



KOUVOLAN YDINKESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

KAAVASELOSTUS



KOUVOLAN KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELU

13.4.2018

Kannen kuva: Ilmakuva Kouvolan keskustasta 6.10.2012 © Kouvolan kaupunki / Lentokuva Vallas Oy

Sisällys

TIIVISTELMÄ	6
1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	7
1.1. Kaavan tunnistetiedot	7
1.2. Osayleiskaavan tarkoitus ja oikeusvaikutukset	8
1.3. Kaava-alueen yleiskuvaus	8
1.4. Kaavan Laatimisen Lähtökohdat.....	25
1.4.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	25
1.4.2. Kymenlaakson maakuntakaava	25
1.4.3. Kouvolan kaupungin rakennemalli	26
1.4.4. Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava.....	28
1.4.5. Keskustavisio 2030	29
1.4.6. Kouvolan keskustan osayleiskaava (1996).....	30
1.4.7. Kouvolan ydinkeskustan osatarkistus –osayleiskaava.....	31
1.4.8. Asemakaavat	33
1.4.9. Muut strategiat ja ohjelmat.....	34
1.4.10. Tavoitteet ja niiden saavuttaminen.....	35
1.4.11. Yleiset lähtökohdat ja yhteenveto tehdyistä selvityksistä	36
1.5. Luettelo kaavan taustaselvityksistä.....	37
2. KAAVARATKAISU	40
2.1. Yhdyskuntarakenteen ohjaus	40
2.1.1. Suunnitteluperiaatteet	40
2.1.2. Kokonaisrakenne ja mitoitus	40
2.1.3. Täydennysrakentamisen periaatteet.....	43
2.2. Kestävän kehityksen huomioiminen.....	44
2.2.1. Maisema ja virkistys	44
2.2.2. Vesitalouden suojelu	44
2.2.3. Kulttuuriympäristöjen vaaliminen	44
2.2.4. Täydennysrakentaminen ja energiatalous	44
2.2.5. Kestävä liikkuminen	44
2.2.6. Infrarakentaminen.....	44
3. KAAVAKARTTA JA KAAVASELOSTUS	45
3.1. Kaavakartta.....	45

3.2.	Kaavamääräykset ja niiden oikeusvaikutusten kuvaus	45
3.2.1.	Asuminen	45
3.2.2.	Palvelut ja työpaikat	47
3.2.3.	Liikenne ja liikkuminen	49
3.2.4.	Viheralueet, -yhteydet ja virkistys	51
3.2.5.	Kulttuurihistorialliset kohteet	52
3.2.6.	Luontokohteet	54
3.2.7.	Muut merkinnät ja määräykset	54
3.2.8.	Liikenneverkko	58
4.	KAHAVAPROSESSI JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	59
4.1.	Kaavaprosessi	59
4.1.1.	Suunnittelun tarve ja käynnistäminen	59
4.1.2.	Aloitusvaihe	60
4.1.3.	Luonnosvaihe	60
4.1.4.	Ehdotusvaihe	60
4.1.5.	Hyväksyminen	60
4.1.6.	Osallistuminen, vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö	60
4.2.	Vaikutusten Arviointi	60
4.2.1.	Vaikutusten arviointi osana kaavan laatimistyötä	60
4.2.2.	Vaikutukset luonnonympäristöön ja virkistykseen	60
4.2.3.	Vaikutukset vesiin ja ympäristöhäiriöihin	61
4.2.4.	Vaikutukset liikenteeseen	62
4.2.5.	Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja rakennettuun kulttuuriperintöön	63
4.2.6.	Vaikutukset elinoloihin ja –ympäristöön	63
4.2.7.	Vaikutukset elinkeinoihin ja kuntatalouteen	63
4.2.8.	Vaikutukset kauppaan ja palveluihin	63
4.2.9.	Vaikutukset väestön kehitykseen ja asumiseen	64
4.2.10.	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja –talouteen	64
4.2.11.	Vaikutukset energiatalouteen ja ilmastoon	64
4.2.12.	Yhteenveto kaavan aiheuttamista vaikutuksista	64
4.2.13.	Tavoitteiden toteutuminen	66
4.3.	Yleiskaavan kohtuullisuuden arviointi	69
4.4.	Yleiskaavan toteuttaminen	69
5.	SELVITYKSET	70

5.1.	Selvitykset.....	70
5.1.1.	Kauppa ja palvelut	70
5.1.2.	Liikenne ja pysäköinti	71
5.1.3.	Maisema ja viheralueverkosto	73
5.1.4.	Kulttuuriympäristö ja muinaisjäänökset	76
5.1.5.	Luonto.....	77
5.1.6.	Melu, värinä, päästöt ja VAK.....	79
5.1.7.	Hulevesien hallinta	80
5.1.8.	Vaihtoehtoiset energiamuodot	80
5.1.9.	Rakennusoikeuden toteutuminen, kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kaupunkikuva.....	81
5.1.10.	Karttakysely asukkaille.....	82
6.	LIITEAINEISTOT.....	83

TIIVISTELMÄ

Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaavan tavoitteena on parantaa kaupunkikuvaa ja liiketoiminnan edellytyksiä, lisätä täydennysrakentamisen mahdollisuuksia ja ohjata niiden toteutumisen vaatimia asemakaavojen muutoksia sekä kehittää pysäköintiä ja liikenteen sujuvuutta. Lisäksi tavoitteena on turvata arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön ja kaupunkiluonnon säilyminen. Tavoitteiden osalta kaavan maantieteellisessä keskiössä ovat olleet radan sekä Urheilupuiston ympäristö, joihin kohdistuu eniten muutoksia verrattuna nykytilaan.

Osayleiskaava koostuu kaavakartasta sekä selostuksesta ja sen liitteinä olevista selvitysraporteista. Kaavakartan lisäksi on esitetty liikenneverkko omalla erillisellä kartallaan. Kaavaselostuksessa kerrotaan kaavan laatimisen lähtökohdat, suunnitteluperusteet ja kestävä kehityksen huomioiminen kaavan sisällössä. Selostuksessa on myös selitetty kaavakartassa olevia määräyksiä ja niiden oikeusvaikutuksia sekä esitelty kaavaprosessin eri vaiheet ja työn aikana tehty osallistaminen ja vuorovaikutus. Kaavaselostuksen lopussa on selostettu kaavan aiheuttamat vaikutukset sekä esitetty tiivistelmät kaavan taustaselvityksistä.

Tarve kaavan laatimiselle on syntynyt, koska aiemman osayleiskaavan ratkaisu ei ole toteutunut kaavan tavoitteiden mukaisesti. Aiemman kaavan tavoitteena oli kasvattaa Kouvolan keskustan kaupallista merkitystä. Kehitys on kuitenkin ollut päinvastaista useiden päivittäistavarakauppojen ja kauppakeskusten sijoituttua keskustan ulkopuolelle, jolloin asiointitarve keskustassa on vähentynyt merkittävästi. Tämä on vaikuttanut keskustan asiakasmääriin ja sitä kautta myös erikoiskaupan kannattavuuteen. Osayleiskaavan pohjaksi järjestettiin Kouvolan keskustan ydinalueen ideakilpailu vuonna 2012, jonka voittanut ehdotusta jatkettiin seuraavana vuonna Keskustavisio 2030 työksi. Osayleiskaavan valmistelu aloitettiin syksyllä 2015 osallistumis- ja arviointisuunnitelman laadinnalla. Vuosien 2016 ja 2017 aikana kaavatyötä on viety eteenpäin taustaselvitysten osalta ja kaavaluonnosta on työstyetty niiden pohjalta syksystä 2017 alkaen.

Osayleiskaavaratkaisun negatiiviset vaikutukset kohdistuvat lähinnä työpaikkapysäköintipaikkojen määrän vähenemiseen suhteessa työpaikkoihin sekä VAK-alueen sisällä olevaan asukasmäärän kasvuun. Positiivisia vaikutuksia on huomattavasti enemmän ja niistä tärkeimpiä ovat kulttuuriympäristön arvojen turvaaminen sekä kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen. Kaavaratkaisu tarjoaa paljon mahdollisuuksia keskustan kehittämiseksi monipuolisemmaksi ja aktiivisemmaksi. Marjoniemen alueen kehittäminen luo mahdollisuuksia uudenlaisen keskusta-asumisen kehittämiseksi lähellä terveyspalveluja. Urheilupuiston kehittäminen tarjoaa puolestaan uusia näkökulmia matkailun ja hyvinvoinnin saralla, mutta myös liiketoiminnan kannalta. Ydinkeskustan tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa sen täydentämisen kestäväällä tavalla ja kaupunkikuvallisesti laadukkaasti vähän kerrallaan.

Osayleiskaavan toteuttaminen on pitkä prosessi, jonka kulkuun vaikuttavat taloudellisten suhdanteiden ohella kiinteistönomistajien kiinnostus kehittämistyöhön ja asukkaiden muuttoliike. Asemakaavojen muutoksia joudutaan tekemään yleiskaavan tavoitteiden toteuttamiseksi melko paljon, mutta suurin osa muutoksista tulee kohdistumaan jo muutoinkin vanhentuneisiin ja siten päivittämistarpeessa oleviin asemakaavoihin.

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1. Kaavan tunnistetiedot

Kaavan nimi:	Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaava
Kaava-alue:	Kouvola, keskusta
Diaarinumero:	7419/10.02.00/2015
Aloituskvaihe	<ul style="list-style-type: none">• Vireilletulo Tekninen Lautakunta 8.12.2015 Kuulutus 23.12.2015• Osallistumis Ja arviointisuunnitelma Tekninen Lautakunta 8.12.2015 Nähtävillä 23.12.2015-31.1.2016
Valmisteluvaihe	Tekninen Lautakunta 24.4.2018 Nähtävillä x.x.2018-x.x.2018
Ehdotuskvaihe	Tekninen Lautakunta X.X.XXXXX Nähtävillä x.x.-x.x.xxxx
Hyväksymiskvaihe	Tekninen Lautakunta X.X.Xxxxx Kaupunginhallitus X.X.Xxxxx Kaupunginvaltuusto X.X.Xxxxx
Kaavan laatijat	Kaisa Niilo-Rämä, kaavoitusarkkitehti, Kouvolan kaupunki Tomi Ristimäki, suunnitteluavustaja, Kouvolan kaupunki Ritva Töntsi, kaavoitusteknikko, Kouvolan kaupunki

1.2. Osayleiskaavan tarkoitus ja oikeusvaikutukset

Ydinkeskustan osayleiskaava tarkoituksena on noudattaa vuonna 2013 valmistuneen Kouvolan keskustavisio 2030 suunnitelman periaatteita. Kouvolan kaupungin Kaupunkistrategian 2019-2030 mukaisesti ydinkeskusta tukee lasten ja nuorten sekä yritysten kasvua ja sitä kautta elinvoiman, hyvinvoinnin ja statuksen kasvua sekä edelleen asukasmäärän kasvua.

Ydinkeskustassa pyritään parantamaan yleiskaavan päivityksen myötä kaupunkikuvaa, täydennysrakentamisen mahdollisuuksia, pysäköintitarpeita, liikenteen sujuvuutta ja liiketoiminnan edellytyksiä.

Keskeisiä alueen suunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita ovat:

- ydinkeskustan elinvoimaisuuden vahvistaminen
- asukas- ja työpaikkamäärän lisääminen
- maankäytön tehostaminen
- keskustan helppo saavutettavuus eri liikennemuodoilla
- kulttuuri- ja rakennushistoriallisten kohteiden arvotus
- keskustatoimintojen monipuolistaminen
- kaupallisten palveluiden kehittäminen
- liikenneverkon ja pysäköintijärjestelyjen toimivuuden parantaminen
- kaupunkikuvan ja rakennetun ympäristön laadun parantaminen ja eheyttäminen
- kaupunkiluonnon ja viherympäristöjen turvaaminen ja kehittäminen
- aseman seudun kehittäminen

Kaavan on tarkoitus olla yksityiskohtainen aluevarausyleiskaava ja se on tarkoitus laatia oikeusvaikutteisena osayleiskaavana. Yleiskaava ohjaa alueen asemakaavojen muutosten laadintaa määrittämällä mm. alueen pääkäyttötarkoitukset ja katuverkon. Astuessaan voimaan se korvaa nykyisen keskustan osayleiskaavan vuodelta 2001.

1.3. Kaava-alueen yleiskuvaus

Sijainti ja rajaus

Suunnittelualue sijaitsee Kouvolan keskustassa karttaan 1 määritetyllä alueella. Suunnittelualueen pinta-ala on n. 197 ha ja siihen kuuluu Kankaan kaupunginosan lisäksi osa Sarkolan ja Kaunisnurmen kaupunginosista.

Suunnittelualue rajautuu etelässä Puutarhurinkatuun ja Kiskoraittiin, lännessä Varuskuntakatuun ja Marjoniementiehen, pohjoisessa Ahdinkatuun ja Palomäenkatuun, sekä idässä VR:n alueeseen. Rajaus on tehty silmälläpitäen hiljattain laadittujen muiden osayleiskaavojen rajauksia sekä keskustavisio 2030 käsittämää aluetta. Kaava-alueen raja noudattaa pääsääntöisesti kiinteistörajoja. Keskustan keskeisimmäksi pisteeksi on usein määritelty Kauppalankadun (kävelykatu Manski) ja Keskikadun risteys. Keskeisimmästä pisteestä katsottuna kaava-alue ulottuu hieman enemmän itään kuin muihin ilmansuuntiin päin. Kaava-

alueeseen on haluttu ottaa mukaan Urheilupuiston rakennettu osa ja Käpylän länsiosa, joihin on viime vuosina alkanut kohdistua maankäyttöllisiä muospaineita.



Kuva 1. Suunnittelualan rajaus ja sijoittuminen kaupunkirakenteeseen

Suunnittelutilanne

Suunnittelualue on kokonaisuudessa entuudestaan kaavoitettu kaikilla kaavatasoilla. Suunnittelualueella on voimassa maakuntakaava, joka koostuu neljästä erillisestä maakuntakaavasta; Taajamat ja niiden ympäristöt, Maaseutu ja luonto, Energiamaakuntakaava sekä Kauppa ja merialue. *Kymenlaakson maakuntakaava 2040* valmistelu on parhaillaan käynnissä. Uuden maakuntakaavan on tarkoitus edetä hyväksymiskäsittelyyn vuonna 2019. Maakuntakaava ohjaa yleiskaavojen muutoksia myös keskustan alueella.

Suurelta osin suunnittelualueella on voimassa vuonna 2001 hyväksytty Kouvolan Ydinkeskustan osatarkistus – osayleiskaava. Osa alueesta on mukana oikeusvaikutuksettomassa ”Yleiskaavallinen suunnitelma – osayleiskaavaluonnos 2025” suunnitelmassa. Koko alue sisältyy vuonna 2015 hyväksytyyn Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavaan, jossa suunnittelualueelle on osoitettu muutama maankäyttöllinen muutosalue sekä useita kehittämismerkintöjä.

Koko suunnittelualue on asemakaavoitettu. Koska keskusta-alueella on jatkuvasti paljon kehittämishankkeita ja kaupunkirakenne on tiivistä, asemakaavamuutoksia on jatkuvasti vireillä. Näitä asemakaavamuutoksia varten tarvitaan tämän osayleiskaavan ohjausvaikutusta. Osayleiskaavan tehtävä on tarkemman suunnittelun ohjauksen lisäksi auttaa maankäytön kokonaisuuden hallinnassa.

Suunnittelualueita koskevien kaavojen tarkempi sisältö ja ohjausvaikutus on esitetty tarkemmin kohdassa 1.4.

Rakennettu ympäristö, kaupunkikuva ja viherverkosto

Rakennetun ympäristön osalta kaava-alue on melko tiivistä ja kerroksellista. Alueen rakennukset edustavat pääasiassa 50-luvun jälkeistä arkkitehtuuria ja ovat korkeudeltaan 1-12 kerroksen korkuisia. Pääkatujen ulkopuolella, siirryttäessä keskustan ytimestä kauemmas, rakennusten mittakaava pienenee luontevasti suurista julkisista rakennuksista ja asuinkerrostaloista pientaloiksi. Ydinkeskustan korkeat rakennukset ovat vielä 70-luvulla muodostaneet eräänlaisen muurin Salpausselänkadun varteen. Hansakeskuksen uudelleen rakentaminen 90-luvun lopussa muutti tilanteen ja nykyisin rakennuskorkeuksien ero ei ole enää yhtä selvästi havaittavissa. Rakennusten väritys on pääosin vaalea ja harmoninen. Rakennusten julkisivumateriaali vaihtelee rakennuksittain hyvinkin paljon. Kaava-alueen halkaiseva henkilöratapiha muodostaa rakennettuun ympäristöön voimakkaan aukean alueen aivan Salpausselän harjun reunalle. Kaava-alueen eteläosa ei sijaitse harjun päällä, vaan on selvästi varsinaista keskustaa alemmalla korkeustasolla. Kaava-alueen pohjoisosassa harjumuodostelman reuna on loivempi, eikä siten niin selkeä. Kaava-alueelle keskittyy paljon julkisia rakennuksia, joista suurin osa edustaa 60-luvun arkkitehtuuria.

Keskustan pääkatujen; Salpausselänkadun ja Kauppamiehenkatu-Hallituskatu välisellä alueella sijaitsee keskustan kaupallinen ydinalue, jossa rakennusten kivijalka on usein miten liiketiloihin varattu. Ylemmät kerrokset ovat joko asuntoja tai toimistotiloja, joissain tapauksissa molempia sekaisin.



Rakennusten keskittyminen kerroskorkeuksittain (1-12)

● matala

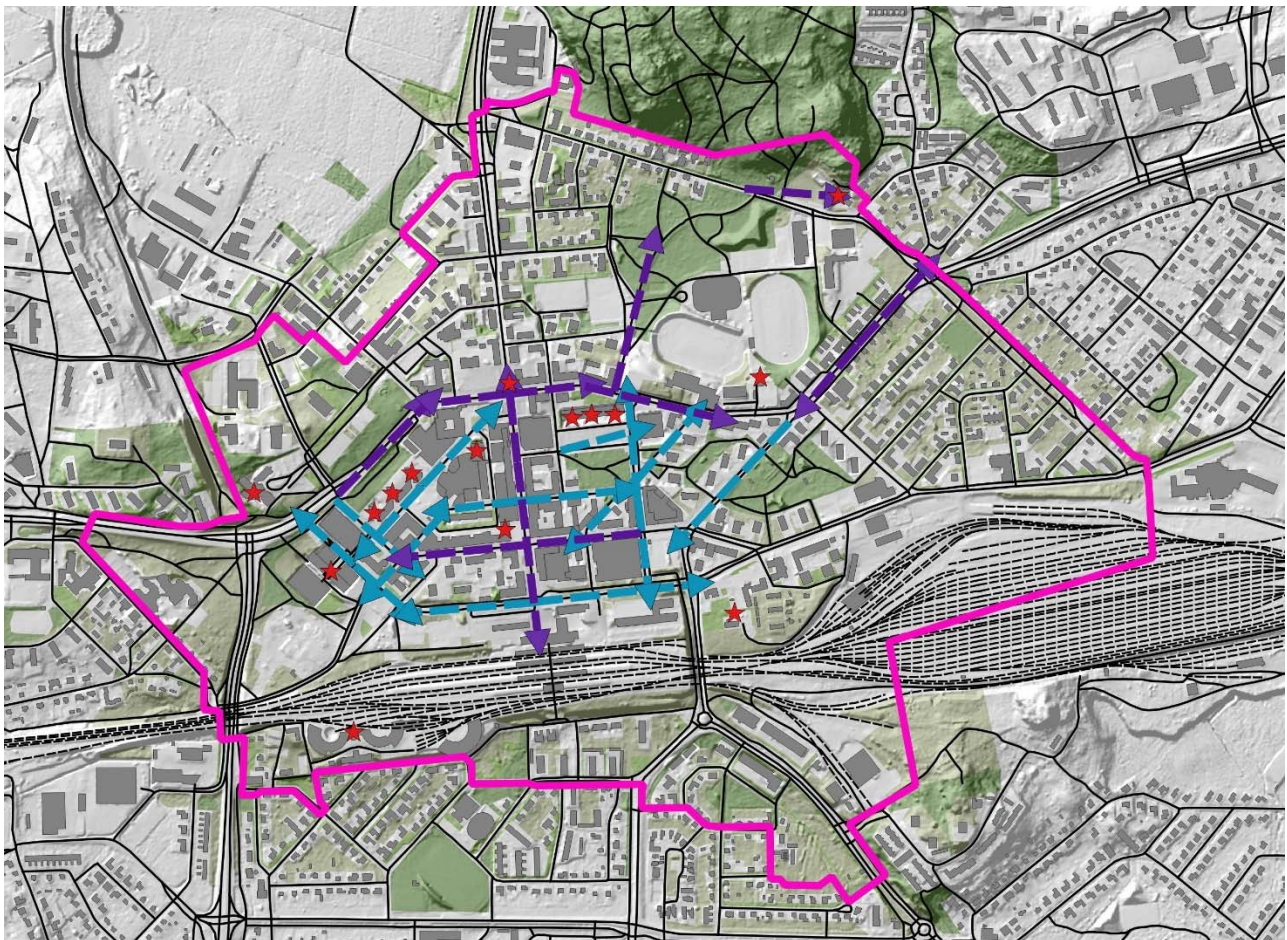
● korkea rakennuskeskittymä

▭ Osayleiskaavan rajaus

Kuva 2. Rakennusten korkeus suhteessa kaupunkirakenteeseen

Alueen puistot keskittyvät keskustan koillis- ja luoteisosiin. Puistot ja katuvihreä eivät muodosta kattavaa verkostoa keskustan alueelle ja osin kaupunkitila onkin hyvin kivinen ja kolkko. Monilla keskustan kaduilla on puuistutuksia vain kadun toisella puolella tai puurivit ovat hyvin rikkonaisia, eivätkä siten muodosta puistokatumaista vehreää katutilaa.

