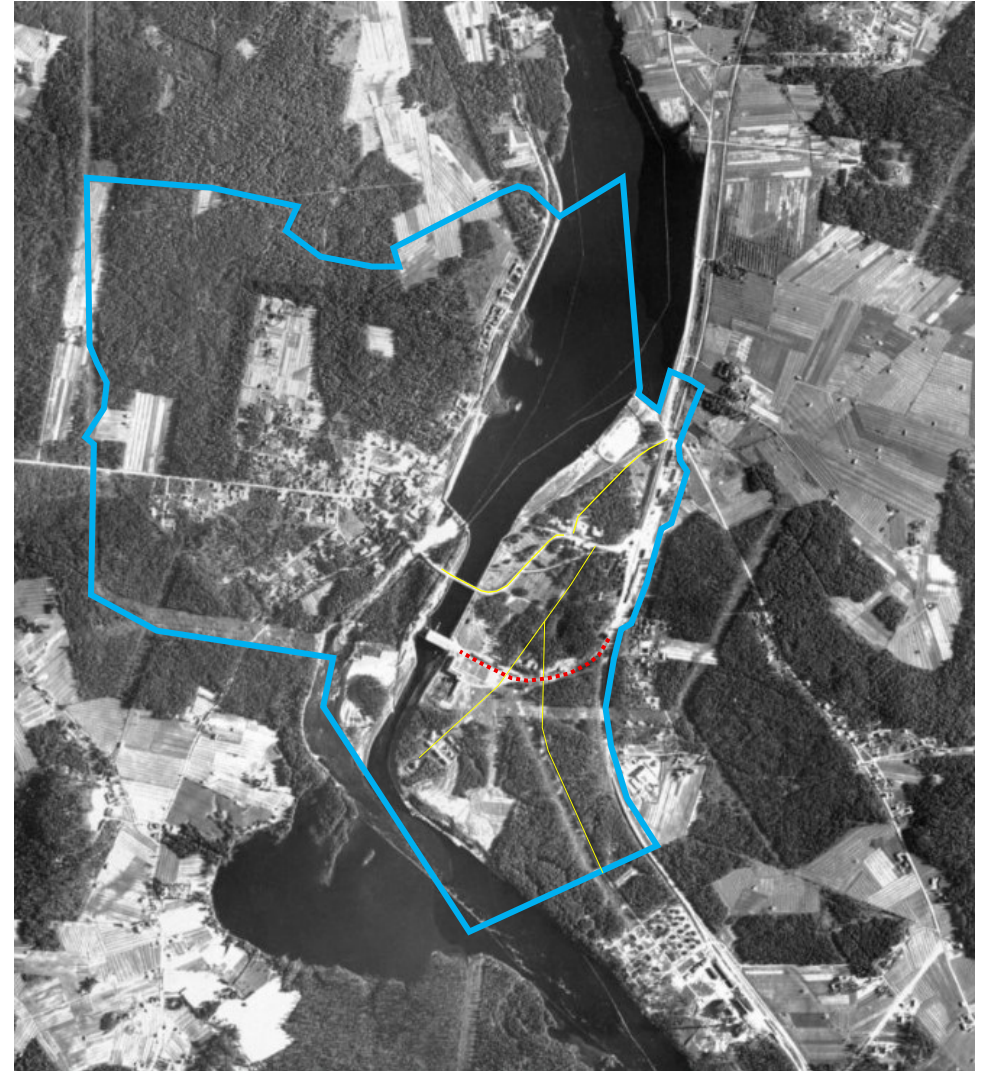
Vapaana kuohuvasta Imatran koskesta oli muodostunut matkailunähtävyys 1800-luvun kuluessa. Imatran Kruununpuiston hotelliperinteitä jatkoi länsirannalla 1903 rakennettu Valtion hotelli, myös itärannalla oli majoitusliikkeitä, mutta niistä valtaosan toiminta päättyi, kun Imatrankosken patoaminen 20-luvulla nosti vedenpintaa ja hotellialue jäi veden alle.

Imatran voimalaitos käynnistyi virallisesti 1929. Voimalaitoksen käyttöhenkilökunnalle tarkoitetut asunnot valmistuivat 1923 alakanavan itäpuolelle, metsän keskelle. Kolme insinöörien asuntaloa ja neljä kolmen perheen rivitaloa muodostivat keskuspihan ympärille sommitellun, symmetrisen ja tiiviin kokonaisuuden, jossa pihan halki kulkevan tien pääterakennuksena oli johtajan asunto. Alue täydentyi 1930-luvulla kaksikerroksisella neljän perheen talolla, joka sijoittui toisen talorivin jatkoksi.

Voimalaitoksen rakentaminen muutti koskimaiseman - pato kuivatti vanhan koskiuoman - ja toi Kruununpuiston itäosiin avokanavan ja teollisuusympäristön. Uudet tiet ja voimalinjat halkoivat pitkinä suorina asemaseudun pelto- ja metsämaisemia. Avaria nurmipintaisia puistoja hiekkakäytävineen perustettiin kanavan varrelle.

Voimalaitoksen perustamisen myötä Ruokolahden kunnan Imatrankosken kylätaajamassa elettiin toista vilkasta rakentamisen ja muutosten vuosikymmentä. Asutus laajeni 1920- ja 30-luvuilla vanhan Viipurin maantien länsipuolella ensin palstoittamalla ja sitten rakennussuunnitelman pohjalta; Aalto laati yleisasemakaavan 1953 ja sen pohjalta ensimmäinen asemakaava. Lappeentie kehittyi liike-elämää keskittäväksi pääkaduksi 1900-luvun alkupuolelta lähtien.

Rautatieaseman ympäristö Imatrankosken itäpuolella pysyi toisena liike- ja palvelutoimintojen keskuksena, jossa asemalta sillalle vievän maantien ympäristössä oli edelleen 1930-luvulla mm. yhteiskoulu, apteekki, posti, PYP ja siirtomaatavarakauppa.



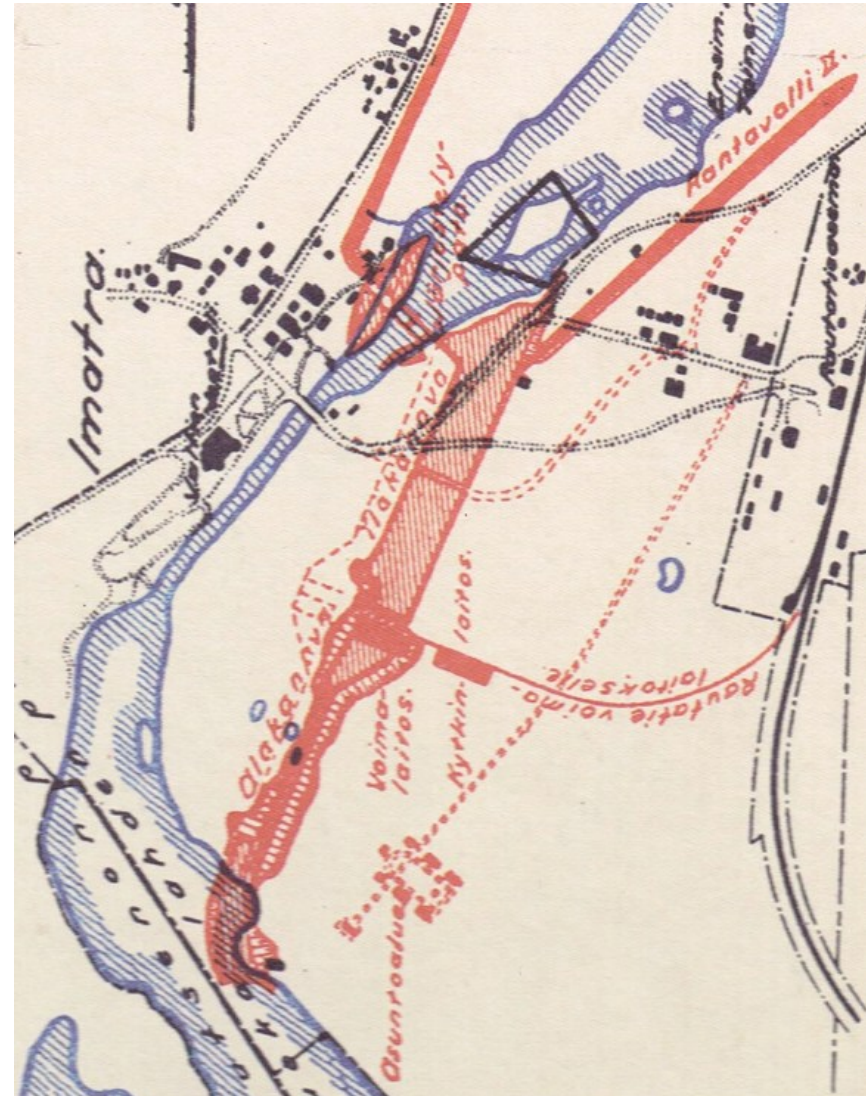
Ilmakuva 1936. Sinisellä rajattu nykyinen Imatrankosken kaupunginosa. Keltaisella korostettu tiet, jotka liittyvät suoraan tai välillisesti voimalaitoksen rakentamiseen. Punaisella merkitty laitokselle vievä pistoraide. / Imatran kaupungin karttapalvelu.

3.2.2 Paikallistaso: Voimalaitoksen alue ja lähiympäristö

Suomeen rakennettujen voimalaitosten omistuksia alkoi siirtyä ulkomaisilta omistajilta kotimaisille toimijoille ja Suomen valtiolle 1910-luvun jälkipuolella. Kehitykseen oli syynä ensimmäisen maailmansodan aikainen taloudellinen epävakaisuus, maan Senaatin päätös kieltää sähköenergian myynti ulkomaille ja yleinen epävarmuus siitä, että nuori Suomen valtio kykenisi säilyttämään itsenäisyyttään sekasortoisen Venäjän rajanaapurina.

Rautatiehallituksen yhteyteen asetettiin joulukuussa 1917 Koskivoimakomitea (Koskirakennustoimikunta vuodesta 1923) edistämään valtion omistaman vesivoiman hyväksikäyttämistä. Sen johdon alle perustettiin Koskivoimatoimisto, jonka yli-insinööriksi määrättiin insinööri Hugo Malmi ja vesirakennusinsinööriksi insinööri Alfred Järvinen, jälkimmäinen toimi Imatran Voima Oy:n rakennusosaston johtajana 1932–1947.

Imatran voimalaitossuunnitelma valmistui 1921. Suunnitelma käsitti Vuoksesta noin 5,6 km pituisen alan alkaen Tainionkosken alasuunnosta ja päättyen Imatran alle. Padottavaksi tuli viisi koskea, joiden yhteenlaskettu luonnollinen putous keskivedellä oli 25,02 m. Voimalaitoksen rakentaminen alkoi kesällä 1922 ja johtorakennusten rakentaminen keväällä 2025. Marraskuussa 1928 pantiin ensimmäinen kone käyntiin ja alkuvuodesta 1929 pääjohto muuntoasemineen olivat käytettävissä voimansiirtoa varten. Imatran voima-aseman vihkiäisjuhla pidettiin 25.5.1929. Heti alusta alkaen laitoksen tuottaman energia siirto ulottui halki koko Etelä-Suomen. Verkostopiirin kulutusmääräksi oli arvioitu riittävän 55 000 kW.



Kuva: Imatran voimalaitossuunnitelma. Yleiskartta 1922. Koskivoimakomitean toimisto. Hugo Malmi.

Imatran voimalaitosalueen eri osa-alueet

Järjestely- eli säännöstelypato

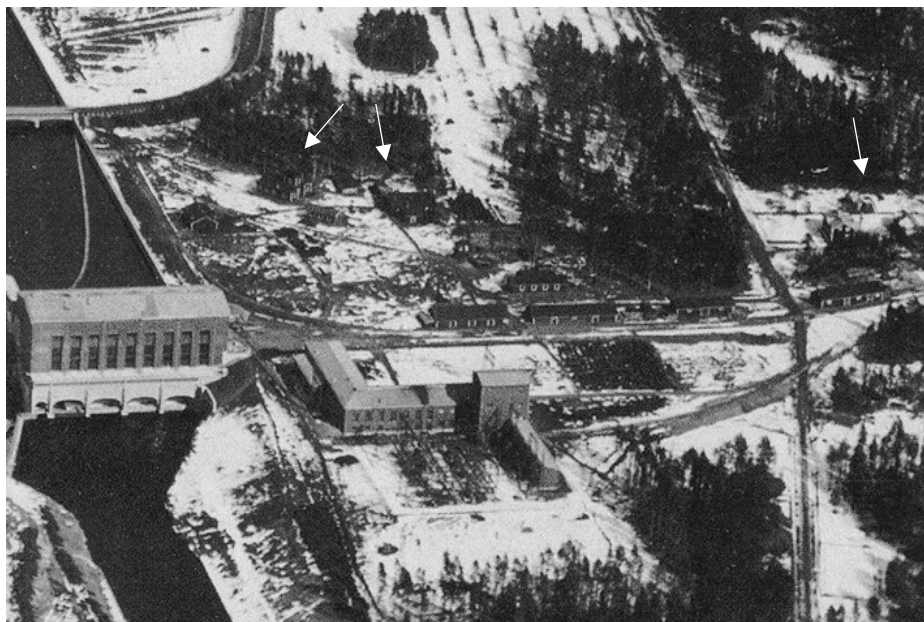
Yläkanava, alakanava ja koneasema (voima-asema)

