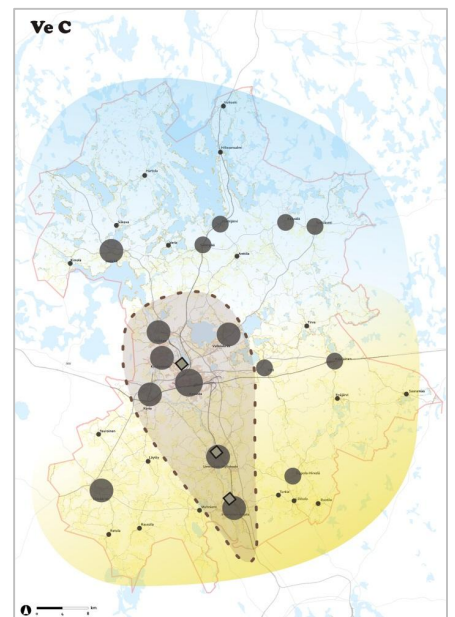
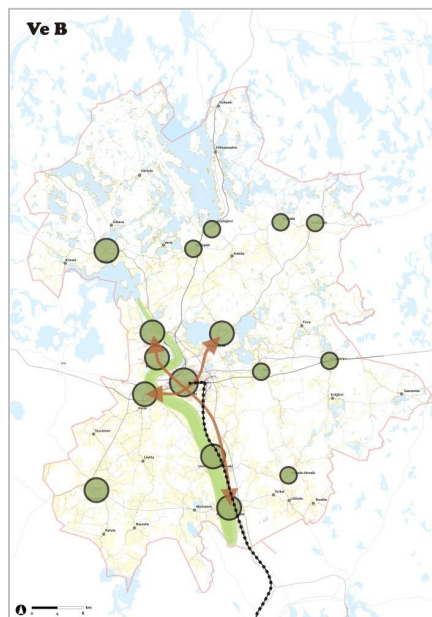
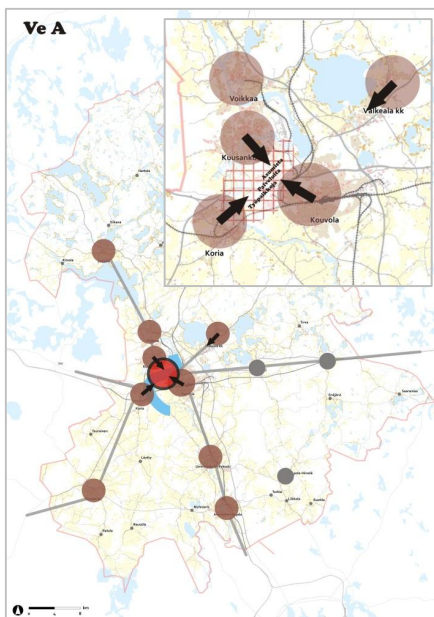




Kouvolan kaupungin rakennemalli



Rakennemalliselostus

Rakennemalliasiakirjat

Osa I

Lähtökohdat ja tavoitteet (liite 1)

Osa II

Rakennemalliselostus

Yhteystiedot

Kouvolan kaupunki, Tekniikka- ja ympäristöalo, Valtakatu 33 45700 Kuusankoski

Yleiskaavapäällikkö Marko Luukkonen puh. 020 615 7169, marko.luukkonen@kouvola.fi

Pöyry Finland, PL 50, 01621 Vantaa, Jaakonkatu 3

Operatiivinen johtaja Pasi Rajala puh. 0400 838 641, pasi.rajala@poyry.com

Osastopäällikkö Arto Ruotsalainen puh. 010 33 26562, arto.ruotsalainen@poyry.com

Tiivistelmä

Kouvolan rakennemallityön suunnitteluprosessi jakautui neljään päävaiheeseen: työn käynnistämiseen ja lähtötietojen kokoamiseen, lähtötietojen analysointiin ja sisällön tarkempaan määrittelyyn, rakennemallivaihtoehtojen suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin sekä rakennemallin ja toteuttamisohjelman laatimiseen. Työn aikana järjestettiin kolme työpajaa (tavoitteet, vaihtoehdot, rakennemalliluonnos) kaupungin viranhaltijoille ja luottamushenkilöille.

Työn kuluessa rakennemallityön tavoitteiksi asetettiin Kouvolan keskustan tasapainoinen kehittäminen, maaseudun palvelukylien vetovoimaisuuden vahvistaminen, olemassa olevan infrastruktuurin ja kaupunkirakenteen hyödyntäminen, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen ja toimintaedellytysten turvaaminen, elinkeinojen edistäminen, alueiden olemassaolonsuuden vahvistaminen sekä eko- ja energiatehokkaan yhdyskuntarakenteen kehittäminen.

Näiden tavoitteiden pohjalta luotiin kolme vaihtoehtoista mallia, joissa tutkittiin erilaisia mahdollisuuksia Kouvolan maankäytön kehittämisessä. Vaihtoehdot laadittiin periaate-tasoisina ja tarkoituksellisesti mahdollisimman erilaisina, jotta niiden erilaiset vaikutukset tulisivat selkeästi esille. Vaihtoehtoista ei ollut tarkoitus valita yhtäkään sellaiseen varsinaisen rakennemallin pohjaksi, vaan tutkia ja tuoda esille erilaisten periaatteiden hyviä ja huonoja ominaisuuksia.

Vaihtoehdon A suunnitteluperiaatteena oli tiivistää ja täydentää ydinkaupunkialuetta (Korian ja Kuusankosken ja Kouvolan keskustojen vyöhykkeellä) kehittämällä erityisesti Kouvolan ja Kuusankosken keskustojen välistä aluetta. Vaihtoehdossa B korostettiin nykyisten taajamien ja niiden kävely- ja pyöräilyvyöhykkeiden merkitystä, nykyisten keskustan tiivistämistä ja monipuolistamista sekä olemassa olevan infrastruktuurin (palvelut, kunnallistekniikka) mahdollisimman tehokasta käyttöä. Vaihtoehdon C ideana oli kehittää Kouvolan eri osa-alueita niiden vahvuuksiin ja kehittämispotentiaaliin perustuen. Näin muodostuvia kehittämisvyöhykkeitä olivat Kymijoen varsi ja teollisuusperintöön tukeutuvat alueet, järvi-alue sekä kartano- ja maatalousvyöhyke.

Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin, vertailun sekä niistä saadun palautteen perusteella tehtiin linjaratkaisupäätös, jonka perusteella laadittiin varsinainen rakennemalli ja sen toteuttamisohjelma. Linjaratkaisu perustui eri vaihtoehtojen keskeisiin suunnitteluperiaatteisiin. Rakennemallin laatimisen lähtökohtina olivat olemassa olevat keskukset ja infrastruktuuri kehittämisen lähtökohtana (vaihtoehto B), ydinkaupunkialueen kehittäminen kaupunkimaisemmaksi ja ns. Sauma-alueen maankäytön kehittämismahdollisuuksien hyödyntäminen (vaihtoehto A) sekä maaseudun merkitys aktiivisena osana Kouvola (vaihtoehto C).

Rakennemallissa on tehty kokonaistarkastelu uuden Kouvolan aluerakenteesta. Rakennemalli on laadittu niin, että hyödynnetään mahdollisimman hyvin olemassa oleva alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävät liikkumismuodot sekä alueellisesti tasapainoinen ja toteuttamiskelpoinen palvelukeskusverkko. Rakennemallilla korostetaan keskeisen kaupunkialueen ja sen ydinalueen merkitystä tulevaisuuden Kouvola. Keskeinen rakennemallin laatimisen perusperiaate on ollut uuden Kouvolan eri alueiden vahvuuksien korostaminen.

Kouvolan kaupungin rakennemalli on luonteeltaan kunnan kehittämistavoitteet sisältävä alueiden käytön strateginen kehityskuva, jolla ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Rakennemallin on kuitenkin tarkoitus määritellä tavoitteita ja suuntaviivoja maankäyttö- ja rakennuslain mukaiselle kaavoitukselle.

Esipuhe

Strategisella suunnittelulla pyritään pitkän aikavälin linjaratkaisujen tekemiseen sekä laaja-alaiseen eri osapuolien välisen keskustelun käymiseen periaateratkaisuista ja arvovalinnoista. Tämä on Kouvola alueidenkäytön suunnittelussa erityisen ajankohtaista, kun kuntaliitosten jälkeen toimintaympäristö ja suunnittelulähtökohdat ovat muuttuneet.

Kouvola kaupungin rakennemalli on luonteeltaan kunnan kehittämistavoitteet sisältävä *alueidenkäytön kehityskuva*, jossa pyritään pitkän aikavälin linjaratkaisujen tekemiseen. Kaupungin maankäytön kehitys hahmotetaan rakennemallissa yleispiirteisesti ja periaatetasoisesti. Rakennemallissa korostuvat yhdyskunnan rakenteelliset kysymykset, kuten keskus- ja palveluverkko, aluerakenteen toimivuus, lisärakentamisen sijoituspäätökset, liikenteen kehittämissäätökset sekä yhdyskunnan viheralueiden kehittäminen.

Kouvola rakennemallissa tarkastellaan kaupunkia sekä kokonaisuutena että osalualueina, joilla on toisistaan poikkeavat lähtökohdat ja olosuhteet. Rakennemallin laatimista on ohjannut myös se, että Kouvola kaupunki ei ole osa laajempaa kaupunkiseutua vaan muodostaa selvästi oman työssäkäyntialueensa. Työssä on tutkittu Kouvola suhdetta muihin kaupunkiseutuihin ja pyritty tunnistamaan tekijöitä, joilla parannetaan Kouvola elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä suhteessa muihin maamme kaupunkikeskuksiin.

Kouvola rakennemallilla ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Rakennemallin on kuitenkin tarkoitus määritellä tavoitteita ja suuntaviivoja maankäyttö- ja rakennuslain mukaiselle kaavoitukselle. Suunnittelualue kattaa Kouvola kaupungin koko alueen.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon Kouvola kaupungilta ovat kuuluneet Risto Simola, Mauri Harjula, Maarit Helkala, Kimmo Jokiranta, Hannu Koverola, Lauri Lamminmäki, Hannu Luotonen, Marko Luukkonen ja Taija Airikka. Konsulttina on toiminut Pöyry Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Pasi Rajala ja Arto Ruotsalainen. Liikennesuunnittelun alikonsulttina on toiminut Linea Oy (Sakari Somerpalo).

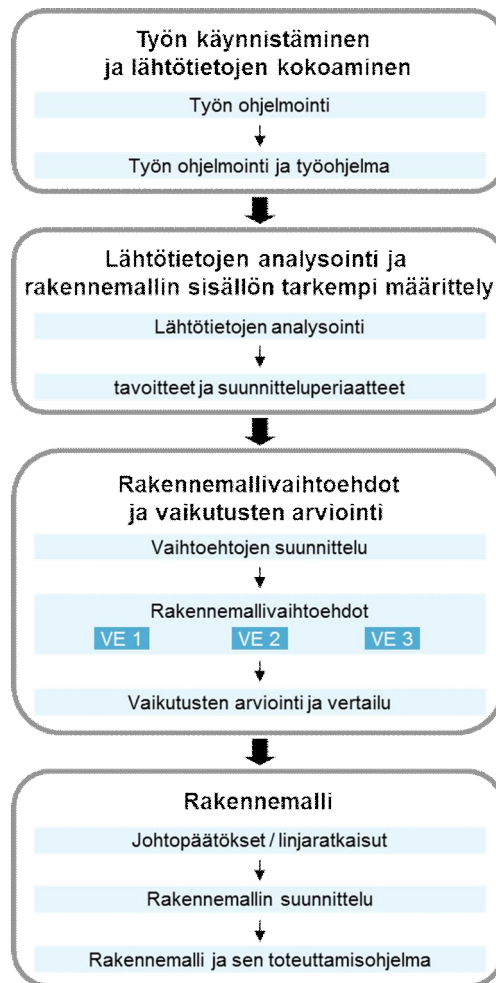
SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ.....	3
ESIPUHE	4
1 SUUNNITTELUPROSESSI.....	6
2 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	6
3 TAVOITTEISTO	7
3.1 Kouvola keskustan tasapainoinen kehittäminen niiden vahvuuksiin perustuen	7
3.2 Maaseudun palvelukylien vetovoimaisuuden vahvistaminen	7
3.3 Olemassa olevan infrastruktuurin ja kaupunkirakenteen hyödyntäminen	8
3.4 Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen ja toimintaedellytysten turvaaminen	8
3.5 Elinkeinojen edistäminen.....	8
3.6 Alueiden omaleimaisuuden vahvistaminen	9
3.7 Eko- ja energiatehokkaan yhdyskuntarakenteen kehittäminen.....	9
4 TUTKITUT VAIHTOEHDOT	11
4.1 Vaihtoehtovaiheen merkitys	11
4.2 Vaihtoehtojille yhteiset ominaisuudet	11
4.3 Vaihtoehtojissa tutkitut muuttajat	12
4.4 Rakennemallivaihtoehdot	13
4.4.1 Vaihtoehto A	13
4.4.2 Vaihtoehto B	15
4.4.3 Vaihtoehto C	17
4.5 Rakennemallityön tavoitteiden toteutuminen eri vaihtoehtojissa.....	19
5 RAKENNEMALLIN LINJARATKAISU.....	22
6 RAKENNEMALLIN SISÄLTÖ JA TOTEUTTAMINEN	23
6.1 Keskus- ja palveluverkko	25
6.2 Kouvola kehitettävä ydinalue	27
6.3 Asuntorakentamisen mitoitus.....	27
6.4 Työpaikka-alueet	29
6.5 Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja keskustan vahvistaminen	30
6.6 Liikennejärjestelmän kehittäminen.....	33
6.7 Eri vyöhykkeiden suunnitteluperiaatteet.....	34