Pääkatujen varsilla näymät ovat yhtenäisiä ja miellyttäviä ja niiden päätte on jäsenöitynyt. Monin paikoin näkymien laatua tulisi kuitenkin parantaa.



Maisema-analyysi

- | | | | |
|---|--------------------|-------|-----------|
| ★ | Maamerkki | ----- | Rautatie |
| ➔ | Tärkeä näkymä | ■ | Rakennus |
| ➔ | Kehitettävä näkymä | ■ | Viheralue |
| — | Katu | | |

Kuva 3. Ydinkeskustan maisema-analyysi.

Liikenne

Nykyinen liikenneverkko on pääosin kattava ja toimiva. Itä-länsisuuntaiset pääkadut Salpausselänkatu-Kalevankatu ja Kauppiamiehenkatu-Hallituskatu kulkevat harjumuodostelman etelä- ja pohjoisreunoilla muodostaen niihin liittyvien kokooja- ja tonttikatujen kanssa ”keskustan kehän”. Pääkaduilla

ajoneuvoliikenteen määrät vaihtelevat iltahuipputuntina 500-800 välillä / suunta. Tulevaisuudessa nyt rakenteilla oleva Marjoniemen jatke ja suunniteltu Kymenlaaksontien jatke sekä Tanttarin eritasoliittymä tulevat muodostamaan uuden kehän keskustan luoteispuolelle, jonka luontevana itäpuolisena vastaparina Palomäenkatu voisi toimia. Palomäenkatu ei nykytilanteessa vastaa mitoitukseltaan etenkin kevyen liikenteen osalta kokoojakatua, vaikka se sitä verkostollisesti onkin.

Ydinkeskustan kevyen liikenteen verkosto on kattava. Suurimmat jalankulkijamäärät ydinkeskustan alueella ovat lounasaikaan kävelykatu Manskillä ja Kouvolankadulla. Pyöräilyverkko myötäilee pääosin katuverkon hierarkiaa eli pääpyöräilyväylät sijoittuvat pääkatujen varsille ruuhkaisimpien risteysten sijaitessa kävelykadun molemmissa päissä.

Joukkoliikenteen reitit kulkevat pääkatuja pitkin ja keskustan kompaktin koon vuoksi etäisyydet pysäkeille ovat verrattain lyhyitä. Lähes kaikki Kouvolan 18 paikallisliikenteen linjasta kulkee keskustassa sijaitsevan matkakeskuksen kautta. Lisäksi keskustassa toimii neljä palvelulinjaa.

Suurin osa keskustan pysäköintipaikoista sijaitsee maantasossa joko pysäköintialueilla tai katujen varsilla. Kaikille avoimia pysäköintipaikkoja on keskustassa lähes 3 400 ja niiden keskimääräinen maksimikäyttöaste on alle 60%. Osalla ydinkeskustan aluetta pyöräpysäköinti on nykyisin kattavaa, mutta alueella on myös kohteita, joissa se on täysin riittämätöntä suhteessa palveluiden määrään ja laatuun.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta ongelmakohdat jakautuvat koko ydinkeskustan alueelle. Onnettomuuksia tapahtuu koko maan keskiarvoa enemmän ja suurin osa loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista tapahtuu pääkatujen varsilla, missä liikennemäärätkin ovat suurimmat. Asukkaat kokevat Salpausselänkadun keskustan vaarallisimmaksi kaduksi.



Kuva 4. Ajoneuvoliikenteen määrät ydinkeskustassa iltahuipputuntina 2016. Viivan paksuus korreloi liikenteen määrään.

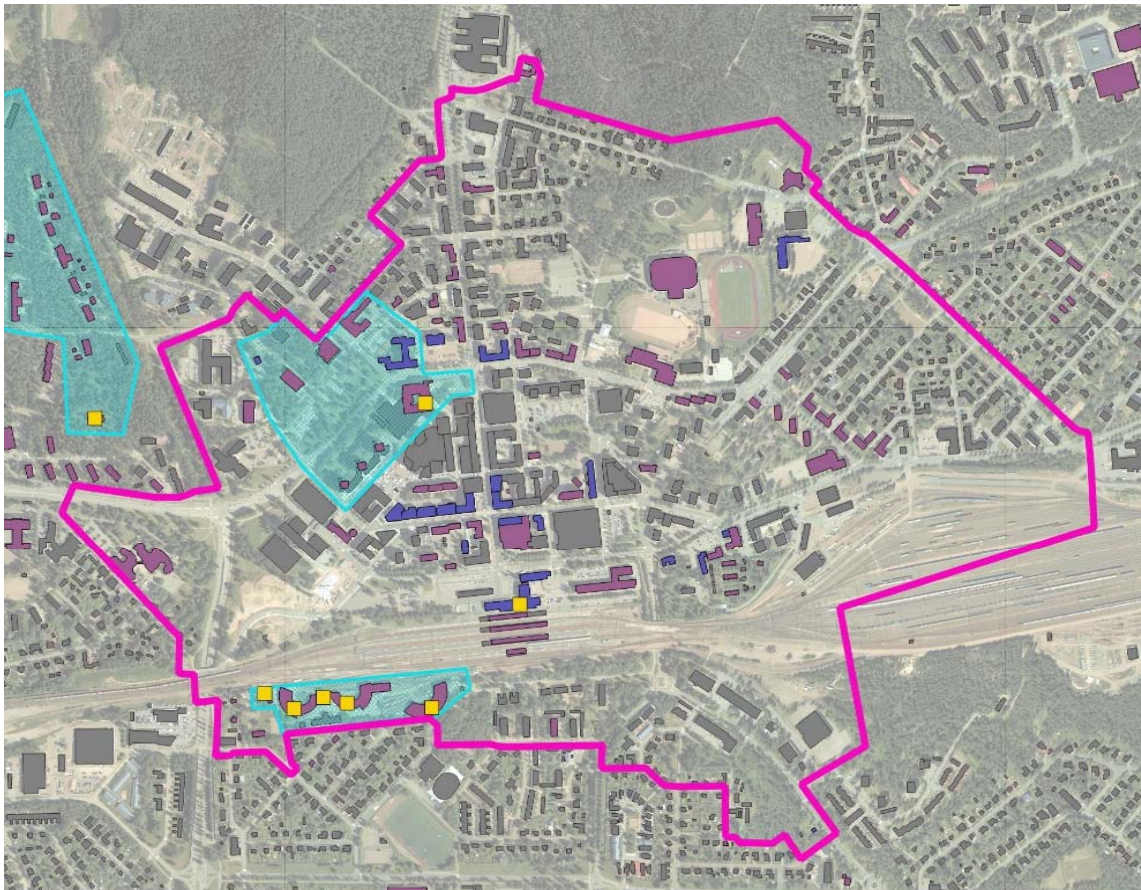
Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Ydinkeskustan alueella on kaksi valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY). Rautatievarikon alue liittyy kaupungin syntyhistoriaan vahvasti vaikuttaneeseen Riihimäki-Pietari rataan. Toinen kohde eli Hallintokorttelit liittyy taas kaupungin kasvuun 50-l lähtien, jolloin Kouvolasta tuli Kymen läänin pääkaupunki ja kaupunkiin perustettiin useita virastoja.

Kaava-alueella on muutamia Kymenlaakson kulttuuriympäristöselvityksessä nimettyjä rakennusperintökohteita, jotka liittyvät pääosin RKY alueisiin. Rautatievarikon alueen rakennukset on suojeltu ratatiesopimuksella ja kaupungintalo on noteerattu myös modernin arkkitehtuuriin DOCOMOMO – listauksessa. Yhtenä kohteena on rautatieasema, joka on suojeltu asemakaavalla vasta hiljattain.

Ydinkeskustan alueella on tällä hetkellä 18 asemakaavalla suojeltua rakennusta, mutta tehdyissä inventoinneissa on havaittu reilusti enemmän kohteita, jotka tulisi saada suojelun piiriin. Pääosa näistä kohteista on rakennettu 30-60 –luvuilla. Kohteet pitävät sisällään niin julkisia kuin yksityisiäkin rakennuksia sekä useita aluemaisia kohteita, kuten puistoja. Etenkin 60-70 luvuilla rakennetut massiiviset rakennukset muodostavat ydinkeskustan arkkitehtonisen identiteetin.

Ydinkeskustan alueella ei ole tiedossa olevia muinaismuistoja.



Kulttuuriympäristöt

- | | |
|---|--|
|  Inventoidut rakennukset |  RKY Valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö |
|  Asemakaavalla suojeltu rakennus |  Rakennukset |
|  Rakennusperintökohde | |

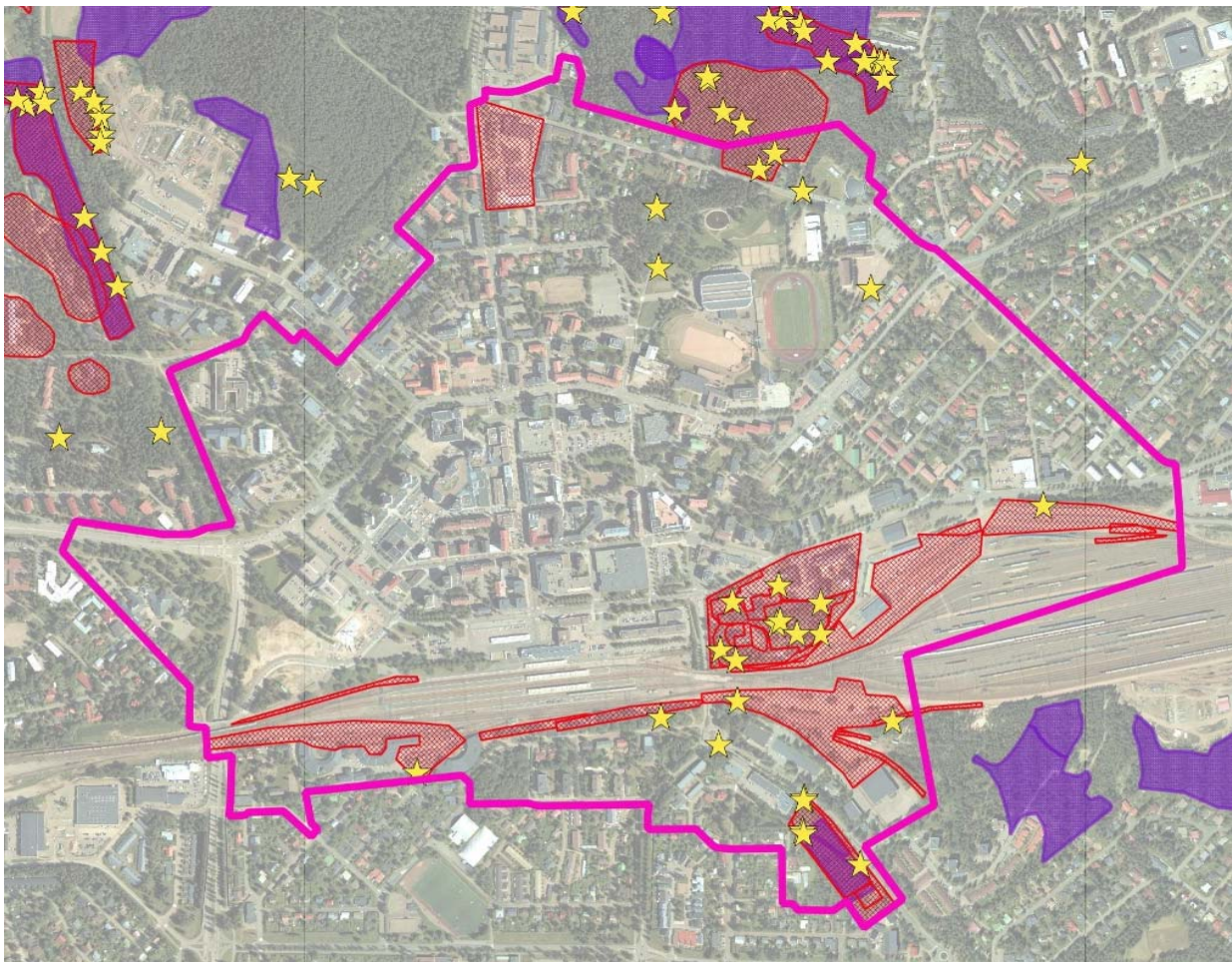
Kuva 5. Nykyisin suojelun piirissä olevia alueita ja rakennuksia on varsin vähän.

Luonnonympäristö

Suunnittelualue on pääsääntöisesti tiivisti rakennettua kaupunkia, jossa koskematonta luonnonympäristöä on hyvin vähän. Kaupunkiluonnon osalta merkittävimmät alueet ovat keskustan puistot, joissa on paljon istutettua kasvillisuutta ja jonkin verran myös luonnonkasveja. Arvokkaiden luontokohteiden kannalta merkittävimmät alueet muodostavat suunnittelualueen halkaiseva henkilöratapiha ja osittain alueeseen kuuluva järjestelyratapiha sekä Kotkankallion eteläpuolella oleva lähteinen lehtoalue, Brankkarin alue sekä Palomäen eteläosa.

Rata-alue ympäristöineen on otollinen paahdealueella viihtyville hyönteisille ja niiden käyttämillä ravintokasveille. Kaupungin pitkän rautatiehistoria näkyy rata-alueen kasvillisuudessa mm. runsaana venäläistulokkaiden määränä. Ratapihojen alueelle on tehty useita luontoselvityksiä, joissa on löydetty sekä uhanalaisia hyönteisiä, että niiden ravintokasveja. Brankkarin alueella, Tikankadulla ja Urheilupuiston pohjoisosassa on tehdyissä selvityksissä havaittu lepakoita.

Kaava-alueen eteläosassa on muutama jättiputki esiintymä.



Luontokohteet

- ★ Harvinaiset / uhanalaiset lajit
- ▨ Harvinaiset / uhanalaiset lajit, alueet
- Arvokkaat elinympäristöt

Kuva 6. Ydinkeskustan alueen luontokohteet, jotka painottuvat Brankkarin, Urheilupuiston sekä Tikankadun alueille.

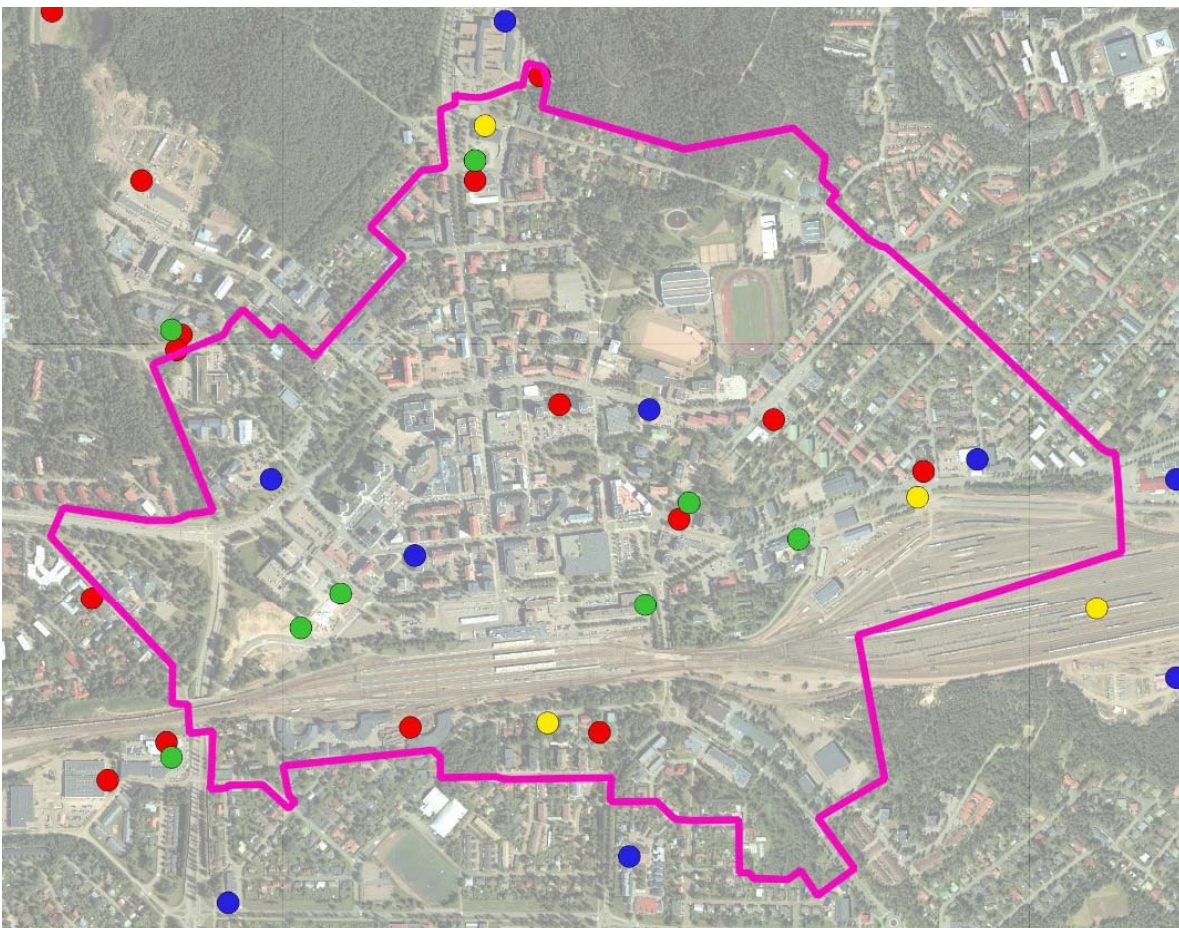
Maaperä, sen pilaantuneisuus ja rakennettavuus

Kaava-alue sijoittuu pääosin Salpausselän reunamuodostuman päälle. Ydinkeskustan alueelta ei ole laadittu tarkkaa maaperäkarttaa, mutta GTK:n maaperäkartan ja alueella tehtyjen kairausten perusteella kaava-alueen keskiosan maaperä on soraa ja hiekkaa. Aivan alueen länsipäässä on myös kalliota. Kaava-alueen pohjois- ja eteläosa on savea sekä siltin ja hiekan muodostamia kerroksia.

Suunnittelualueella on yhdeksäntoista pistemäistä kohdetta, joissa on todettu tai syytä epäillä maaperän pilaantuneisuutta. Suurin osa niistä liittyy käytöstä poistettuihin tai nykyisiin huoltoasemiin ja autokorjaamoihin. Viidessä kohteessa on tehty tutkimuksia ja kahdeksassa kohteessa osittainen tai koko alueen kunnostus. Alueella ei ole kaatopaikkoja eikä laajoja täyttöalueita.

Maaperän rakennettavuus on suurimmalla osalla suunnittelualuetta hyvää johtuen hiekka- ja sorapitoisesta maaperästä. Kaava-alueen pohjois- ja eteläosien savikoilla rakennettavuus on kohtalaista. Nykyisissä rakennuksissa ei ole havaittu merkittävässä määrin huonosta maaperästä johtuvia vaurioita tai ongelmia.

Kaava-alue ei sijoitu pohjavesialueelle.



Pilaantuneet maat

- Arvioitava tai puhdistettava kohde
- Kohteessa ei puhdistustarvetta
- Kohteessa selvitystarve
- Toimiva kohde

Kuva 7. Ydinkeskustan pilaantuneiden maiden kohteet sijaitsevat tasaisesti eri puolella kaava-alueetta.

Ympäristöhaitat

Melu

Ydinkeskustan alueella melutasot vaihtelevat merkittävästi hyvin pienelläkin alueella. Merkittävimmät melun aiheuttajat alueella ovat tie- ja rauteliikenne. Eniten melua on keskustan pääkatujen (Salpausselänkatu, Kauppalankatu, Kouvolankatu, Hallituskatu ja Kalevankatu sekä Kymenlaaksontie) varsilla sekä pääradan etelä- ja pohjoispuolella. Etenkin asemakaavoitettu, mutta pääosin rakentumaton Halkotorin alue kärsii rautatiemelun leviämisestä pohjoiseen. Radan eteläpuolella rakennusten suunnat ja maastonmuodot edesauttavat melun leviämistä etelään. Veturien käynnistysmelu aiheuttaa jonkin verran ongelmia radan eteläpuolisilla alueilla.