Kytkinasema ja huoltoaukio rakennuksineen

Pistoraide vesitornilta ja veturitallilta huoltoaukion kautta voimalaitokselle

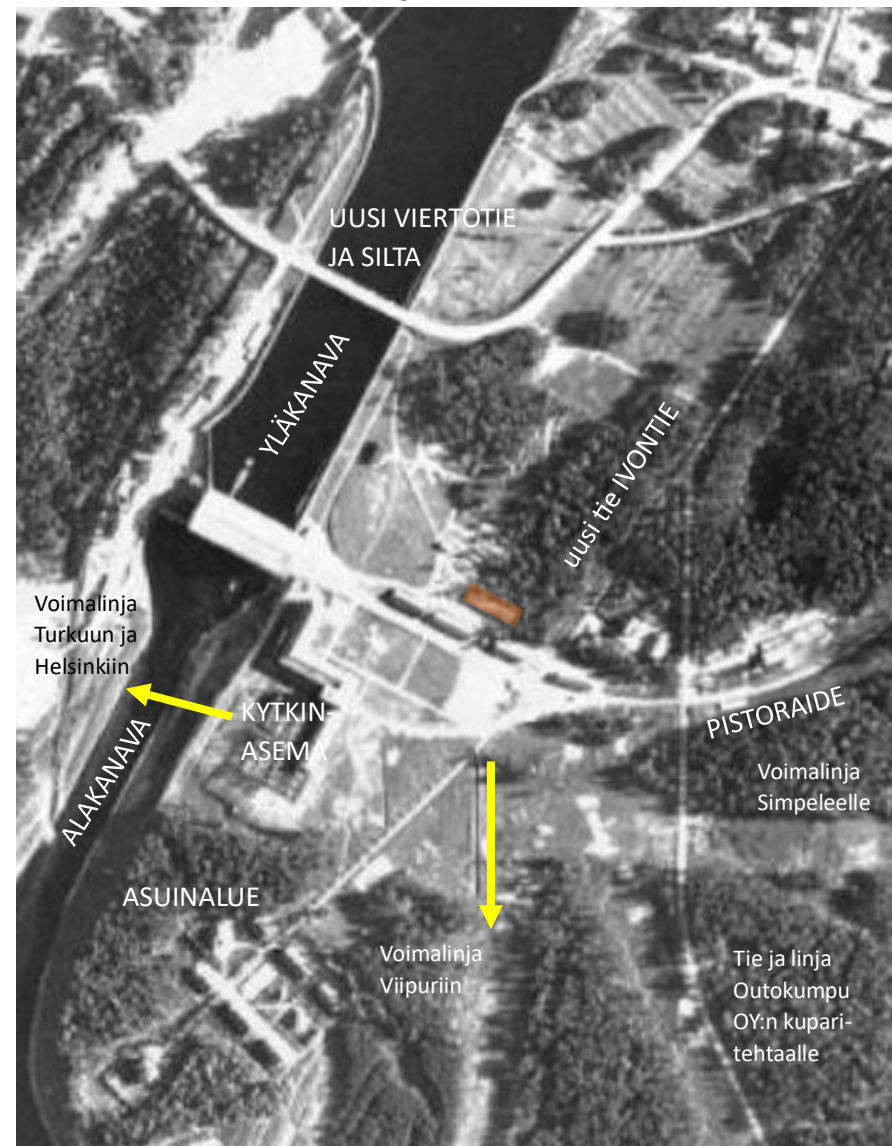
Kanavan rantapuistot

Asuinalue



Kuva: Yhtiö rakennutti hankkimalleen maa-alueelle asuintaloja ulkorakennuksineen 1920-luvulla. Linnansuolta yksi asuintalo purettiin ja siirrettiin työmaan läheisyyteen, paikalla on säilynyt talon maakellari. Puutaloja näkyy viistokuvassa koneaseman koillispuolella ja Ivontien itäpuolella. Pistoradan varrella on työmaan varastoalue ja sinne rakennetut puurunkoiset varastot. / Viistokuva vuodelta 1930. Imatran voimalaitoksen rakentaminen -julkaisun kansikuva.

JÄRJESTELY- PATO



Ilmakuva 1936. Voimalaitokselle tulevaa pistoraidetta reunustaneiden puurakennusten korvautuminen tiilirakennuksilla alkoi 1934, jolloin valmistui kuvaan värillä korostettu autotalli pienen työmaaruokalan paikalle. / Imatran kaupungin karttapalvelu.

3.2.3 Yksityiskohtainen taso: Huoltoaukion rakennukset

Imatran voimalaitoksen ensimmäinen rakennusvaihe toteutettiin 1922–1929 arkkitehtuurikilpailun voittaneiden arkkitehtien Oiva ja Kauno S. Kallion suunnitelmien pohjalta.

Koneaseman itäpuolelle 1930-luvulla valmistuneet punatiiliset rakennukset suunnitteli Imatran Voima Oy:n suunnittelutoimistosta rakennusmestari, rakennusteknikko **Emil Ekegren**. Varastorakennukset asemoitiin pistoradan varteen, korjauspaja ja autotalli niitä vastapäätä.

1920- ja 30-luvuilla rakennetun voimalaitosalueen punatiiliarkkitehtuuri edustaa jatkuvuutta teollisuusrakentamisen parissa. Muodonanto on kompaktia ja niukkaa. Dekoraatiota hallitsee pyrkimys symmetriaan, samoin toistuvuus ja vakioratkaisut, kuten tasakokoisuus ikkunoissa tai ovipeileissä.



Autotalli 1934



Korjauspaja 1938



Varastorakennus 1938 (muutettu toimistotiloiksi). Julkisivu pohjoiseen.

Pohjoisjulkisivun alkuperäinen ulkoasu Ekegrenin julkisivupiirustus 1.6.1938.



Asemapiirroskuvaan merkitty 2025 olemassa olevat rakennukset ruskealla

1927 Kytkinasema, arkkitehdit Oiva ja Kauno S. Kallio

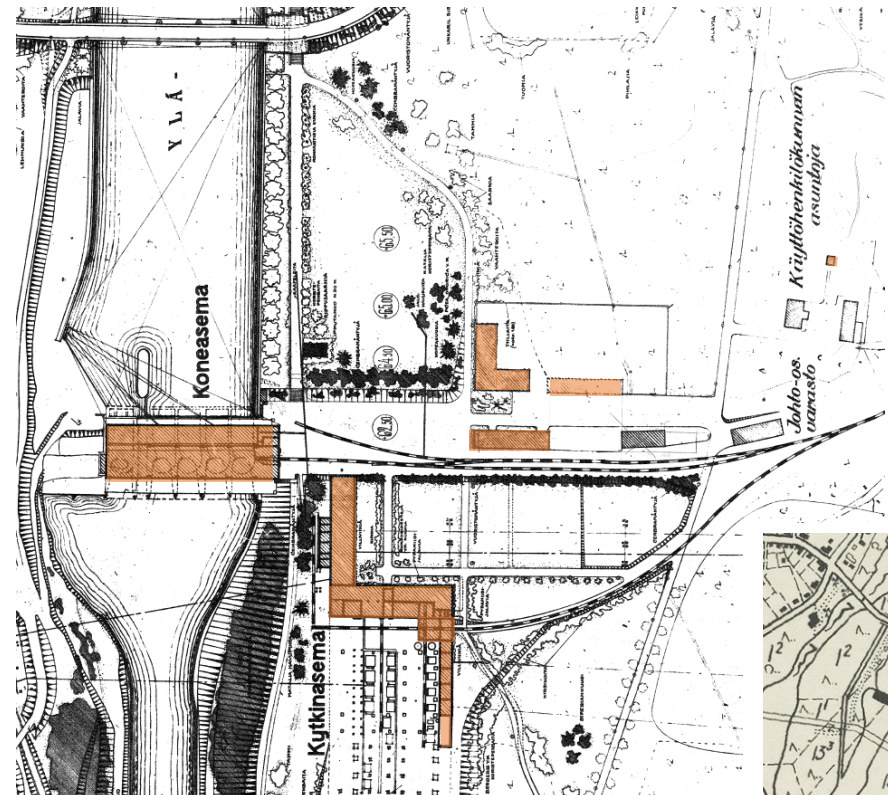
1928 Koneasema (voimalaitos), arkkitehdit Oiva ja Kauno S. Kallio

1934 Autotalli nro 34, rakennusmestari Emil Ekegren, IVO

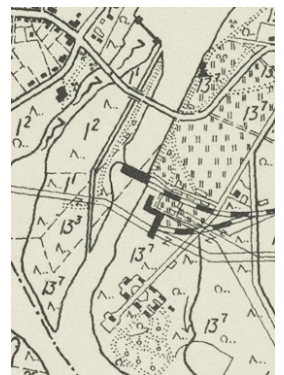
1938 Korjauspaja nro 35, rakennusmestari Emil Ekegren, IVO

1938 Varastorakennus (myöh. toimisto) nro 46, rakennusmestari Emil Ekegren, IVO

Rakennelmista koneaseman ylä- ja alakanavat muureineen, padotusaltaan rantavallit, säännöstelypato ja silta ovat 1920-luvulta.



Kuva: Noin 1945: Voimalaitosalueen asemapiirros ja istutus-suunnitelma (tehty vanhemman asemapiirroksen päälle).



Pitäjänkartta 1945.

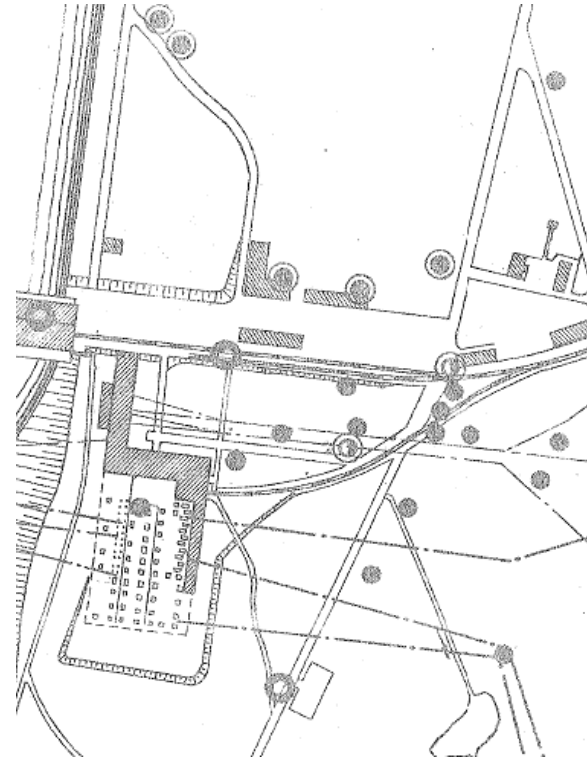
Perustietoja rakennusten nykytilasta ja säilyneisyydestä

Autotalli nro 34 (alun perin palokalusto- ja autotallirakennus)

Käyttö	Autotalli, varasto (käyttö vähäistä, oviaukot pieniä nykyisille autoille).
Ajoitus	1934; noin puolet tallista on rakennettu käytännössä uudelleen talvisodan jälkeen; ei laajennuksia.
Suunnittelija	Rakennusteknikko Emil Ekegren, IVO, 9.7.1934.
Pinta-ala	312 m ² (pohja), huoneistoala 290 m ² .
Kerrosluku	1
Sokkeli	Betoni, vaakalautamuotti.
Runko	Tiili ristilimitys 1/2 k siirtymä; vaakarakenteissa betoni, vesikaton rakenne puuta.
Julkisivut	Poltettu savitiili, puhdasmuuraus.
Katto	Harjakatto, betoniräystä.
Kate	Saumattu palapelti, jalkarännit.
Ikkunat	Vaaka-aukko, puitteet kolmijakoiset, MSU; päädyissä pyöröikkunat.
Säilyneisyys*	Kohtalaisen hyvä. Ikkunat ovat vanhat. Kahta ovea on korotettu. Ovet uusittu pystypaneelipintaisina 1940-luvulla. Alkuperäisissä piirustuksissa ovet olivat peiliovia. Tyylin puolesta nykyiset sopivat peiliovia paremmin alkuperäisiin Ekegrenin suunnittelemiin pystyjakoisiin ikkunoihin. Sisäpihan puoleiseen julkisivuun on kiinnitetty pieni teräsrunkoinen, pulpettikattoinen avokatos, jonka kohdalle jäänyt ikkuna on muraattu umpeen.



Kuva: Autotallin länsipääty ja julkisivu etelään.



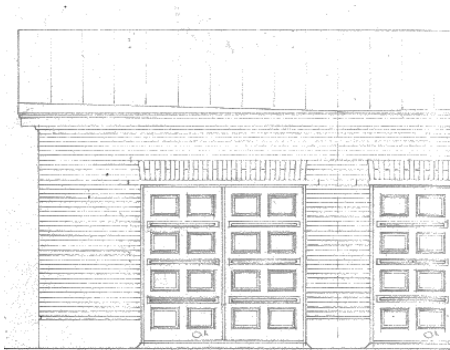
Kuva: Imatran voimalaitos. Aluekartta. Vuosina 1939–40 sodan aikana pudotetut pommit. / Kartta 5.4.1940. Fortum Oyj:n arkisto.

- 1,5 kg. Palopommi (Termiti).
 - 15–50 kg. Palopommi (Nafta).
 - 50–100 kg. Miinapommi.
 - 200 kg. Miinapommi.
 - 100 kg. Sirpalepommi.
- Pommitukset suoritettu seuraavina aikoina:
27.12.39; 14.2.40; 15.2.40; 19.2.40 ja 2.3.40.



Kuva: Talvisodan pommitustuhoa voimalaitoksessa. Autotallirakennuksen kulmalle on osunut miinapommi. Rakennuksen itäosat on rakennettu uudelleen. / Fortum Oyj:n arkisto.

*Rakennusten korjaushistoria löytyy KIOSKI-tietokannan rakennuskorteilta.



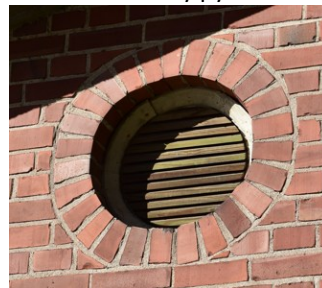
Kuva: Autotallin peiliovet. / Julkisivupiirustus, E. Ekegren 1934



Kuva: Autotallin pystypaneeliovet.



Kuva: 1934 tehty pyöreikkuna.



Kuva: 1940-luvulla tehty pyöreikkuna.

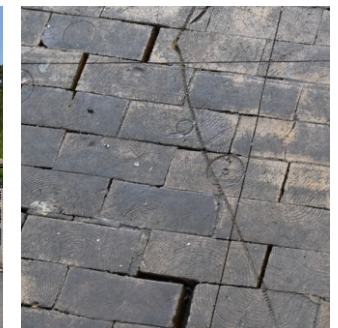


Kuva: Autotallin julkisivu pohjoiseen. Ikkunat ovat 1934 vuoden piirustusten mukaiset.

*Rakennusten korjaushistoria löytyy KIOSKI-tietokannan rakennuskorteilta.

Korjauspaja nro 35

- Käyttö** Verstas, paja ja hitsaamo, miehistön sosiaalitiloja, varasto.
- Ajoitus** 1938; ei laajennuksia.
- Suunnittelija** Rakennusteknikko Emil Ekegren, IVO, 10.5.1938.
- Pinta-ala** 562 m² (pohja), huoneistoala 520 m².
- Kerrosluke** 1 porrastuksella, matalan siiven alla kellari.
- Sokkeli** Betoni, vaakalautamuotti.
- Runko** Tiili ristilimitys 1/2 k siirtymä; vaakarakenneissa betoni, vesikaton rakenne puuta.
- Julkisivut** Poltettu savitiili, puhdasmuuraus.
- Katto** Aumakatto, betoniräystä.
- Kate** Konesaumapelti.
- Ikkunat** Pystyaukko, kolmijakoinen vaakavälrikarmein; puu/alumiinipuitteet alkuperäisellä karmi- ja puutejaolla.
- Säilyneisyys*** Kohtalaisen hyvä. Ikkunoiden ja ovien vaihto uusiin puu-alumiinipintaisiin on heikentänyt hieman materiaalista autenttisuutta. Yksioiset ulko-ovet ovat entisten tapaan lasiaukollisia pystypaneeliovia, mutta sisäpihan puoleisen julkisivun isot pariovet ovat piirustusten mukaan olleet alun perin tasaruutuihin jaettuja lasiovia. Vesikate on uusittu entiseen tapaan suoraprofiilisenä. Sisätiloissa on säilynyt pystylankku/pölkkylattiaa (lyhyet palikat pystyyn ladottuna). Vastaavia on ollut käytössä konepajoissa ja teollisuuslaitoksissa. Pajan betonilattia valettu 1962.