1 SUUNNITTELUPROSESSI

Kouvola rakennemallityö on jakautunut neljään päävaiheeseen:

- 1) Työn käynnistäminen ja lähtötietojen kokoaminen
- 2) Lähtötietojen analysointi ja rakennemallin sisällön tarkempi määrittely
- 3) Rakennemallivaihtoehtojen suunnittelu ja vaikutusten arviointi
- 4) Rakennemallin ja toteuttamisohjelman laatiminen



Kuva: Rakennemallin suunnitteluprosessi

Rakennemallityön kuluessa järjestettiin Kouvola kolme työpajaa kaupungin viranhaltijoille ja luottamushenkilöille. Ensimmäisessä työpajassa käsiteltiin rakennemallityön lähtökohtia ja tavoitteistoa, toisessa käsiteltiin rakennemallivaihtoehtoja ja arvioitiin niiden suhdetta työlle asetettuihin tavoitteisiin ja kolmannessa haettiin palautetta rakennemalliluonnoksesta.

2 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Rakennemallin suunnittelun lähtökohtina ovat olleet Kouvola kaupungin strategiset suunnitelmat ja päätökset, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakunnalliset

suunnitelmat, suunnittelulle määritellyt aihekohtaiset tavoitteet, Kouvola kaupungin ominaispiirteet sekä väestön ja työpaikkojen määrässä sekä sijoittumisessa tapahtuneet muutokset.

Suunnittelun lähtökohdat on koottu väliraporttiin 1 (aineisto on rakennemalliselostuksen liitteenä 1).

3 TAVOITTEISTO

Rakennemallityölle määriteltiin työn kuluessa seuraavat tavoitteet:

1. Kouvola keskustan tasapainoinen kehittäminen niiden vahvuuksiin perustuen
2. Maaseudun kylien vetovoimaisuuden vahvistaminen
3. Olemassa olevan infrastruktuurin ja kaupunkirakenteen hyödyntäminen
4. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen ja toimintaedellytysten turvaaminen
5. Elinkeinojen edistäminen
6. Alueiden omaleimaisuuden vahvistaminen
7. Eko- ja energiatehokkaan yhdyskuntarakenteen kehittäminen

Tavoitteet on kuvattu yksityiskohtaisemmin luvuissa 3.1–3.7.

3.1 Kouvola keskustan tasapainoinen kehittäminen niiden vahvuuksiin perustuen

Kouvola yhdyskuntarakennetta kehitetään keskustan, aluekeskusten, taajamien ja maaseudun muodostamana tasapainoisena kokonaisuutena, joka perustuu eri osajaluiden luontaisiin edellytyksiin ja vetovoimatekijöihin.

Tavoitteena on:

- Kehittää Kouvola monikeskuksista keskusverkkoa: kaupunkikeskus (maakuntakeskus), aluekeskukset, palvelukylät.
- Kehittää keskeistä kaupunkialuetta kompaktina, koko työssäkäyntialueen palvelu-, työpaikka- ja asuinkekuksena.
- Kehittää nykyisiä kaupunki- ja aluekeskuksia (Kouvola keskusta, Kuusankosken keskusta, Korja, Elimäen kk, Myllykosken keskusta, Inkeröisten keskusta, Valkealan kk, Voikkaa ja Jaalan kk) ja vahvistaa niiden roolia Kouvola rakenteissa alueensa palvelu-, työpaikka- ja asuinkekuksina.
- Edistää viihtyisien ja toimivien taajamien sekä maaseudun palvelukyliden kehittämistä ja palvelujen laatua, saatavuutta ja saavutettavuutta.

3.2 Maaseudun palvelukyliden vetovoimaisuuden vahvistaminen

Tunnistetaan Kouvola vahvimmat kyläkeskukset (palvelukylät) ja tuetaan niiden kehittämistä, kyliden elinvoimaisuutta sekä palvelujen saavutettavuutta:

- Tunnistetaan ja priorisoidaan muut kyläkeskukset, joiden kehittämistarve muodostuu ensisijaisesti pysyvän asutuksen, olemassa olevien palvelujen ja maaseudun elinkeinotoiminnan lähtökohdista. Tuetaan kyliden omaan aktiivisuuteen perustuvaa kehittämistä.

- Mahdollistetaan kyläalueiden kehittyminen monimuotoisina ja omaleimaisina alueina.
- Huomioidaan maaseutualueiden tarjoamat mahdollisuudet kakkosasumiseen ja loma-asumiseen.
- Turvataan maaseudun ja kylien omiin vahvuuksiin perustuvien elinkeinojen toimintamahdollisuuksia.
- Tuetaan matkailukylien toimintamahdollisuuksia.

3.3 Olemassa olevan infrastruktuurin ja kaupunkirakenteen hyödyntäminen

Kaupunkirakenteen kehittämistä jatketaan nykyiseen taajama- ja palvelurakenteeseen tukeutuen sekä alueiden ominaispiirteet ja erilaisuus huomioiden:

- Hyödynnetään olemassa olevia yhdyskuntateknisiä verkostoja mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti.
- Tehostetaan olemassa olevan rakenteen (ml. palvelut, joukkoliikenne) käyttöä niin, että maankäyttö ja palvelut tukevat toisiaan.
- Edistetään maankäytöllä olemassa olevien lähipalvelujen säilymistä ja kehittämistä.
- Tiivistetään ja uudistetaan kaupunkikeskuksen yhdyskuntarakennetta.

3.4 Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen ja toimintaedellytysten turvaaminen

Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun tavoitteena on luoda edellytykset kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön kasvattamiselle.

Alueidenkäyttöä suunnitellaan siten, että joukkoliikenne on mahdollista järjestää tarkoituksenmukaisesti:

- Vahvistetaan joukkoliikenteen laatukäytäviä (Voikkaa–Kouvola–Myllykoski–Anjala ja Valkeala–Kouvola–Koria–Elimäki) sekä pääreittien varsia joukkoliikennetarjontaa kehittämällä ja maankäyttöä ohjaamalla

Alueidenkäytöllä edistetään keskusten omavaraisuutta, jolloin palveluita joudutaan hakemaan mahdollisimman vähän muualta.

Turvataan kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset ja houkuttelevuus täydentämällä keskusten rakennetta.

3.5 Elinkeinojen edistäminen

Elinkeinorakenteen ja teollisuuden rakennemuutos on kohdellut Kouvolaan rajulla tavalla viimeisten vuosikymmenten aikana. Rakennemallityöllä pyritään luomaan maankäytölliset edellytykset monipuolisen elinkeinorakenteen kehittämiseksi:

- Vahvistetaan keskeisimpiä yritysalueita ja tuetaan nykyisten yritysten toiminta- ja kasvuedellytyksiä
- Osoitetaan monipuolisia maankäyttömahdollisuuksia erityyppisille työpaikka-toiminnoille ja varaudutaan nopeasti muuttuviin tarpeisiin

- Tarjotaan toimivat liikenneyhteydet
- Luodaan edellytykset monipuoliselle asuinalue- ja palvelutarjonnalle

Tuetaan elinkeinojen kehittämisen kärkihankkeita/alueita, esim.:

- WoodInno (Voikkaa)
- Logistiikka-alueet
- Varuskuntien ja Utin tukikohdan lentokentän kehittäminen
- Sauma-alueet (market-alue sekä muu valtatie 6 kehityskäytävän vaikutusalue)
- Keskukset
- Matkailun seudullisesti ja kansallisesti merkittävät kohteet (esim. Repovesi, Verla, Tykkimäki–Saarenmaa)
- Hyötyvirta/Ekopark
- Kimolan kanava

Lisäksi luodaan edellytyksiä uuden yritystoiminnan sijoittumiselle maaseutukylään, tutkitaan toimintansa lopettaneiden kasarmi- ja tehdasalueiden uudistamismahdollisuuksia ja vahvistetaan kaupungin vetovoimaa parantamalla elinympäristön laatua ja tuomalla esiin alueiden laatutekijöitä ja vahvuuksia. Tavoitteena on myös parantaa taajamien sekä yritysalueiden toimivuutta ja vetovoimaisuutta.

3.6 Alueiden omaleimaisuuden vahvistaminen

Uusi Kouvola on aluerakenteeltaan monipuolinen ja omalaatuisista osa-alueista muodostuva kunta. Rakennemallityön tavoitteena on hyödyntää alueen vahvuudet ja ominaispiirteet:

- Sijainti suhteessa pääkaupunkiseutuun ja Pietariin
- Hyvä logistinen sijainti ja liikenneyhteydet mm. Kotkan–Haminan suuntaan
- Kymijoki
- Järviseu
- Aktiivinen maaseutu ja sen kulttuuriympäristö
- Repoveden kansallispuisto, Verlan maailmanperintökohte, Mustilan arboretum, Nuorisokeskus Anjala
- Teollisuus- ja varuskuntaperinne

Rakennemallityöllä pyritään kytkemään virkistys- ja luonnonarvot asumis- ja vapaa-ajan ympäristöjen kehittämiseen sekä huomioimaan virkistysreitit ja niiden kehittämistarpeet. Kaupunkikeskusta, aluekeskuksia ja palvelukylä kehitetään ottaen huomioon mm. rakennetun kulttuuriympäristön, luonnon ja maiseman, palvelurakenteen sekä historian asettamat lähtökohdat ja mahdollisuudet.

Lisäksi otetaan huomioon varuskuntien ja Puolustusvoimien toimintojen merkitys kaupungin imagolle ja kehittymiselle.

3.7 Eko- ja energiatehokkaan yhdyskuntarakenteen kehittäminen

Rakennemallityön tavoitteena on sovittaa maankäytön ja liikennejärjestelmän ratkaisuja yhteen niin, että kaupungin hiilijalanjälkeä pienennetään.

Yhdyskunta- ja palvelurakenteen kehitystä ohjaamalla vähennetään liikkumistarvetta sekä lisätään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyä. Yhdyskuntarakennetta suunnitellaan siten, että rakenne kokonaisuutena tukee infrastruktuurin, verkostojen ja palvelujen energiatehokasta käyttöä.

Lisäksi turvataan riittävät virkistys- ja suojelualuekokonaisuudet ja vältetään taajamien lievealueiden suunnittelematonta kasvua. Tuetaan Kouvola ympäristökaupunki-imagoa, korostetaan maiseman ja kulttuuriympäristön merkitystä.

4 TUTKITUT VAIHTOEHDOT

4.1 Vaihtoehtovaiheen merkitys

Vaihtoehtovaiheen tarkoituksena oli tutkia erilaisia periaatetason mahdollisuuksia Kouvolan maankäytön kehittämisessä. Vaihtoehdot edustavat erilaisia kaupungin vahvuuksia, joiden merkitystä rakenneratkaisujen lähtökohtana tutkittiin. Vaihtoehtoisia kaupungin aluerakenteen kehittämisvaihtoehtoja on todella olemassa ja niiden ominaisuudet nähdään eri tahoilla hyvinkin eri tavoin.