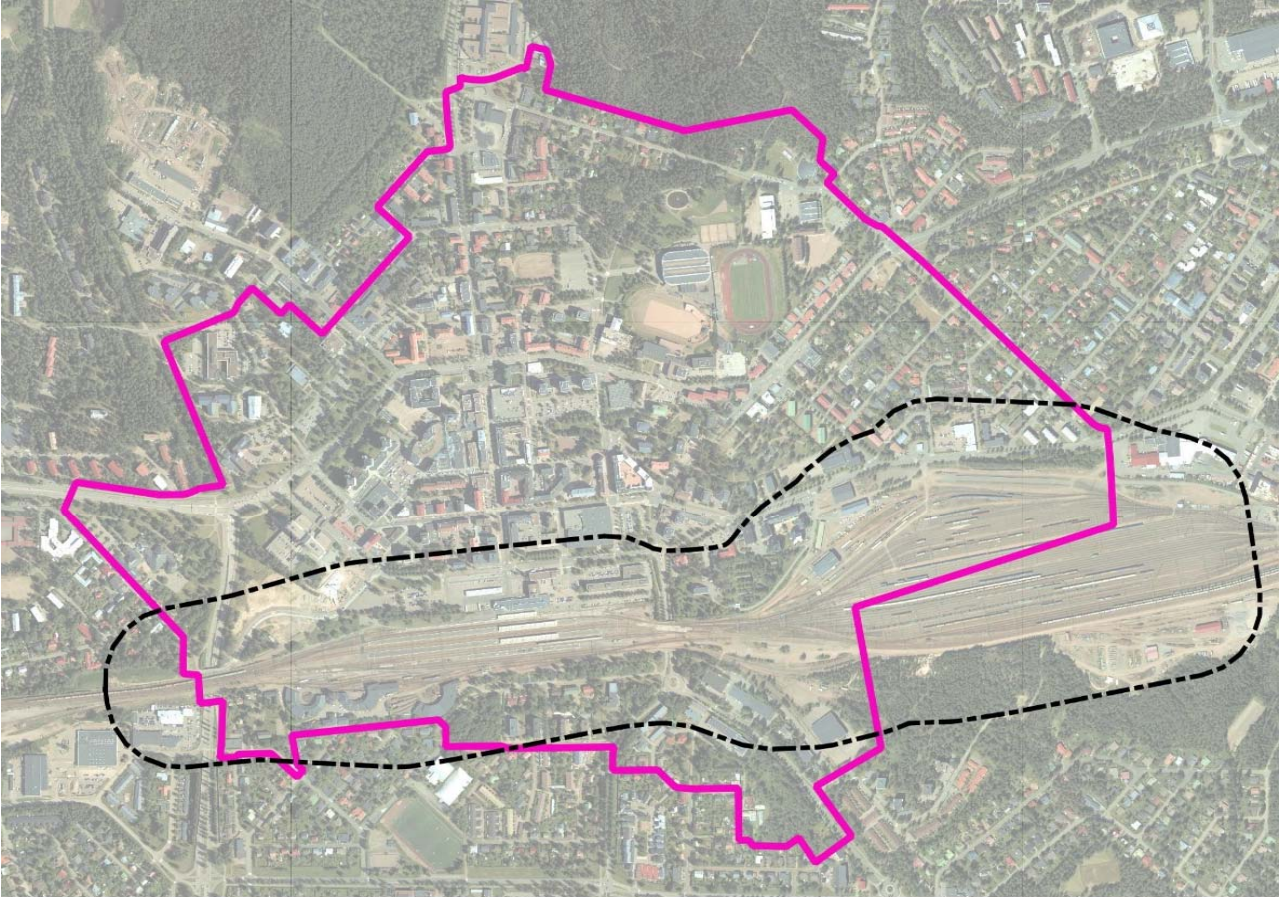
Kouvolankadun ja Salpausselänkadun välinen alue, Urheilupuisto ja Palomäenkadun lounaispuoleinen asuinalue ovat hyvin hiljaisia. Keskustan hiljaisimmat paikat ovat korttelien sisällä olevat pihat sekä jäähallin pohjoispuoli. Myös keskustan itäosassa on paljon hyvin hiljaisia pihapiirejä.




Kuva 8. Ote Kouvolan kaupunginmeluselvityksen (2016) kartasta, jossa on esitetty tieliikenteen, rautatieliikenteen, teollisuuden ja ratapihan aiheuttaman melun yhteismeluvyöhykkeet. Sinisellä ja vihreällä merkityillä alueilla päiväajalle asetetut melun raja-arvot alittuvat.

Tärinä

Ydinkeskustan alueella on tärinän kannalta melko hyvä maaperä (soraa/hiekkaa), mutta koska raideliikenne on vilkasta ja pitkiä, raskaita tavarajunia suhteessa paljon, ei alue ole kuitenkaan täysin ongelmaton tärinän suhteen. Alue, jolla tärinä täytyy ottaa huomioon, sijoittuu noin 100 m etäisyydelle radasta sen molemmin puolin. Tärinää lisäävät myös hiekan ja soran seassa olevat savilinssit. Nämä johtavat tärinää huomattavasti karkeita maalajeja paremmin. Savilinssien kartoittaminen laajalta alueelta on työlästä ja siksi maaperätietojen selvittäminen paikallisesti kunkin hankkeen yhteydessä on tärkeää.



Tärinä

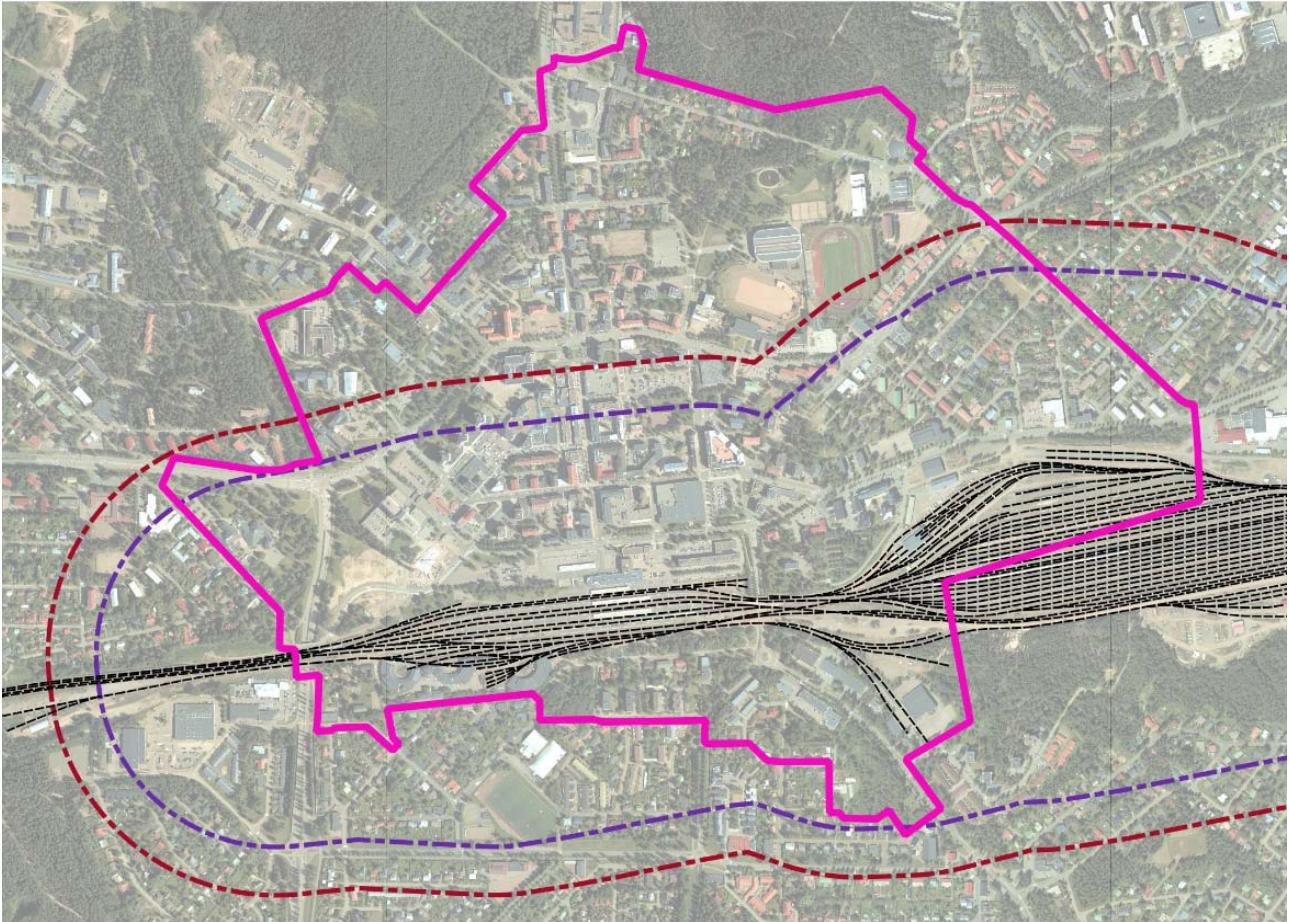
 Tärinäalue 150 m rautatiestä

Kuva 9. Kartassa on osoitettu rautatiestä aiheutuvan tärinän teoreettinen vaikutusalue.

Vaarallisten aineiden kuljetukset (VAK)

Kouvolassa on yksi suomen suurimmista järjestelyratapihoista ja keskustan läpi kulkee vuosittain n. 5 miljoonaa nettotonnia vaarallisia aineita, kuten butaania. Vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuva vaaravyöhyke on varsin laaja (470 m radasta) ja käsittää noin puolet koko suunnittelualueesta. Viimeisimmän tiedon (2013) mukaan ainoastaan BLEVE (paineellisen nestekaasusäiliön räjähdys) on todettu todennäköisyydeltään kohonneeksi. Alla olevassa kartassa on esitetty kaavoituksessa huomioitavat vaikutusalueet, jotka ohjaavat toimintojen sijoittamista. Sisemmälle vaikutusalueelle (370 m) ei tulisi kaavoittaa haavoittovuusluokkiin A, B ja C kuuluvia toimintoja. Ulommalle (470 m) alueelle ei tulisi kaavoittaa A ja B luokkiin kuuluvia toimintoja. A ja B luokkiin kuuluvia toimintoja ovat mm. tiheään asutut

asuinalueet, sairaalat, koulut, vanhainkodit, päiväkodit, kauppakeskukset ja yleisötilaisuudet. VAK-alueen pääpaino on järjestelyratapihalla, jossa onnettomuuksien todennäköisyys on korkeampi kuin henkilöratapihan kohdalla. Tällä osalla kaupunkirakenne on huomattavasti väljempää ja pienimittakaavaisempaa sekä radan eteläpuolella kauempana radasta, kuin alueen länsipäässä. Selvityksissä on todettu, että riskien vähentämisessä merkittävä osa on muilla ratkaisulla, kuin maankäytön suunnittelulla, koska alue on jo ennestään hyvin tiiviisti rakennettua. Maankäytöllisesti ainoa vaarallisten aineiden kuljetuksista johtuvien riskien poistamiselle olisi järjestelyratapihan siirtäminen keskustan ulkopuolelle.



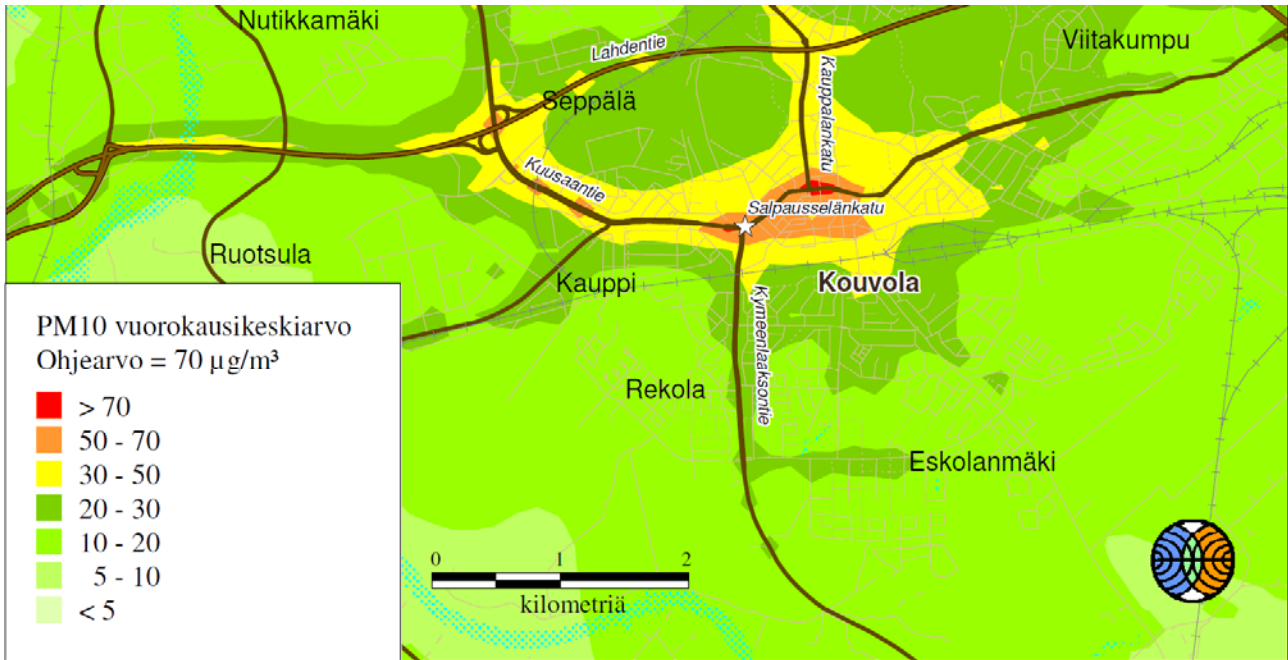
Vaarallisten aineiden kuljetusten vaikutusalue

- Rautatiet
- ▭ VAK vaikutusalue 370 m
- ▭ VAK vaikutusalue 470 m

Kuva 10. Sisemmälle vaikutusalueelle (370 m) ei tulisi kaavoittaa haavoittovuusluokkiin A, B ja C kuuluvia toimintoja. Ulommalle (470 m) alueelle ei tulisi kaavoittaa A ja B luokkiin kuuluvia toimintoja.

Hiukkaspäästöt

Tehtyjen selvitysten (2009) mukaan energiatuotannon ja teollisuuden päästöjen aiheuttamat typpioksidi- ja hiukkaspitoisuudet alittavat selvästi kyseisille yhdisteille määritetyt ohje- ja raja-arvot. Leviämlaskelmien tulosten mukaan autoliikenteen aiheuttamat typpioksidin ja hengitettävien hiukkasten pitoisuudet ovat suurimpia Kouvolan keskusta-alueella ja vilkkaimpien liikenneväylien varsilla. Pitoisuudet eivät kuitenkaan ylitä raja-arvoja kuin pistemäisesti. Autoliikenteen aiheuttamat hengitettävien hiukkasten pitoisuuden vuorokausiohjarvo ylittyy Kuusaantien ja Kymenlaaksontien sekä Salpausselänkadun ja Kauppalankadun risteysalueilla. Ydinkeskustan kaava-alueen pohjoisosassa hiukkaspäästöt ovat huomattavasti suuremmat eteläosaan verrattuna johtuen liikenteen runsaasta määrästä.



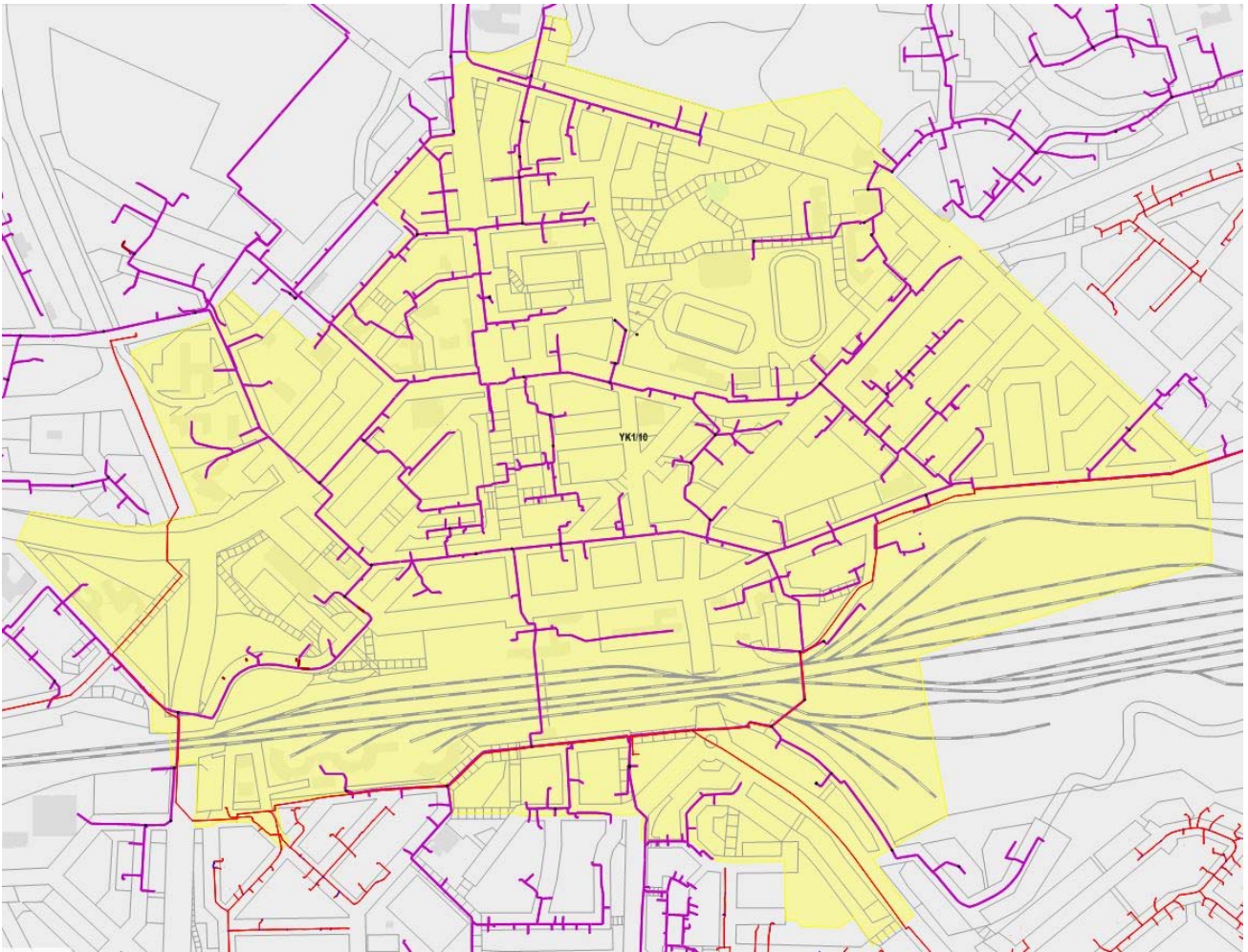
Ilmatieteen laitos 2010

☆ = maksimi = 122 µg/m³

Kuva 11. Autoliikenteen päästöjen aiheuttama hengitettävien hiukkasten korkein vuorokausiohjarvoon verrannollinen pitoisuus (µg/m³).