Kuvat: Korjauspaja ja portti sisäpihalle. Pajan pölkky- eli pystylankkulattiaa. Rakennuksen sisäpihalle, matalan siiven seinän tuntumaan osui pommi talvisodassa.



Kuvat: Korjaamon uusi pääovi tehtiin edellisen oven tyyliin. Oviaukon sivuilla on viisteet. Uudet ikkunat.



Kuvat: Varastorakennuksen vanha lasiaukollinen peiliovi ja viistetyt smyygit. Kaikissa kolmessa 30-luvun rakennuksissa on samanlainen betoniräystä.

Varastorakennus nro 46 (nykyinen toimistorakennus)

Käyttö	Tyhjillään, oli viimeksi vuokrattavia toimistotiloja (Eltel, Rakennustoimisto Matti Toikka Oy)
Ajoitus	1938; ei laajennuksia.
Suunnittelija	Rakennusteknikko Emil Ekegren, IVO, 1.6.1938.
Pinta-ala	389 m ² (pohja), huoneistoala 352 m ² .
Kerrosluku	1
Sokkeli	Betoni, muottivalupinta.
Runko	Tiili ristilimitys 1/2 k siirtymä; vaakarakenteissa betoni, vesikattorakenne puuta.
Julkisivut	Poltettu savitiili, puhdasmuuraus.
Katto	Aumakatto, betoniräystä.
Kate	Saumattu pelti.
Ikkunat	Pystyaukko, yksi vaakavälikarmi ja siinä yläsaranoitu puite; neliö-haukkaikkunat, kaikki saranoituja.
Säilyneisyys*	Kohtalainen. Rakennusta ei ole laajennettu ja sen hahmo, haukkaikkunafriisi ja betoniportaikat ilmentävät edelleen alkuperäistä käyttöä makasiinina. Rakennuksen tilojen muuttamisella varastohuoneista työhuoneiksi on tosin ollut vaikutusta julkisivuihin, joissa alkuperäinen symmetrinen sommittelu on rikkoontunut lisättyjen ikkuna-aukkojen myötä. Uudet ja alkuperäiset ikkunat ovat karmijaoltaan samanlaiset. Ovia on uusittu ja pari lippaa lisätty pohjoisseinälle.



Kuva: Länsipääty ja eteläjulkisivu. Jälkimmäiseen on lisätty ikkunoita ja korvattu yksi ovi ikkunalla.

*Rakennusten korjaushistoria löytyy KIOSKI-tietokannan rakennuskorteilta.

3.3 1939–1944 Sotavuodet ja 1945–1959 Kasvun aika

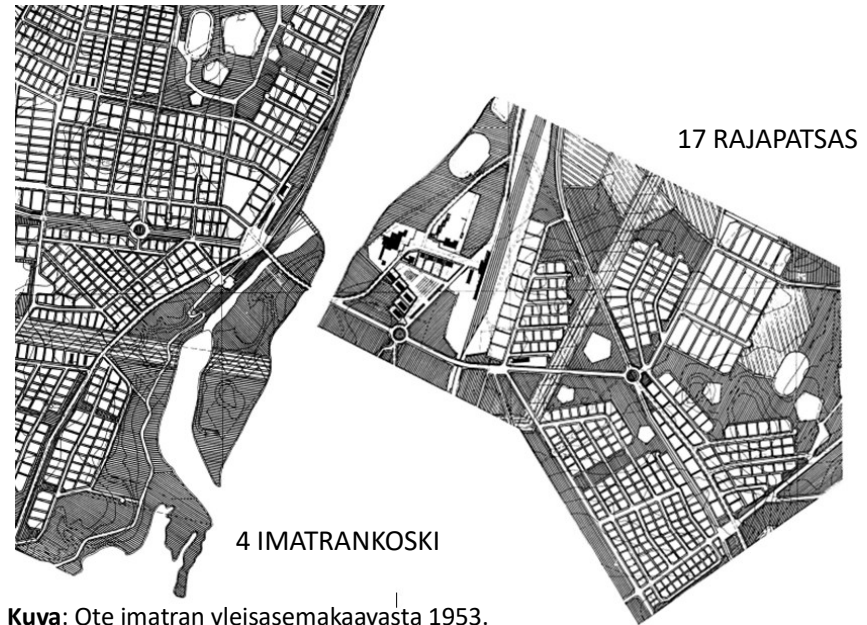
3.3.1 Yleistaso: Imatrankoski

Talvisodassa Imatrankoskea pommitettiin. Valtion hotelliin oli sijoitettu Kannaksen Armeijan esikunta. Venäjän pommitusten kohteena olivat erityisesti tehtaat, pato ja voimalaitos. Yksi nykyisen Imatran alueen neljästä viime sotien sankarihautausmaista perustettiin kanavan varrelle, nykyiseen kirkkopuistoon, jossa ennestään oli 1918 tapahtumissa valkoisten puolella kaatuneiden vainajien muistomerkki. Vuonna 1954 puiston pohjoisreunalle valmistui Imatrankosken seurakuntatalo (kirkko), paljolti lakkautetun Jääsken seurakunnan varoilla.

Imatra nimettiin kauppalaksi vuonna 1948. Alun perin kolme erillistä asutuskeskusta niihin liittyvine laajoine teollisuusalueineen yhdistettiin kunnalliseksi yhteisöksi. Hieman yli 28000 asukkaalla se oli väkiluvultaan, kuin myös pinta-alaltaan, suurin kauppala Suomessa. Enso-Gutzeit oy:n aloitteesta ja kustantamana Imatran kauppalan yleisemasemakaava tilattiin professori Alvar Aallolta. Vuonna 1953 valmistuneen kaavan tarkoituksena oli eheyttää moninapaista kaupunkia ja turvata teollisuudelle tarvittavat laajentumismahdolliset ja samalla rakentaa miellyttävää kaupunkiympäristöä. Aallon suunnittelutyylin tapaisesti puistot muodostuivat hoidetuista metsistä, jotka levittäytyivät aina keskustoihin asti. Metsävaltaisen yleisemasemakaavan myötä Imatraa alettiin kutsua myös metsäkauppalaksi.

Vuoksen padon itäpuolisen kauppalanosan Aalto nimesi yleisemasemakaavassa Rajapatsaaksi. Sittemmin padon ja rautatien välinen osa on yhdistetty Imatrankosken kaupunginosaan. Kaavan ulkopuolelle jätettiin Imatran Voima Oy:n voimalaitos teollisuus- ja asuinalueineen, lukuun ottamatta Imatrankoskentiehen rajautuvia viheralueita.

Kaavaselostuksen mukaan asemakaavan kolme pääelementtiä olivat kaupallinen keskus, kulttuuripuisto ja rautatiealue. **Kulttuuripuisto** käsitti Vuokseen rajautuvan rantapuiston ja siellä sankarihautausmaan, julkisten rakennusten korttelit sekä urheilukentän pohjoisessa. Aalto korosti rannan käyttömahdollisuuksia ja kävelytien merkitystä rantapadolla voimalaitokselta aina sankaripatsaalle saakka.



Kuva: Ote imatran yleisemasemakaavasta 1953.



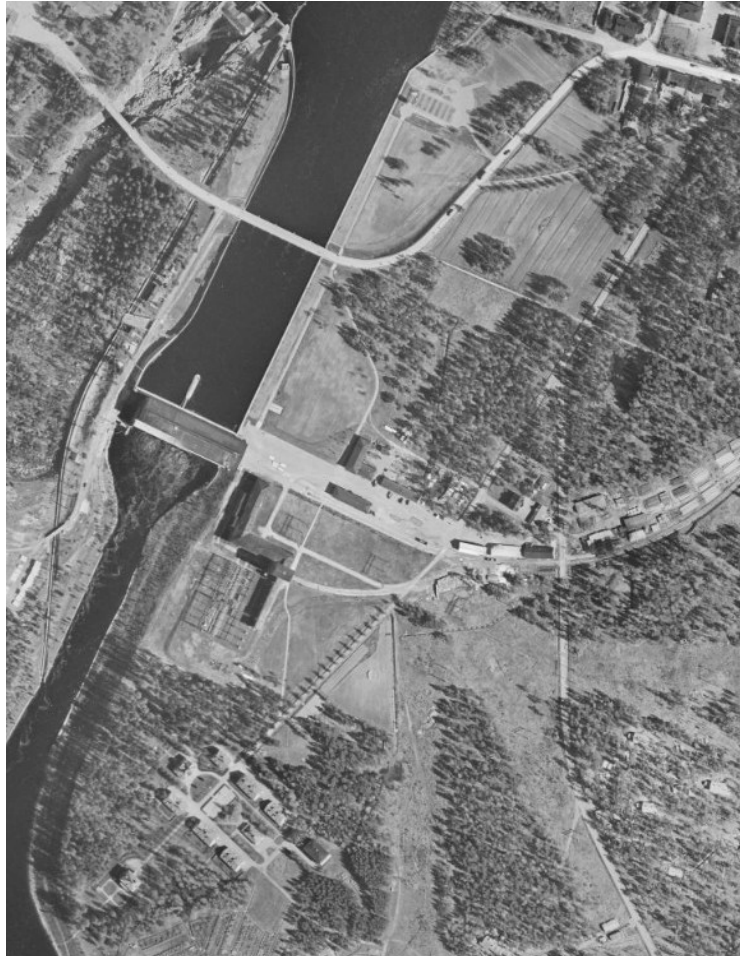
Kuva: Kosken itärannalle, Kanavakadun varteen, oli osoitettu viheraluetta (tumman vihreä) ja julkisten palvelujen aluetta (sininen) sekä liikekorttelit (musta) aukion ympärille. Idässä oli asema-alue ja asuinalueita. / Kartat Alvar Aalto, osayleisemasemakaavan kaavaselostus 1953.

Kuva: Aalto suunnitteli kanavan itäpuolelle pienehkön kaupallisen keskuksen ja sille viuhkamaisesti levenevän ”parkkeeraus-aukion”. Aukion eteläreunalle osoitettiin viisikerroksisten kerrostalojen asuin- ja liikerakennusten kortteli. Pistetalot valmistuivat 1955–62.



3.3.2 Paikallistaso: Voimalaitoksen alue ja lähiympäristö

Voimalaitoksen perustamisaikana 1920-luvulla kaupunkisuunnittelun ihanteet yhtenäisestä kaupunkikuvasta nojautuivat symmetriaan ja tasapainoon, rauhalliseen vaihtelevuuteen. Tämä näkyy myös voimalaitoksen alueella toimintojen ja rakennusten sijoittelussa ja puistorakentamisessa. Metsän ympäröimä tiukan symmetrinen asuinalue sai vehreän puistomaisen sisäpihan. Kanavaan rajautuvan aukean nurmipihan ja muun taajama-alueen välille jätettiin metsävyöhyke.



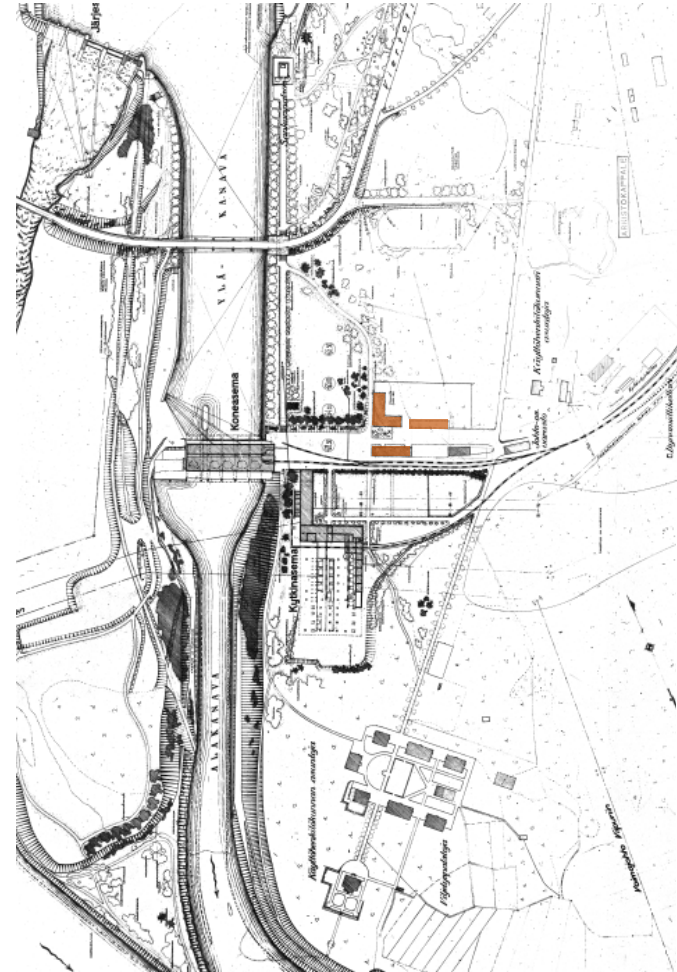
Ilmakuva 1948.

Voimalaitoksen huoltopihalla olleet puurakennukset, samoin kuin pohjoispuolella olleet asuin- ja talusrakennukset purettiin 1930-luvun aikana.

Pistoraitteen varteen rakennettiin uudet tarverakennukset tiilestä, joista autotalli, korjaamopaja ja varastorakennus näkyvät kuvassa.

Sillan korvasta korjaamolle vievä puistokäytävä on perustettu nykyiselle paikalleen. / Imatran kaupungin karttapalvelu.

Puistosuunnitelmaa päivitettiin 1940-luvulla. Alueelta oli jo purettu työmaan aikaisia tarverakennuksia sekä alueella olleita puutaloja. Kanavanvarren puistoaluetta laajennettiin koneasemalta pohjoiseen aina rantapenkalle saakka. Kytkinaseman piha-alue ja kanavapuisto saivat käytävät ja puukujat, jotka siellä on edelleen. Myös pelikenttä raivattiin puistosuunnitelman mukaisesti viertotieltä VR:n veturitalille vieneen tien varteen, mutta jo 50-luvulla kenttä joutui väistämään uutta Imatrankoskientietä ja sille raivattiin uusi alue viertotien varteen.