Vaihtoehtovaihetta pidettiin rakennemallityössä tärkeänä siksi, että sen avulla voitiin käydä avointa keskustelua siitä, millainen merkitys näillä erilaisilla mahdollisilla periaatteilla olisi Kouvolan maankäyttöratkaisuihin ja kaupungin kehitykseen käytännössä.

Vaihtoehdot laadittiin periaatetasoisina ja tarkoituksellisesti mahdollisimman erilaisina, jotta niiden erilaiset vaikutukset tulisivat selkeästi esille. Vaihtoehdoista ei ollut tarkoituksena valita yhtäkään sellaisenaan varsinaisen rakennemallin pohjaksi, vaan tutkia ja tuoda esille erilaisten periaatteiden hyviä ja huonoja ominaisuuksia.

Vaihtoehtovaiheen perusteella tehtiin linjaratkaisupäätös, jonka perusteella varsinainen rakennemalli laadittiin.

4.2 Vaihtoehdoille yhteiset ominaisuudet

Rakennemallin suunnittelua varten laadittiin kolme vaihtoehtoista mallia, joissa tutkittiin erilaisia aluerakenteen kehittämisen periaatepainotuksia. Vaihtoehtojen yhteiset ominaisuudet on kuvattu seuraavassa taulukossa.

Taulukko: rakennemallivaihtoehdoille yhteiset ominaisuudet

	VE A	VE B	VE C
Väestön määrällisä-rakentamisen tarve	Väestömäärä on noin 90 000 asukasta v. 2030 / lisärakentamista 450 000 k-m ² (oletuksena asumisväljyydessä tapahtuva 5 neliömetrin lisäys) eli noin 6 000 asuntoa		
Työpaikka-alueet	Muiden kuin palvelutyöpaikkojen alueet (tuotanto, varastointi, logistiikka, T&K) ovat pääosin samat eri vaihtoehdoissa. Työpaikkojen määrä on sama (n. 35 000) Elinkeinojen eri toimialaryhmillä on oma sijoittumislogiikka (kauppa sekä julkiset ja markkinaehtoiset kotitalouksien palvelut: saavutettavuus ja asukkaiden sijainti; teollisuus ja logistiikka: logistinen saavutettavuus; liike-elämän ja hallinnon palvelut (toimistotyöpaikat): kommunikaatiosaavutettavuus, yhteistyökumppaneiden, asiakkaiden & työvoiman saavutettavuus), joka ei ole suoraan riippuvainen esimerkiksi asumisen sijoittumisesta.		
Liikenneverkko	Tukeutuminen nykyisiin ja/tai tulevaisuudessa parannettaviin liikenneyhteyksiin		
Keskusverkko	Tukeutuminen nykyiseen keskuksiin ja kyläalueisiin		
Viheraluejärjestelmä	Taajamien ulkopuolinen viheraluejärjestelmä on sama kaikissa vaihtoehdoissa		

4.3 Vaihtoehtoissa tutkitut muuttujat

Rakennemallivaihtoehtojen laadinnassa tutkittiin niiden erilaisia ominaisuuksia ennen kaikkea keskusverkon eri osien roolituksen, eri liikennemuotojen roolin ja merkityksen sekä asumismuotojen tarjonnan osalta. Vaihtoehtoissa tutkitut muuttujat on kuvattu seuraavassa taulukossa.

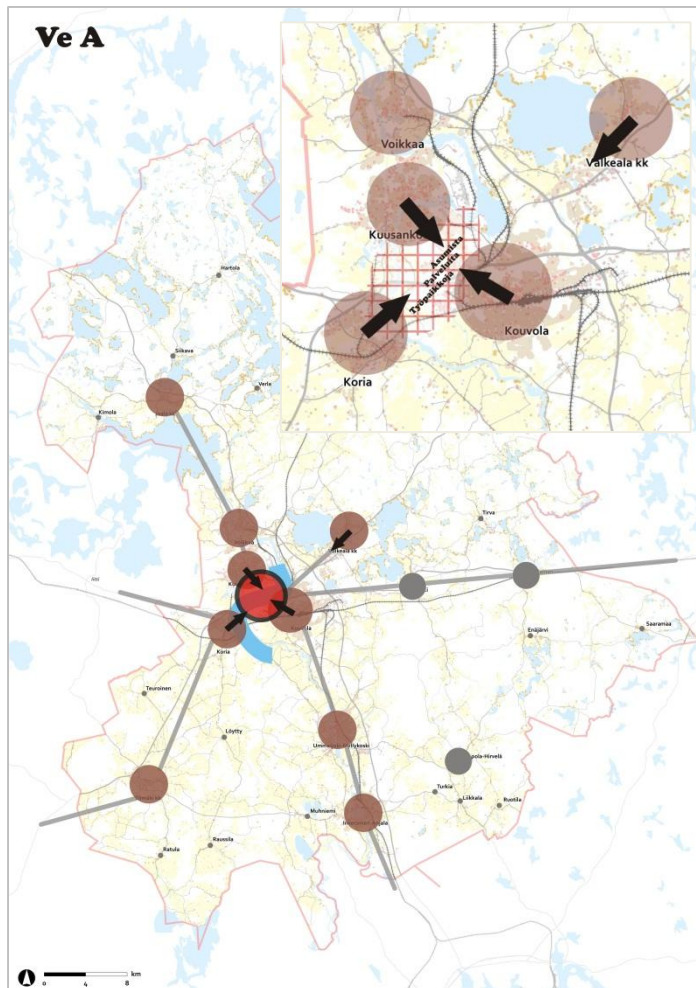
Taulukko: rakennemallivaihtoehtoissa tutkitut muuttujat

	VE A	VE B	VE C
Kouvolan keskusta-alueen ja muun keskusverkon rooli ja kehittäminen	Ydinkaupunkialueen merkityksen korostaminen	Nykyisten keskusten tiivistäminen sekä olemassa olevan infrastruktuurin tehokas käyttö	Osa-alueiden vahvuuksiin perustuvat kehittämisvyöhykkeet ja niiden keskusten merkityksen korostaminen
Seudun veto-voimatekijöiden hyödyntäminen	Kouvolan kehittäminen erityisesti ydinkaupunkialueella ja sen välialueiden tehokas hyödyntäminen	Nykyisten taajamien profilointi ja niiden vahvuuksien hyödyntäminen	Kymijoen varren, teollisuusperintöalueiden, järvi-alueen sekä kartano- ja maaseutualueiden hyödyntäminen
Eri liikennemuotojen rooli	Pyöräilykaupungin kehittäminen, säteittäiset yhteydet ydinkaupunkialueelle	Kävely- ja pyöräilyvyöhykkeiden kehittäminen, bussiin ja junaan perustuvat joukkoliikenteen laatukäytävät	Alemman tieverkon merkitys korostuu, jokivarsiyhteydet tärkeitä
Asumismuotojen tarjonta	Mahdollisesti muita vaihtoehtoja kerrostalovaltaisempi.	Aiemman kehityksen mukainen.	Mahdollisesti muita vaihtoehtoja pientalovaltaisempi.

4.4 Rakennemallivaihtoehdot

4.4.1 Vaihtoehto A

Vaihtoehdon A suunnitteluperiaate: vaihtoehdon ideana on tiivistää ja täydentää ydin-kaupunkialuetta (Korian ja Kuusankosken ja Kouvolan keskustojen vyöhykkeellä) kehittämällä erityisesti Kouvolan ja Kuusankosken keskustojen välistä aluetta.



Asumisen sijoittuminen

Ydinkaupunkialueella asutusta ohjataan nykyisiin keskuksiin sekä Korian ja Kouvolan ja Kuusankosken keskustojen väliselle alueelle, missä asuminen tukeutuu uusiin palveluihin sekä toisaalta Kymijoen vetovoimatekijöihin.

Muulla suunnittelualueella osoitetaan täydennysrakentamista nykyisiin aluekeskuksiin lähelle palveluita (Jaala kk, Valkeala kk, Korja, Elimäki kk, Myllykoski, Inkeroinen–Anjala kk).

Työpaikat ja palvelut

Uusia palveluja ja palvelutyöpaikkoja sekä muuta työpaikkarakentamista syntyy erityisesti Kouvola ja Kuusankosken keskustojen väliselle alueelle, jonne sijoittuu vähittäiskaupan suuryksiköiden ja tilaa vievän kaupan lisäksi erikoisliikkeitä ja julkisia palveluja

Palveluilla ja palvelutyöpaikoilla on edellytyksiä säilyä myös nykyisissä palvelukeskitymissä, joihin ohjataan täydennysrakentamista

Maisema ja kaupunkikuva

Kanta-Kouvolan ja Kuusankosken välisellä alueella tiivistäminen muuttaa kaupunkikuvaa. Alueella on mahdollisuus kaupunkirakenteen laajenemiselle myös Kymijoen rannan suuntaan. Ydinkaupunkialue kehittyy nykyistä rakennetummaksi.

Kouvolan ja Kuusankosken keskustoissa sekä nykyisissä aluekeskuksissa nykyiseen kaavavarantoon sekä kaavojen uudistamiseen perustuva täydennysrakentaminen luo edellytykset kaupunkikuvan kehittämiseksi.

Liikenne

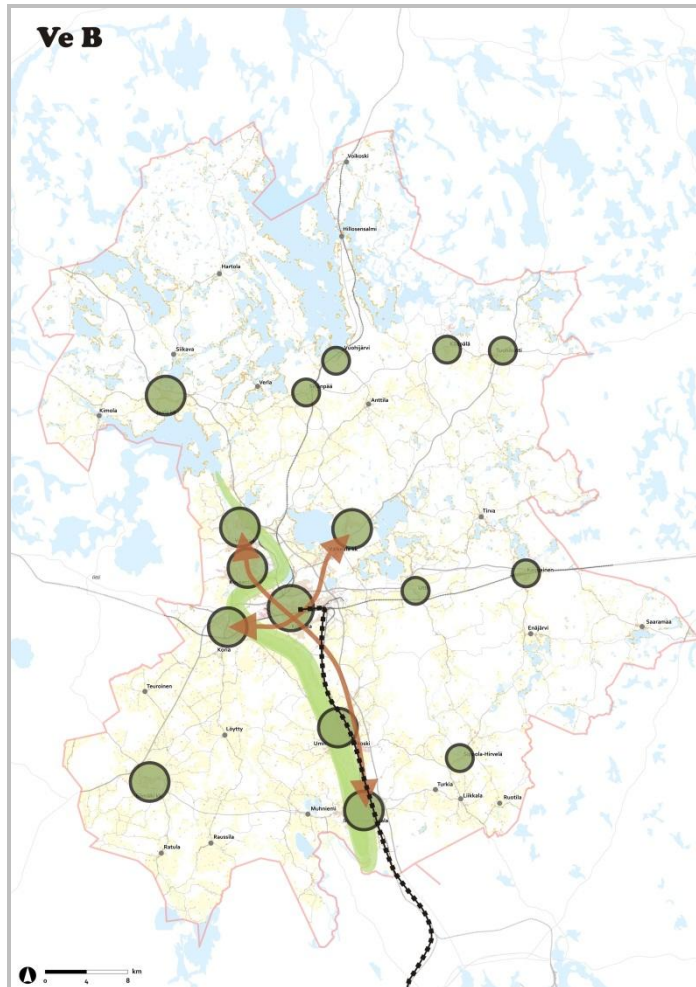
Kanta-Kouvolan ja Kuusankosken välistä aluetta kehitetään pyöräily- ja kävelykaupunkina. Pyöräilyverkoston kehittämisessä painopiste on sen laadun parantamisessa ja uusien täydentävien yhteyksien kehittämisessä.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuvat pitkän matkan säteittäiset yhteydet Kouvola ja Kuusankosken keskustojen väliselle alueelle ja keskuksen saavutettavuus myös bussiliikenteellä

Tutkitaan mahdollisuuksia kehittää joukkoliikennettä jatkamalla Kotka-Kouvolan paikallisjunaliikennettä uuteen keskukseen

4.4.2 Vaihtoehto B

Vaihtoehto B:n suunnitteluperiaate: vaihtoehdossa korostetaan nykyisten taajamien ja niiden kävely- ja pyöräilyvyöhykkeiden merkitystä. Ideana on nykyisten keskusten tiivistäminen ja monipuolistaminen sekä olemassa olevan infrastruktuurin (palvelut, kunnallistekniikka) mahdollisimman tehokas käyttö. Keskusten roolijako selkeytyy.