Yhdyskuntatekninen huolto

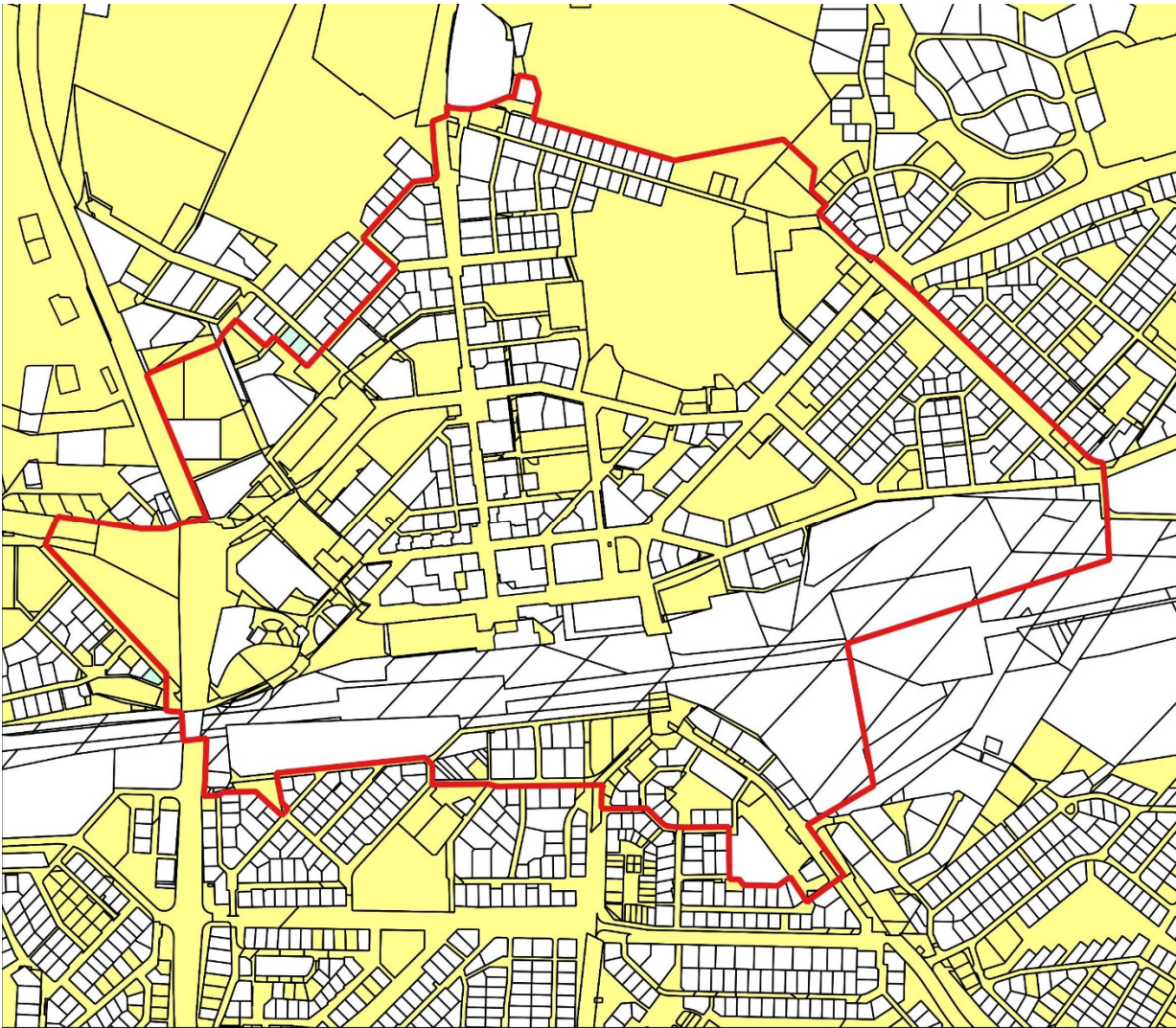
Koko suunnittelualueella on kattava yhdyskuntateknisten johtojen ja putkien verkosto. Maakaasuverkosto ulottuu vain alueen etelä-, länsi- ja kaakkoisreunaan, eikä sillä ole suurta merkitystä kaava-alueen rakennusten lämmitysmuotona. Kaukolämpöverkosto kattaa lähes koko suunnittelualueen aivan sen itäosaa lukuun ottamatta. Koko suunnittelualueella on sähkö- vesi- ja viemäriverkko. Uusiutuvan energian käyttö ei ole suunnittelualueella yleistä. Teleoperaattoreiden kaapeleita on koko suunnittelualueella. Verkostot on sijoitettu pääosin katujen alle, mutta niitä kulkee myös mm. rautatiealueen ja muutamien tonttien läpi.



Kuva 12. Ydinkeskustan lämmitysjärjestelmät. Kartassa kaava-alue keltaisella, kaukolämpöverkko violetilla ja maakaasuverkko punaisella.

Maanomistus

Kouvolan kaupunki omistaa lähestulkoon kaikki suunnittelualueen asemakaavojen mukaiset katu- ja puistoalueet sekä torit/aukiot. Lisäksi kaupungin omistuksessa ovat julkisten rakennusten tontit, sekä jonkin verran rakentamattomia tontteja. Ne kaupungin tontit, joille on rakennettu muuta kuin julkinen kaupungin hallinnoima rakennus, on pääosin vuokrattu rakennuksen omistajataholle. Pinta-alaltaan kaupungin omistaman maan osuus on noin puolet suunnittelualueesta. Rautatiealue, joka kuuluu pääosin valtiolle (Liikennevirasto), kattaa merkittävän osan suunnittelualueesta. Siten valtio on merkittävä osallinen yleiskaavassa, vaikka sen omistamiin alueisiin ei merkittäviä maankäytön muutoksia ehdotettaisikaan.

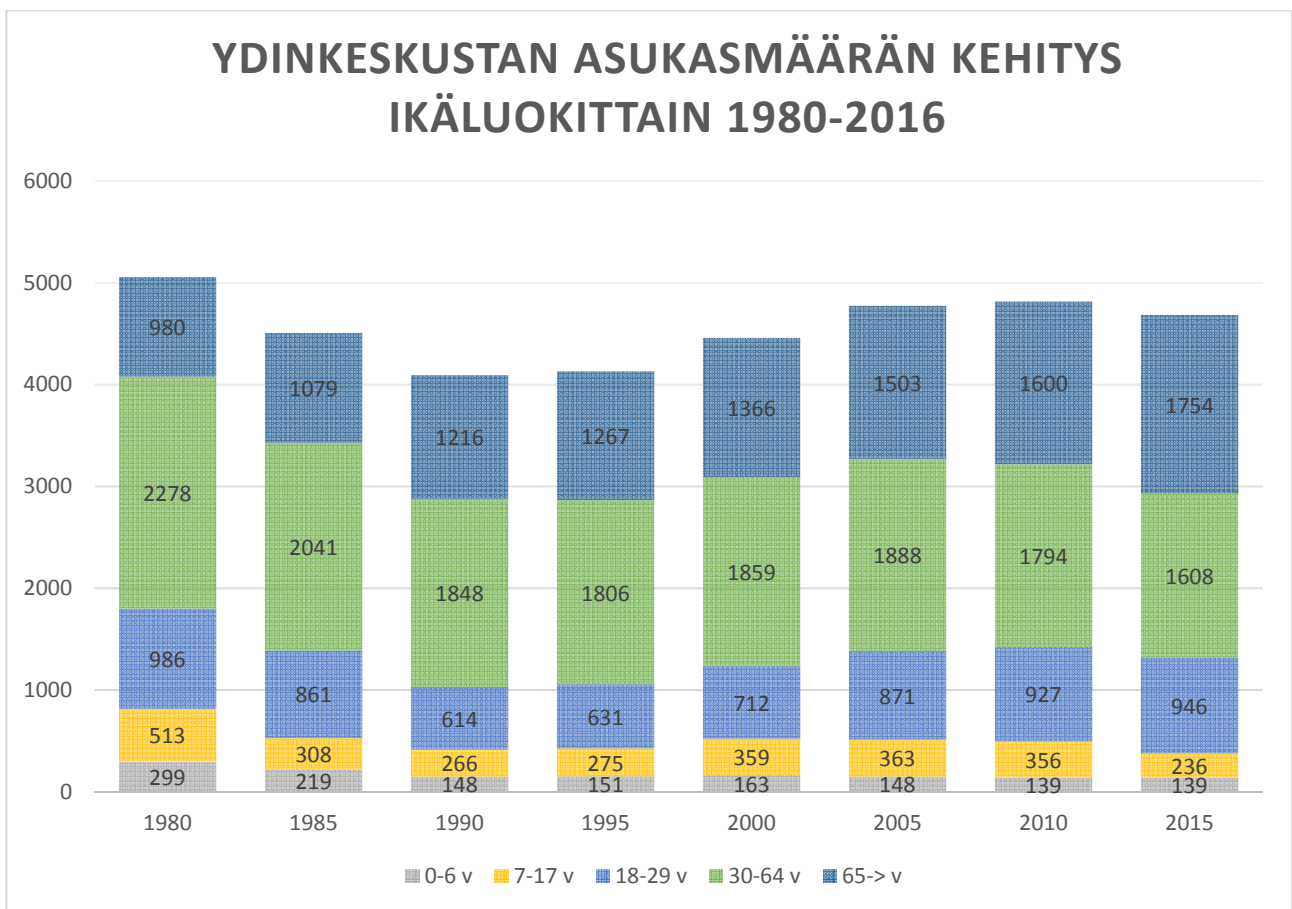


Kuva 13. Maanomistussuhteet ydinkeskustan alueella (tilanne 16.2.2018). Keltaiset alueet ovat kaupungin omistamia.

Väestö ja työpaikat

Kouvolassa asui 31.12.2016 yhteensä 85 306 asukasta, josta noin 4750 henkilöä eli 5,5 % koko kaupungin asukkaista asui Ydinkeskustan osayleiskaavan alueella (lähde: YKR). Ydinkeskustan väestömäärä on neljän viime vuosikymmenen aikana laskenut ja sen jälkeen taas noussut lähes 80-luvun vaihteen tasolle. Viimeisen reilun viidentoistavuoden aikana väestössä ei kaava-alueen osalta ole tapahtunut merkittäviä muutoksia.

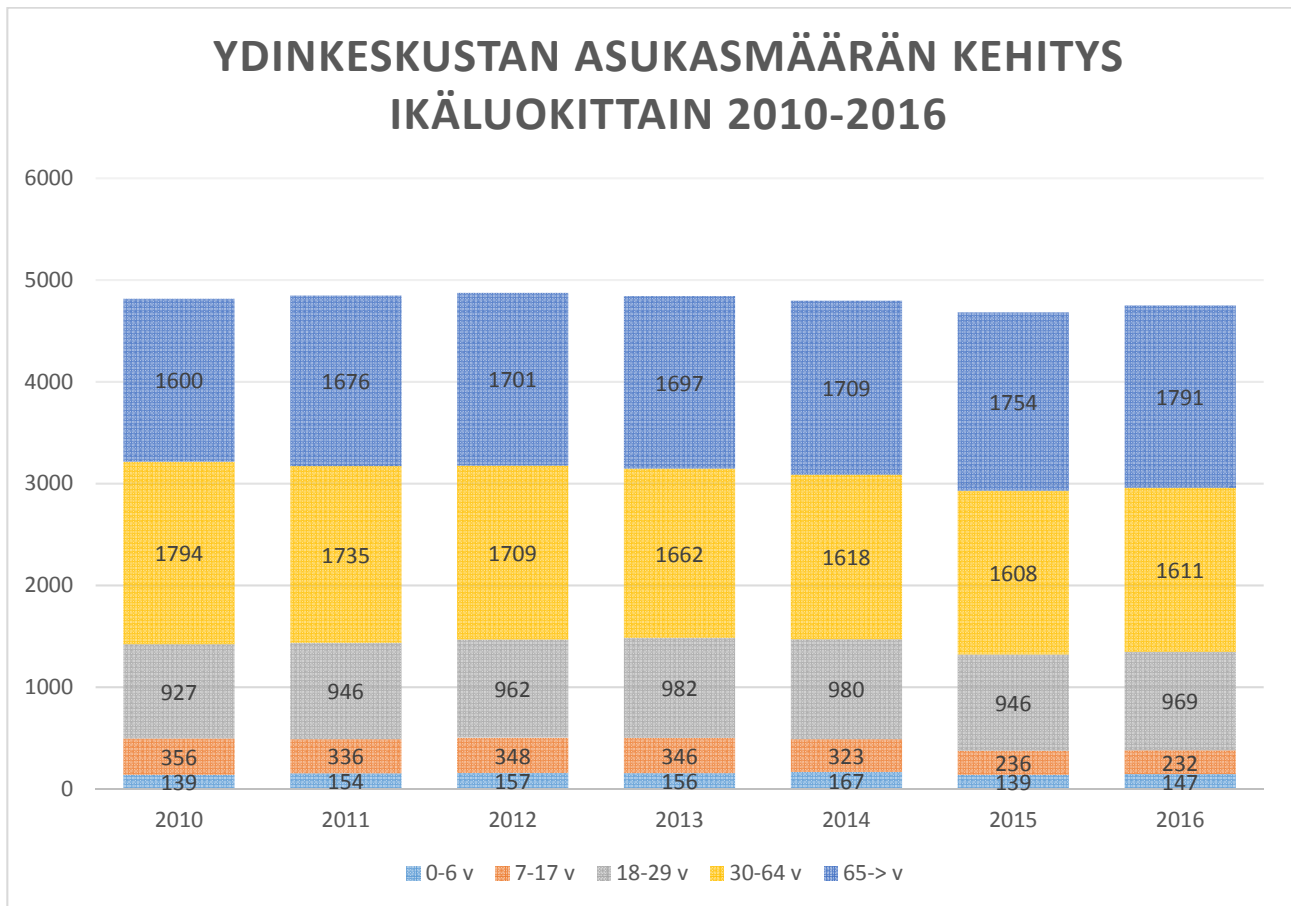
Tilastokeskuksen laatima koko kaupungin väestöennuste vuodelle 2030 on 82 090 asukasta. Vuoteen 2040 mennessä väestömäärän ennustetaan laskevan 78 906 henkilöön eli seuraavan parinkymmenen vuoden aikana noin 6 400 asukkaalla. Maakuntaliiton laatiman väestösuunnitteen mukaan väestön lasku olisi Kouvolassa Tilastokeskuksen ennustetta maltillisempi eli vuoteen 2040 mennessä koko kaupungin väestön määrä laskisi noin 3 750 henkilöllä. Jos ydinkeskustassa asuvien prosentuaalinen määrä pysyisi nykyisellä tasolla, asuisi ennusteiden mukaan keskustassa vuonna 2040 yhteensä noin 4 480 henkilöä.



Kuva 14. Ydinkeskustan väkiluku on vaihdellut viime vuosikymmeninä noin 1 000 asukkaalla. Alaikäisten lasten osuus on vähentynyt merkittävimmin. Viiden vuoden välein katsottuna keskustan asukasluvu näyttää olevan laskussa. Lähde: YKR.

Asumisväljyys oli vuonna 2016 ydinkeskustassa noin 47 k-m²/asukas. Asumisväljyys on kasvanut 2000-luvun aikana noin neljällä neliometrillä per asukas. Väestönkasvusta huolimatta asutokuntien keskikoon pieneneminen ja yhden hengen asutokuntien voimakas kasvu tulevat jatkumaan, jolloin myös asumisväljyyden kasvu jatkuu, joskin hieman maltillisemmin kuin aikaisempina vuosina. Käytännössä tämä tarkoittaa, että mikäli uusia asuntoja ei rakennettaisi, keskusta-alueen väestö rupeaisi jossakin vaiheessa vähenemään. Ydinkeskustan asukkaista suurimmat ryhmät muodostavat luonnollisesti työkäiset ja eläkeläiset. Todennäköisesti yli 65-vuotiaiden määrä ydinkeskustassa tulee lähivuosina kasvamaan

suhteessa nuorempiin ikäluokkiin, kuten on jo tapahtunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Koko kaupungin väestöennusteessa kyseisen ikäluokan kasvu taittuu laskuun vasta noin vuonna 2035.



Kuva 15. Tarkempi analyysi paljastaa, että ydinkeskustan väkiluvussa tapahtuneet muutokset ovat olleet viime vuosina todella pieniä. Lähde: YKR.

Koko Kouvolassa oli vuonna 2014 noin 29 000 työpaikkaa (lähde: YKR). Ydinkeskustassa on koko kaupungin selvästi suurin työpaikkakeskittymä. Työpaikkoja on keskustassa lähes 10 000 kpl (2,5 km etäisyydellä matkakeskuksesta). Toimistopainotteisten työpaikkojen, joita keskustan työpaikat ovat lähes kokonaan, määrä on pysynyt kaupungissa viime vuosina samana. Ydinkeskustan osayleiskaava-alueella oli vuoden 2014 tilaston (lähde: YKR) mukaan noin 5 500 työpaikkaa, joista eniten sijoittui rakentamisen, kaupan, tekniikan ja julkishallinnon aloille. Uusia työpaikkoja tulee tulevaisuudessa syntymään etenkin palvelualoille. Toisaalta etätöiden määrä tulee tulevaisuudessa kasvamaan, jolloin työpaikan sijainti suhteessa asuinpaikkaan ei ole niin tärkeä kriteeri.

Palvelut

Koska kaava-alue sijaitsee kaupungin ydinkeskustassa, on luonnollista, että alueen palvelutarjonta on etenkin kaupallisten palvelujen osalta runsas. Keskustassa toimii noin 300 liikettä ja ravintolaa, vaikkakin joukossa on myös paljon tyhjiä liiketiloja. Tyhjen tai remontissa olevien liiketilojen osuus keväällä 2017 oli lähes 20 %. Ydinkeskustan liiketiloissa toimii pääasiassa erikoisliikkeitä ja palveluyrityksiä kuten kampaajia ja kuntosaleja sekä ravintoloita. Kesällä 2017 keskustassa toimi vain yksi suurempi ja yksi pienempi elintarvikemyymälä. Laajavalikoimaista tavaratalokauppaa ei keskustassa tällä hetkellä ole lainkaan. Suunnittelualueen eteläosassa sijaitseva matkakeskus pitää sisällään keskeiset julkisen liikenteen palvelut sekä taksit. Alueen koillisosassa sijaitsevassa Urheilupuistossa ja sen lähiympäristössä on vuorostaan runsas

määrä erilaisia liikunta- ja kulttuuripalveluita. Koulutuspalvelut eivät ole keskittyneet yhtä selkeästi, vaan oppilaitoksia on eri puolella keskustaa. Keskustan elinvoimaluku* on pysynyt viime vuodet melko samana, mutta se on selkeästi huonompi, kuin muissa samaa kokoluokkaa olevissa kaupungeissa johtuen palveluiden hajautumisesta useaan pienempään keskukseen suhteessa asukasmäärään, sekä lauantaina aukiolevien liikkeiden vähäisyyteen. Keskustasta tehdyissä kaupallisissa selvityksissä ydinkeskustan vahvuuksiksi on nostettu urbaani kaupunkitila ja monipuolinen palvelurakenne. Keskustan palveluita käyttävät keskustan asukkaiden lisäksi koko kaupallisen vaikutusalueen asukkaat. Keskustan palveluiden käyttäjistä kuitenkin merkittävimmän potentiaalin muodostavat kävely- ja pyöräilyetäisyydellä olevat asukkaat sekä keskustassa työskentelevät ihmiset. Kauempaa autolla palveluita käyttävien asukkaiden kannalta on palveluiden saavutettavuuden kannalta sama asioivatko he keskustassa vai sen ulkopuolella olevilla kaupallisten palveluiden alueilla.



Kuva 16. Lämpökartassa näkyy keskustan palveluiden sijoittuminen. Lähde: ALLin City App 27.2.2018.

* Elinvoimaluku = keskustan kivijalkakauppojen ja kauppakeskusten liiketilojen analyysisistä saatu luku. Analyysissä verrataan lauantailiikkeiden, ravintoloiden, arkiyritysten sekä tyhjiä liiketilojen suhdetta toisiinsa ja liikkeiden kokonaismäärään. Laskenta tehdään ALLin työkalulla.

1.4. Kaavan Laatimisen Lähtökohdat

1.4.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat tulleet voimaan 1.4.2018. Niiden tehtävänä on:

- varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa
- edistää kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanoa Suomessa
- turvata valtakunnallisten alueidenkäyttöratkaisujen tarkoituksenmukainen toteuttaminen
- auttaa saavuttamaan maankäyttö- ja rakennuslain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet, joista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys
- toimia kaavoituksen ennako-ohjauksen välineenä valtakunnallisesti merkittävässä alueidenkäytön kysymyksissä ja edistää ennako-ohjauksen johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä
- luoda alueidenkäyttöä edellyttäviä valtakunnallisten hankkeiden toteuttamiselle

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

Tavoitteet voidaan jakaa seuraaviin kokonaisuuksiin:

- toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- tehokas liikennejärjestelmä
- terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- uusiutumiskykyinen energianhuolto

Keskeisiä periaatteita valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaavan osalta ovat:

- Mahdollisuuksien luominen vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Asuntojen, palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden edistäminen etenkin kestävän kehityksen mukaisilla liikkumismuodoilla.
- Liikennejärjestelmän osalta tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteiden kehittämismahdollisuuksien sekä eri liikennemuotojen ja –palveluiden yhteiskäyttöön perustuvien matka- ja kuljetusketjujen varmistaminen.
- Varautuminen ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja melu-, värinä ja huonon ilmanlaadun aiheuttamien ympäristö- ja terveyshaittojen ehkäiseminen.
- Valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen arvojen ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymisen turvaaminen.
- Virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä ja viheralueverkoston jatkuvuudesta huolehtiminen.
- Uusiutuvan energian tuotannon edellyttämien ratkaisujen huomioiminen.