Kuva

Voimalaitosalueen asemapiirros ja istutussuunnitelma n. 1945 (tehty vanhemman asemapiirroksen päälle).- Kuvaan korostettu värerein tuolloin jo olemassa olleet huoltopihan rakennukset.



Kuva: Pitäjänkartta 1945.

3.3.3 Yksityiskohtainen taso: Huoltoaukion rakennukset

Sotavuosina voimalaitoksen alueelle ei rakennettu uutta vaan korjattiin vaurioita, joita pommituksissa tuli mm. koneasemaan ja kytkinasemaan ja autotalliin. Vuonna 1948 aloitettiin koneaseman laajennustyö, joka saatiin valmiiksi 1950-luvun alussa.

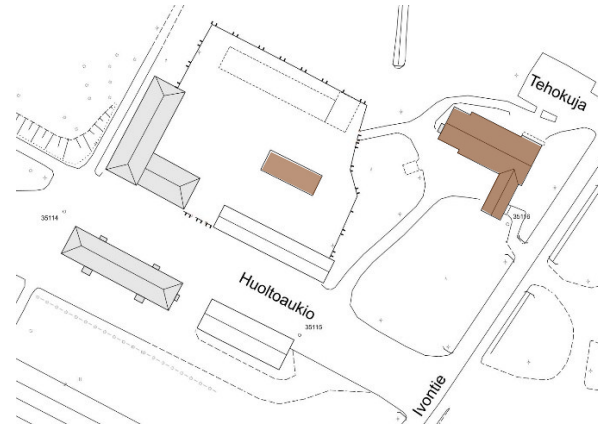
Voimalaitoksen huoltopihan koillispuolelle, pihan ja laitoksen asuinalueelle vievän tien väliin rakennettiin voimalaitoksen henkilökunnalle uusi ruokalarakennus. Tiilirakennuksen suunnitteli arkkitehti Aarne Ervi. Rakennus on hyvin puhdaspiirteistä ja laadukasta sotien jälkeistä arkkitehtuuria. Julkisivuissa on vahva materiaalin tuntu, joka liittyy tiilien sävyvaihteluun, erilaisin puupinnoin tehtyyn detaljointiin ja syvärunkoisessa talossa pitkälapeiseksi muodostuvan harjakaton betonitiilikatteeseen.



Kuva: Voimalaitoksen huoltorakennuksia 20. kesäkuuta 1952. / Valokuvaamo Foto Roos.

Asemapiirroskuvaan korostettu värillä

1951 Ruokalarakennus nro 76, arkkitehtitoimisto Aarne Ervi
1951 Rautavarasto nro 77, [suunn. 11.9.1950 E. A., IVO]



Aarne Ervi (1910–1977) oli kotoisin Forssasta ja valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta 1935. Samana vuonna hän vaihtoi sukunimensä Elersistä Erviksi. Merkittävimmät ja tunnetuimmat työnsä Ervi teki sodan jälkeisellä jälleenrakennuskaudella ja myöhemmin 1950-luvulla varsinaisen rakennusteollisuuden kehittyessä. Yhteistyö Otto-livari Meurmanin kanssa sekä asumalähiö-periaatteen hallinta kantoivat häntä vastuullisiin tehtäviin kaupunkisuunnittelijan uralla. Vuonna 1964 Aarne Ervi valittiin pääkaupungin kaavoituksesta vastaavan Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston ensimmäiseksi virastopäälliköksi. Ervin tunnetuimpia töitä on Helsingin Tapiolan keskustasuunnitelma. Hänen arkkitehtuurilleen ominaista oli luonteva tapa sijoittaa rakennukset osaksi ympäristöä.



Kuva: Insinööritaloissa, jotka arkkitehtitoimisto Aarne Ervi suunnitteli 40-luvulla Imatran Voiman uudelle asuinalueelle, on samaa muodonantoa ja detaljointia kuin punatiilisen ruokalarakennuksen arkkitehtuurissa. / Mäkinen, Eino, valokuvaaja 1957, kesä-heinäkuu 1957.

Ruokalarakennus nro 76

Käyttö	Ruokala ja kerhotila; alun perin myös 2-3 asuinhuoneistoa; ruokalatoiminta ollut yrittäjävetoista.
Ajoitus	1951, ei laajennuksia.
Suunnittelija	Arkkitehtitoimisto Aarne Ervi, 23.4.1950.
Pinta-ala	485 m ² (pohja).
Kerrosluvu	1–2, kellari.
Sokkeli	Betoni, valettu.
Runko	Tiili ristilimitys 1/2 k siirtymä; vaakarakenteissa betoni, vesikattorakenne puuta.
Julkisivut	Tiili, puhdasmuoraus.
Katto	Harjakatto, puiset avoräystäät.
Kate	Betonitiili (Partek-leima).
Ikkunat	Vaakasuuntaiset, kytketyt, sivu-, kolmijakoiset; jaottomia pikkuikkunoita.
Säilyneisyys*	Hyvä. Tyylin ja julkisivumateriaalien autenttisuutta. Mäntypuuvaltaisella puusto ja nurmipihat ovat olennainen osa arkkitehtonista kokonaisuutta.



Kuva: Arkkitehti Aarne Ervin piirtämä ruokalarakennus on muodoltaan ja ratkaisuiltaan oivaltava. Se on valmistunut samana vuonna, 1951, kuin arkkitehdin perheelleen suunnittelema rakennustaiteellisena kohteena tunnettu Villa Ervi.

Rautavarasto nro 77

Käyttö	Varasto.
Ajoitus	1951, ei laajennuksia.
Suunnittelija	[suunn. 11.9.1950 E. A., IVO]
Pinta-ala	110 m ² (pohja).
Kerrosluvu	1
Sokkeli	Betoni, vaakalautamuotti.
Runko	Puu.
Julkisivut	Vaaka viistolaudoitus jiirinurkin.
Katto	Loiva harjakatto.
Kate	Huopa kolmiorimoin.
Ikkunat	Matalat vaakaikkunat tiiviinä nauhana.
Säilyneisyys*	Hyvä. Rautavarastorakennuksen julkisivuissa on alkuperäiset materiaalit ja rakennusosat. [Huopakate on vanha]



Kuva: Rautavarasto 1951.

*Rakennusten korjaushistoria löytyy KIOSKI-tietokannan rakennuskorteilta.



Kuva: Ruokalarakennus kuvattuna Ivontieltä.



Kuva: Rautavarasto ja sen takana autotalli ja kytkinaseman torni. Etualalla on Voima-puron työmaa.



Kuvat: Ruokalan pääovi ja katoksen liuskekiveystä. Ruokalan ikkuna.



Kuva: Sisäkuva ruokalasta.

3.4 1960–1979 Yhteiskunnallinen murros

3.4.1 Yleistaso: Imatrankoski

Yleinen asuttopula jatkui kaupungeissa ja kauppaloissa varsinaisen jälleenrakennuskauden jälkeenkin. Seuraavina vuosikymmeninä maassa koettiin voimakas muuttoliike maalta kaupunkiin. Imatralla elettiin aina 1960-luvulle lopulle saakka taloudellista nousukautta, kun teollisuus houkutteli kauppalaan runsaasti väkeä. Lyhyen taantuman jälkeen talouden ja asukasmäärän kasvu jatkui myös 1970-luvulla.

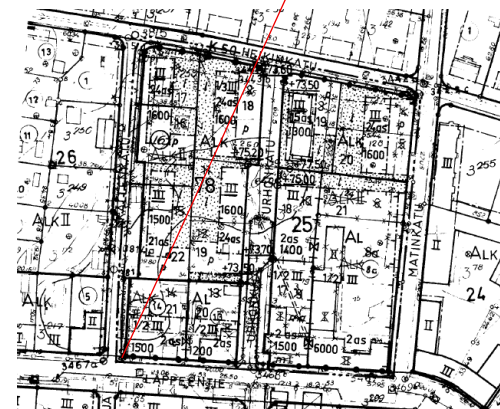
Arkkitehti Alvar Aallon suunnitelmien pohjalta laadittiin kauppalan asemakaavat aina 1960-luvulle saakka, Imatrankoskelle valmistui asemakaava 1955. Kaava ei osoitetun rakennustehokkuuden osalta toteutunut vaan keskusta pysyi pientalovaltaisena. Keskusta-alueen uudistuminen ja vanhan rakennuskannan korvautuminen kiverrostoaloilla alkoi 1960-luvun jälkipuolella kaavamuutosten myötä.

Imatrankosken yleiskaavarunko hyväksyttiin yleiskaavatoimikunnassa 1969. Siinä päätettiin mm. Helsingintien linjauksesta, linja-autoaseman sijoituksesta sekä torin järjestämisestä. Päätös merkitsi luopumista arkkitehti Aallon keskustasuunnitelman aukiosommitelmasta katuakseleineen. Uusi Helsingintien linjaus aiheutti kaupunkirakenteen muuttumisen Valtionhotellin länsipuolella.

Imatrasta tuli vuoden 1971 alussa kaupunki, jolla oli laajalle levittänyt yhdyskuntarakenne. Kolmen vanhimman keskuksen – Tainionkoski, Vuoksenniska ja Imatrankoski – syntymiseen liittyi vahvasti pitkä teollisuushistoria sekä jälleenrakentamisen aika, jolloin alueelle tuli paljon uutta väestöä. Neljäs, Mansikkala, perustettiin hallinnollisen keskuksen puuttumisen ja kauppalan hajanaisuuden myötä 1960-luvun alussa. Vähitellen se vahvistui asemaansa myös kaupallisena keskuksena. Ratkaisu esti Imatrankosken kehittymisen hallinnolliseksi keskuksiksi ja Tainionkoski menetti merkitystään yhtenä palvelukeskuksena.



Kuva: Ote Imatrankosken kauppalan osan asemakaavasta nro 22 (vahv. 12.12.1955). Suuri kiertoliittymä on siirtynyt asemakaavaan Aallon yleisasemaakavaan, mutta se jäi rakentamatta.



Kuva: Asemakaavamuutoksen nro 353 (vahv. 7.3.1968) kohteena olevissa kortteleissa tontteja yhdistettiin isommiksi ja niiden tehokkuuslukuja muutettiin vastaamaan liike- ja kerrostalorakentamisen vaatimuksia. Tonteilla oli pääasiassa pientaloja.



Kuva: Imatran ensimmäisessä yleiskaavassa määritelty uusi Helsingintien linjaus halkaisi olemassa olleen kaupunkirakenteen.

3.4.2 Paikallistaso: Voimalaitoksen alue ja lähiympäristö

Kanavan lähiympäristöön nousi 1950-luvun jälkipuolella korkeiden kerrostalojen ryhmä, niistä viimeinen valmistui 1962. Nämä pistetalot sekä vanhojen ja uusien teiden risteykseen rakennettu kiertoliittymä toteuttivat Aallon suunnitelmaa.

Radan itäpuoliselle alueelle 1900-luvun alkupuolella perustetut työväestön asuinalueet laajenivat. Täydentyminen tapahtui ensin ja pääsääntöisesti pientaloasutuksena, mutta 1960-luvun lopulla rakennettiin alueelle jo ensimmäisiä elementtirunkoisia lamellitaloja.

Imatran Voiman alueella huoltopiha täydentyy yhdellä uudella rakennuksella.



Kuva: Uuden huoltorakennuksen pohjatyöt käynnissä 12. elokuuta 1959. Taustalla autotallirakennus. Rakennuskortin tietojen mukaan ovien paneelit uusittiin 1970-luvulla. / Valokuvaamo Foto Roos. ELKA.



Ilmakuva 1965:

Kanavan itäpuolinen alue sai väljän kerrostaloalueen ja samalla uuden liikekeskustan 1960-luvun alkuvuosiin mennessä. Vanhan viertotien varteen valmistui Imatrankosken kirkko 1954.

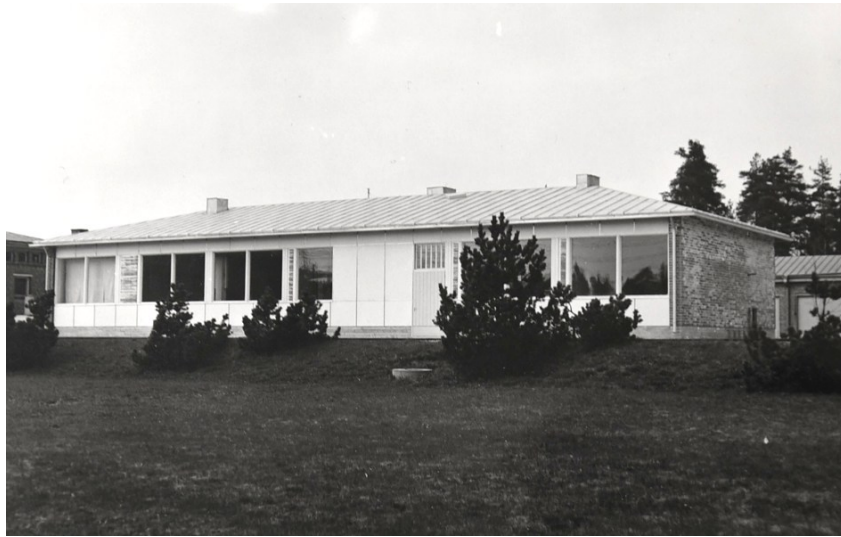
Seuraavan kerran uutta rakennettiin vasta 1990-luvun alussa, jolloin valmistuivat Kanava-aukion kerrostalot. / Ilmakuva © MML.

3.4.3 Yksityiskohtainen taso: Huoltoaukion rakennukset

Voimalaitoksen huoltoaukion nuorin rakennus valmistui 1960-luvun vaihteessa tiilisen varistorakennuksen jatkoksi, tiilistä autotallirakennusta vastapäätä, vielä tuolloin paikalleen olleen pistoraitteen varteen. Samoilla kohdin oli sijainnut aikoinaan puurakenteinen makasiini.

Rakennuksen sisätilat oli jaettu väliseinin kuuteen tilaan, joista päätyhuone oli varattu johtojaksolle, yksi puusepille, levein huone autojen pesu- ja huoltotilaksi ja toinen päätyhuone paloautolle. Yksi viipale oli jaettu poikkiseinän pienemmiksi tiloiksi, kuten varastoiksi, päivystäjän tilaksi, suihku- ja WC-huoneeksi. Toinen poikkiseinäinen tila käsitti maalivaraston ja miehistölle tarkoitettun huoneen. Paloautolle tarkoitettu tila oli 3,7 m korkea.