Asumisen sijoittuminen

Uutta asumista ohjataan nykyisiin keskuksiin (Kouvolan ja Kuusankosken keskustoihin, nykyisiin aluekeskuksiin sekä palvelukyliin) lähelle peruspalveluita, minimoidaan liikumistarvetta – "Kouvolan Puutarhakaupunkimalli".

Työpaikat ja palvelut

Palvelut ja palvelutyöpaikat säilytetään ja niitä kehitetään nykyisissä aluekeskuksissa, joihin ohjataan täydennysrakentamista

Maisema ja kaupunkikuva

Kanta-Kouvolan ja Kuusankosken keskustat kehittyvät nykyistä monipuolisemmiksi, rakennetummiksi ja kaupunkimaisemmiksi.

Muissa nykyisissä aluekeskuksissa täydennysrakentaminen luo edellytyksiä kaupunkikuvan kehittämiseksi

Keskukset kehittyvät selkeinä tiiviimmän rakentamisen alueina; maaseudun ja taajama-alueiden välinen ero selkeytyy.

Liikenne

Jalankulun ja pyöräilyn kehittämisen painopiste on taajamien jalankulkuympäristöjen laadun parantamisessa. Ydinkaupunkialueen keskusten välillä on nopeat pyöräilyreitit

Kehitetään bussiin ja junaan perustuvia joukkoliikenteen laatukäytäviä:

- Inkeroinen–Anjala–Myllykoski–Kouvola–Kuusankoski–Voikkaa / Valkeala–Kouvola–Koria
- Mahdolliset uudet yhteydet

Taajamien profilointi - vahvuudet ja mahdollisuudet

Vaihtoehto B:ssä analysoitiin Kouvolan eri keskusten ja taajamien kehittämismahdollisuuksia niiden nykyisiin vahvuuksiin pohjautuen. Taajamat profiloituivat seuraavasti:

Kanta-Kouvola: "Kouvola City", urbaani keskusta-asuminen palvelujen läheisyydessä. Hyvät joukkoliikenne-yhteydet kaikkiin suuntiin, kulttuuri-, viihde- ja elämyspalvelut.

- o Uudet tiivis-matala-alueet 0–5 km ydinkeskustasta.

Kuusankoski: Puutarhakaupunki, vanhat pientaloalueet, kerrostaloasuminen keskustassa palvelujen ääressä, puistomaiset, yhteiskäyttöiset jokirannat.

- o Vanhojen pientaloalueiden täydentäminen, korjausrakentaminen.
- o Ateljee- ym. toiminta vanhoissa tehdasrakennuksissa (Kymintehdas ja Kuusaansaari), asuminen ja työtilojen yhdistäminen.

Myllykoski: Pientalovaltainen pikkukaupunki

- o Tyhjien liikeltilojen hyödyntäminen esim. työ- ja harrastustiloina

Inkeroinen: Tiivis pikkukaupunki, arvokas teollisuusmiljö

- o "Kestävä yhdyskunta": raideliikenne Kouvolaan ja Kotkaan, energia- ja ekotehokkuus; vanhan miljöön harkittu täydentäminen.

Valkeala: Omaleimainen kirkonkylämiljö

- o Rannanläheinen pientaloasuminen, monipuoliset ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet (veneily, kalastus, melonta ym.)

Verla: Ainutlaatuinen maailmanperintökohde ja miljö

- o Ympärivuotinen vapaa-ajan asuminen historiallisessa miljöössä

Jaala: Perinteinen pienipiirteinen kirkonkylämiljö ja viljelymaisema

- o täydennysrakentaminen vanhassa kylärakenteessa pääraitin tuntumassa; rannanläheinen pientaloasuminen

Koria: Tiivis pientalovaltainen taajama

- o Loft- ja ateljeeasuminen vanhoissa kasarmirakennuksissa.

Elimäki: Pienipiirteinen kirkonkylämiljö ja viljelymaisema

- o Väljät asuintontit kyläkeskuksissa ja kirkonkylässä; omatoimisuus, hartiapankkirakentaminen, harrastusmahdollisuudet, kotieläimet, "kotoilu".

Utti: Valtatien varren palvelu- ja varuskuntataajama

- o Täydentävä pientaloasuminen, varuskuntaan tukeutuva yritystoiminta

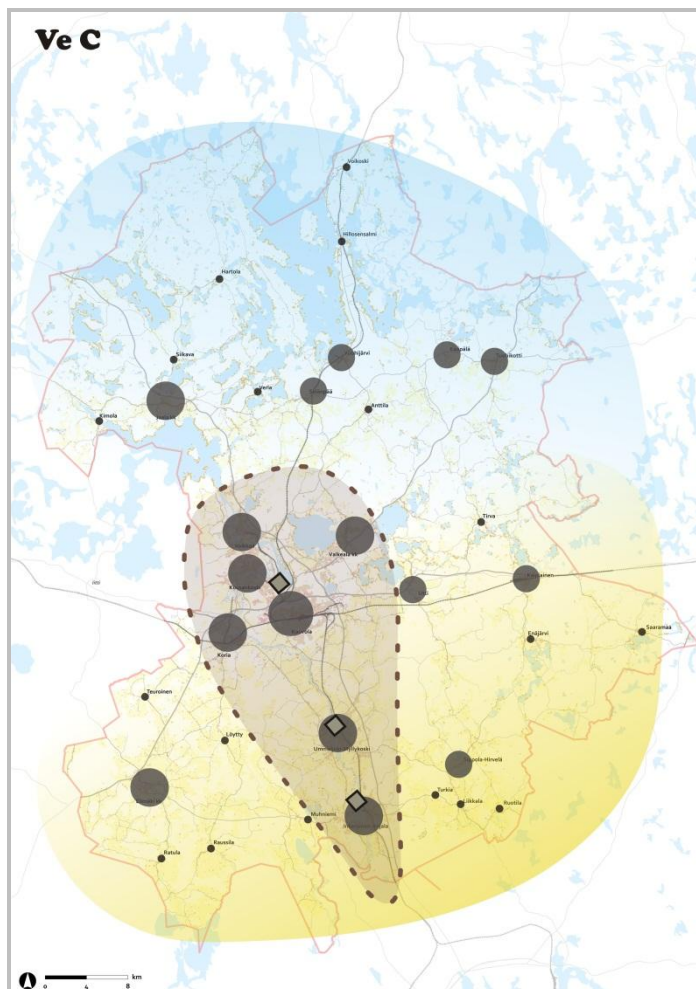
Kaipiainen: Rautatietaajama ja kyläkeskus

- o Väljät asuintontit kyläkeskuksen lähituntumassa.

4.4.3 Vaihtoehto C

Vaihtoehto C:n suunnitteluperiaate: vaihtoehdon ideana on kehittää Kouvolan eri osa-alueita niiden vahvuuksiin ja kehittämispotentiaaliin perustuen. Näin muodostuvia kehittämisvyöhykkeitä ovat Kymijoen varsi ja teollisuusperintöön tukeutuvat alueet, järviolue sekä kartano- ja maatalousvyöhyke.

Vaihtoehdossa korostetaan alueen kilpailutekijöitä suhteessa muihin kaupunkiseutuihin.

**Asumisen sijoittuminen**

Asumiselle tarjotaan houkuttelevia vaihtoehtoja nykyisissä keskuksissa ja sekä kehittämisvyöhykkeiden elinvoimapeisteissä:

- Kartano- ja maatalousvyöhykkeellä elinvoimaisiin asumis- ja palvelukyliin
- Järviolueella elinvoimaisiin asumis-, palvelu- ja matkailukyliin

Teollisuusperintöalueilla tutkitaan mahdollisuudet muuntaa niitä uudenaiseen asumiseen. Kymijoen varrella, nykyisten taajamien kohdilla, on mahdollisuuksia uudelle asumiselle ranta-alueita hyödyntäen

Kouvola–Myllykoski–Inkeroinen -vyöhykkeellä taajamien välialueilla kehitetään kylä-keskusten verkkoa perinteisenä tienvarsiasiutuksena, joka täydentyy väljillä pientalotontteilla. Kymijoen varrella on oma- ja yhteisranta-alueita.

Voikkaan ja Jaalan taajamien välialueille sijoitetaan väljiä rannanläheisiä pientaloryhmiä kyliin ja kylien lähialueille olemassa olevan infraverkon piiriin. Mahdollistetaan omatontit.

Pyhäjärvi–Verla–Repovesi -vyöhykkeellä kyliin ja taajamien välialueille sijoitetaan tasokasta ympärivuotista vapaa-ajan asumista osana maatila-, kulttuuri- ja luontomatkailua.

Voikkaa–Kuusankoski–Myllykoski–Inkeroinen: Vanhoja työväenalueita täydennetään uusilla pientaloilla.

Työpaikat ja palvelut

Palveluilla ja palvelutyöpaikoilla on edellytykset säilyä ja kehittyä nykyisissä keskuksissa sekä maaseutukylissä, joihin ohjataan täydennysrakentamista.

Uusia, maaseutuelinkeinoihin tukeutuvia työpaikkoja syntyy. Sekä kartano- että järvi-vyöhykkeellä kehitetään maatila-, kulttuuri- ja luontomatkailun palveluverkkoa sekä tienvarsi- ja palveluja. Järvi-alueella luodaan ja ylläpidetään korkeatasoisten virkistysreittien ja etappipaikkojen verkosto.

Maisema ja kaupunkikuva

Kymijoen varren ranta- ja peltomaisemiin syntyy väljiä pientaloasumista parhaita paikkoja hyödyntäen.

Maaseutu- ja järvi-alueilla kyliä kehitetään pienipiirteisinä keskittyminä, jolloin jakotajama-alueiden ja luonnon/maaseutualueiden välillä selkiytyy.

Teollisuusperintöympäristöjä kehitetään ja niiden merkitys kaupunkikuvassa korostuu.

Liikenne

Alemman tieverkon merkitys liikenneverkossa korostuu. Jalankulku- ja pyöräilyverkon osalta kehitetään jokivarsiyhteyksiä (Anjala–Jaala). Joukkoliikenteessä painottuu kutsuohjattu liikenne, joka palvelisi myös vapaa-ajan asutusta ja matkailua.

4.5 Rakennemallityön tavoitteiden toteutuminen eri vaihtoehtoissa

Oheisessa taulukossa on kuvattu rakennemallivaihtoehtojen suhdetta työlle asetettujen tavoitteiden toteutumiseen.