1.4.2. Kymenlaakson maakuntakaava

Alueella on voimassa ympäristöministeriön 25.8.2008 ja 18.1.2010 vahvistama maakuntakaava *Taajamat ja niiden ympäristöt*. Suunnittelualue sijoittuu maakuntakaavan keskustatoimintojen alueelle (C), jolla on säilytettäviä vähintään maakunnallisesti merkittäviä rakennuskulttuurikohteita (/s). Kaavamääräyksessä

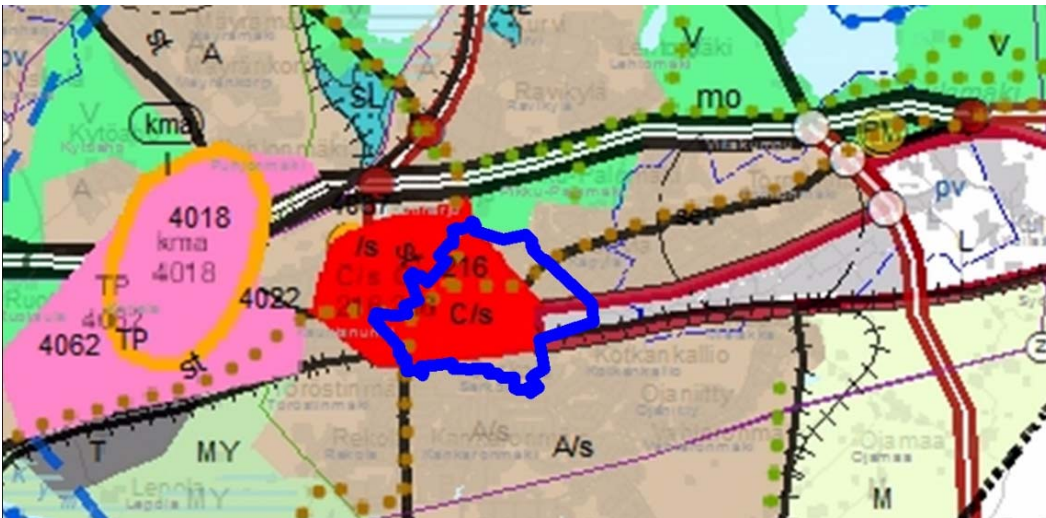
sanotaan lisäksi: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen viihtyisyyteen, omaleimaisuuteen ja kaupunkikuvan tasapainoisuuteen sekä huolehdittava eri liikennemuotojen järjestelyjen tarkoituksenmukaisuudesta ja häiriöttömyydestä. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava riittävään nykyistä keskustatoimintaa sijainnillaan tukevaan palvelutilatarjontaan. Erityistä huomiota tulee kiinnittää maisema- ja kulttuuriarvojen sekä rakennushistoriallisten ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Puutarhurinkadun ja Kotkankallionkadun varsi sekä suunnittelualueen koillisosa on maakuntakaavassa osoitettu taajamatoimintojen alueena (A/s). Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheytymistä hajanaisesti ja vajaasti rakennetuilla alueilla sekä taajaman ydinalueen kehittämistä toiminnallisesti ja taajamakuvallisesti selkeästi hahmottuvaksi kesukseksi.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa rakentaminen ja muu maankäyttö on sopeutettava ympäristöönsä niin että taajaman omaleimaisuus ja viihtyisyys vahvistuu ja ympäristö-, luonto- ja kulttuuriperintöarvojen säilyminen turvataan. Taajama-alueita laajennettaessa tulee turvata sekä olemassa olevien että uusien taajaman osien yhteydet taajamarakenteen ulkopuolisiin yhtenäisiin virkistysalueisiin. Taajama-alueilla tulee myös varmistaa niiden sisäisten vapaa-alueiden riittävyys.

Kymenlaakson *Kauppa ja meri* –maakuntakaava on vahvistettu Ympäristöministeriössä 26.11.2014. Siinä suunnittelualue on osoitettu keskustatoimintojen alueena (C), jolla on säilytettäviä vähintään maakunnallisesti merkittäviä rakennuskulttuurikohteita (/s). alueen kaavamääräys on sama kuin *Taajamat ja niiden ympäristöt* -kaavassa

Kymenlaakson energiamaakuntakaavassa, joka on vahvistettu Ympäristöministeriössä 10.4.2014, on koko maakuntakaavan aluetta koskeva määräys siitä, että alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee selvittää edellytyksiä uusiutuvaan energiaan perustuvien järjestelmien käyttöön.



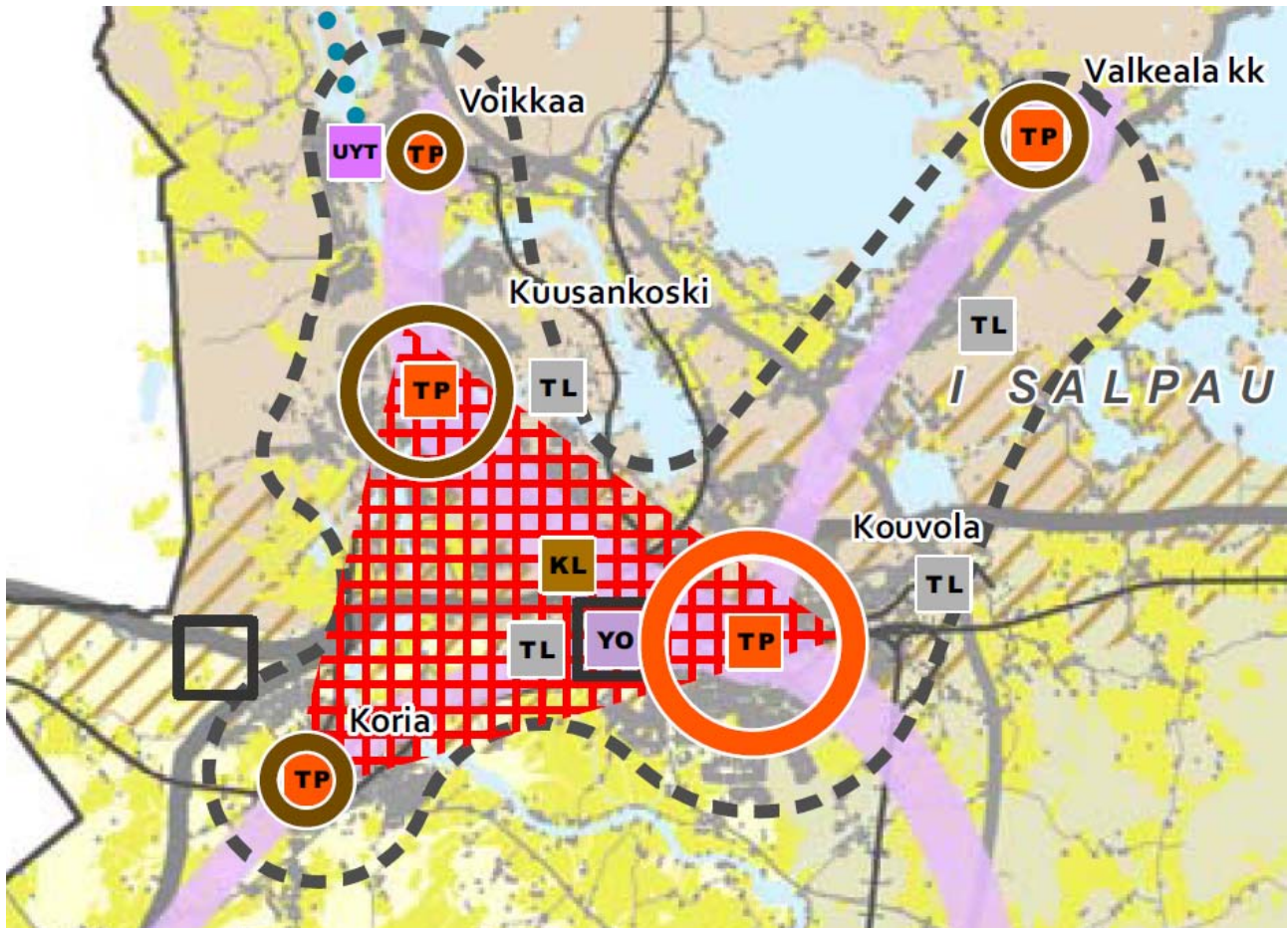
Kuva 15. Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä: taajamat ja niiden ympäristöt, maaseutu ja luonto, energiamaakuntakaava ja kauppa ja merialue sekä osayleiskaava-alueen raja-alue sinisellä

1.4.3. Kouvola kaupungin rakennemalli

Kouvolaan on vuosina 2011–2012 laadittu koko kaupungin alueen kattava rakennemalli, joka toimii raamina tulevalle maankäytölle ja määrittelee eri alueiden suhteen muihin kaupungin alueisiin. Kouvola kaupungin rakennemalli (kuva 16.) on kunnan kehittämistavoitteet sisältävä alueidenkäytön kehityskuva, jossa pyritään pitkän aikavälin linjaratkaisujen tekemiseen kaupungin eri osien maankäytön kehittämisestä. Rakennemallissa esitetään kaupungin keskusverkko ja alueiden kehittämisen painopistealueet. Kouvola rakennemallilla ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Rakennemallin on

kuitenkin tarkoitus määritellä tavoitteita ja suuntaviivoja maankäyttö- ja rakennuslain mukaiselle kaavoitukselle. Suunnittelualue kattaa Kouvolan kaupungin koko alueen. Valtuusto on hyväksynyt rakennemallin 18.2.2013.

Kouvolan kaupungin rakennemallin asuntorakentamisen mitoituksen jakaumasta on Kouvolan keskustaajaman osuus 41 % joka vuoteen 2030 mennessä tarkoittaa n. 185 000 k-m². Rakennemalliselostuksessa todetaan, että etenkin senioriväestön osuuden kasvu lisää yksinasuvien ja pienperheiden määrää suunnittelualueella seuraavan 20–30 vuoden aikana.



Kuva 16. Ote Kouvolan kaupungin rakennemallista.

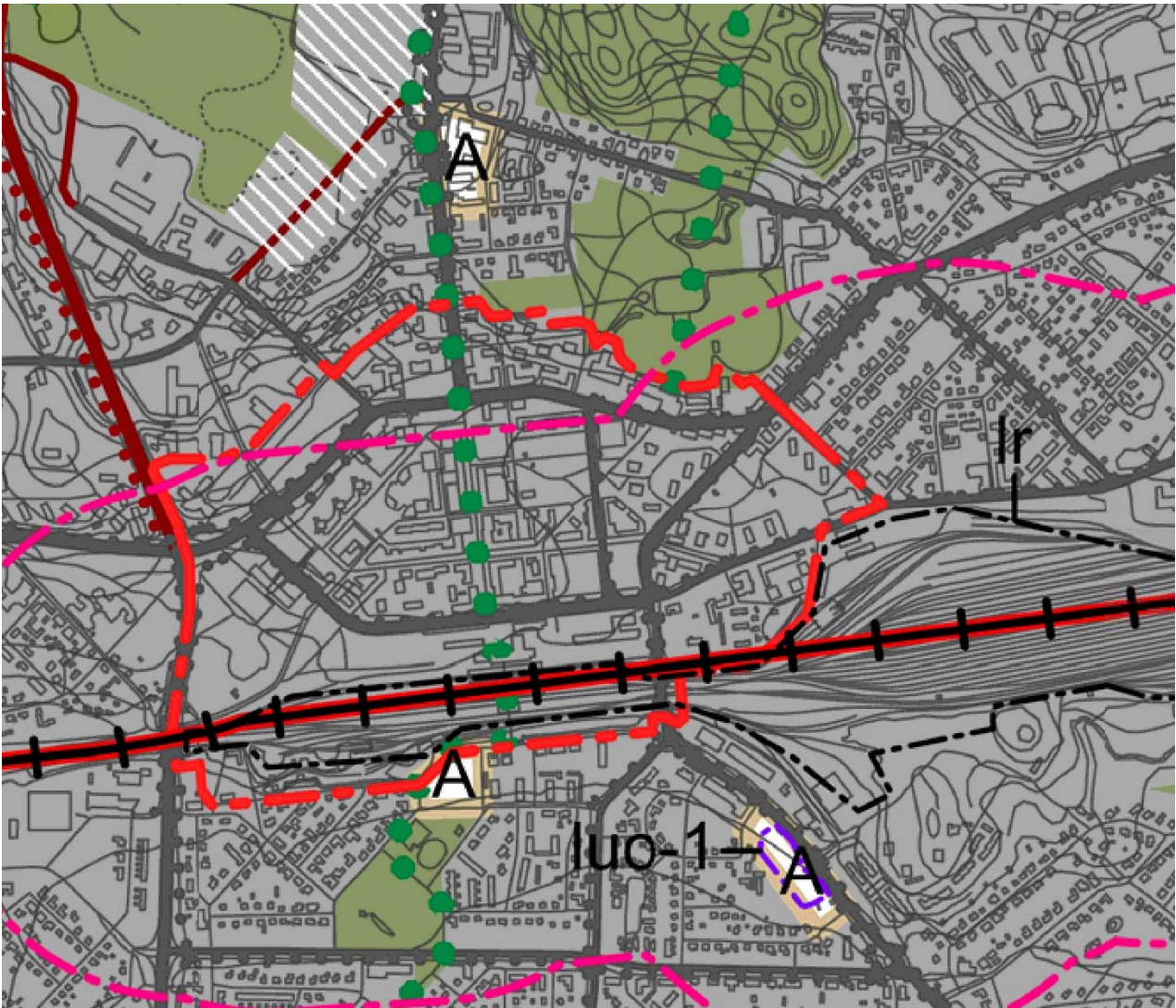
Rakennemallissa korostetaan keskeisen kaupunkialueen ja sen ydinalueen merkitystä tulevaisuuden Kouvolaan. Kouvolan, Kuusankosken ja Korian keskustat sisältävällä, kehitettävällä ydinalueella vahvistetaan olemassa olevia keskustoja. Keskustoja yhdistävän alueen mahdollisuuksia hyödynnetään niin, että nykyisten keskustojen kanssa ei tarpeettomasti kilpailla. Välialueella täydennetään ydinalueen maankäyttöä toiminnoilla, jotka eivät sovellu varsinaisiin keskuksiin.

Rakennemallissa Kouvolan ydinkeskusta on esitetty merkinnällä ”kaupunkikeskus” ja työpaikkamerkinnällä ”palvelut” (TP). Ydinkeskusta on osa rakennemallissa esitettyä keskeistä kaupunkialuetta (harmaa katkoviiva) sekä sen ydinaluetta (punainen rasteri), jonka läpi kulkee joukkoliikenteen laatukäytävä (lilat viivat). Kouvolan kaupunkikeskuksesta on nostettu esille seuraavat kehittämissperiaatteet:

- keskustatoimintojen alue
- tehokas maankäyttö, tiiviit asuinalueet, keskusta-asuminen
- urbaani citymäinen ydinkeskusta

- hyvät asiointimahdollisuudet eri kulkumuodoilla
- matkakeskus: nopeat junayhteydet länteen ja itään
- korkeatasoinen julkinen kaupunkitila
- keskustahakuinen erikoiskauppa
- kulttuuri- ja vapaa-ajanpalvelut
- julkiset palvelut -> asiointivirtoja
- monipuolinen työpaikkatarjonta

1.4.4. Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava

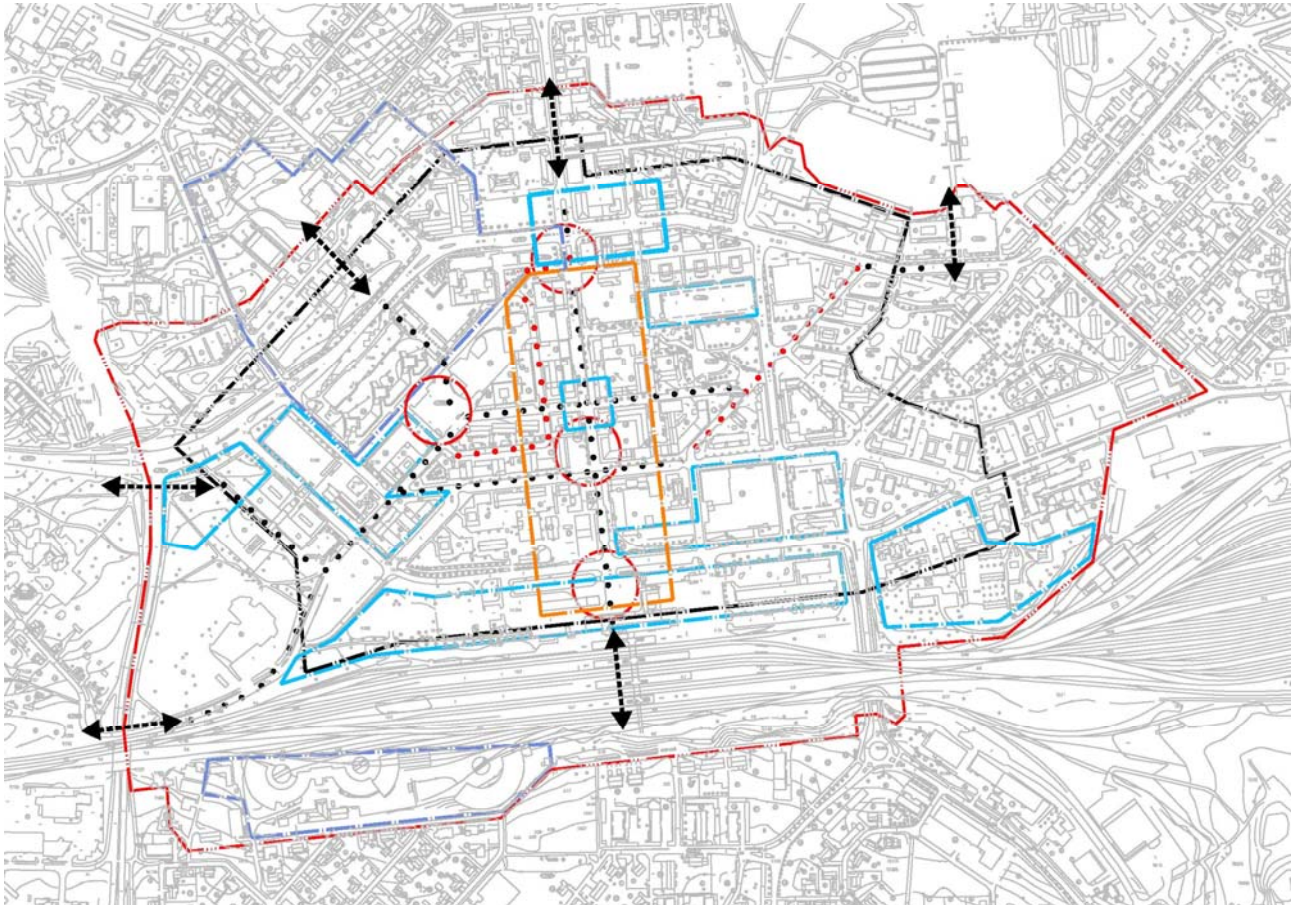


Kuva 17. Ote Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan kartta 1:stä

Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavassa (hyväksytty kaupunginhallituksessa 9.11.2015 ja saanut lainvoiman 6.1.2016) on osoitettu kartalla 1 (kuva x) vain muutamia ydinkeskustaa koskevia merkintöjä. Asemakaavoitettavaksi tarkoitettu asuntoalue (A) on esitetty kolmeen erilliseen paikkaan; Kiskoraitille, Tikankadulle ja Kauppalankadun pohjoispäähän. Kartalla on esitetty myös Kymenlaaksontien jatke uutena ohjeellisena tie-katulinjauksena sekä sen viereen uusi kevyen liikenteen reitti. Lisäksi kaavassa on esitetty merkittävästi parannettava päärata, rautatiealue ja ratapihalla tapahtuvien vaarallisten aineiden

kuljetusten onnettomuusriskien suojavaöhyke sv (vak)-merkinnällä sekä Tikankadun luontokohde luo-1 merkinnällä sekä kaksi erillistä ohjeellista ulkoilureittiä. Myös Ydinkeskusta-alueen raja on merkitty kartalle.

Kaavakartalla 2 on esitetty Kouvolan keskustan kehittämismerkinnät. Kaavassa on osoitettu suojelumerkintänä RKY-alueet (hallintokeskus ja veturitalit) ja annettu kehittämistavoitteita koskien täydennysrakentamista, kaupunkikuvaa, julkisia alueita kuten aukioita, kaupallista ydinaluetta ja kevyen liikenteen yhteyksiä (kuva 18).



Kuva 18. Ote Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan kartta 2:stä

1.4.5. Keskustavisio 2030

Arkkitehtitoimisto Ajak Oy:n, Realprojekti Oy:n ja Kouvolan kaupungin yhteistyössä valmisteleva Kouvolan keskustan visiosuunnitelma on valmistunut vuonna 2013. Keskustavisio 2030 näyttää suuntaa ja mahdollisuuksia keskustan ydinalueen sekä sen lähialueiden kehittämiseksi noin 200 ha laajuisella alueella. Se esittää mahdollisimman paljon hyviä vaihtoehtoja hienon ja toimivan kokonaisuuden rakentamiseksi ja toimii taustana suunnittelualan kaavaratkaisuille ja muulle kehittämiselle. Keskustavisiossa on esitetty miten rakennemallin mukainen n. 185 000 k-m² saataisiin mahdutettua keskustaan ja sen lähialueelle. Visiossa on esitetty jopa 445 000 kem² sijoittaminen alueelle, jotta siitä on varaa karsia taloudellisten ja muiden realiteettien valossa.

Täydennysrakentamisen pääpaino on visiossa kohdennettu radan läheisyyteen ja Marjoniemen alueelle. Osa visiossa esitetyistä rakentamisesta on ollut jo asemakaavoitettu visiotyön aikana, mutta pääosin esitetty täydennysrakentaminen vaatii asemakaavojen sekä osin myös yleiskaavan muuttamista.