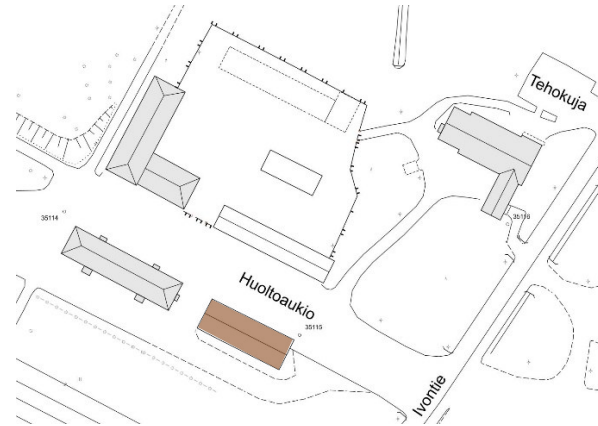
Arkkitehti Aarne Ervi sovitti muodonannolla ja massoittelulla aumakattoisen pitkänomaisen huoltorakennuksen pihan vanhaan rakennustapaan. Suuret yhteen liitetyt ikkunat ja erilaiset verhousmateriaalit mahdollisti ajalla jo tavallinen rakennusrungon monikerrosrakenne. Punatiili oli edelleen suosittu materiaali, jota Ervi käytti ajalle tyyppilliseen tapaan rakennuksen päätyseinissä.



Kuva: Huoltorakennus. / Valokuva 1960-luvulta. Fortum Oyj:n arkisto.

Asemapiirroskuvaan korostettu värillä

1960 Huoltorakennus, arkkitehtitoimisto Aarne Ervi



Kuva: Arkkitehti Aarne Ervin 1950-luvulla suunnittelemissa pientaloissa oli tyyppillisesti laajoja ikkunapintoja, joita hän on käyttänyt myös voimalaitoksen huoltorakennuksessa (1960).

Huoltorakennus nro 83

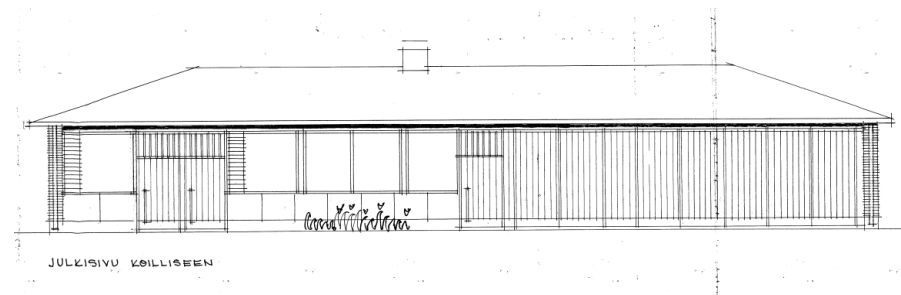
Käyttö	Vähäinen, jonkin verran autotallina, väestönsuoja; verstaas oli vuokrattuna Rakennustoimisto Matti Toikka Oy:lle.
Ajoitus	1960
Suunnittelija	Arkkitehtitoimisto Aarne Ervi, 6.7.1959.
Pinta-ala	300 m ² (pohja).
Kerrosluku	1
Sokkeli	Betoni, vaakalautamuotti.
Runko	Tiili-eriste-tiili juoksulimitys, tiili-eriste-betoni-Minerit; tb-pilarit; vaakarakenteissa betoni; vesikattorakenne puuta.
Julkisivut	Punatiili puhdasmuuraus, asbestisementtilevyt (Minerit), pystypaneeli.
Katto	Aumakatto.
Kate	Saumattu palapelti.
Ikkunat	Puu, isot jaottomat puitteet, kytketyt, tuuletusikkunoissa metallisäleiköt.
Säilyneisyys*	Hyvä. Rakennus on alkuperäisessä koossaan, myös aukotus ja julkisivumateriaalit entiset. Yhteen isoon oveen lisätty jälkeinpäin pieni ovi.



Kuva: Huoltorakennuksen pitkät sivut ovat sävyltään vaalea. Ovien yläpuolella vanhat seinävalaisimet (opaalikuoppa ja peltisuojuus).



Kuva: Valkoiset peltistoin kiinnitetyt verhouslevyt ja isot nauhaikkunat muodostavat julkisivuihin ruutuaiheen, johon syntyy katkoksia ovien ja kamaikkunoiden pystylinjaisuudesta.



Kuva: Huoltorakennuksen julkisivupiirustus vuodelta 1960. Arkkitehtitoimisto Aarne Ervi.

*Rakennuksen korjaushistoria löytyy KIOSKI-tietokannan rakennuskortilta.

3.5 1980–2020-luku Ympäristönsuojelu

3.5.1 Yleistaso: Imatrankoski

Imatran kaupungin talous ja asukasluku kääntyi laskuun, kun suurteollisuuden rakennemuutos 1980-luvulla alkoi sulkea tehtaita myös Imatralla. Uudessa taloudellisessa tilanteessa kaupungin mahdollisuudet hajautetun palvelutuotannon ylläpitämiseen heikkenivät. Näistä ajoista lähtien kaupunki on pyrkinyt tiivistämään yhdyskuntarakennetta, kuitenkin niin, että väljyyden mahdollistama viherkaupungin ilme säilyy ja kehittyy. Nykyään viheralueiden määrästä ja monipuolisuudesta huolehtiminen on ajankohtaista varautumista ilmastonmuutoksen vaikutuksiin.

Vasta hyväksytyssä Imatran yleiskaavassa 2040 on vahvistettu kaupungin kolmen (Imatrankoski, Mansikkala, Vuoksenniska) keskustan roolia ja merkitystä Imatran kehittämisessä. Imatrankoski on priorisoitu päätöksissä ja suunnitelmissa kaupan, asumisen ja kehittämisen keskuksiksi. Imatrankosken keskustassa on nähtävissä 1990-luvulla alueen elinvoimaisuuden parantamiseksi toteutettu Koskenparras-kävelykatu ja tämän vuosituhannen puolella toteutetun keskustan kehittämishankkeen tuloksena perustettu Koskentorin liikekeskus, jonka avajaiset olivat 2005.



Kuva: Kävelykatu Koskenparras.



Kuva: Ivontien ja Kuparintien asuinalueiden ympäristöön on kaavoitettu uutta asutusta. Vaikutus näkyy mm. Ivontien leventymisenä kevyen liikenteen väylällä. [Viiskulman liikenneympyrän keskelle on siirretty yksi vanha 110 kV linjan ristikkorakenteinen teräspylväs.]



Kuva: 2000-luvulla, pitkän tauon jälkeen, kanavan ja radan väliselle alueelle valmistui uusia asuin kerrostaloja.

3.5.2 Paikallistaso: Voimalaitoksen alue ja lähiympäristö

Imatran voimalaitoksen alue tuli ensimmäistä kertaa asemakaavoituksen piiriin 1985, jolloin vuosikymmenen alussa aloitettu kaavatyo saatiin päätökseen ja kaava vahvistettua. Koko tehdasaluetta koskevassa asemakaavassa nro 635 suojeltiin tehtaan perustamia asuinalueita, mutta teollisuusrakennukset jätettiin suojelutarkastelun ulkopuolelle.

Ivontien päässä, teollisuuskorttelin 121 sisään jäävä IVOn rakennusmestarin Emil Ekegrenin suunnittelema klassistinen Imatran Voiman asuntoalue oli jo kulttuurihistorialliselta arvoltaan tunnustettu, mutta nyt Museoviraston lausunnon pohjalta kaavassa osoitettiin suojelumerkinnot myös arkkitehti Aarne Ervin 1940-luvulla suunnitteleuille puurakenteisille tyyppitaloille Kuparintien itäpuolella. Molempien asuinalueiden välitön lähiympäristö osoitettiin istutettavaksi alueen osaksi. Muista teollisuuskortteliin sisään jäävistä asuinrakennuksista todetaan määräyksessä, että *asuinrakennukset saadaan pitää asumiskäytössä niin kauan kuin ne eivät ole korttelin teollisuuskäytön esteenä.*

Vuonna 1985 Imatran Voima Oy:n käytössä ollut teollisuusraide asemalta koneasemalle poistettiin käytöstä ja on sittemmin purettu, samoin kuin valtakunnan radan varressa ollut veturitalli. Ivontien itäpuolelta purettiin suuri punainen varastohalli 2010-luvun loppuun mennessä.

Viimeisten neljän vuosikymmenen aikana suunnittelualueeseen sisältyvällä tehdasalueella ei ole tehty merkittävästi ympäristökuvaa muuttavaa uudisrakentamista ennen vuotta 2020, jolloin alueelle valmistui uusi sähköasema eli kytkinlaitos vanhan aseman viereen. Alueelta purettiin avokytkinlaitos. Uuteen asemaan liitettiin Suomen suurin vesivoimalaitos neljällä 110 kV -yhteydellä ja paikallinen terästehdas (Ovako). Lisäksi asemalta oli tuolloin 110 kV:n yhteys Venäjälle. Fingridin omia yhteyksiä kantaverkkoon asemalla tuli neljä kappaletta.



Kuva: Ote vuoden 1984 asemakaavasta nro 635, jossa voimalaitoksen alue on osoitettu teollisuus- ja varistorakennusten korttelialueeksi T6. Kaavalla suojellaan osa teollisuuskorttelissa 121 sijaitsevasta voimalaitoksen asuntorakennuskannasta sr-kohdemerkinnöillä.

Uuden sähköaseman suunnitteli arkkitehti Tuomas Kivinen Arkkitehtitoimisto Virkkunen & Co Oy:stä ja urakoitsijana toimi Rakennusliike Evälahti Oy. Uusi sähköasemarakennus on palkittu kansainvälisesti kolmella eri palkinnolla.



Kuva: Uuden sähköaseman kanssa samaan aikaan rakennettiin veistokselliset voimajohtorakenteet.



Kuva: Syksyksi 2025 on valmistumassa Voima-puroksi nimetty vesiuoma, joka alkaa Kanavasillan luota.



Kuva: Uusia voimajohtorakenteita on asuinalueelle vievän Ivontien molemmin puolin.

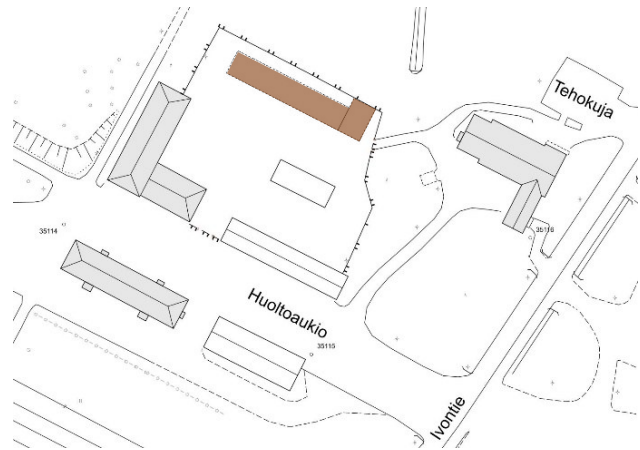


Kuva: Kiertoliittymän kaakkoispuolella sijaitseva palvelutalo on valmistunut 2010-luvun loppuvuosina 2014 lainvoiman saaneen asemakaavan osoittamalle palveluasumisen korttelialueelle. /Ilmakuva © MML.

3.5.3 Yksityiskohtainen taso: Huoltoaukion rakennukset

Ivontien itäpuolelta puretaan iso punainen varasto 2017 jälkeen.

Asemapiirroskuvaan korostettu värillä
1981 Autokatos



Kuva: Teräsrunkoinen autokatos 1981, laajennettu 1990-luvun alussa.

Huoltoaukio 2025



Kuva: Portti Huoltoaukion pohjoispuoliseen aidattuun sisäpihaan.

3.6 Kaikki tasot: kaupunkiympäristön luettavuus

Keskustan rakenne

- Palstoitus
- Lappeentie
- Aallon yleisasemakaava
- Viherkaupunki
- Virastotalot
- Liikerakennukset

Rantojen vihervyöhyke

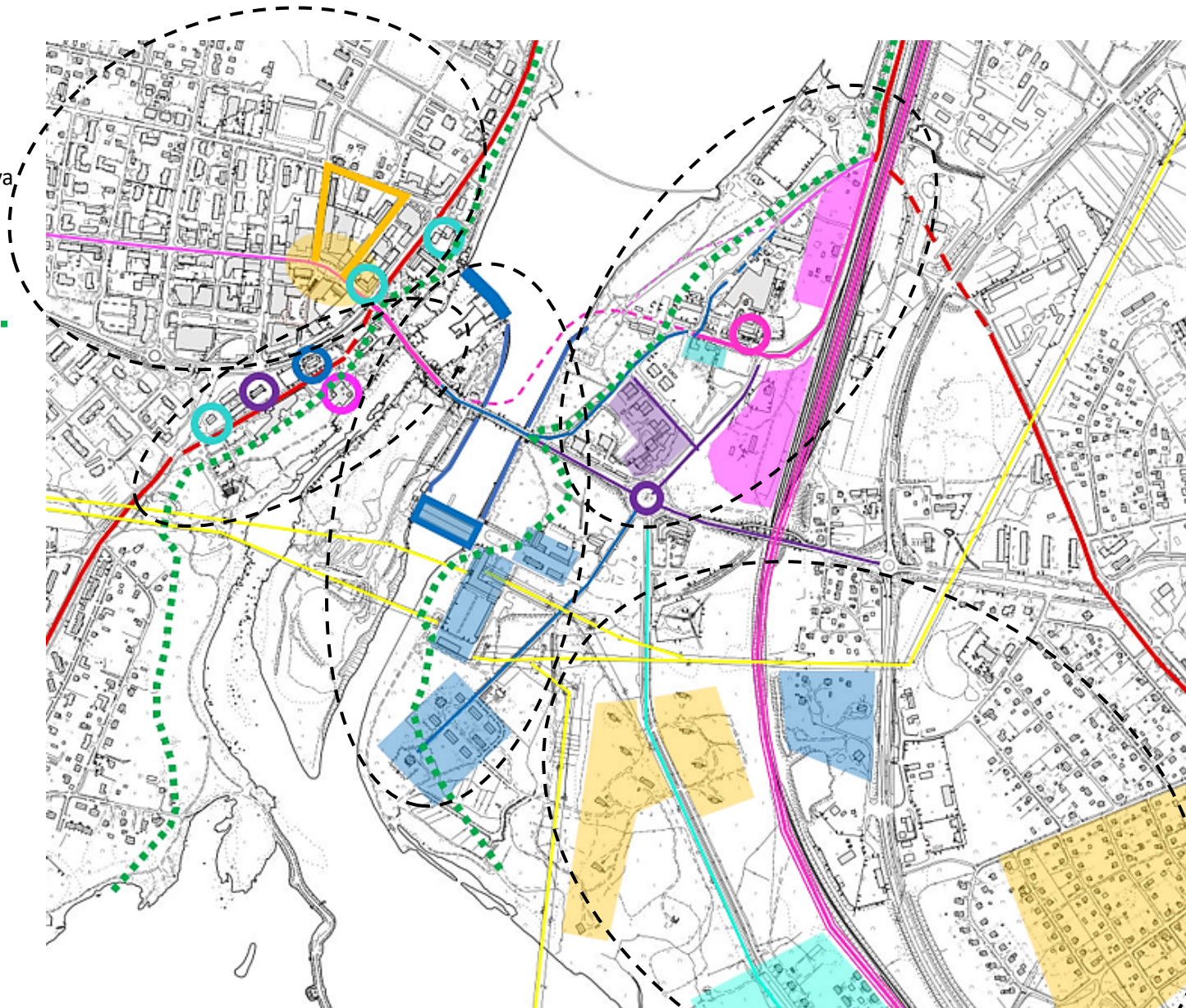


Liikenneyhteydet ja turismi

- Viipurintie
- Luonnonnähtävyydet
- Kruununpuisto
- Valtion hotelli
- Asuintalot