Kouvolan keskustan tasapainoinen kehittäminen niiden vahvuuksiin perustuen		
VE A	VE B	VE C
Luo uudenlaisia edellytyksiä kehittää keskeistä kaupunkialuetta kompaktina, koko työssäkäynti-alueen palvelu-, työpaikka- ja asuinkeskuksena Vahva yhden keskuksen malli lisää Kouvolan painoarvoa Etelä-Suomen aluerakenteessa Uhkana nykyisten kaupunkikeskusten aseman heikentyminen, kuitenkin keskuksen vahvistuminen tukee koko kaupungin kehittämistä.	Luo parhaat edellytykset kehittää monikeskuksista keskusverkkoa: kaupunkikeskus, aluekeskukset, palvelukylät Vahvistaa nykyisten kaupunki- ja alakeskusten roolia Kouvolan rakenteessa Edistää palvelujen säilyttämistä ja kehittämistä taajamissa ja maaseudun palvelukylissä	Luo parhaat edellytykset hyödyntää eri osa-alueiden luontaisia edellytyksiä ja vetovoimatekijöitä Kehitys ei ole muiden mallien tavoin keskittynyttä, mikä voi heikentää keskustan kehittymisedellytyksiä

Maaseudun palvelukylien vetovoimaisuuden vahvistaminen		
VE A	VE B	VE C
Kehittämisen voimavarojen keskittäminen ydinkaupunkialueelle ei tue maaseudun palvelukyliä kehittämistä	Tukee palvelukyliä kehittämistä ja elinvoimaisuutta vaihtoehtoista parhaiten	Tukee kyläalueiden kehittämistä monimuotoisina ja omaleimaisina alueina mutta hajautettu kehitys ei tue palvelukyliä määrätietoista kehittämistä
Matkailukyliä toimintamahdollisuudet ja maaseutualueiden mahdollisuudet kakkosasumiseen säilyvät kaikissa vaihtoehtoissa		

Olemassa olevan infrastruktuurin ja kaupunkirakenteen hyödyntäminen		
VE A	VE B	VE C
Täydentää ja uudistaa ydinkaupunkialueen yhdyskuntarakennetta, edellyttää myös uusinvestointeja Korian, Kanta-Kouvolan ja Kuusankosken välisellä alueella	Tukee parhaiten kaupunkirakenteen kehittämistä nykyiseen taajama- ja palvelurakenteeseen tukeutuen Edistää olemassa olevien lähipalvelujen säilymistä ja kehittymistä	Luo edellytykset kehittää kaupunkirakennetta alueiden ominaispiirteet ja erilaisuus huomioiden, mutta hajautuva kehitys edellyttää investointeja yhdyskuntateknisten verkostojen rakentamiseen ja ylläpitoon

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen ja toimintaedellytysten turvaaminen		
VE A	VE B	VE C
Lisärakentamisen keskittäminen ydinkaupunkialueelle luo edellytykset kasvattaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä. Uhkana nykyisten keskusten heikentyminen ja palvelujen hakeminen kehitettävältä välialueelta, mikä lisää yksityisautoilua	Edistää keskusten omavaraisuutta jolloin peruspalveluita joudutaan hakemaan mahdollisimman vähän muualta Turvaa kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytyksiä ja houkuttelevuutta täydentämällä keskusten rakennetta Luo edellytykset vahvistaa joukkoliikenteen laatukäytäviä	Luo edellytykset vahvistaa joukkoliikenteen laatukäytävien varsia, mutta hajautunut rakenne synnyttää henkilöauton käyttöön tukeutuvaa autokaupunkialuetta

Elinkeinojen edistäminen		
VE A	VE B	VE C
Lisää ydinkaupunkialueen palvelutyöpaikkojen kehittämisen edellytyksiä Tukee vaihtoehtoista parhaiten ns. Sauma-alueen monipuolista kehittämistä "Välialueiden" kehittäminen vahvistaa ydinkaupunkialueen vetovoimaa	Nykyisten keskustojen kehittämisen parantaa taajamien sekä yritysalueiden toimivuutta ja vetovoimaisuutta	Tuo esiin eri alueiden laatutekijöitä ja vahvuuksia, mikä voi edistää esimerkiksi maaseudun pienyritystoimintaa
Kaikissa vaihtoehtoissa on mahdollisuudet vahvistaa keskeisimpiä yritysalueita, osoittaa monipuolisia maankäyttömahdollisuuksia erityyppisille työpaikkatoiminnoille ja varautua nopeasti muuttuviin tarpeisiin. Tätä tutkitaan varsinaisen rakennemallin suunnittelussa tarkemmin.		

Alueiden omaleimaisuuden vahvistaminen		
VE A	VE B	VE C
Ydinkaupunkialueen merkitys Kouvolan käyntikorttina korostuu mutta voi heikentää nykyisten keskustien vahvistamista	Luo parhaat edellytykset nykyisten keskustojen profiloinnille ja niiden omaleimaisuuden vahvistamiselle	Malli painottaa Kouvolan eri osa-alueiden paikallisia vahvuuksia Luo edellytykset tuoda uutta vesistöjä ja ranta-alueita hyödyntävää imagoa Kouvolalle
Kaikissa vaihtoehtoissa mahdollisuudet hyödyntää Kouvolan logistista sijaintia sekä nykyisiä matkailukohteita		

Eko- ja energiatehokkaan yhdyskuntarakenteen kehittäminen		
VE A	VE B	VE C
Ydinkaupunkialuetta korostava ja aluerakennettava keskittävä malli voi vähentää liikennettä ja parantaa kaupunkirakenteen energiatehokkuutta. Toisaalta muiden taajamien palvelutaso voi heiketä, mikä lisää asukkaiden liikkumistarvetta.	Rakenne kokonaisuutena tukee infrastruktuurin, verkostojen ja palvelujen energiatehokasta käyttöä Yhdyskunta- ja palvelurakenteen kehitystä ohjaamalla vähennetään liikkumistarvetta sekä lisätään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyä, edellyttäen että keskuksissa on riittävät lähipalvelut	Jatkosuunnittelussa on erityisesti turvattava, että vältetään taajamien lievealueiden suunnittelematonta kasvua. Vaihtoehto toteuttaa ympäristökaupunki-imagoa, sillä se korostaa maiseman ja kulttuuriympäristön merkitystä. Tämä on mahdollista muissakin vaihtoehtoissa.
Kaikissa vaihtoehtoissa voidaan turvata riittävät virkistys- ja suojelualuekokonaisuudet		

5 RAKENNEMALLIN LINJARATKAISU

Rakennemallivaihtoehtoja käsiteltiin kevään 2012 aikana hankkeen ohjausryhmässä ja työpajassa 4.4.2012. Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin, vertailun sekä niiden ominaisuuksista saadun palautteen perusteella tehtiin ohjausryhmässä linjaratkaisu varsinaisen tarkemmin suunniteltavan rakennemalliluonnoksen ja sen toteuttamisohjelman laatimiseksi.

Linjaratkaisu perustui eri vaihtoehtojen keskeisiin suunnitteluperiaatteisiin seuraavasti:

- Vaihtoehto A: Ydinkeskustan ja keskeisen kaupunkialueen merkitys.
- Vaihtoehto B: Olemassa olevat keskukset ja infrastruktuuri kehittämisen lähtökohtana
- Vaihtoehto C: Maaseudun merkitys aktiivisena osana Kouvola.

Rakennemallin laatimisen lähtökohtana pidetään nykyistä aluerakennetta ja sen kehittämistä (vaihtoehto B). Taajamien kehittämisen periaatteena on aluekeskusten/entisten kuntakeskusten vahvistaminen, tiivistäminen ja täydennysrakentaminen tarvetta vastaavasti sekä palvelurakenteen säilyttäminen mahdollisimman kattavana. Näin hyödynnetään nykyinen infrastruktuuri mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti, vähennetään liikkumistarvetta sekä parannetaan kaupungin eko- ja energiatehokkuutta.

Osa-alueita ja taajamia profiloidaan alueellisiin erityispiirteisiin tukeutuen (vaihtoehto C). Maaseutua kehitetään Kouvola tärkeänä voimavarana, hyödyntämällä maaseudun ja Kymijoen tarjoamat mahdollisuudet yrittämisen, asumisen, matkailun ja virkistykseen kehittämiseksi. Tuetaan maaseudun elinkelpoisuutta ylläpitämällä ja kehittämällä infrastruktuurin ja palveluverkoston perusrakenteet.

Ydinkaupunkialueella Kouvola, Kuusankosken ja Korian taajamien muodostamaa kokonaisuutta kehitetään kaupunkimaisemmaksi mm. tiivistämällä ja profiloimalla nykyisiä keskuksia ja hyödyntämällä ns. sauma-alueen tarjoamia monipuolisia maankäytön kehittämismahdollisuuksia (vaihtoehto A). Vahvistetaan Kouvola ydinkeskustaa palvelujen ja työpaikkojen tärkeimpänä kehittämiskohteena, tuetaan Kuusankosken keskustan roolia oman alueensa asuin-, työpaikka- ja palvelukeskuksena. Kouvola, Kuusankosken ja Korian taajamien muodostamaa kokonaisuutta ja ns. Sauma-aluetta kehitetään niin, että koko keskeisen kaupunkialueen vetovoimaisuus kasvaa Kymijokea hyödyntämällä keskeisellä kaupunkialueella asumiseen, virkistykseen ja yrittäjyyteen. Lisäksi varaudutaan Kimolan kanavan toteuttamiseen siten, että Voikkaalta syntyy vesitieyhteys Päijänteelle.

6 RAKENNEMALLIN SISÄLTÖ JA TOTEUTTAMINEN

Rakennemallissa on tehty kokonaistarkastelu uuden Kouvola aluerakenteesta. Rakennemalli on laadittu niin, että hyödynnetään mahdollisimman hyvin olemassa oleva alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävät liikkumismuodot sekä alueellisesti tasapainoinen ja toteuttamiskelpoinen palvelukeskusverkko. Rakennemallilla korostetaan keskeisen kaupunkialueen ja sen ydinalueen merkitystä tulevaisuuden Kouvola.

Salpausselän kehityskäytävä on pohjoisen Kymenlaakson tärkein logistinen, elinkeinon, palveluiden ja asumisen käytävä. Rakennemallissa on huomioitu tämä osoittamalla kehityskäytävälle nykyiset keskukset ja työpaikka-alueet sekä kehitettävä kaupungin ydinalue ja potentiaalinen työpaikka-alue valtateiden 6 ja 12 liittymäalueelle. Kotka-Kouvola vyöhykettä kehitetään helminauhataajamaan ja työpaikka-alueisiin tukeutuen.

Keskeinen rakennemallin laatimisen peruseriaate on ollut uuden Kouvola eri alueiden vahvuuksien korostaminen. Eri osien keskinäisen kilpailun sijaan rakennemalliratkaisulla on pyritty parantamaan Kouvola asemaa kaupunkien välisessä kilpailussa.

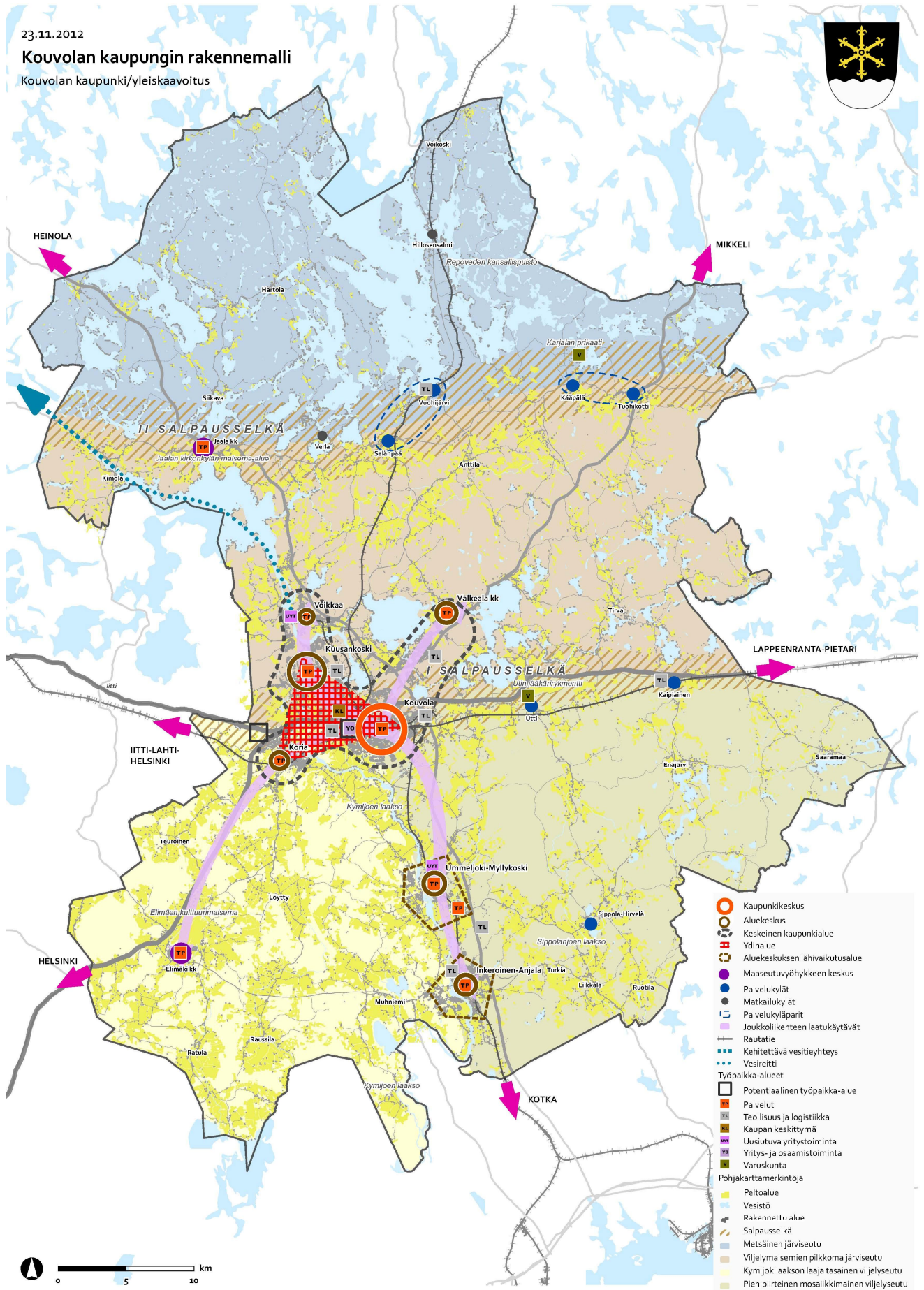
Rakennemallikartalla selityksineen on esitetty mm.:

- Keskus- ja palveluverkko
 - Kaupunkikeskus, aluekeskukset, maaseutuvyöhykkeen keskukset, palvelukylät, matkailukylät
 - Kuvaukset keskusten kehittämisperiaatteista
- Kaupungin kehitettävä ydinalue
- Asuntorakentamisen mitoituksen jakautuminen
- Keskeisen kaupunkialueen likimääräinen raja
- Joukkoliikenteen laatuikäytävät
- Työpaikka-alueet
- Maisemarakenteelliset vyöhykkeet

23.11.2012

Kouvolan kaupungin rakennemalli

Kouvolan kaupunki/yleiskaavoitus



Kuva: Kouvola kaupungin rakennemalli

6.1 Keskus- ja palveluverkko

Rakennemallissa on kuvattu kaupungin tavoitteellinen keskus- ja palveluverkko vuonna 2030. Keskusverkon suunnittelun tausta-aineistoksi laadittiin selvitys nykyisten keskus-ten palvelutarjonnasta, viime vuosien väestökehityksestä sekä keskus-ten vetovoima- ja työntekijöistä. Aineisto on rakennemalliselostuksen liitteenä.

Kouvola kaupunkikeskus on osoitettu kaupungin urbaaniksi citymäiseksi ydinkeskus-taksi, jossa on keskustahakuisen erikoiskaupan lisäksi julkisia palveluja, kulttuuri- ja vapaa-ajan palveluja sekä keskusta-asumista. Maankäyttö on tiivistä ja ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä luodaan edellytykset tiiviille asuinalueille. Kaupunkikeskuk-sessa on hyvät asiointimahdollisuudet eri kulkumuodoilla ja julkisen kaupunkitilan laa-tua parannetaan. Nopeat junayhteydet länteen ja itään parantavat edellytyksiä moni-puolistaa kaupunkikeskuksen työpaikkatarjontaa.

Aluekeskuksiksi on osoitettu Kuusankoski, Ummeljoki-Myllykoski, Valkeala kk, Inkeroi-nen-Anjala, Korja ja Voikkaa. Aluekeskuksia ovat keskuks-ten, jotka nykyisellään tai tule-vaaisuudessa toimivat yli 3000:n asukkaan kaupallisten ja julkisten palveluiden keskit-tyminä. Aluekeskuksissa maankäyttö on monipuolista sisältäen monimuotoista asumi-s- ta, myös kerrostaloasumista, työpaikkoja, julkisia palveluita ja erikoiskaupan palveluita. Aluekeskuksista on hyvät joukkoliikenne-tyhteydet Kouvola keskustaan.

Maaseutuvyöhykkeen keskuksiksi on osoitettu Jaalan ja Elimäen kirkonkylät. Ne toimi-vat ympäröivän maaseudun julkisten ja kaupallisten lähipalvelukeskuksina. Elimäki pro-filoituu ympäröivän elinvoimaisen maaseutuasutuksen ja Jaala Kouvola järviolueen vapaa-ajan asutuksen palvelukeskuksena.

Palvelukylä (200–500 asukasta) on osoitettu Utti, Sippola-Hirvelä. Kaipiainen, Selän-pää, Tuohikotti, Vuohijärvi ja Kääpälä. Kylissä on kauppa ja sekä suurimmassa osassa myös toimiva alakoulu. Suurin osa kylistä tukeutuu myös joko varuskuntaan tai teolli-suustoimintaan. Palvelukylät toimivat haja-asutusalueiden lähipalvelukeskuksina. Pal-velukylä-ten palveluita pyritään ylläpitämään kylien väestökehityksen ja kaupungin re-surssien puitteissa. Rakennemallikartalla on osoitettu maantieteellisesti läheisesti si-jaitsevien palvelukylä-ten (Selänpää-Vuohijärvi, Kääpälä-Tuohikotti) osalta merkintä ”Pal-velukyläpari”. Tällä tarkoitetaan, että tulevaisuudessa palveluja pyritään säilyttämään palvelukyläparin alueella.

Matkailukylä on osoitettu Verla (rakennettu kulttuuriympäristö vetovoimatekijänä) se-kä Hillosensalmi (Repoveden kansallispuiston luontomatkailu vetovoimatekijä). Matkai-lukylät yhdessä Pohjois-Kouvola harjuluonnon retkeilyaluekokonaisuuden (mm. Hei-sanharju ja Kelesjärven retkeilyalue) muodostavat metsäiselle järvisuudulle potentiaali-sen luonto- ja kulttuurimatkailun aluekokonaisuuden.

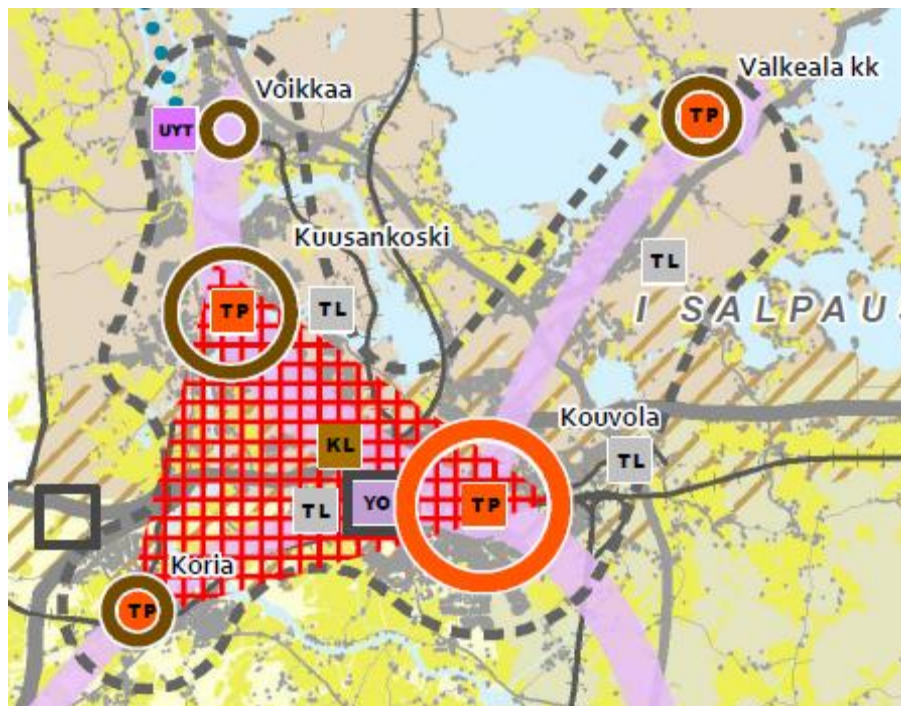
Kouvola kaupungilla on tonttitarjontaa maaseudun kylissä ja taajamissa, mutta rakentaminen ei ole viime vuosina kohdistunut maaseututaajami-ten kaava-alueille. Rakennemallissa on osoitettu palvelukylät, joiden kehittämällä pyritään säilyttämään lähipalvelut ja ylläpitämään siten tasapainoista ja elinvoimaista aluerakennetta. Palvelujen keskittäminen saattaa lähivuosina karsia maaseutualueiden pysyviä palveluja, mutta niitä on mahdollista korvata ainakin osittain liikkuvilla ja päivystyspalveluilla. Lisääntyvä vapaa-ajan asuminen voi myös jatkossa tukea maaseudun elinvoimaisuutta. Maaseututaajami-ten kaavojen ajantasaisuus- ja päivittämistarve on syytä määritellä monipuolisen ja houkuttelevan tonttitarjonnan turvaamiseksi. Maankäyttö tulisi ohjata vesihuollon verkostojen piiriin. Lisäksi on syytä huomioida palvelujen, kuten alakoulujen saavutettavuus.



Kuva: Koulujen saavutettavuusvyöhykkeet (30 min kävelyetäisyys)

6.2 Kouvolan kehitettävä ydinalue

Kouvolan, Kuusankosken ja Korian keskustojen välisellä ns. ydinalueella vahvistetaan olemassa olevia keskustoja. Niitä yhdistävän alueen mahdollisuuksia hyödynnetään niin, että nykyisten keskustojen kanssa ei tarpeettomasti kilpailla. Välialueella täydennetään ydinalueen maankäyttöä toiminnoilla, jotka eivät sovellu varsinaisiin keskuksiin. Näin vältetään tarpeeton kilpailu keskusten ja välialueen kehittämisen suhteen. Välialueelle soveltuvia toimintoja ovat mm. tilaa vievä kauppa, vähittäiskaupan suuryksiköt, logistiikka, pienteollisuus ja yritystoiminta, virkistystoiminta ja vapaa-aika sekä asuminen, joka hyödyntää nykyistä paremmin Kymijoen varren tarjoamia mahdollisuuksia.



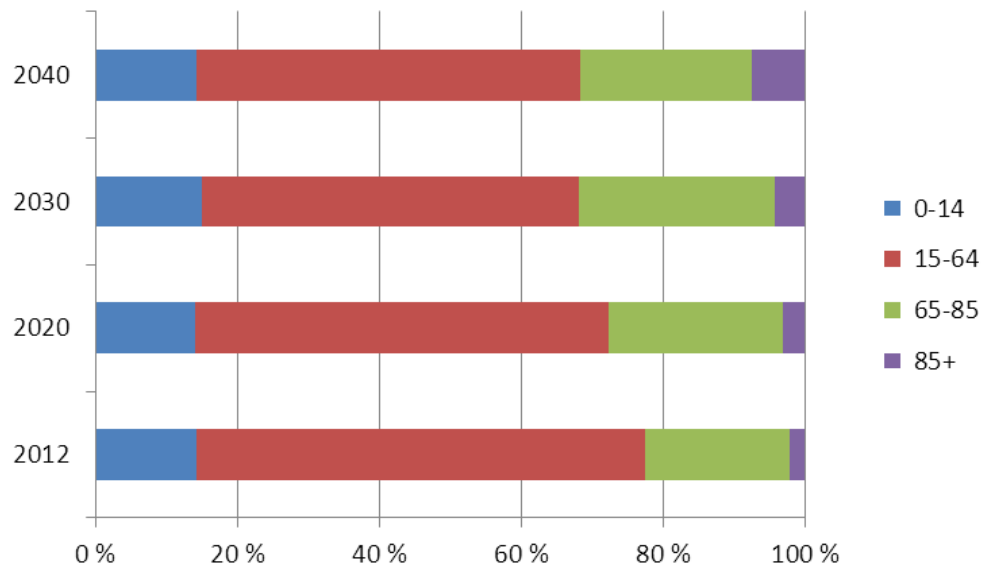
Kuva: Ote rakennemallikartasta. Ydinalueen likimääräinen sijainti on määritelty punaisella kolmiolla.

Ydinalueen maankäyttöratkaisuja tarkennetaan kesällä 2012 käynnistyneessä keskeisten alueiden osayleiskaavan laadinnassa sekä Kouvola keskustavisiotyössä. Tieverkon kehittämiskäytös suunnitellaan valtatie 6 yleissuunnitelmassa, jota laaditaan rinnakkain keskeisten alueiden osayleiskaavan kanssa. Ydinalueelle on laadittu suuntaa-antavia visioita lisäksi mm. Kouvola maapoliittisen ohjelman ja Kouvola yrityspuistohankkeen yhteydessä.