Keskustavisiossa on myös esitetty keskustan eri osa-alueiden identiteettiä sekä toimenpiteitä, joilla sitä voitaisiin vahvistaa kaupunkisuunnittelun keinoin. Lisäksi visiossa keskustaan on johdettu neljä pääakselia, joilla jokaisella on eri teemansa. Akselit kohtaavat keskustan toiminnallisessa keskipisteessä, jonka merkitystä on visiossa myös korostettu. Akselien ohella kulkuyhteyksiin ja pysäköintiin sekä viheralueisiin on esitetty kehittämistoimenpiteitä, joiden on tarkoitus tukea sekä viihtyisää kaupunkitilaa että kaupallisten toimijoiden tarpeita.



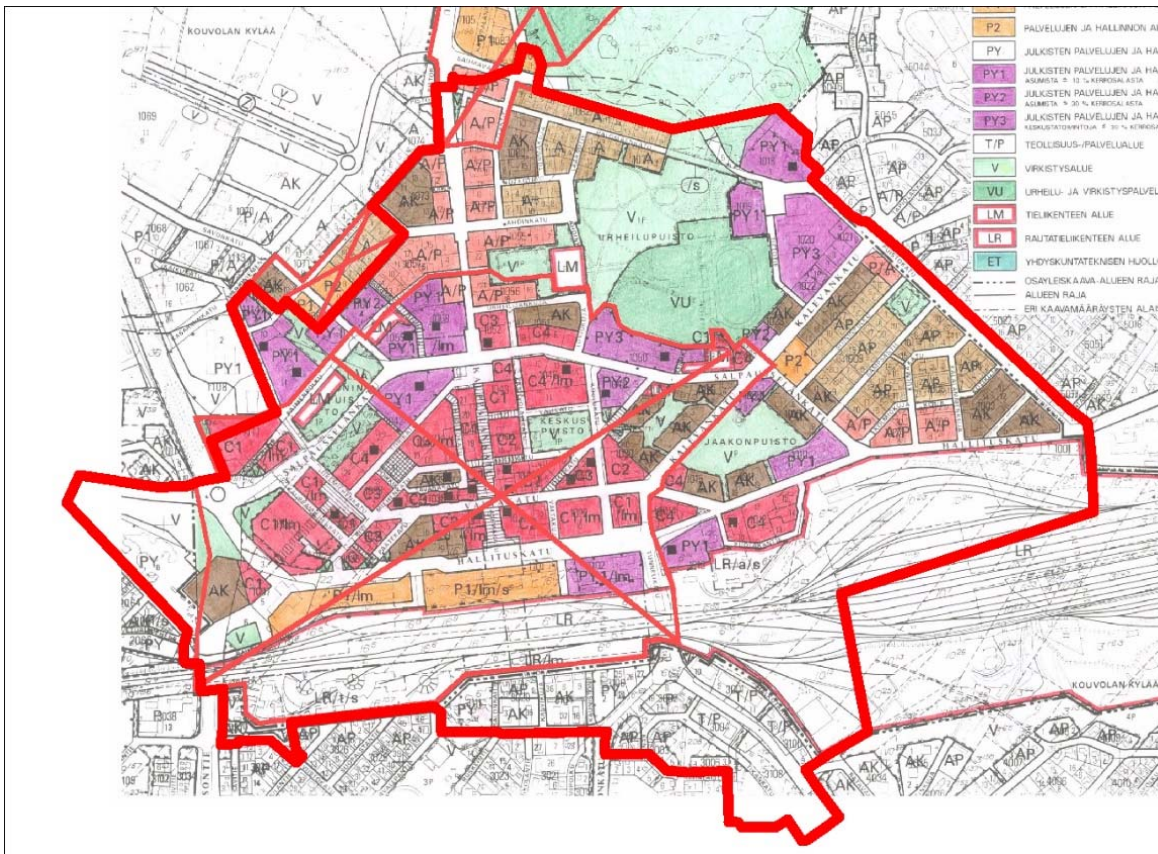
Kuva 19. Ote Keskustavisio 2030 suunnitelmasta

1.4.6. Kouvolan keskustan osayleiskaava (1996)

Kaava-alueen pohjois- ja itäosassa on voimassa vuonna 1996 lainvoiman saanut Kouvolan keskustan osayleiskaava (kuva 20.). Kaavan lähtökohtana ja tavoitteena on ollut toteuttaa kaavan taustaksi laaditun ”Merkelin vision” sisältöä. Päämääränä on ollut vetovoimainen ja viihtyisä keskusta. Tavoitteissa liikennetarkkaisuilla on ollut merkittävä rooli, mutta myös palvelujen ja asumisen merkitystä on korostettu. Urheilupuiston alueen merkitys on ollut kaavan virkistykseen liittyvien tavoitteiden kannalta keskeinen.

Osayleiskaavassa on osoitettu asumiseen tarkoitettut alueet merkinnöillä A, AK, Ap sekä A/P. Voimassa olevalla kaava-alueella ei ole kuin muutama keskustapalvelujen alumerkintä (C) Hallituskadun ja Kouvolangadun (silloinen Valtakatu) risteyksessä. Palvelut on merkitty kaavakarttaan PY, P/A sekä P -merkinnöillä ja virkistysalueet V ja VU-merkinnöillä. Suojelukohteet on merkitty pisteillä.

Kaavassa esitetty Palomäenkadun pohjoispuolinen tunneli ei ole koskaan toteutunut. Myöskään Kalevankadun varteen ei ole rakennettu kaavan mukaista julkisten palvelujen aluetta, vaan asuinkerrostaloja. Palomäenkatua reunustavat asuinalueet ovat säilyneet pientaloina, vaikka kaavassa on annettu eväät niiden muuttamiselle tehokkaampaankin asuinrakentamiseen käyttämällä merkintää A.



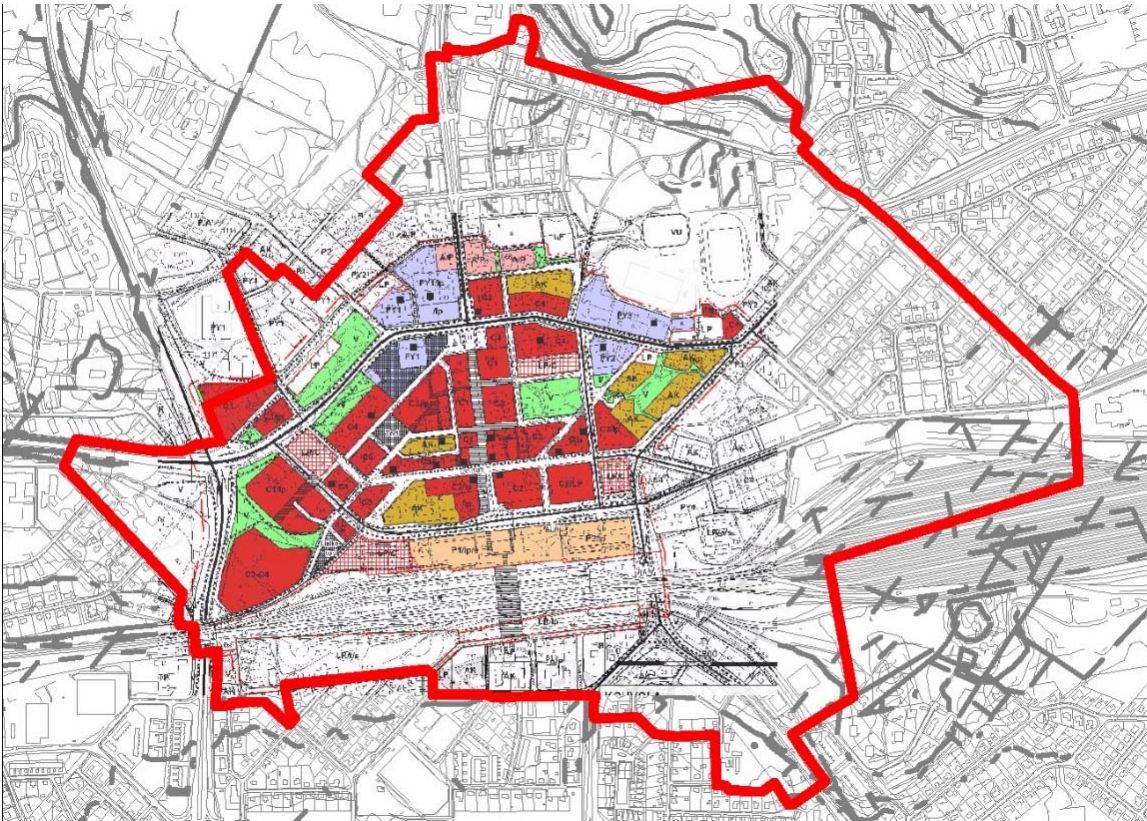
Kuva 20. Jaakonpuiston ja Urheilupuiston ympäristössä on voimassa 20.6.1996 vahvistettu Kouvolan keskustan osayleiskaava. Raksitetut alueet eivät ole voimassa. Suunnittelualueen alustava rajausta punaisella.

1.4.7. Kouvolan ydinkeskustan osatarkistus –osayleiskaava

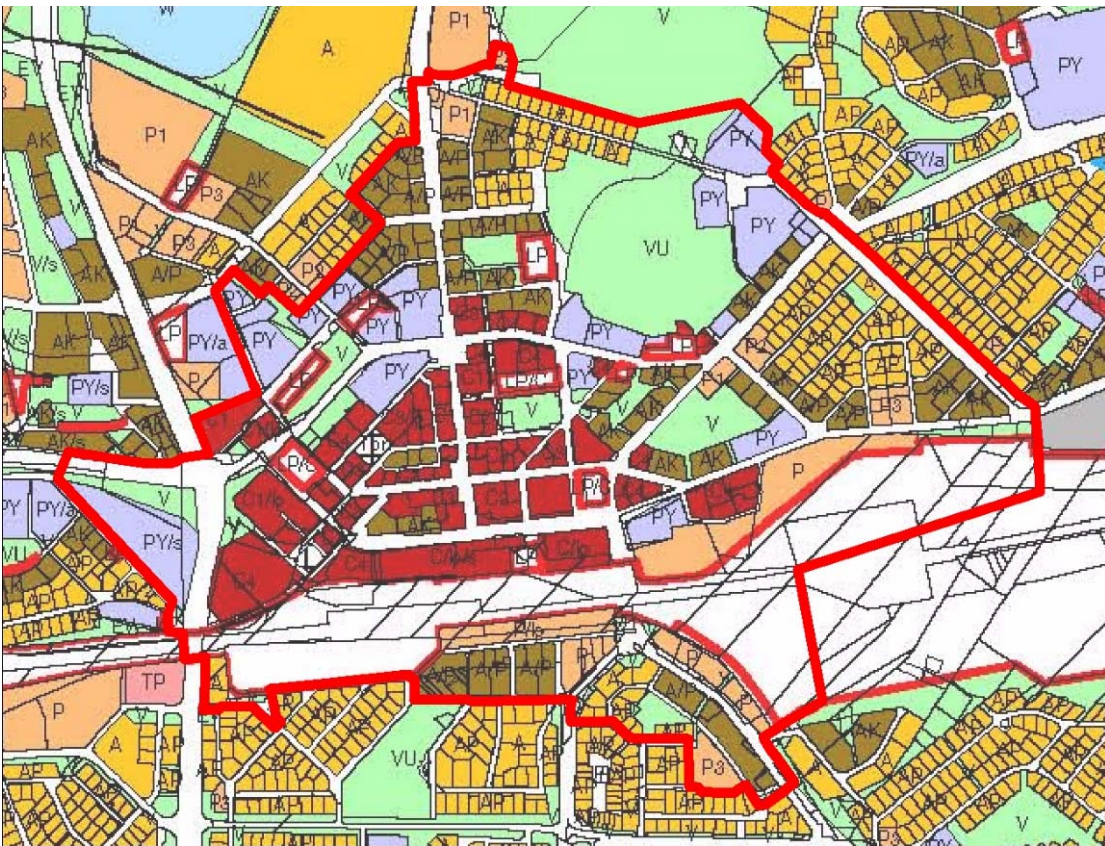
Suurelta osin suunnittelualueella on voimassa vuonna 2001 hyväksytty Kouvolan Ydinkeskustan osatarkistus –osayleiskaava, joka on hyväksytty 29.10.2001 ja saanut lainvoiman 20.12.2001 (kuva 21). Kaavan lähtökohtana on ollut Kouvolan keskustan kaupallisten palveluiden kasvu ja keskustan merkittävä rooli koko Pohjois-Kymenlaakson kapallisena keskuksena. Kaavan tavoitteena on ollut aikaisemman (1996) laaditun osayleiskaavan lähtötilanteen tarkistaminen. Liikenneverkon osalta tavoitteena on ollut sen tarkistaminen siten, että se on taloudellisemmin ja vaihteittain toteutettavissa. Lisäksi kaavan tavoitteena on ollut kokonaisuutena tarkistaminen kaupunkikuvallisesti ja vastaamaan tiedossa olevia suunnitelmia ja ennusteita, asumisen lisääminen sekä palvelutason säilyttäminen.

Yleiskaavassa on osoitettu keskustatoimintojen alueet C-merkinnöillä, kerrostalovaltaiset alueet AK-merkinnällä, virkistysalueet V-merkinnällä, rautatieliikennealue LR-merkinnällä, palvelujen ja hallinnon alueet P- ja PY-merkinnöillä, pysäköintialueet LP-merkinnöillä ja liikenneverkko viivamerkinnöin. Suojelukohteet on osoitettu pisteinä.

Vuonna 2001 laadittu osayleiskaava ei kaupallisten palvelujen osalta ole toteutunut, vaan kaupallisia toimintoja on rakennettu paljon 2000-luvun aikana keskustan ulkopuolelle. Myöskään liikenteen osalta asetetut tavoitteet, kuten pääkatujen kaksisuuntaistaminen eivät ole toteutuneet. Uutta asumista on sen sijaan saatu kaavan laatimisen jälkeen muun muassa Halkotorin alueelle.



Kuva 21. Ote oikeusvaikutteisesta osayleiskaavasta vuodelta 2001 ja suunnittelualan alustava rajaus punaisella



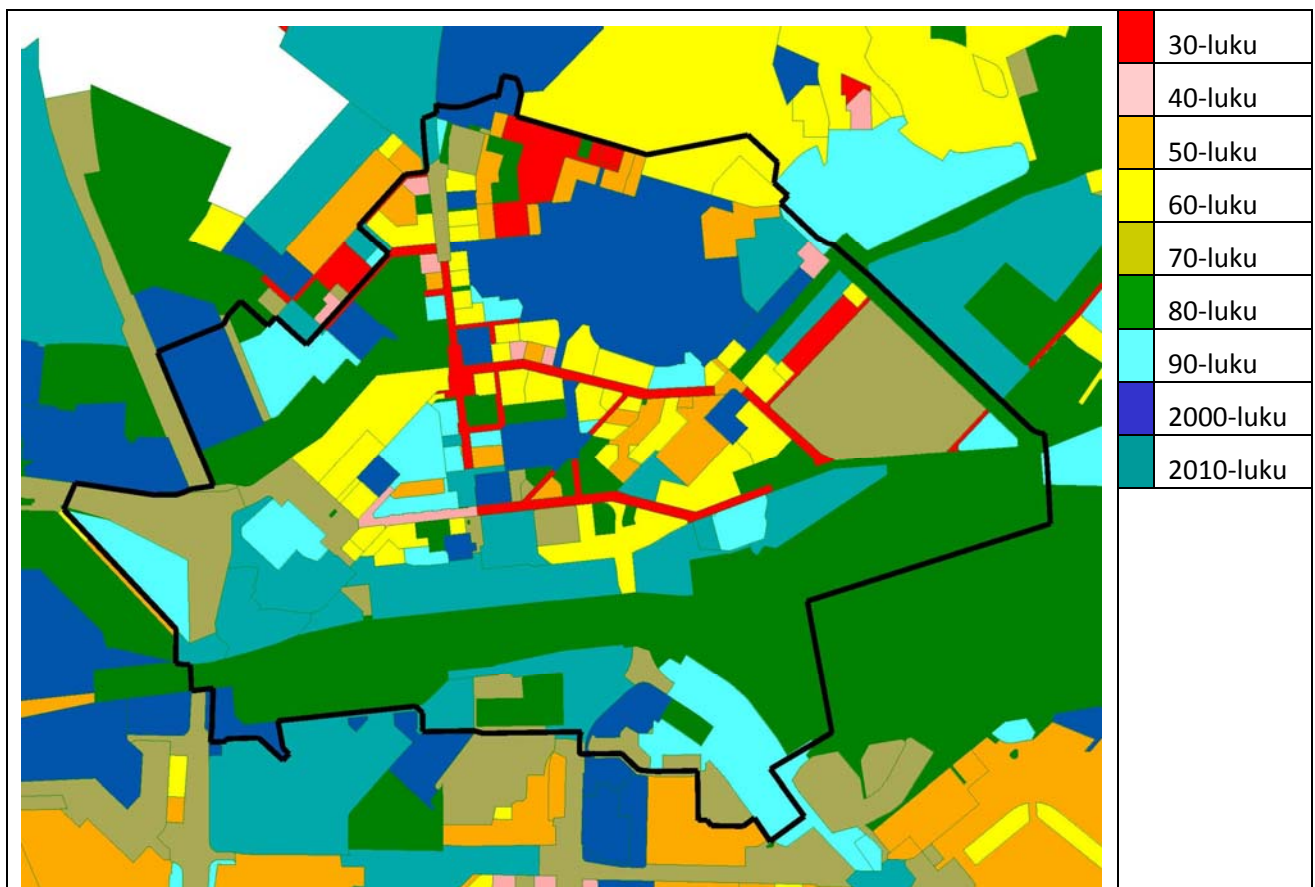
Kuva 22. Ote Yleiskaavallisen suunnitelman koonnoksesta vuodelta 2006. Suunnittelualan alustava rajaus punaisella.

Puutarhurinkadun ja Kotkankallionkadun varressa ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa, mutta se on mukana oikeusvaikutuksettomassa ”Yleiskaavallinen suunnitelma – osayleiskaavaluonnos 2025” suunnitelmassa.

Yleiskaavallisessa suunnitelmassa (kuva 22) ei ydinkeskustan osalla ole merkittäviä eroavaisuuksia vuoden 2001 osayleiskaavaan.

1.4.8. Asemakaavat

Koko suunnittelualue on asemakaavoitettu. Asemakaavojen laatimisajankohta vaihtelee suuresti vuosien 1930 ja 2017 välillä. 80-luvulla ja sen jälkeen laaditut asemakaavat kattavat noin puolet suunnittelualueesta. Etenkin keskustan koillispuolen asemakaavat ovat jo aikaa sitten vanhentuneita. Syy kaavojen vaihtelevaan ikään on se, että voimassa olevan kaavan mukainen rakentaminen on toteutunut laadukkaasti ja kestävästi, eikä lisärakennusoikeutta tai muita muutoksia ole tarvittu. 2000-luvulla asemakaavoja on muutettu etenkin rautatiealueen ympäristössä. Johtuen asemakaavojen vaihtelevista laatimisajankohdista, on niiden sisältö hyvin erilainen. Nykyisin ydinkeskustan alueella tehtävät kaavamuutokset ovat pääosin niin kutsuttuja hankekaavoja, jotka liittyvät yksityisessä omistuksessa olevien kiinteistöjen kehittämiseen. Siten ne ovat pinta-alaltaan pieniä ja niiden aikataulu on tiukka. Markkinat kuitenkin sanelevat pitkälti asemakaavamuutosten toteutusaikataulun ja joskus toteutukseen voi kulua pitkiäkin aikoja.



Kuva 23. Ydinkeskustan asemakaavat hyväksymisvuosikymmenten mukaan luokiteltuna.

1.4.9. Muut strategiat ja ohjelmat

Kaupunkistrategia

Viimeisin Kaupunkistrategia on hyväksytty kaupunginvaltuustossa tammikuussa 2018. Se tähtää vuoteen 2030, kuten ydinkeskustan osayleiskaavakin. Kaupunkistrategia tähtää laaja-alaisella kehittämisellä kasvattamaan elinvoimaa, kaupunkilaisten hyvinvointia ja kaupungin statusta. Keskeisenä tavoitteena on saada Kouvolan asukasmäärä nousuun. Kolmeksi kasvukärjeksi on valittu lasten, nuorten ja yritysten kasvu. Ydinkeskustan osayleiskaavan näkökulmasta strategiatavoitteista esiin nousevat seuraavat teemat: *Lasten liikuntakaupunki* ja *Nuorten liikuntakaupunki* sekä *Yritys päivässä*. Liikuntakaupunkiteeman tavoitteisiin yleiskaava liittyy toiminnallisten liikunta- ja luontoympäristöjen säilymisen ja kehittämisen mahdollistajana. *Yritys päivässä* -teemaan yleiskaava liittyy uusien palvelu- ja asuinrakennusten rakentamisen mahdollistajana.