Energiäteollisuus

- Voimalaitos
- Kanava
- Voimalinjat
- Asuinalue
- [Etäämpänä savupiipputeollisuus]



Rakennetun kulttuuriympäristön keskeisiä elementtejä eri aikakausilta:

- 1890 ■
- 1890-1919 ■
- 1920-1939 ■
- 1930-1939 ■
- 1940-1959 ■
- 1950-1959 ■

Liikenneyhteydet ja elinkeinot

- Rautatie [asema purettu]
- Viertotie
- Liikerakennukset
- Hotelli (koulu)

- Aallon yleisasemakaava
- Viiskulman kiertoliittymä
- Pistetalot

Teollisuus

- Tehtaan rakennuttamat asuinalueet
- Työväestön asuinalueet
- Vanhat tehdasalueet

4 Kaupunkikuva

4.1 Näkymäsektorit silloilta

Vuoksen puhjetessa 5 700 vuotta sitten virtaava vesi kulutti kallioruhjeeseen uoman, joka tunnetaan nykyisin Imatrankoskena. Luonnonnähtävyyttä on yli 200 vuoden ajan kehitetty matkailukohteena. Nykyään Imatrankoski on myös valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö ja alue Kruununpuistoinen on yksi kansallismaisemistamme.

Paikan sydän on Imatrankoski ja kosken ympärille jo 1842 perustettu Kruununpuisto, jossa vanhoja hotelliperinteitä jatkaa arkkitehtuuriltaan näyttävä 1903 avattu Valtion hotelli.

Koskiuoman eri puolet yhdistää 1892 avattu **Koskisilta**. Tarve vesistönylityspaikan siirtämiselle Siitolasta Imatrankoskelle tuli luonnonnähtävyyden tuntumaan 1892 avatun rautatieyhteyden myötä. Matkailu oli tärkeä osa liikennettä Vuoksenniskan radan alkuvuosina. Silta teki kosken itärannasta aikaisempaa houkuttelevamman paikan elinkeinoelämälle.

Nykyään padotun Imatrankosken kuohuja pääsee ihailemaan vain kesäisissä koskinäytöksissä. Ylä-Vuoksen valjastaminen sähköenergian tuotantoon ja siihen liittynyt voimansiirtoverkon luominen oli valtion johtama suurhanke 1920-luvulla vilkkaan voimalaitosrakentamisen kaudella.

Kanavasilta avaa näkymän teollisuusmaiseman keskiössä olevaan Imatran voimalaitokseen. Punatiilinen voimalaitos kytkinasemineen ja sen harmaalla graniitilla verhottu säännöstelypato muodostavat vaikuttavan kokonaisuuden.



Kuva: Maisemassa Imatrankosken uomaa ja kruununpuistoa Koskisillan eteläpuolella.



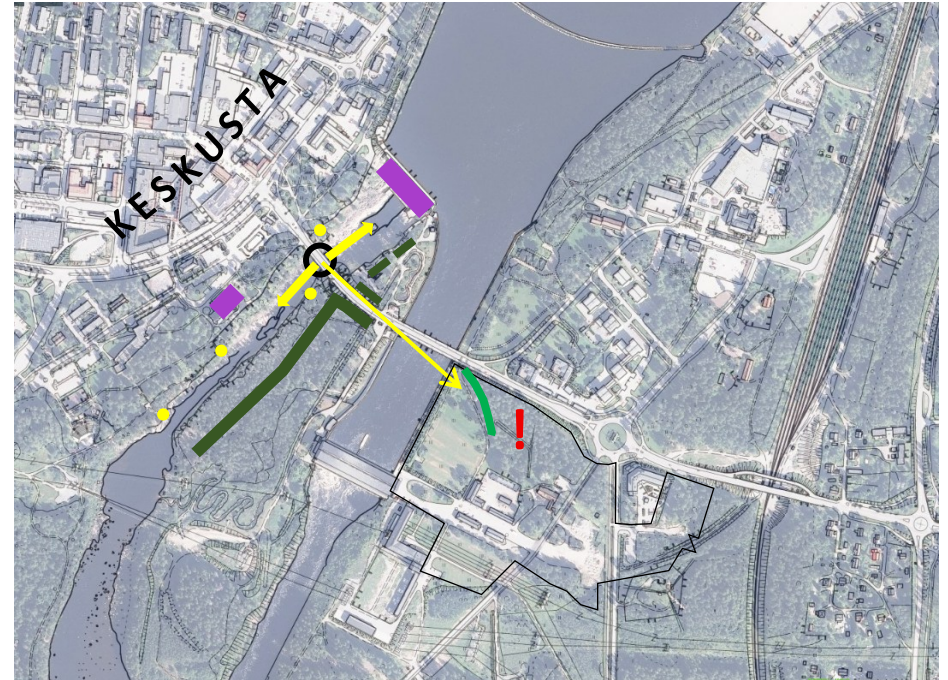
Kuva: Imatran koneasema- eli voima-asema Kanavasillan eteläpuolella.

KOSKISILTA

Imatrankosken ydinkeskusta alkaa kohta Koskisillan länsipuolella. Keskustan ja kosken väliin jää kaupunkipuistoiksi rakennetut Koskipuisto ja Valtionhotellin puisto. Ensisijaiset näkymäsektorit avautuvat sillalta koskiuoman suunnassa koilliseen ja lounaaseen. Sillan lounaanpuolella avautuu jylhä koskimaisema metsäisine kalliorantoinen. Polkujen varsilla näkyy pittoreskeja katoksia ja hotellina toimiva jugendlinna. Koillisessa maisemaa hallitsee suurikokoinen kiviverhoiltu betonirunkoinen pato.

Imatrankoskentie alkaa kaartua heti koskiuoman jälkeen loivasti itään ja jo sillalta avautuu kapea näkymä Ivontien suunnittelualueen suuntaan. Näkymään jää voimalaitoksen alueen pohjoislaidalla olevaa metsikköä, johon on suunniteltu asuntorakentamista.

- **Katselupiste**
- Näköalatasanne tai paviljonki tms.
- ➔ Ensisijainen näkymä ja katselusuunta.
- Rakennus: kohokohta, katseenvangitsija.
- Koskimaisemaa rajaava metsävyöhyke. Katkaisee näkymän kosken länsirannalta kanavan suuntaan.
- Koskimaisemaa rajaava puisto.
- ➔ Pieni metsikkö kanavan itäpuolella jää sillalta avautuvaan tienäkymään ja linkittyy maisemallisesti Koskisiltaa ympäröivään vihreään taajamaympäristöön.
-) Metsäinen maisemareuna.
- ! Alue voidaan lukea Imatrankosken luonnonnähtävyyttä ympäröivään muutoksille herkkään taajamamaisemaan. Alueelle rakentaminen synnyttää maisemavaikutuksia sen mukaan, kuinka paljon vihreys vaihtuu rakennusmassoihin kiilamaisen metsikön länsireunalla.



Kuva: Näkymät suunnittelualueelle Valtion hotellin puistokäytävältä (2017) ja Koskisillalta.

KANAVASILTA

Kanavasillalta etelään avautuvaa näkymää hallitsee yläkanavan päätteellä oleva vesivoimalaitos, sen viereltä erottuu kytkinaseman torni. Pohjoisessa yläkanavan maisemallisena porttina on suurikokoinen pato ja metsäinen niemi.

Kanavan itäpuolella, Imatrankoskientien varteen rakennettu kerrostalo nousee vastapäätä sijaitsevan metsikön rinnalle. Tyylillisesti omaa aikaansa edustavien kerrostalojen massoittelussa ja kattojen viistoissa osissa on myötäilty 1950-luvulla rakennettujen, Alvar Aallon yleisasemakaavaa toteuttaneiden, pistetalojen kattomallia ja julkisivujen porrastuksia.

○ Katselupiste

● Näköalatasanne tai paviljonki tms.

➔ Ensisijainen näkymä ja katselusuunta.

■ Rakennus: kohokohta, katseenvangitsija.

■ Vesistömaisemaa rajaava metsävyöhyke.

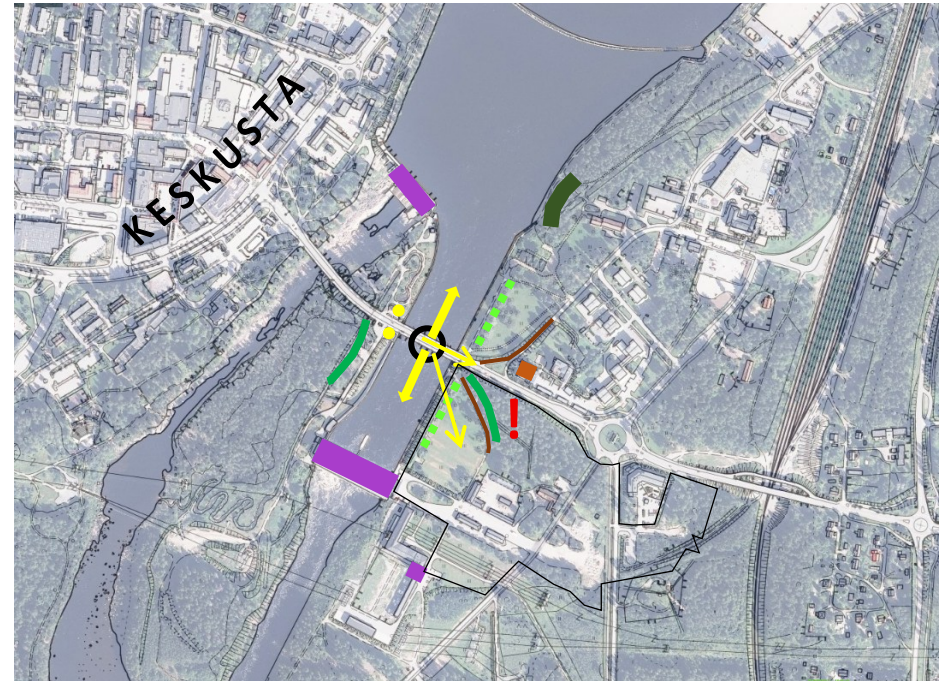
■ Kanavan itärannan puistoalueita reunustava puurivi.

⤴ Metsäinen maisemareuna.

⤴ Kulkuväylien kaarevat linjat Imatran voimalaitoksen perustamisen ajoilta (puistokäytävä ja uudelleen linjattu vierto- eli maantie).

■ Rakennus: uusi katseenvangitsija 2000-luvulta.

! Alueella on kaupunkitilaa rikastuttavia vanhoja symmetrisiä elementtejä, kuten pohjoiseen kaartuvalle betonitielle vastaparinä oleva etelään kaartuva puistokäytävä ja sitä myötäilevän metsikön siluetti kanavan suuntaan.








Kuva: Tiestä vasemmalle kaartuu vanha viertotie ja puistokäytävä, tiestä oikealle voimalaitoksen puistoalueen käytävä. 2000-luvulla rakennetut kerrostalot sijoittuvat avokortteliin pistetalojen tavoin. / Google StrView

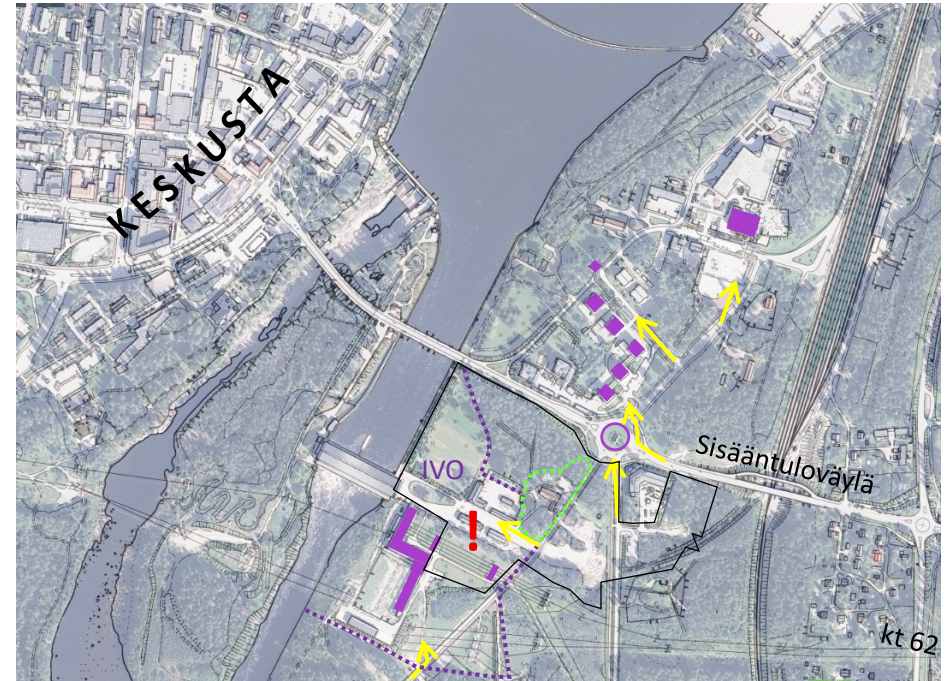
4.2 Näkymäsektorit taajaman itäosan kaduilta

Imatrankosken kanavan ja rautatien välisen alueen kokonaiskuva on väljä ja vihreä, Salpausselän kuiville kangasmaille tyypillinen mänty on valtapuulajina taajamaosan puoliavoimilla metsäpohjaisilla viheralueilla. Alueen tilarakenne ja kaupunkikuva perustuvat pitkälti liikenneväylärakentamiseen – ensin rautatie ja viertotie, sitten voimalaitoksen pitkät suorat tiet ja voimalinjat, lopulta kaavoitettu ”viiskulma” eli kiertoliittymä ja uusi sisääntuloväylä.