6.3 Asuntorakentamisen mitoitus

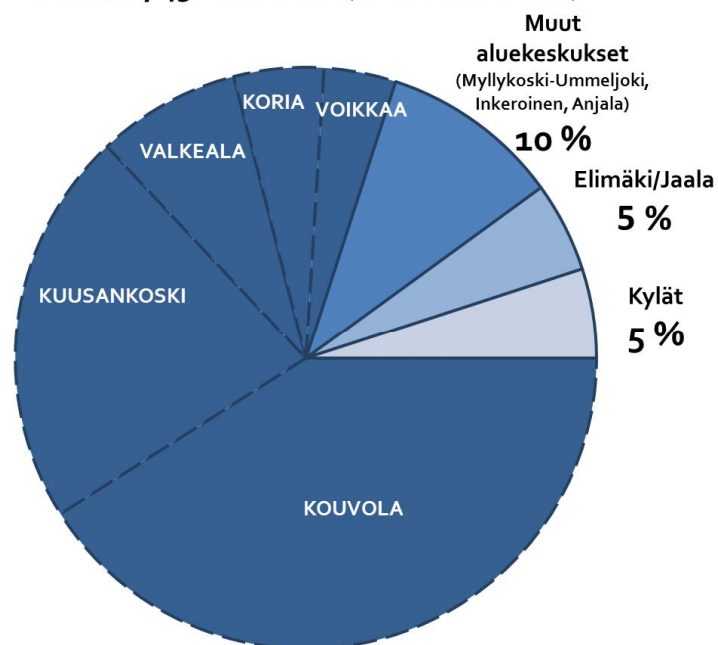
Rakennemallissa esitetty asuntorakentamisen mitoitus, n. 300 asuntoa vuodessa, vastaa Kouvola viimeaikaista asuntotuotantoa. Kokonaismitoitus vuoteen 2030 saakka on noin 450 000 k-m² eli yhteensä 6 000 asuntoa. Mitoitus on tavoitteellinen verrattuna VTT:n laatimiin tuoreisiin asuntotuotantotarvearvioihin (120–200 asuntoa/vuosi jaksolla 2012–2030). Rakennemallissa tavoitellaan kuitenkin väestön vähenemisen pysähtymistä ja varaudutaan toisaalta väestörakenteen kehityksen edellyttämään uuteen asuinrakentamiseen: etenkin senioriväestön osuuden kasvu lisää yksinasuvien ja pienperheiden määrää seuraavan 20–30 vuoden aikana. Haasteena Kouvola on ikään-

tyvältä väestöltä vapautuva asuntokanta (merkittävältä osin pientaloja) ja toisaalta tarve vastata pientalouksien ja senioriasumisen kasvavaan kysyntään



Kuva: Eri ikäluokkien osuus Kouvolan väestöstä (Tilastokeskuksen ennuste)

Mitoitus, 450 000 k-m² (n. 6000 asuntoa)



Kuva: Asuntorakentamisen mitoitus vuoteen 2030.

Mitoituksen mukainen asuntorakentaminen osoitetaan kaupungin eri osa-alueiden keskuksiin ja taajamiin likimäärin seuraavasti:

- Keskeinen kaupunkialue 80 % (Kouvola 41 %, Kuusankoski 22 %, Valkeala 8 %, Koria 5 %, Voikkaa 4 %)
- Ummeljoki-Myllykoski ja Inkeroinen-Anjala: 10 %
- Elimäki ja Jaala: 5 %
- Kylät (yhteensä): 5 %

Asuntorakentamisen tarkempi sijoittuminen ja aluevaraussuunnittelu tutkitaan yleis- ja kaavoituksessa. Taajamien kehittämismahdollisuuksia ja profilointia asuinympäristön laatu- ja näkökulmasta on esitetty luvuissa 4.4.2 ja 4.4.3.

6.4 Työpaikka-alueet

Kouvolan nykyisessä rakenteessa on hyviä ja yritysten erilaisia tarpeita vastaavia sijoittumispaikkoja. Eri toimialaryhmillä on erilainen sijoittumislogiikka:

- Kauppa sekä julkiset ja markkinaehtoiset kotitalouksien palvelut – saavutettavuus ja asukkaiden sijainti.
- Teollisuus ja logistiikka – logistinen saavutettavuus.
- Liike-elämän ja hallinnon palvelut (toimistotyöpaikat) – kommunikaatiosaavutettavuus, yhteistyökumppaneiden, asiakkaiden & työvoiman saavutettavuus.
- Kaikki toimialaryhmät keskittyvät, mutta eri perusteilla
- Lisäksi tarvitaan resursseja teollisuuskäytöstä poistuvien alueiden uusiokäyttöön

Kouvolan elinkeinorakenteessa vahvin erikoistumisala on rakennemuutoksesta huolimatta metsä- ja paperiteollisuus. Näiden ohella Kouvolan hyvä sijainti luo edellytykset logistiikkatoimialojen kehitykselle. Sekä julkisten että yksityisten palveluiden osuus elinkeinorakenteessa on merkittävä.

Rakennemallissa on osoitettu erityyppisille yritystoiminnoille ja työpaikka-alueille sijoittumispaikkoja. Näistä suurin osa sijoittuu nykyisille tai jo suunnitelluille työpaikka-alueille. Palvelualan työpaikat sijoittuvat pääosin nykyisiin keskuksiin ja kehitettävälle ydinalueelle. Näille alueille on mahdollista osoittaa myös työvoimavaltaista yritystoimintaa.

Tervakankaan alue on kehittymässä vähittäiskaupan keskittymäksi. Ydinalueella, Kouvolan vanhalla kasarmi- ja kampusalueella on potentiaalia kehittyä yritys- ja osaamistoiminnan keskittymäksi. Valtatie 6 parantaminen luo edellytykset uudelle työpaikka-alueelle Napan alueella. Kyseisen alueen jatkosuunnittelussa on tutkittava myös toimivien kevyenliikenteen ja joukkoliikenteen kehittämismahdollisuudet, jotta se saadaan kytkettyä kehittyvän ydinalueen liikenneverkkoon. Raskaan teollisuuden työpaikat sijoittuvat ennen kaikkea Kuusankoskelle ja Inkeroinen. Voikkaan ja Myllykosken vanhoilla teollisuusalueilla on tarve uudistaa yritystoimintaa. Kouvolan tavaraliikenteen ratapiha ja Teho-Kullasvaara alue tarjoavat mahdollisuudet

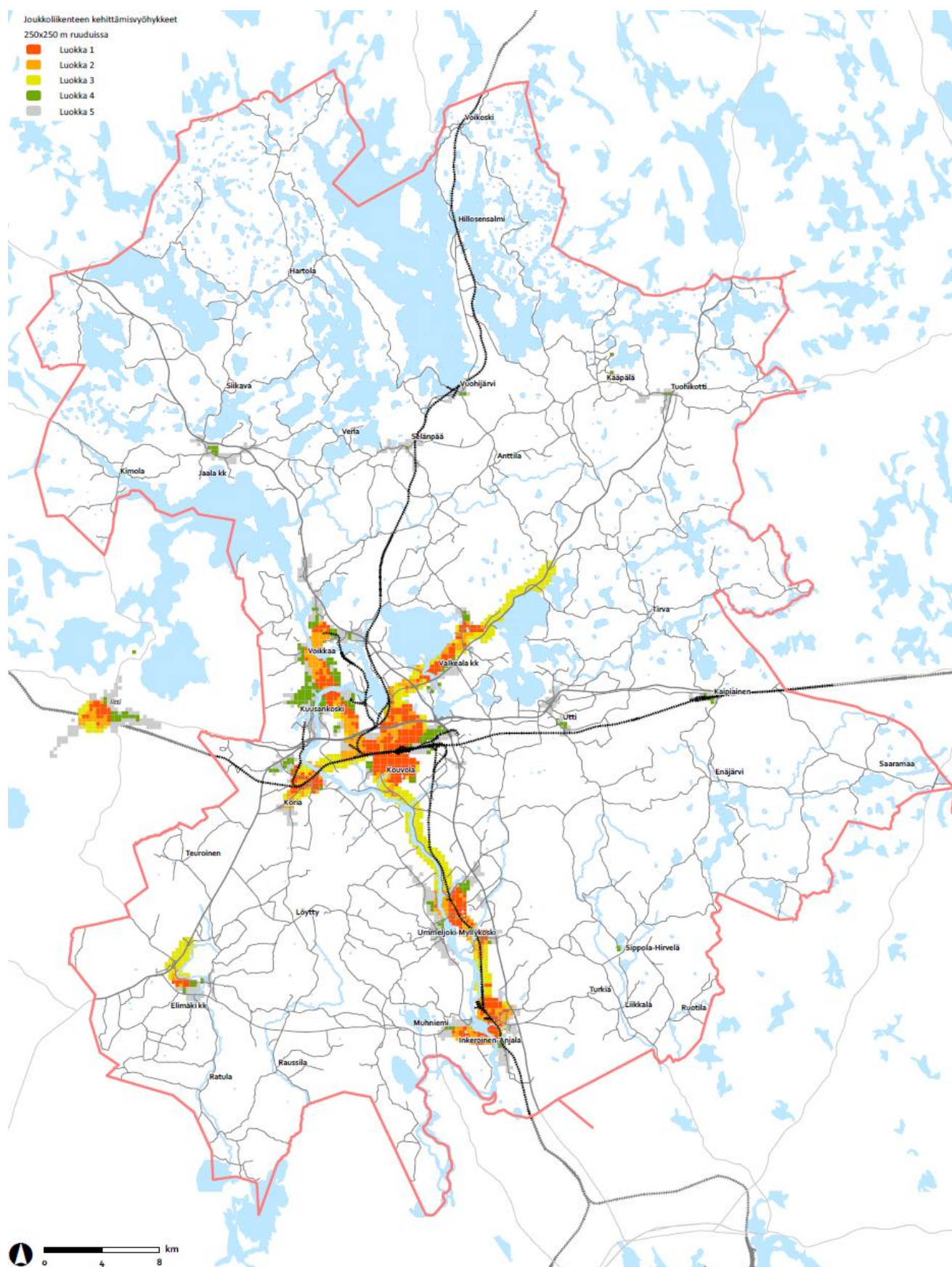
logistiikkatoimintojen kehittämiseksi. Ekoparkin alue valtatie 15 varrella sisältää nykyisellään riittävän tonttitarjonnan erityisesti ympäristötoimialan yritysten tarpeisiin. Utin ja Karjalan prikaatin varuskunnat ovat merkittäviä työllistäjiä.

Kuntaliitosten myötä uusi Kouvola on myös pinta-alaltaan laaja maaseutukaupunki. Toimivia maatilayrityksiä on Kouvolaan vajaat 1200 kpl. Maatilojen lukumäärä on ollut 2000-luvulla lievässä kasvussa vaikka peltoalan määrä on ollut kasvussa. Maatilat ovat siten suurentuneet ja erikoistuneet.