Kaupunkistrategia pitää sisällään sitä tarkentavan *Strategiaohjelman*. Sen kolme teemaa elinvoiman kasvu, hyvinvoinnin kasvu ja statuksen kasvu ohjaavat myös ydinkeskustan kehittämistä ja kaavoitusta. Ydinkeskusta on osa verkostoa yhdessä neljän aluekeskuksen kanssa ja se on yksi omaleimaisista asuinalueista. Ydinkeskustassa bio- ja kiertotaloudella sekä resurssitehokkuudella on oma roolinsa ja se on keskeinen palvelujen keskittymä. Ydinkeskusta toteuttaa eheän yhdyskunta- ja taajamarakenteen tavoitetta energiatehokkaalla rakenteella ja sitä kautta edistää myös hiilineutraalin kaupungin kehittymistä. Strategian tavoitteeksi on asetettu nostaa yritysten, työpaikkojen ja asukkaiden määrää huomattavasti vuoteen 2030 mennessä. Väestön osalta tavoite on 90 000 asukasta, joista 10 000 on opiskelijoita.

Maapoliittinen ohjelma

Maapoliittinen ohjelma on kaupungin omistajapoliittinen strategia ja konsernihallinnon omistajaohjauksen väline, jolla ohjataan yhdyskuntarakenteen kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä maaomaisuuden hyödyntämisen, kiinteistökehityksen ja kaupungin strategian näkökulmasta. Viimeksi maapoliittinen ohjelma on hyväksytty vuonna 2010. Siinä on linjattu muun muassa seuraavia tavoitteita: maan hinnan kohtuullisena pitäminen, maakeinottelun estäminen ja yhdenvertaisuusperiaatteen toteuttaminen maanhankinnassa, maaomaisuuteen ja yhdyskuntarakenteisiin sitoutuneen pääoman tuottavuuden parantaminen ja riittävien virkistys- ja suojelualueiden turvaaminen. Ohjelmassa on myös linjattu keinoja, joilla tavoitteet saavutetaan. Näitä ovat muun muassa kaupungin vahvan aseman ylläpitäminen asemakaavoitettavien alueiden maanomistajana. Lisäksi ohjelma tarjoaa keinoja kaavoituksen toteutumisen edistämiseksi, sekä alueiden käytön taloudellisuuteen. Keinot ovat hyvin samanlaisia, kuin mitä muissakin aihepiiriin liittyvissä strategioissa ja ohjelmissa. Uusi maapoliittinen ohjelma on hyväksynnässä kevään 2018 aikana.

Ympäristöohjelma

Kouvolan kaupungin ympäristöohjelma on laadittu 2016 ja se kattaa vuodet 2017-2020. Siinä on käsitelty kasvihuonepäästöjä, energiaa, elinympäristöä, toimintatapaa sekä taloudellista näkökulmaa. Kasvihuonepäästöjen osalta tavoitteeksi on ohjelmassa asetettu niiden laskeminen 40 % vuoden 1990 tasosta. Kaupunkisuunnittelulla tavoitteeseen voidaan vaikuttaa ilmastonmuutoksen vaikutusten lieventämiseen käytettävien keinojen suosimisella. Energian osalta vaikutusmahdollisuudet liittyvät riittävien lumitilojen varaamiseen kaupunkirakenteessa sekä uusiutuvien energiamuotojen suosimiseen.

Elinympäristön kannalta kaupunkisuunnittelulla on merkittävä rooli tavoitteiden saavuttamisessa. Ydinkeskustan kaavoituksella voidaan vaikuttaa liikenneverkkoon ja sitä kautta kulkutapaosuuksiin. Luonnon monimuotoisuutta voidaan tukea suunnittelemalla viheralueverkostot jatkuviksi myös keskustan alueella. Ympäristön tilaa ja etenkin pohja- ja pintavesien suojeluun voidaan vaikuttaa kaavassa esitettävillä hulevesiin liittyvillä määräyksillä.

1.4.10. Tavoitteet ja niiden saavuttaminen

Ydinkeskustan osayleiskaavalla on lukuisia tavoitteita. Tärkein niistä on elävä ja toimiva keskusta. Sen saavuttamiseksi kaavalle on asetettu osatavoitteita. Näistä osatavoitteista *keskustan elinvoimaisuuden vahvistamista ja kaupallisten palveluiden kehittämistä* tavoitellaan *kaupallisten palvelujen tiivistämisellä ja ilmeen yhtenäistämällä*. Palvelujen tiivistämistä voidaan ohjata keskittämällä keskustatoimintojen korttelialueet (C) nykyistä pienemmälle alueelle. Elinvoimaisuutta pyritään vahvistamaan sallimalla kortteleiden kehittäminen muun muassa täydennysrakentamisen keinoin, sekä osoittamalla yleisten alueiden kehittämistoimenpiteitä keskeisille kaupallisten palveluiden alueille.

Asukas- ja työpaikkamäärän lisäämiseen ja maankäytön tehostamiseen päästään lisärakentamisella, jota osayleiskaava ohjaa asemakaavojen taustalla. Tutkimalla kestävätkä ratkaisut rakenteen tiivistämiseen ja rakennusten korottamiseen, ja merkitsemällä osayleiskaavaan tämän pohjalta rakennusten tavoitteelliset korkeudet, voidaan lisärakentaminen ohjata hallitusti ja samalla mahdollistaa lisää asuntoja ja työpaikkoja keskustan alueelle. Asukkaat ja työntekijät käyttävät keskustan palveluja, jolloin liiketoiminnalla on nykyistä paremmat edellytykset säilyä ja kehittyä. Jos keskustan asukasmäärä lisääntyy kaupungin sisäisen muutoksen seurauksena ovat vaikutukset liiketoimintaan ulkoista muuttoa vähäisemmät ydinkeskustan toimiessa laajemman alueen palvelujen keskittymänä.

Kaupunkikuvan laadun parantaminen ja eheyttäminen on yksi osatavoitteista. Kaavamääräyksillä voidaan vaikuttaa rakennusten julkisivuihin, massoiteluun ja rytmitykseen, mutta myös autoliikenteen vähentäminen ydinkeskustassa vaikuttaa kaupunkikuvaan ajoneuvojen vaatiman tilan vapautuessa terassien ja muiden oleskelualueiden käyttöön.

Vanhan rakennuskannan arvostuksen nostaminen ja keskustan paikallisidentiteetin vahvistaminen on yksi tärkeimmistä osatavoitteista. Rakennusten suojelu kaavoilla ja samaan aikaan niiden uusiokäytön mahdollistaminen ja edistäminen edistävät tätä tavoitetta. Keskustan rakennusten kerroksellisuus luo asukkaille kosketuspinnan historiaan, mikä taas lisää ihmisten viihtyisyyttä ja hyvinvointia.

Keskustan helppoon saavutettavuuteen ja pysäköinnin toimivuuteen voidaan vaikuttaa pysäköintialueiden huomioimisella ja kehittämisellä osana liikenneverkkoa, sekä koko liikenneverkon kehittämisellä kaikki kulkutavat huomioiden. Kaavassa voidaan esittää tiettyjen katujen muuttamista kävelykaduiksi tai painottaa kevyen liikenteen asemaa kaduilla.

Viheryhteyksiä voidaan parantaa ja kaupunkiluonnon monimuotoisuus turvata huomioimalla arvokkaat luontokohteet kaavassa ja merkitsemällä kaavaan esimerkiksi puistokatuina toteutettavat puuttuvat viherverkoston yhteydet. Lisäksi kaavassa voidaan nostaa esiin keskeisimpien puistojen arvoja.

Kaikkien asetettujen tavoitteiden saavuttaminen ei ole kuitenkaan ongelmatonta. Tavoitteiden saavuttamiseen tähtäävillä ratkaisuilla on vaikutuksia, joka voivat olla joidenkin toisten tavoitteen vastaisia. Esimerkiksi asukasmäärän lisääminen edellyttää täydennysrakentamista, jonka seurauksena tarvittavien pysäköintipaikkojen määrä kasvaa ja välillisesti myös keskustan koettu saavutettavuus voi heiketä. Lisärakentaminen nykyisiä rakennuksia korottamalla tai purkamalla ei Kouvolan tonttimaan hintataso

huomioiden ole myöskään yhtä houkuttelevaa kuin täysin rakentamattomalle tontille. Myös rakennusten suojeleminen asemakaavalla voi olla haasteellista, jos kiinteistön omistaja vastustaa suojelua.

1.4.11. Yleiset lähtökohdat ja yhteenveto tehdyistä selvityksistä

Nykyisten keskustan osayleiskaavojen päivittämiselle on ollut tarve jo vuosia. Kaavojen laatimisajankohtien aikaiset näkemykset keskustan kehittymisestä etenkin kaupan osalta eivät ole toteutuneet ja tarve keskustan monipuolisemmalle maankäytölle on virinnyt. Koska edellinen osayleiskaava on parikymmentä vuotta vanha, eivät sitä varten tehdyt selvitykset ole enää käyttökelpoisia. Toisaalta keskustassa on tehty asemakaavamuutoksia viime vuosia runsaasti ja niihin liittyviä hyödynnettävissä olevia selvityksiä on paljon. Ydinkeskustan osayleiskaavaa varten laadittiin selvityksiä myös teemoista, joita ei olla juurikaan aikaisemmin huomioitu kaupungin kaavoitustyössä. Näitä olivat hulevesiselvitys, vaihtoehtoisten energiamuotojen selvitys, kaupunkitilan käsikirja sekä puistohistoriallinen inventointi.

Kaupallisia selvityksiä on tehty lähes vuosittain, joka on perusteltua kaupan murroksesta ja nopeista muutoksista johtuen. Selvityksissä on selkeästi noussut esiin tarve tiivistää kaupallisten palvelujen aluetta nykyisestä ja parantaa sen katutilan laatua, jotta keskusta voi tarjota varteenotettavan vaihtoehdon keskustan ulkopuolisille market –alueille. Lisäksi selvityksissä on tullut esiin pysäköinnin kehittäminen keskustan alueella asiakaslähtoisemmäksi. Keskustan elinvoimaa tulisi selvitysten mukaan lisätä muun muassa sen asukasmäärää nostamalla. Myös modernilla toimistorakentamisella ja sen myötä tulevilla uusilla työntekijöillä on tehtyjen selvitysten mukaan keskustan palveluiden asiakasmääriin positiivinen vaikutus.

Tehtyjen liikenne- ja pysäköintiselvitysten perusteella keskustan liikenneverkkoa ja pysäköintiä tulee kehittää. Toimenpiteiden tulee tukea muuta ydinkeskustan elinvoimaisuuden parantamiseen tähtäävää kehittämistä. Auto- ja joukkoliikenne tulee selvitysten mukaan ohjata niin sanotulle liikennekehälle ja keskustan ydinalue suunnitella kevyen liikenteen näkökulmasta. Tältä osin selvityksissä on tultu samaan lopputulokseen kuin voimassa olevien keskustan osayleiskaavojenkin taustaselvityksissä ja kaavaratkaisuissa. Pysäköintiä on alueella riittävästi, mutta sitä tulee kehittää eritoten laadullisesti ja opastuksen osalta digitalisaation tuomia keinoja hyödyntäen. Kävelyalueiden laajentaminen ja laadullinen parantaminen tukevat tiettyjen kaupallisten palvelujen, kuten erikoiskaupan markkinoita. Kymijoen rantareitti tulee kulkemaan keskustan läpi jo olemassa olevia reittejä pitkin. Reitin kannalta ongelmallista rautatien estevaikutusta tulisi kuitenkin lieventää suunnitelman mukaan.

Suunnittelualue on pääsääntöisesti tiivistä rakennettua kaupunkia, jossa koskematonta luonnonympäristöä on hyvin vähän. Kaupunkiluonnon osalta merkittävimmät alueet ovat keskustan puistot, joissa on paljon istutettua kasvillisuutta ja jonkin verran myös luonnonkasveja. Arvokkaiden luontokohteiden kannalta merkittävimmät alueet muodostavat suunnittelualueen halkaiseva henkilöratapiha ja osittain alueeseen kuuluva järjestelyratapiha sekä Kotkankallion eteläpuolella oleva lähteinen lehtoalue. Rata-alue ympäristöineen on otollinen paahdealueella viihtyville hyönteisille ja niiden käyttämille ravintokasveille. Kaupungin pitkän rautatiehistoria näkyy rata-alueen kasvillisuudessa mm. runsaana venäläistulokkaiden määränä. Ratapihojen alueelle on tehty useita luontoselvityksiä, joissa on löydetty sekä uhanalaisia hyönteisiä, että niiden ravintokasveja. Kotkankallion eteläpuolella sijaitseva pohjavesivaikutteinen lehto on arvioitu tehdyissä selvityksissä merkittäviä luontoarvoja käsittäväksi kohteeksi. Alueen vaahterametsä voidaan tulkita luonnonsuojelulakikohteeksi ja lähdelehtokorpi äärimmäisen uhanalaiseksi luontotyyppiksi. Alueella on lisäksi tehty havaintoja pohjanlepakoista sekä viiksisiipasta. Arvokkaat luonnonympäristöt tulisi jättää maankäytönmuutosten ulkopuolelle, jotta luonnon monimuotoisuus voidaan taata jatkossakin.

Kulttuuriympäristön osalta tehdyt selvitykset lisäävät tietoa, ymmärrystä ja arvostusta sekä rakennusten arvoja että puistohistoriaa kohtaan. Rakennusten osalta jo aiemmin tehtyjen inventointien pohjalta saatiin arvotettua lähes neljäkymmentä rakennusta ja yli kymmenen aluemaista kohdetta joko suojeltavaksi tai suojelun osalta asemakaavassa tutkittavaksi. Puistojen osalta selvitystyö toi paljon lisää tietoa puistojen kehitysvaiheista ja arvoista.

Uusiutuvien energiamuotojen hyödyntämispotentiaalia ja niiden käytön vaikutuksia perinteisten energiamuotojen käyttöön on selvitetty erikseen tätä kaavatyötä varten. Selvityksen perusteella geoenergian hyödyntämiseen soveltuvaa aluetta on suunnittelualueella jonkin verran. Aurinkoenergialla on alueella sen sijaan geoenergiaa suurempi hyödyntämispotentiaali. Pientuulivoimaloita voidaan hyödyntää alueen korkeammassa rakennuskannassa suhteellisen kustannustehokkaasti. Koska kaukolämpöverkosto on ydinkeskustassa kattava ja kaukolämpö tuotetaan ekologisesti ei paine uusiutuvien energiamuotojen käyttöönottoon ole merkittävä.

Hulevesien osalta tehdyssä selvityksessä tunnistettiin nykyisen hulevesiverkoston ongelmakohdat ja tiivistyvän maankäytön vaikutukset verkkoon. Selvityksessä suositeltiin toimenpiteitä tulvien ehkäisemiseksi ja hallitsemiseksi. Hallinnan kannalta kiinteistökohtaiset ratkaisut ovat selvityksen mukaan kaikkein tehokkaimpia. Osayleiskaavassa tulisi ohjata sen alueella tehtäviin asemakaavoihin laitettavaksi hulevesiä koskevia määräyksiä, jotka edellyttävät kiinteistönomistajia rakentamaan imeytys- ja viivytysrakenteita kiinteistöilleen. Myös rakentamisen aikaisien hulevesien laadun parantamiseksi voidaan antaa määräyksiä eri kaavatasoilla.

Lisäksi osayleiskaavatyötä varten on selvitetty kaupunkikuvaan ja siihen vaikuttavaan täydennysrakentamiseen ja asemakaavavarantoihin. Keskustassa on paljon hiljattain asemakaavoitettua, mutta toteutumaton rakennusoikeutta, joka riittää noin 10 vuoden ja lähes 900 asukkaan tarpeisiin, jos asukasmäärä ja asumisväljyys keskustassa kasvavat maltillisesti. Kaupunkikuvallisesti hyväksyttäviä ja sitä parantavia täydennysrakentamiskohteita löytyi keskustasta melko paljon. Niistä osa on nykyisten rakennusten korottamista ja osa kaupunkirakenteen tiivistämistä uudisrakennuksilla. Ydinkeskustan alueella on paljon pientaloja, joiden korvaaminen kerrostaloilla antaa mahdollisuuksia asuntojen ja asukasmäärän lisäämiselle pitkälle tulevaisuuteen. Selvityksessä esitetyissä ratkaisuisissa on keskitytty pientalojen korvaamisen osalta kaupunkikuvallisesti tai liikenteen sujuvuuden kannalta ensisijaisiin kohteisiin.

Tehdyt selvitykset on kuvattu tarkemmin kappaleessa 5. sekä kaavan liitemateriaaleissa.

1.5. Luettelo kaavan taustaselvityksistä

Kaavaa varten tehdyt selvitykset on lihavoitu. Muut selvitykset on tehty jo aiemmin joko muita osayleiskaavoja tai asemakaavoja varten.

Kaupalliset selvitykset

- Kouvolan Matkakeskus, kaupallinen selvitys, 16.3.2016 RealProjekti
- **Kouvolan kauppa ja palvelut murroksessa – Kouvolan keskustan kaupallisten palveluiden kehitys 2012-2016, WSP, 30.6.2016**
- Vähittäiskaupan suuryksiköt Kouvola –selvitys, Kouvolan kaupunki 7.4.2015
- Koettu Kaupunkikeskus –selvitys Kouvola 2015, 7.8.2015 Kotialue Oy
- Kaupan palveluverkkoselvitys, Keskeinen kaupunkialue, Kouvolan kaupunki 2013
- Kouvolan ydinkeskustan kaupallinen kehittäminen 14.5.2013
- Kouvolan keskusten kaupan painopisteet 2012, Santasalo 17.1.2013

- Kymenlaakson kaupan rakenne ja mitoitus, Santasalo/Kymenlaakson liitto 14.1.2013

Liikenne

- **Kouvolan ydinkeskustan liikenneverkon ja pysäköinnin kehityssuunnitelma 2030, 7.9.2016 Trafix Oy**
- Kouvolan Manskin kävelykadun yleissuunnitelma ja kattamissuunnitelma, 10.3.2015, MASU Planning ja Anttinen Oiva Arkkitehdit
- Kymijoen kehä – rantareittisuunnitelma Kouvolaan, 2015 Minna-Maija Sillanpää
- Valtatien 6 parantaminen Kouvolan kohdalla, yleissuunnitelma, Sito Oy 5/2015
- Pysäköintiselvitys Kouvolan keskustassa 2011, 2014, 2017 Kouvolan kaupunki/Yleiskaavoitus

Luonto

- Kouvolan metsäsuunnitelmiin liittyvä luontoselvitys: Hinkismäki, Palomäki, Töröstinmäki, Lehtomäki ja Tanntari, 7.12.2017 Luontoselvitys Kotkansiipi
- Kouvolan kaupungin 11 asemakaava-alueen lepakkoselvitykset, 30.9.2015 Timo Metsänen ja Petri Parkko
- Kouvolan Keskeisen kaupunkialueen oyk:n täydentävä luontoselvitys, 23.10.2014 Luontoselvitys Kotkansiipi
- Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava, Lepakkopotentiaalin arviointi 2014, 6.10.2014 Timo Metsänen ja Petri Parkko
- Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan luontoselvitys 2012, 19.8.2013 Luontoselvitys Kotkansiipi
- Kouvolan ratapihan uhanalaisten hyönteisten esiselvitys ja selvitys 2009, Faunatica Oy
- Kouvolan seudun rataympäristöjen kasvillisuuskartoitus 2008, 5.3.2009 Luontoselvitys Kotkansiipi
- Kouvolan arvokkaat luontokohteet 2008, 3.3.2009 Luontoselvitys Kotkansiipi

Maisema ja kulttuuriympäristöt

- **Kouvolan kaupunkivihreän jäljillä, Kouvolan puutarhakulttuuri ja keskustapuistojen kehitysvaiheet, Paula Hurme 2017**
- **Suojeltavat rakennukset ja ympäristöt 1.6.2017 Kouvolan kaupunki/Kaupunkisuunnittelu**
- Kouvolan kaupunki, Keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan maisemaselvitys, 4.3.2013 Pöyry Finland Oy
- Kouvolan keskustan kehittämisen vaiheet, 2012 Kouvolan kaupunki/maankäytön suunnittelu
- Ydinkeskustan kaupunkikuvallinen analyysi, Maijastiina Lintukangas 2012
- Muutakin kuin rautatieristeys -kirja, Rurik Wasastjerna 2012
- Kouvolan rakennetun ympäristön inventointi, Kouvolan kaupunki / Rurik Wasastjerna 2009

Melu, värinä, päästöt ja VAK

- Kouvolan kaupungin meluselvitys 2016, 31.3.2016 WSP
- Kiskoraitti, Kouvola, Selvitys rautatieliikenteen aiheuttaman värinän vaikutuksesta, Ramboll Finland Oy 7.5.2014

- Puolakantie, Kouvola, Selvitys rautatieliikenteen aiheuttaman tärinän vaikutuksesta, Ramboll Finland Oy 5.5.2014
- Kiskoraitti (03/002), Kouvola, Asemakaavan muutoksen meluselvitys, Ramboll Finland Oy 6.5.2013
- Kouvolan ratapiha: Vaarallisten aineiden kuljetuksista (VAK) aiheutuvien suuronnettomuusriskien arvioinnin päivitys, Gaia Consulting Oy 20.9.2013
- Kouvola, Halkotorin kaava-alue, liikennemeluselvitys, päivitys 2012, TL akustiikka 21.9.2012
- Kouvolan kaupunki, Cumuluksen korttelin asemakaavamuutos, meluselvitys, Ramboll Finland Oy 21.6.2012
- Kouvolan kaupunki 01/003 Cumulus ja Virastotalo, asemakaavan muutos, tärinäselvitys, Ramboll Finland Oy 28.5.2012
- Kouvolan kaupunki, 01/010 Matkakeskus asemakaavan muutos tärinäselvitys, Ramboll Finland Oy 28.5.2012
- Kouvolan ratapiha: VAK-suuronnettomuusriskien arviointi, loppuraportti Gaia Consulting Oy 30.12.2011
- Kaupunkihuvilat, Kalevankatu, Kouvola, Tie- ja raideliikenteen meluselvitys, Promethor 29.12.2011
- Kouvolan rautatieaseman junaliikenteen päästöjen leviämisseelvitys, Ilmatieteen laitos 13.7.2011
- Kouvolan ja litin päästöjen leviämismalliselvitys, Energiantuotannon, teollisuuden ja autoliikenteen typenoksidi- ja hiukkaspäästöjen leviämislaskelmat, Ilmatieteen laitos 24.5.2009
- OKA Oy, Pohjolankulma, Kouvola, tärinäselvitys, Ramboll Finland Oy 17.10.2008
- Kouvolan ratapiha, veturitallit, Veturien käynnistysmelun leviäminen ja torjuntaehdotukset, Insinööritoimisto Akukon Oy 19.1.2007

Muut selvitykset ja yleissuunnitelmat

- **Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaavan hulevesiselvitys 13.1.2017 Sito Oy**
- **Kehittyvä ydinkeskusta, karttakysely asukkaille 2/2016, yhteenveto, Kouvolan kaupunki/Kaupunkisuunnittelu**
- **Asemakaavan toteutuneisuusaste, 17.1.2018 Kouvolan kaupunki/Kaupunkisuunnittelu**
- **Selvitys uusiutuvaan energiaan perustuvien järjestelmien käytön mahdollisuuksista ja niiden vaikutuksista nykyisien energiamuotojen käyttöön Kouvolan keskusta-alueella 14.2.2018 FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy**
- **Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kaupunkikuva 1.3.2018 Kouvolan kaupunki/Kaupunkisuunnittelu (toteutettu 3D kaupunkimallina).**
- **Kaupunkitilan käsikirja versio 23.3.2018, Kouvolan kaupunki**
- Kouvolan keskustavision pehmoGIS-kysely, kevät 2012 Mapita Oy

Lisäksi suunnittelualueelta on olemassa muuta perusselvitysaineistoa liittyen aiempiin kaavoihin.