Liikennevirrat vanhalta maantieltä ja uudemmalta kantatie 62:lta kulkevat Alvar Aallon 1950-luvulla laatimaa asemakaavaa toteuttavan ison kiertoliittymän kautta silloille. Samaa aikakautta edustaa myös pistetalojen kortteli. Vanha viertotie rautatieasemalle on jäänyt sivukaduksi.

-  Tienäkymällä on selkeä rakennettu reuna tai maisemapiste.
-  Liikenteellinen ja taajamakuullinen solmukohta 50-luvulta.
-  Rakennus: Arkkitehtuuriltaan yhtenäinen ja rytmisesti mielenkiintoinen rakennusryhmä tai yksittäinen rakennus katseenvangitsijana.
-  Pieni kohokohta: metsäinen puistopiha ja punatiilirakennus.
- IVO**  Kulttuurihistoriallisesti arvokkaan vesivoimalaitoksen tehdasalue.

! Voimalaitoksen alue on muutoksille herkkää taajamamaisemaa. Vesivoimalarakennusten – koneasema ja kytkinasema – koossa heijastuu 1920-luvulla alkaneen sähköntuotannon mittakaava. Vesivoimalaitoksen tulee säilyttää dominanssinsa ja erottua alueena sekä taajaman suurmaisemassa että Iivontien lähimaisemassa luonteensa mukaisena. Kokonaisuutta luonnehtivat tuotantoon liittyvien rakennusten mittakaava, betonirakenteita peittävät puhdasmuuratut tiilijulkisivut ja alueen rakennusten massoittelua ja sijoittelua sekä puuistutuksia määrittävä suorakulmainen koordinaatisto. Tuotantorakennuksen luonteestakin johtuen tilarakenne on avoin, nurmipintaiset alueet laajoja ja näkymät pitkiä.



Kuva: Kytkinasema ja voimalinja.

4.3 Voimalaitoksen pihapiiri

Vesivoimalaitoksen tuotantorakennukset eli koneasema ja kytkinasema ovat kanavan varrella. Korjaus- ja varstorakennusten sijoittumista alueelle on ohjannut Imatran-Antrean radalta voimalaitokselle rakennetun pistoraitteen linjaus.

Koneaseman ja kytkinaseman punatiilinen arkkitehtuuri on niukkaeleistä, mutta siinä on monumentaalisia piirteitä. Huoltoaukion vanhimmissa, 30-luvulla rakennetuissa, tarverakennuksissa – palokalusto- ja autotallirakennus, korjauspaja ja varstorakennus – toistuvat vakioratkaisut, mutta kussakin käyttötarkoituksen kannalta tarkoituksenmukaisina.

Muoto: Suorakaide, johon mahdollinen siipi liittyy suorassa kulmassa. Sisäänkäyntien suojana korkeintaan suora lippa. Ulkoportaat.

Kattomuoto: Loiva harjakatto tai aumakatto.

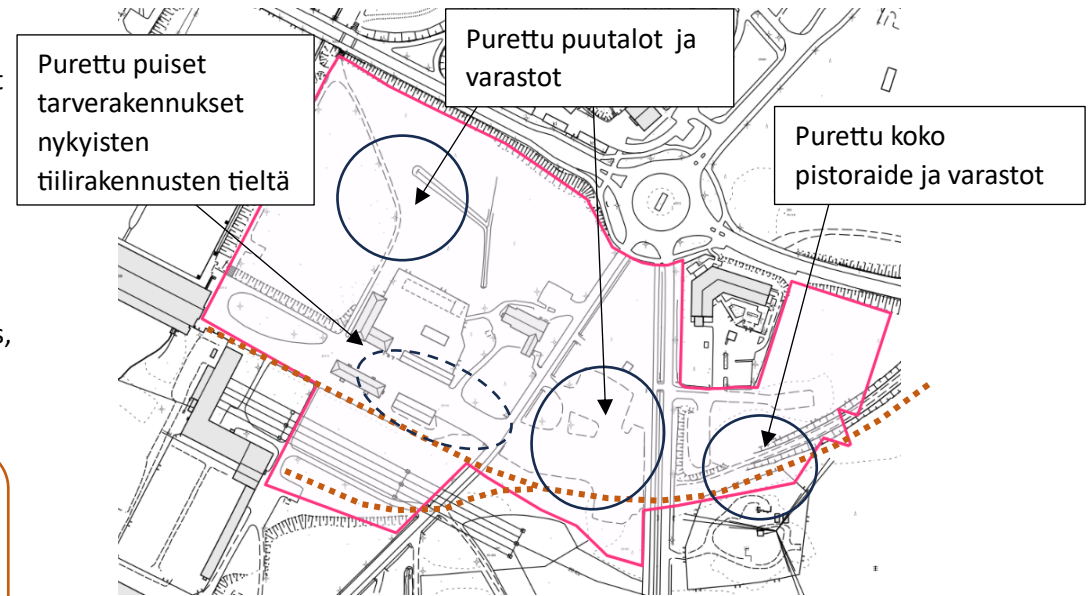
Vesikate: Saumapelti, musta.

Julkisivut: Punatiili puhtaaksi muurattuna, ristilimitys, vaalea saumaus. Ikkunapuitteet ja -karmit valkoiset. Ulko-ovet harmaat.

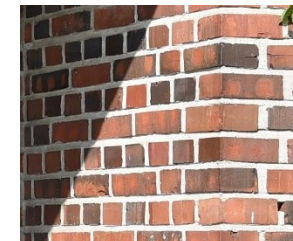
Vuonna 1960 valmistunut huoltorakennus noudattelee vanhempien rakennusten muotokieltä, mutta julkisivuissa on käytetty rakennusajan henkeen levyverhousta tiilen rinnalla ja isoja ikkunoita jatkuvana nauhana.

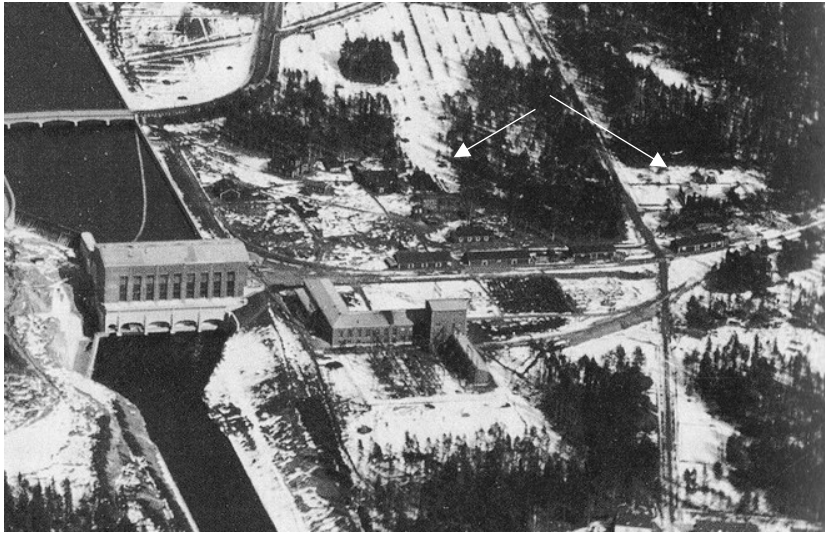
Ivontien varteen 1950-luvun alussa rakennettu ruokalarakennus on sekin punatiilirakennus, mutta hyvin puhdaspiirteistä ja laadukasta sotien jälkeistä arkkitehtuuria. Julkisivuissa on vahva materiaalin tuntu, joka liittyy julkisivuissa tiilien sävyvaihteluun, erilaisin puupinnoin tehtyyn detaljointiin ja syvärunkoisessa talossa pitkälappeiseksi muodostuvan harjakaton betonitiilikatteeseen.

Kokoontumisrakennus noudattaa huoltoaukion koordinaatistoa, mutta sen nurmipihalla on säilytetty paikalla kasvanutta mäntypuustoa istutettujen lehtipuiden rinnalla.



Kuva: Voimalaitoksen alueelta on purettu rautavarastoa lukuun ottamatta kaikki puurakennukset. / Pohjakartta, Imatran kaupunki.

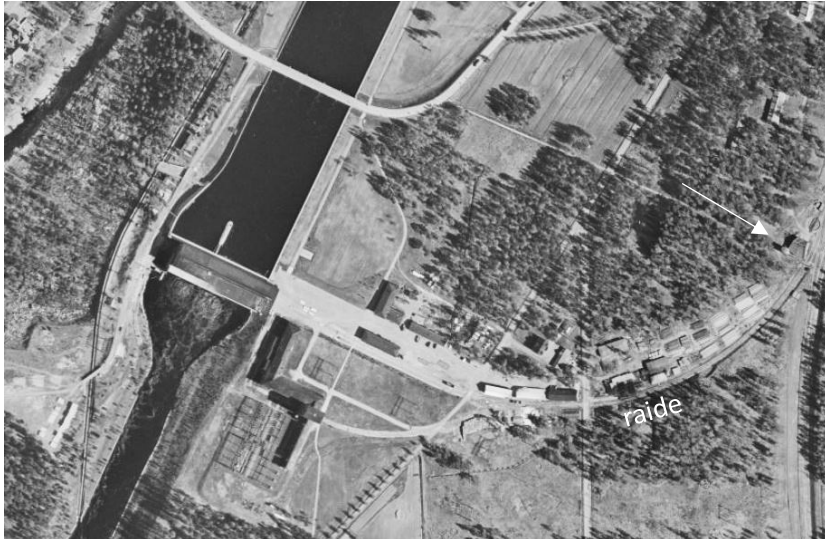




Kuva 1: Idästä voimalaitokselle tulevan pistoraitteen varrella oli rakennustyömaan aikaisia puurakenteisia tarverakennuksia, ja niiden pohjoispuolella ja idässä yhtiön rakennuttamia asuintaloja. / Ote viistokuvasta, Kauko J. Kippo **1930**.



Kuva 3: Voimalaitoksen alue ennen avokytkinlaitoksen purkamista. Tehdasalueen ja Imatrankoskientien välillä on rakentamaton metsikkö. / Viistokuva **2016**. Imatran kaupunki.

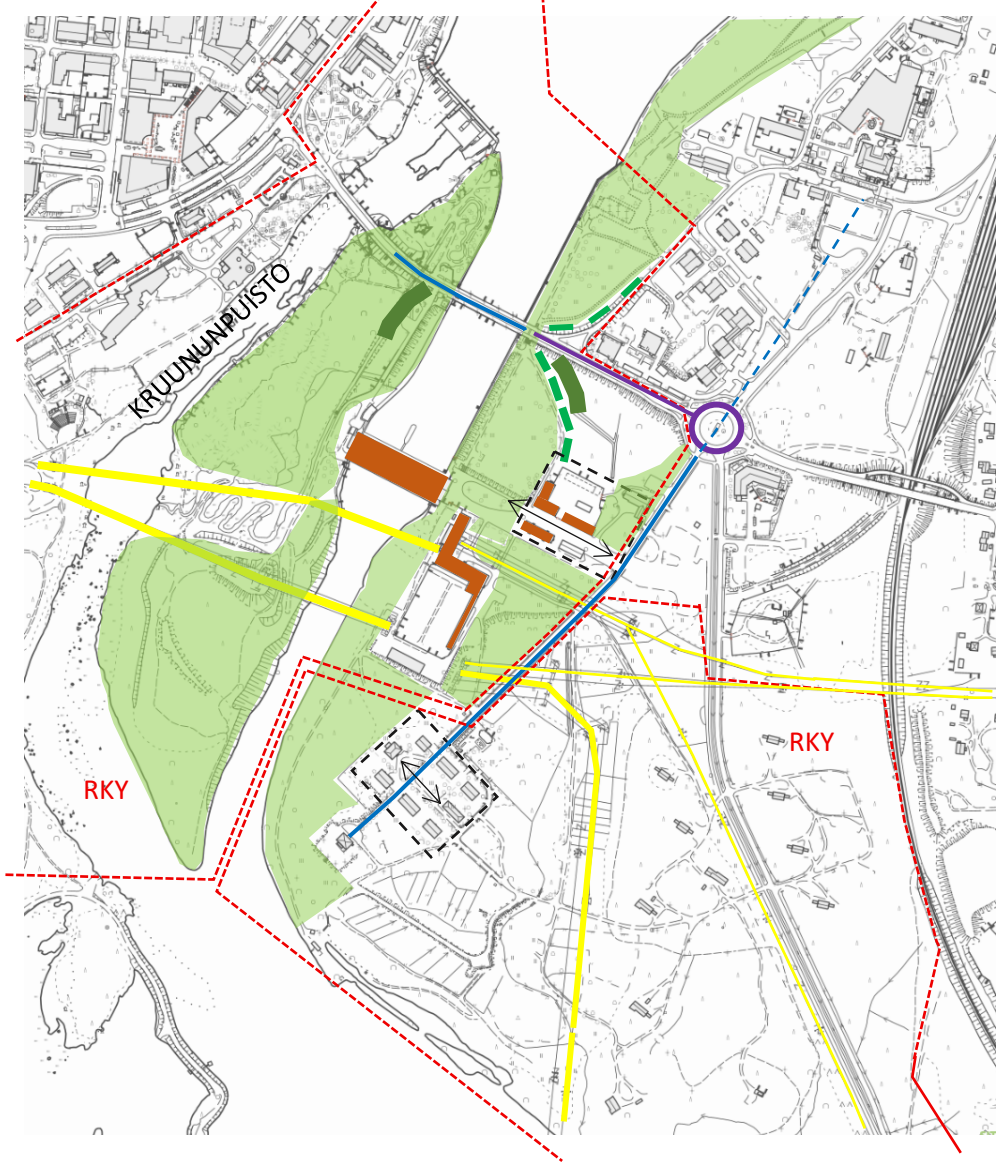


Kuva 2: Radan varren puurakennukset alkoivat korvautua tiilirakennuksilla 30-luvun kuluessa. Tehdasalueen sisäinen kulkuverkosto on pitkälti nykyisenlainen. Nykyisen Imatrankoskientien kohdilla on kapea tie veturitallille. / Ote ilmakuvasta, MML **1948**.



Kuva 4: Uusi sähköasema ja veistokselliset voimajohtorakenteet valmistuivat 2020 kytkinaseman eteläpuolella. / MML **2023**.