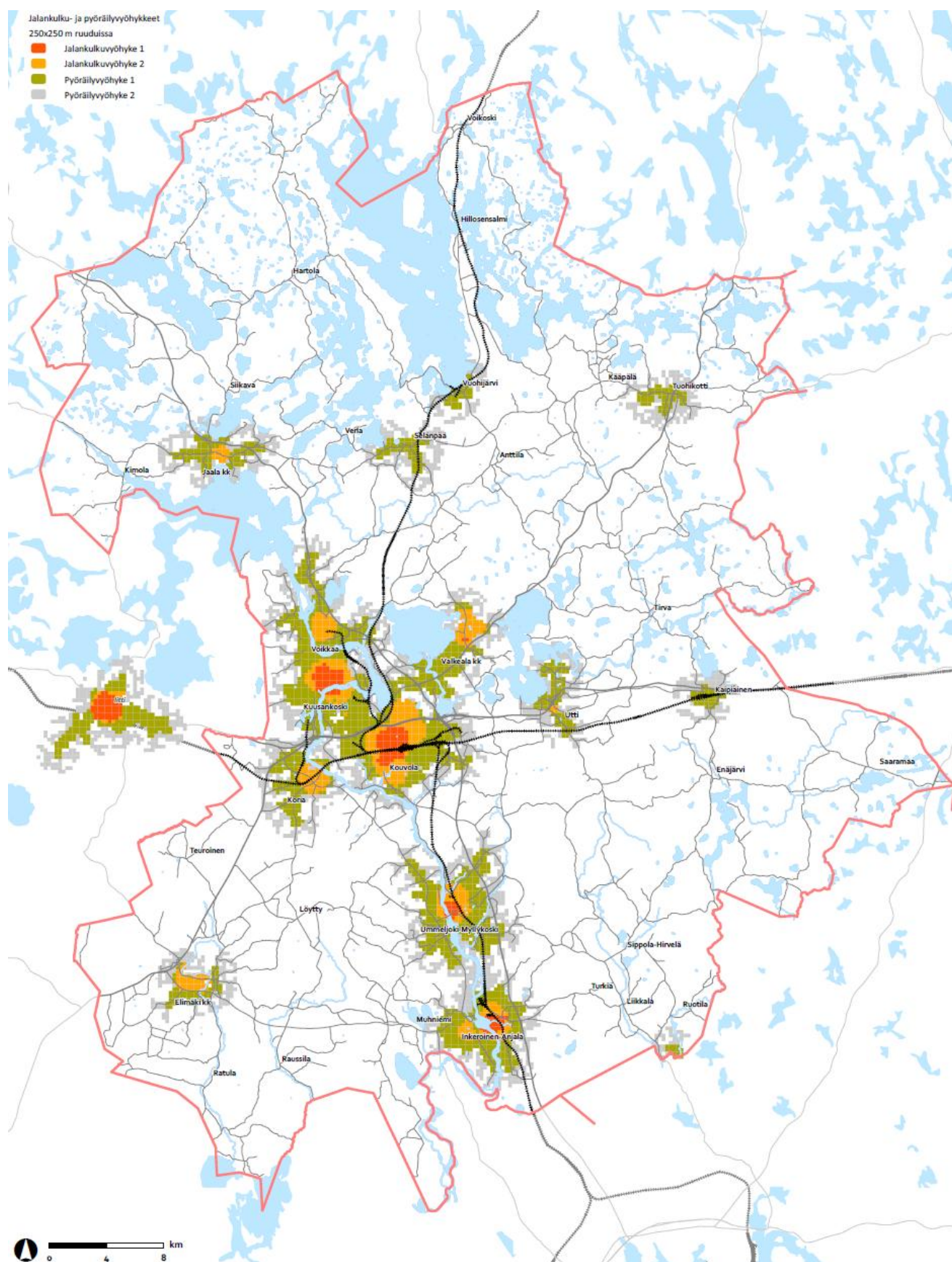
6.5 Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja keskusten vahvistaminen

Rakennemalliratkaisu perustuu olemassa olevan rakenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen (Kouvola-Kuusankoski-Koria-ymäläalueella) nykyistä infrastruktuuria hyödyntäen ja ymäläalueella Kymijoen rantavyöhykkeen harkittuun ja monipuoliseen käyttöön.

Rakennemallissa osoitettu keskusverkko luo puitteet maankäytölle, joka tukee jalankulkua ja pyöräilyä sekä vahvistaa joukkoliikenteen nykyisiä laatuikäviä. Keskusten jatkosuunnittelussa on tärkeää lisätä asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävän, toimintoiltaan sekoittuneen kaupunkirakenteen määrää. Asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sekoittuminen on tavoiteltavaa erityisesti kehitettävillä keskusta-alueilla (Kouvola kaupunkikeskus ja aluekeskukset). Tavoitteena tulee olla edistää ihmisläheisen, taloudellisen, kestävän ja ilmastomuutosta hillitsevän yhdyskuntarakenteen syntymistä suunnittelemalla maankäyttö tukemaan lähipalveluja, jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.



Kuva: Joukkoliikenteen kehittämisvyöhykkeet.



Kuva: Jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeet.

Paikallisella tasolla rakennemallin toteuttamisessa on keskeistä, että keskusta-alueilla / joukkoliikenteen laatuikäytävien vaikutusalueella varmistetaan riittävä maankäytön vo-lymy, jotta joukkoliikenne voidaan järjestää mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Maankäytön painopistealueiksi on ensisijaisesti osoitettu nykyiset keskukset ja pyritty nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen. Rakennemalliratkai-sulla pyritään lisäämään asukasmääriä keskustoissa niiden toiminnallisen rakenteen ja sosiaalisen ympäristön parantamiseksi. Keskusten ja Kouvola ydinalueen kehittämi-nen luo edellytykset monipuoliselle asuntotarjonnalle, joka tukee nykyisen palveluver-kon ylläpitoa.

Rakennemallissa osoitetut kehittämisen painopistealueet sijoittuvat pääosin vesihuollon nykyiselle toiminta-alueelle. Ydinalueella Korian ja Kouvola välinen alue on kytkettä-vissä olevaan vesihuoltoon, ja osa ydinalueesta on jo ollut kaavoitusohjelmissa. Kääpä-län, Tuohikotin ja Sippolan palvelukylät kuuluvat Kouvola vesihuollon kehittämissuun-nitelmassa määriteltäviin vesihuollon tarvealueisiin eli potentiaalisille alueille, joille ve-sihuolto-osuuskuntia voitaisiin perustaa. Selänpään alueella on jo toimiva vesihuolto-osuuskunta.

Kouvola keskeisellä alueella on voimassa eri-ikäisiä oikeusvaikutteisia ja oikeusvaiku-tuksettomia yleis- ja osayleiskaavoja. Keskeisen kaupunkialueen (Voikkaa - Kuusan-koski-Kouvola ydinkeskusta - Valkealan kirkonkylä – Koria) maankäyttöratkaisut mää-ritellään keskeisten alueiden osayleiskaavatyössä. Kaavoitettujen alueiden osalta tar-kastellaan kaavojen ajantasaisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta uuden yhdistyneen Kouvola kannalta sekä mahdollisia voimassa olevien kaavojen muutostarpeita. Alue-en tieverkon kehittäminen ratkaistaan parhaillaan käynnissä olevassa valtatie 6 yleis-suunnitelmassa.

Aluekeskusten, maaseutuvyöhykkeen keskusten sekä palvelukyläien osalta on tarve selvittää niitä koskevien kaavojen ajantasaisuus ja tarvittaessa päivittää asuin- ja yritys-tonttien tarjonta vastamaan tulevaa kysyntää. Tämä voidaan kytkeä esim. Kouvola maapolitiikan ohjelman päivittämiseen, jotta voidaan edistää rakennemallin toteutumista ja siinä esitettyjen uusien, kehitettävien ja täydennettävien alueiden maanhankintaa, turvata raakamaan hintatason säilyminen vakaana, edistää yhdyskuntarakenteellisesti edullisten alueiden käyttöönottoa, vähentää hajarakentamista, taata riittävä tonttitarjon-ta ja -varanto sekä varmistaa alueiden ja tonttien rakentamisen oikea-aikaisuus. Maan-käyttöratkaisujen tulee myös aiempaa tehokkaammin hyödyntää kunkin alueen tai kes-kuksen omia vahvuuksia ja roolia osana kaupunkikokonaisuutta.

6.6 Liikennejärjestelmän kehittäminen

Rakennemallin mukaisella alue- ja yhdysrakenteen kehittämisellä tavoitellaan keskus-verkoltaan tasapainoista ja toiminnoiltaan sekoittuneiden keskusten kaupunkia. Tavoit-teena on ollut luoda edellytykset niin jalankulku-, pyöräily- kuin joukkoliikenteen tuke-miselle.

Liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta rakennemalliratkaisu tukeutuu huo-mattavalta osin nykyiseen liikenneinfrastruktuuriin ja olemassa oleviin joukkoliikenteen laatuikätäviin. Ydinalueen jatkosuunnittelussa on tarve tutkia Kymijoen ylittävien uusi-en kevyen liikenteen yhteyksien tarve, jotta joen estevaikutusta saadaan pienemmäksi ja Kouvola kehittyy aidosti Kymijoen kaupunki. Tervaskankaan alueen yritystoimin-nan kasvu lisää henkilöautoliikennettä. Alueen yhteyksiä ja sisäisen katuverkon toimi-vuutta (esim. ”eteläisen kehän” jatkamista Veturi-alueelle; Kymenlaaksontien ratkaisut) tutkitaan rinnan laadittavissa OYK-työssä ja Vt 6 yleissuunnitelmassa.

Jalankulun ja pyöräilyn kasvattamiseksi kehitetään nykyisiä keskuksia. Kevyen liikenteen osuuksien kasvattamiseksi pyritään näin tukemaan lähi- ja keskustapalveluita. Keskustojen ja niitä yhdistävien väylien osalta on jatkosuunnittelun eri vaiheissa kiinnitettävä huomio liikenneinfrastruktuuriin laatuun (esim. väylät, kävely- ja pyöräilyverkon kattavuus ja esteettömyys) sekä liikkumisympäristöjen turvallisuuteen ja viihtyisyyteen.

Rakennemallin kehittämisen painopistealueet (kaupunkikeskus, aluekeskukset, Elimäki) sijoittuvat joukkoliikenteen laatukäytävien piiriin niin, että liikennekysyntää synnyttävät keskustatoiminnot ovat olemassa olevien joukkoliikennereittien vaikutusalueella. Ydinalueella uusi maankäyttö tulee suunnitella joukkoliikenteen kehittämisvyöhykkeet huomioiden.

6.7 Eri vyöhykkeiden suunnitteluperiaatteet

Rakennetuilla vyöhykkeillä ensisijaisena suunnitteluperiaatteena on kehittää ja tiivistää keskuksia. Rakennettujen vyöhykkeiden reuna-alueiden maankäyttöä ohjataan niin, että luodaan selkeät erot rakennettujen ja rakentamattomien vyöhykkeiden välillä. Tiivistäminen luo edellytyksiä myös keskustien kaupunkikuvalliselle kehittämiselle: rakennusten lisäksi kehittämiskohteita ovat katumiljööt, torit, aukiot, puistot jne.

Kouvola kaupungin erityispiirre, vanhat teollisuusympäristöt Kymijoen varressa, tarjoavat mahdollisuuksia korostaa ja hyödyntää rakennetun ympäristön arvokkaita kohteita.

Salpausselkävyöhykkeen asema maisemakokonaisuuden osana turvataan säilyttämällä selänteiden hahmo ja rooli alueen selkärangana. Reunamuodostumiin liittyvien luonnon- ja kulttuurihistoriallisten piirteiden ja arvojen esiintuontia edistetään. Maankäyttöä ohjataan siten, että ominaispiirteet voivat säilyä.

Metsäisellä selänne- ja järvi- vyöhykkeellä tulee välttää viheralueiden pirstaloitumista ohjaamalla asumista, matkailu- ja yritystoimintaa sekä virkistyskäyttöä luonto- ja kulttuuriarvoja vaalien.

Maaseutuvyöhykkeellä vaalitaan luonnonympäristön lähtökohtien ja perinteisten maaseutuelinkeinojen yhteisvaikutuksesta syntyneen maiseman tilajakoa ja maisemakuvaa. Uudisrakentamista ohjataan alueen perinteistä rakentamisen sijoittamistapaa noudattaen ja rakennustyyliin sopeuttaen. Tavoitteena tulee olla selkeä ero rakennettujen ja rakentamattomien vyöhykkeiden välillä – uudisrakentaminen lähtökohtaisesti kyllien ja taajamien yhteyteen, yksittäiset rakennukset maatalojen tilakeskusten yhteyteen tai niitä vastaaville rakennuspaikoille (kumpareet, selänteiden reunavyöhykkeet tms.), arvokkaiden peltoalueiden säilyttäminen avoimina (maatalouskäytössä).

Rannat ja vesistöt huomioidaan tarkemmassa suunnittelussa niin, että Kouvola hyödyntää nykyistä paremmin vesistöjen houkuttelevuuden. Veden ääreen pääseminen turvataan kehittämällä virkistysalueita, -reittejä ja -kohteita. Kimolan vesitieyhteyttä kehitetään Kouvolaan kytkeäkseen Päijänteen vesistöalueeseen.