5 Kulttuuriperinnön arvo





Kulttuurihistoriallinen arvo

- Maan merkittävimmän vesivoimalaitoksen alue sisältää alkuperäiset tiilirakennukset sekä padon ja kanavan siihen liittyvin rakennelmin 1920- ja 30-luvuilta.
- Voimalaitosalueen, ml. asuinalue, kokonaisrakenne on muodostunut pitkälti 1920-luvulla laaditun aluesuunnitelman pohjalta. Huoltoaukion muoto ja rakennusten sijoittelu mukautui voimalinjan ja koneasemalle johtaneen pistoraitteen linjauksiin.
- Kanavasillan rantojen puistot ja rakentamattomiksi jääneet rantametsät jatkavat vesiväylien kanavarakentamisen perinteitä. Puistomaisuus on erityinen arvokas historiallinen piirre juuri Imatrankoskella, jossa voimalaitoksen alue rajautuu luonnonnähtävyyden synnyttämän varhaisen turismin vuoksi perustettuun Kruununpuistoon.
- Voimalaitoksen synnyttämät väylät – kanava, tiet ja voimalinjat – ovat pitkiä suoria toistensa kanssa risteäviä linjoja, jotka muodostivat lähtökohdan ison kiertoliittymän käsittävälle liikennratkaisulle Alvar Aallon suunnittelemassa Imatran yleisasemakaavassa (1953).

Kansallinen näkökulma

- Voimalaitoksen alueen arvo on suuri, sillä se kertoo Suomen sähköenergian tuotannon historiassa merkittävästä ajanjaksosta ja siihen liittyvästä kansallisesta ratkaisusta.
- Valtakunnallisesti merkittävään Imatrankosken rakennettuun kulttuuriympäristökokonaisuuteen sisältyy voimalaitoksen alkuperäinen alue kokonaisuudessaan lukuun ottamatta Ivontien itäpuolella olleita alueita. Kyseessä on kaupunkiympäristön kulttuurimaisema, jonka on synnyttänyt Imatrankosken – maisemanähtävyyden – ympärille varhain muodostunut matkailu ja Suomen suurimman voimalaitoksen perustaminen.

Oman valtakunnallisesti merkittävän kokonaisuuden muodostavat Imatran Voiman ja Kuparin asuinalueet.

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|--|
|  | Tiilirakennus, 1920–30-luku |  | Sommittelun symmetrisyys /20-luku. |
|  | Puisto tai metsä |  | Voimalinja. |
|  | Puiston kaareva reuna |  | IVOn myötä kanavasilta ja Ivontie laitoksen asuinalueelle. |
|  | Metsän siluetti |  | Kiertoliittymä / A. Aallon asemakaavat. |

Rakennushistorialliset arvot ja merkittävyys

Voimalaitosalueella historiallinen luettavuus on hyvä.

Laitoksen käyttötarkoitus ja perustamisajankohta ovat luettavissa hyvin säilyneestä rakennuskannasta.

Kyseessä on edelleen toiminnassa olevan vesivoimalaitoksen tehdasalue, jossa aluerakenne eli toimintojen järjestely ja rakennusryhmät ovat pääosin kahdesta ensimmäisestä rakennusvaiheesta eli 1920-luvun lopulta ja 1930-luvulta. Täydentävää rakentamista on tapahtunut huoltopihalla ja sen välittömässä läheisyydessä 1950-, -60- ja 80-luvuilla. Merkittävin huoltopihaa koskenut muutostyö oli teollisuusraiteen purkaminen. Uutta, vanhan korvannutta rakentamista on tehty kytkinaseman eteläpuolella 2020-luvulla.

Voimalaitosaluetta voi kuvata toiminnallisesti, rakenteellisesti ja visuaalisesti eheäksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi [suuri integriteetti-arvo].

1920-luvun kaupunkisuunnittelua hallinneet klassiset ihanteet symmetriasta ja tasapainosta tulevat edelleen esille voimalaitoksen hyvin säilyneessä aluerakenteessa. Kanavan kanssa risteävä koneaseman kookas hahmo ja saman suuntaisesti pihaan johtanut teollisuusraide antoivat suunnan myös huoltopihan symmetriselle rakennussommitelmalle.



Kuva: Pohjakartta © Imatran kaupunki.



Rakennus [alkup. nimi]	Vuosi /runko /suunnittelija	Nykyinen käyttö	Autenttisuus julkisivuissa	Rakennuksen alueellinen merkitys
Palokalusto- ja autotallirakennus nro 34	1934, tiili, rakennusteknikko Emil Ekegren IVO.	Vähäinen käyttö.	Kohtalaisen hyvä. Vaurioitui talvisodan pommituksissa ja itäpää rakennettu pitkälti uudelleen. Tässä yhteydessä pariovien tyyli muuttui peiliovista paneelioviksi, muutoin entisenlainen. Kokonaisuudesta jäi pois alkuperäinen tyylien kerroksellisuus.	Huoltoaukion ensimmäinen tiilirakennus. On yksi neljän rakennuksen symmetrisestä sommitelmasta, jolla on merkitystä alueen luonteen kannalta.
Korjauspaja nro 35	1938, tiili, rakennusteknikko Emil Ekegren IVO.	Entinen käyttötarkoitus.	Kohtalaisen hyvä. Vaurioitui jonkin verran talvisodan pommituksissa. Korjauksissa kaikki ovet uusittu pystypaneeliovina, kun ennen oli myös lasiaukollisia peiliovia. Lisäksi materiaalista säilyneisyyttä vähentävät uusien ikkunoiden alumiiniset ulkopuitteet.	Huoltoaukion 30-luvun tiilirakennuksia. On yksi neljän rakennuksen symmetrisestä sommitelmasta, jolla on merkitystä alueen luonteen kannalta.
Varastorakennus nro 46	1938, tiili, rakennusteknikko Emil Ekegren IVO.	Muutettu toimistoiksi, tyhjillään.	Kohtalainen. Luonnetta ja tyylin eheyttä heikentävät aukotukseen ja ovityyppeihin tehdyt muutokset.	Huoltoaukion 30-luvun tiilirakennuksia. On yksi neljän rakennuksen symmetrisestä sommitelmasta, jolla on merkitystä alueen luonteen kannalta.
Ruokala nro 76	1951, tiili, arkkitehti Aarne Ervi.	Entinen käyttötarkoitus.	Hyvä. Tyyli, muoto ja materiaalit alkuperäiset. Arvostetun arkkitehdin, Aarne Ervin, suunnittelema.	Sotien jälkeistä rakentamista. Yksittäiskohde. Ruokala- ja kerhorakennukselle luonteenomainen rakennuspaikka asuntoalueelle vievän Ivontien varrella. Männikköisen puistopihan keskellä tieympäristön kohokohtia.
Rautavarasto nro 77	1951, puu.	Varasto, ei aktiivinen.	Hyvä. Muoto ja materiaalit alkuperäiset.	Puurunkoinen tarverakennus sisäpihalla. Ei merkitystä huoltopihakokonaisuuden kannalta.
Huoltorakennus nro 83	1960, muu, arkkitehti Aarne Ervi.	Vähäinen käyttö.	Hyvä. Tyyli, muoto ja materiaalit alkuperäiset. Arvostetun arkkitehdin, Aarne Ervin, suunnittelema. Arkisen käyttörakennuksen julkisivuissa on yhdistetty perinteistä ja uutta materiaalityyppiä. Ei tyylillisesti täydennä vieressä sijaitsevan Ervin ruokalan arkkitehtuuria.	On yksi neljän rakennuksen symmetrisestä sommitelmasta, jolla on merkitystä alueen luonteen kannalta. Muodon ja sijoittelun osalta sovitettu huoltopihalle sen vanhemmasta tiilirakentamisesta syntyneeseen ilmeeseen.
Autokatos nro 86	1981, 1990, kehikko, peltiseinät.	Entisenkaltainen käyttö.	Laajennettu.	Arkinen suojarakennus. Ei merkitystä huoltopihakokonaisuuden kannalta.
Kellari nro -	Betoni.	Tyhjillään.	Tontille 20-luvulla rakennetun talon betoni- ja tiilirakenteinen kellari. Nykyinen ulkoasu viittaa hieman nuorempaan aikaan.	Asuntotontin rakennuksista ainoa jäljellä oleva. Ei merkitystä alueen kannalta.

Autenttisuuden määrittely kuvaa rakennuksen tyylin, muodon ja materiaalien säilyneisyyttä ja siten rakennuksen historiallista arvoa.

Rakennuksen **alueellinen merkitys** kuvaa rakennuksen merkitystä koko tehdasalueen historian, kehityksen ja miljöönsä kannalta.

6 Lähteet

ARKISTOT

Elinkeinoelämän keskusarkisto (ELKA)
Imatrankosken Voima Oy:n arkisto (Fortum)
Valokuvat
Henkilöstölehdet: Voimaviesti
Toimintakertomukset

FORTUM OYJ:n arkisto, Imatrankosken voimalaitos (FO)
Rakennuspiirustukset ja -kortit
Asemapiirustukset, puutarhasuunnitelma
Imatran voimalaitos. Aluekartta. Vuosina 1939–40 sodan aikana pudotetut pommit. Kartta 5.4.1940.
Valokuvat

IMATRAN KAUPUNGIN ARKISTOT (IKA)
Asemakaavat ja kaavaselistukset
Asemakaavan nro 1099 rakentamistapaohje

IMATRAN KAUPUNGINMUSEO (IKM)
Valokuvat

MAANMITTAUSLAITOKSEN ARKISTO (MML)
Pitäjäkartta 1:20000. Lehti 678/443, Imatra Tilausnumero 411205.
Täydennysmittaus 1943. Maanmittaushallitus 1945.

WWW-SIVUT

Helsingin Sanomat 16.3.1963, 3: Sankarivainajien muistomerkki paljastettiin Imatrankoskella. Luettu 12.8.2025.
<https://nakoislehti.hs.fi/8324b993-38b1-4112-b561-d68aaa01c074/3?q=Imatrankosken%2Bkirk*>

Etelä-Karjalan maisema- ja kulttuurialueselvitys. Luettu 12.7.2025.
Osa 4: Rakennetun ympäristön historia.
<https://liitto.ekarjala.fi/wp-content/uploads/sites/2/julkaisut/2008/maisema_ja_kulttuurialueselvitys_2/Osa-4_Rakennetun-ympariston-historia.pdf>

Imatra ja Tainionkoski. Luettu 12.8.2025.
<<http://timokinnunen.net/imatrajainionkoski.htm>>

Imatran kaupungin karttapalvelu. Luettu 12.7.2025.
Asemakaavayhdistelmä; Ilmakuvat.
<<https://kartta.imatra.fi/?setlanguage=fi>>

Imatran rakennetun ympäristön kehitysvaiheet. Imatran osayleiskaava. Imatran kaupunki. Ramboll. Raportti 13.2.2020. Luettu 12.7.2025.
<https://dtunlom52ggmx.cloudfront.net/sites/default/files/atoms/files/3_YK%20Kulttuurihistoriaselvitys.pdf>

Imatran Valtionhotellin ympäristö. Kaupunginosa 12, Imatrankoski. Historiallisten kehitysvaiheiden selvitys. Imatran kaupunki, Tekninen toimi, kaavoitus ja yleissuunnittelu 9.9.2003. Luettu 23.7.2025.
<<https://dtunlom52ggmx.cloudfront.net/sites/default/files/atoms/files/Imatran%20Valtionhotellin%20ymp%C3%A4rist%C3%B6%20%20historiallisten%20kehitysvaiheiden%20selvitys.pdf>>

Kaisto, Virpi 2007: Koska meillä on koski. Imatrankosken matkailullinen hyödyntäminen ja vedenpalautus Imatrankoskeen. Etelä-Karjala-instituutti. Lappeenrannan teknillinen yliopisto. Lappeenranta. Luettu 15.7.2025.
<<https://lutpub.lut.fi/handle/10024/37275?show=full>>

Kansallisarkisto <<https://astia.narc.fi/uusiastia/>> Luettu 15.7.2025.
Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto
Senaatin kartasto, XVI 49 [Jääski] 1898.
Imatra, tie asemalta hotelliin (1904-1929). Tie- ja vesirakennushallitus.

Murole Matias, Vinay Robin & Antti Ahlava 2019. Imatran voiman 1940-luvun asuntoalue. Rakennushistoriaselvitys, Aarne Ervin asuntoalue, Imatrankoski. Arkkitehtitoimisto Helsinki Zurich Office Oy. Fortum Oy. Luettu 9.6.2025. <<https://www.imatra.fi/sites/default/files/atoms/files/Rakennushistoriallinen%20selvitys%20-%20IVOn%2040-luvun%20asuntoalue.pdf>>

Nalli, Tuomas 2011: Imatran muistomerkit. Muistomerkkien inventointi 1.5.2011-30.7.2011. Imatran kaupunginmuseo. Luettu 22.7.2025. <https://www.imatra.fi/sites/default/files/atoms/files/muistomerkkiselvitys_2011%20Copy.pdf>

Vanhaa Imatraa. Facebook-sivusto. <<https://www.facebook.com/groups/1423381587953173/>>

Vanhat painetut kartat, Maanmittauslaitos
Peruskartta 4112 05, julkaistu 1971, 1983, 1992. Luettu 10.6.2025.
<<http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>>

KIRJALLISET LÄHTEET

Aarne Ervi – tilaa ihmiselle. Architect Aarne Ervi 1910–1977. Toim. Eriika Johansson, Juhana Lahti ja Kristiina Paatero. Suomen rakennustaiteen museo. Helsinki 2010.

Auer, Jaakko 1982: Puoli vuosisataa Imatran voimaa: Imatran voima oy:n synty ja kehitys 1980-luvulle. Imatran Voima, Imatra.

Hirn, Sven 1978: Imatran tarina. Kanta-Imatra seuran julkaisu n:o 1. Imatra.

Imatran kirja. Toimittanut Anu Talka. JYY:n kotiseutusarja n:o 35. Imatran kaupunki 1997.

Imatran Voima osakeyhtiö 25 vuotta. Imatran Voima, Imatra 1957.

Imatran voimalaitoksen rakentaminen 1921-1929. Toim. Pentti Kolari ja Veikko Puska. Lappeenrannan teknillinen yliopisto, Etelä-Karjala-instituutti

2013.

Jokiniemi-Talvisto, Maritta 1997: Yhteiskunnan muuttuminen. Teoksessa Talku, Anu (toim.), Imatran kirja. Imatran kaupunki, Jyväskylä.

Kruununpuisto. Kruununpuiston kehittäminen. Osaprojekti 1. Puistohistoriallinen selvitys. Raportti 28.4.2009. Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen oy. Imatran kaupunki, kaavoitus ja yleissuunnittelu.

Ojonen, Lasse 1994. Imatran rakennetun ympäristön kohteet. Imatran kaupunginmuseoiden julkaisuja 1/1994. Lappeenrannan kirjapaino, Imatra.

Piltz, Martti 2014: Imatran Kanavakadun historiaselvitys. Mobilia.

Vuorinen, Asko 2015: Imatran voimasta Fortumiksi. Fortumin historia 1932–2013. Ekoenergo Oy, Espoo.

SUULLISTA TIETOA

Merja Hämäläinen, Fortum Oyj
Erkki Luukkonen, Fortum Oyj
Petri Rantala, Fortum Oyj