2. KAAVARATKAISU

2.1. Yhdyskuntarakenteen ohjaus

2.1.1. Suunnitteluperiaatteet

Kaava-alueen suunnitteluperiaatteet tulevat suoraan kaavan tavoitteista. Koska kyseessä on jo toteutuneen alueen kaavamuutos, on tärkeimpänä suunnitteluperiaatteena voimassa olevien osayleiskaavojen kriittinen tarkastelu niiden etenkin niiden toteutuneisuuden osalta sekä niiden ajantasaistaminen nykytilanteen, tavoitteiden, keskustavision 2030 sekä tehtyjen selvitysten pohjalta. Elinvoimaisuutta on kaavaratkaisussa pyritty lisäämään etsimällä uusia rakennuspaikkoja ja tutkimalla nykyisten rakennusten korottamista kaupunkikuvallisesta näkökulmasta. Lisärakentaminen mahdollistaa suuremman asiakaspohjan keskustan yritykselle ja lisää työpaikkojen sijoittumismahdollisuuksia. Molemmat seikat lisäävät keskustan elävyyttä merkittävästi ja elinvoimaa sen mukaan kuinka paljon uusista asukkaista muuttaa keskustaan kaupungin ulkopuolelta. Toimivuutta parantavat muutokset liikenneverkossa ja pysäköinnissä lisäävät keskustan saavutettavuutta ja houkuttelevuutta etenkin kevyen liikenteen näkökulmasta. Rakennetun kulttuuriympäristön huomiointi turvaa kaupunkirakenteen kerroksellisuuden ja kaupungin sekä asukkaiden identiteetin voimistamisen. Kaavaratkaisussa olennaista on myös kaupunkiluonnon turvaaminen ja vihervestoston jatkuvuuden parantaminen.

2.1.2. Kokonaisrakenne ja mitoitus

Kaavan mitoituksessa ja kokonaisrakenteessa oleellista on vastata väestömäärää ja asumisväljyyttä koskeviin ennusteisiin sekä strategiaan tavoitteisiin. Viime vuosina keskustaan on rakennettu 1-2 uutta kerrostaloa vuodessa, joka vastaa vallitsevaa kysyntää. Keskustan asemakaavoja on ajantasaistettu kiinteistöjen omistajien aloitteiden pohjalta ja sitä kautta täydennysrakentamista on mahdollistettu. Keskustan alueella on kuitenkin vielä merkittävä määrä kortteleita, joissa on mahdollisuuksia täydennysrakentamiseen kerroskorkeutta lisäämällä ja nykyisiä rakennuksia korvaamalla.

Kaupungin uudessa strategiassa tähdätään siihen, että kaupungin asukasluku vuonna 2030 noin 90 000 asukasta. Toisaalta tilastokeskuksen ennusteen mukaan kaupungin asukasluku tulee laskemaan. Jos keskusta-asumisen suosio jatkaa kasvuaan ennusteiden mukaisesti, voidaan arvioida ydinkeskustan väkiluvun kasvavan tulevaisuudessa, vaikka koko kaupungin asukasluku olisikin laskeva. Kaavaratkaisussa on otettu lähtökohdaksi se, että vuonna 2030 noin 7 % koko kaupungin asukkaista asuu keskustassa (nykyisin 5,5 %), joka tarkoittaa yhteensä noin 6 300 asukasta, joista uusia nykyhetken verrattuna on 1 800. Tämä tarkoittaa 84 600 uuden asuink-m² rakentamistarvetta vuoteen 2030 mennessä. Voimassa olevien asemakaavojen asumiselle ja liiketiloille tarkoitettujen kortteleiden käyttämätön rakennusoikeus (rakentamattomat tontit) on hieman yli 42 000 k-m². Se riittää noin 700 asukkaan tarpeisiin, mikäli asumisväljyys (47 k-m²/asukas) säilyy nykyisellään ja liiketilojen osuus on keskimäärin 20% rakennusten kerrosalasta. Kaavaan liittyvän selvityksen mukaan asumiselle ja palveluille soveltuvaa täydennysrakentamista voidaan valitulla kaavaratkaisulla saada noin 150 000 k-m², josta asumiselle voidaan osoittaa noin 120 000 k-m². Tämä tarkoittaa asuntoja noin 2 500 asukkaalle, joka ylittää edellä todetun tarpeen. Täydennysrakentamishankkeiden toteutuminen on kiinni yksityisten kiinteistönomistajien aktiivisuudesta ja hankkeiden taloudellisesta kannattavuudesta ja siksi läheskään kaikkia täydennysrakentamismahdollisuuksia tuskin tullaan käyttämään. Vaihtoehtoisia rakennuspaikkoja on tästä syystä oltava runsaasti. Muulle kuin asumiselle tarkoitettua uutta kerrosalaa on mahdollista sijoittaa noin

40 000 m² ydinkeskustan alueelta. Tämä puolestaan mahdollistaa julkisten ja yksityisten palvelujen tarjonnan laajentamisen ja kehittämisen, joka lisää keskustan elinvoimaa.

Tavoitellun asuinrakentamisen seurauksena keskustaan tarvittaisiin noin 1 000 uutta autopaikkaa, jotka tulisi ensisijaisesti sijoittaa rakennuksen omalle tontille. Rakennuksia korotettaessa autopaikkojen sijoitus tontille ei kuitenkaan ole välttämättä mahdollista, joka tekee osan hankkeista toteutuskelvottomaksi. Yhteiskäyttö- ja robottiautojen hyödyntäminen muuttaa keskustassa asuvien ja työskentelevien muodostamaa autopaikkatarvetta tulevaisuudessa, kun autot seisovat yhä vähemmän paikoillaan, mutta on vaikeaa ennustaa muutoksen pysäköintipaikkatarpeeseen vaikuttavaa ajankohtaa. Myös palvelujen määrän tavoiteltu kasvu voi lisätä asiointiliikenteen autopaikkatarvetta keskustassa. Kokonaan uusia pysäköintialueita, jotka lisäävät autopaikkojen määrää merkittävästi, ei kaavaratkaisussa ole kuitenkaan esitetty. Kaupan murros ja etenkin verkkokaupan jatkuva kehittyminen vähentävät ihmisten tarvetta asioida fyysisissä liikkeissä, kun jopa ruokaostokset saa jo nyt kotiin kannettuna. Keskustan asiointiliikenne tulee todennäköisesti tulevaisuudessa keskittymään yhä enemmän hyvinvointipalveluden ja ravintoloiden asiakasliikenteeseen. Ennen nykyisten laajojen pysäköintialueiden muuttamista rakentamiseen onkin tutkittava huolella senhetkinen pysäköintipaikkojen käyttöaste koko keskustan alueella, ja selvitettävä rakentamisen vaikutukset pysäköinnin riittävyyden kannalta. Pysäköintialueiden rakentaminen tulee todennäköisesti vaatimaan rakenteellisen pysäköinnin lisäämistä, joka vaatii oman tilansa sekä rahoituksensa.

Koska melko suuri osa kaava-alueesta on pientaloaluetta jää tulevaisuuden tarpeisiin vielä paljon potentiaalista aluetta, jonka maankäyttöä voidaan tehostaa korvaamalla pientalot kerros- ja rivitaloilla. Tämä onkin toteutettavuuden kannalta rakennusten korottamista todennäköisempi vaihtoehto. Henkilöratapihasta ja siihen liittyvästä VAK -suoja-alueesta johtuen kaikkien alueiden hyödyntäminen ei kuitenkaan ole mahdollista ja järkevää ainakaan lähitulevaisuudessa.

Osayleiskaavassa 16 % suunnittelualueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C). Keskustatoimintojen alueelle voidaan sijoittaa hyvin paljon erilaisia toimintoja, joka tekee kaavasta joustavan etenkin liike- ja toimistorakentamisen näkökulmasta. Huolimatta kaupungin ja muiden tekemästä kaupan kehityksen seurannasta, on kaupan tulevaisuutta vaikea ennustaa, ja siksi aluevarausten tekeminen vain sitä palvelemaan on hankalaa. Keskusta halutaan kuitenkin pitää erikoisliikkeiden pääasiallisena sijoittumispaikkana, ja siksi keskustatoimintojen alueille edellytetään katutason varaamista liiketiloille. Tehtyjen selvitysten perusteella kaupalle ei ole tarvetta osoittaa uusia alueita keskustasta, ja koska tyhjiä liiketiloja on nykyisellään paljon, ei uuden liiketilän sijoittumismahdollisuuksia ole tässä kaavassa tutkittu. Pääpainon tulisi liiketilöiden suhteen olla nykyisten kiinteistöjen kehittämisellä moderneiksi ja houkutteleviksi. Osa aikaisemman osayleiskaavan ja yleiskaavallisen suunnitelman keskustatoimintojen alueista on muutettu tässä kaavassa yhdistetyiksi asuinrakennusten ja palvelujen alueeksi, koska ydinkeskustan kaupallisia toimintoja on ollut tarve tiivistää nykyistä pienemmälle alueelle. Yhdistetyt asuinrakennusten ja palvelujen alueet tuovat kuitenkin puskuria keskustatoimintojen ja puhtaasti asumiseen tarkoitettujen alueiden välille, jolloin kaava joustaa muuttuvissa tarpeissa. Halkotorin ja Marjoniemen osalta keskustatoimintojen aluetta on laajennettu länteen, jotta niiden kehittämiselle on mahdollisimman monipuoliset mahdollisuudet.

Julkisten ja yksityisten palveluiden alueita (P, PY, PA ja PU) on osoitettu keskustatoimintojen ja asumisen alueiden väliin sekä kaava-alueen koillisosaan, jossa on oleva koulujen ja liikuntapaikkojen keskittymä. Palveluiden alueiden määrää on lisätty hieman verrattuna nykyiseen osayleiskaavaan, jotta keskustatoimintojen aluetta on saatu supistettua ja julkisille palveluille varattua lisärakentamisalueita sekä lisättyä kaavan joustavuutta asuin- ja palvelurakentamisen osalta.

Työpaikka-alueita on kaava-alueella verrattaen vähän. Ainoat työpaikka-alueet sijaitsevat kaava-alueen kaakkoisosassa. Yleiskaavallisen suunnitelman koonnissa vuodelta 2006 osa näistä alueista on esitetty palveluiden ja hallinnon alueiksi ja osa asunto-/palvelualueiksi.

Tärkeimmät virkistysalueet (V) sijoittuvat keskustan koillis- ja länsiosiin, joissa ne muodostavat laajahkoja alueita. Viheraluevarauksilla on pääosin pyritty säilyttämään nykyinen viheralueverkko ja osin myös parantamaan sitä. Uusia viheralueita on esitetty Kuusaantien molemmin puolin alueille, jotka ovat rakentuneet puistomaisina ja jotka ovat tärkeitä osia viheralueverkoston jatkuvuuden kannalta. Puistokatumaisina kehitettävät katuosuudet on esitetty omalla merkinnällään. Niiden kaupunkikuvallinen ja kaupunkiekologinen merkitys on suuri ja siksi niitä haluttu korostaa.

Liikenneverkon osalta kaavassa on osoitettu alueen katuverkko. Kevyen liikenteen osalta kaavassa on osoitettu alueen nykyiset kävelykadut ja suunnitteilla olevat kävelykadun laajennusalueet sekä kävelypainotteiset kadut. Lisäksi tavoitteelliset pyöräilyn pääreitit, (Kymijoen) ulkoilureitti ja kevyen liikenteen yhteystarpeet on esitetty omilla merkinnöillään. Pääkatujen, alueellisten ja paikallisten kokoojakatujen sekä tonttikatujen hierarkia ja esteettömyyden erikoistason alue on esitetty erillisessä liitekartassa.

Henkilöliikenteen terminaalialue ja matkakeskus on merkitty vasta valmistuneen asemakaavan mukaiselle paikalleen ja rautatieliikennealue on rajattu nykyiselle paikalleen. Torit ja aukiot on osoitettu omalla merkinnällään.

Liikenteeseen ja huoltoasemiin liittyvät alueet ovat nykytilanteen toteavia. Pysäköinnin osalta uusia alueita on osoitettu Tunnelikadun, Hallituskadun ja radan väliselle alueelle ja radan eteläpuolelle Tunnelikadun eteläpäähän.

Yhdyskuntateknisen huollon alueita ja erityisalueita on sijoitettu vain kahteen paikkaan. Kiskokadun lämpövoimala on erotettu omaksi yhdyskuntateknisen huollon alueekseen ja raideliikenteen ohjauskeskuksen alue erityisalueeksi.

Alueen pääkäyttötarkoitus	pinta-ala ha	osuus koko kaava-alueen pinta-alasta
A Asuntoalue	6,7	4 %
A/PU/V Asuntoalue/ Yhdistetty urheilun ja palvelujen alue/ Virkistysalue	0,9	1 %
AP Pientalovaltainen asuntoalue	6,3	4 %
AK Asuinkerrostalojen alue	19,3	12 %
C Keskustatoimintojen alue	24,8	16 %
P Palvelujen ja hallinnon alue	10,2	7 %
PA Yhdistetty asuinrakennusten ja palvelujen alue	6,4	4 %
PY Julkisten palvelujen ja hallinnon alue	9,1	6 %
P/A Palvelujen ja hallinnon alue / asuntoalue	0,2	0,1 %
PU Yhdistetty urheilun ja palvelujen alue	7,7	5 %
TP Työpaikka-alue	1,3	1 %

V Virkistysalue	18,7	12 %
LHA Henkilöliikenteen terminaali-alue	0,5	0,3 %
LR Rautatieliikenteen alue	37,1	24 %
LP Pysäköintialue	1,5	0,2 %
LP/C Pysäköintialue / Keskustatoimintojen alue	1,2	0,1 %
E Erityisalue	0,5	0,3 %
ET Yhdyskuntateknisen huollon alue	0,45	0,3 %
Katu- ja liikennealueet, torit, aluevarausten ulkopuoliset alueet	41,0	21 %
Yhteensä	197 ha	100 %

2.1.3. Täydennysrakentamisen periaatteet

Täydennysrakentamista suositellaan tehtäväksi ensisijaisesti yleiskaavan selvityksessä (liite 12) esitetyille alueille nykyisiä rakennuksia korottamalla ja uudisrakennuksina jo asemakaavoitetuille tonteille. Lisäksi kaupunkirakennetta tiivistävää rakentamista voidaan sijoittaa muutamille kokonaan uusille rakennuspaikoille kuten Sumulaakson ja Soininpolun kentille, Karankadun pohjoispuolelle nykyisen puutarhan alueelle, Halkotarhantien pohjoispuolelle sekä Pohjola-talon ympäristöön.

Täydennysrakentamisen tulee sopeutua mittakaavaltaan ympäröivään kaupunkikuvaan ja olla kerroskorkeudeltaan yleiskaavan mukainen. Selvitykseen liittyvässä 3D mallissa esitetyt rakennukset ovat viitteellisiä ja niissä on tutkittu lähinnä rakennusten kaupunkikuvallisesti sopivaa maksimikorkeutta, julkisivujen suhdetta korttelia rajaaviin katuihin sekä suhdetta ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaan ja tiiviyteen. Täydennysrakentamisessa tulee huomioida lisäkerrosalasta syntyvä autopaikkatarve, joka tulee pystyä sijoittamaan ensisijaisesti tontille.

Täydennysrakentamista on esitetty tasaisesti koko kaava-alueelle. Kokonaan uusien rakennuspaikkojen osalta on rakentamisen määrässä huomioitu vaarallisten aineiden kuljetusten suoja-alue (VAK) eikä uutta rakentamista ole osoitettu suurissa määrin järjestelyratapihan läheisyyteen. Eniten uutta asuin- ja palvelurakentamista on osoitettu keskustan pääkatujen varsille ja kaava-alueen pohjois- ja itäosaan. Lisäksi radan eteläpuolella Karankadun pohjoispuolelle nykyisen puutarhan alueelle on osoitettu pientalorakentamista.

Kaavaan on määritelty rakennusten minimi- ja maksimikerroskorkeudet. Nykyiset kerroskorkeudet on selvitetty toteutuneiden ja asemakaavoitettujen rakennusten perusteella. Kaavan yhteydessä laaditun 3D-kaupunkimallin avulla on tutkittu kaupunkikuvallisesti merkittävimmät kohteet, joiden kerroskorkeutta tulisi lisätä joko nykyisiä rakennuksia korottamalla tai korvaamalla nykyiset rakennukset niitä korkeammilla uudisrakennuksilla. Lähtökohtana tavoitteellisten kerroskorkeuksien määrittämisessä on ollut ympäröivä rakennuskanta, rakennusten sijainti suhteessa katuverkkoon ja kaupalliseen keskustaan, ilmansuunnat (varjostus) ja katunäkymät. Kaavassa on tutkittu myös korkean rakentamisen paikkoja. Ydinkeskustassa on jo ennestään useita 12 kerroksisia rakennuksia ja siten uusi korkea rakentaminen ei muuta kaupunkikuvaa kovin oleellisesti, jos kerroskorkeudet eivät nouse tuon 12 yläpuolelle. Korkea rakentaminen johtaa myös merkittävään autopaikkatarpeeseen, jonka sijoittaminen tontille tarkoittaa usein maanalaisten kerrosten rakentamista. Tämä on osoittautunut taloudellisesti haastavaksi ja siksi korkeitten (yli 12 kerrosta) rakennusten toteutuminen ei ole kovinkaan todennäköistä edes tulevaisuudessa.

2.2. Kestävän kehityksen huomioiminen

2.2.1. Maisema ja virkistys

Maiseman ja virkistysalueiden osalta kestävä kehitys on huomioitu kaavassa hyvin. Viheralueiden määrää ei ole pienennetty ja kaavamääräyksissä on painotettu nykyisten puistojen kehittämistä entistä monimuotoisemmiksi. Virkistysalueiden kehittämisessä tulisi olla resurssiviisautta ja muun muassa olemassa olevia massoja, materiaaleja ja puustoa tulisi hyödyntää mahdollisimman paljon. Merkittävimmät luonnon monimuotoisuuskohteet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle ja siten säilytetty ne mahdollisuuksina virkistyskäyttöön. Kaupungin silhuettiin ja sitä kautta kaukomaisemaan ei kaavassa ole esitetty merkittäviä muutoksia, sillä rakennusten maksimikorkeus on pidetty nykyisenlaisena.

2.2.2. Vesitalouden suojeleminen

Hulevesien osalta kaavassa kannustetaan hulevesien paikalliseen viivyttämiseen. Kaava-alue ei ole pohjavesialueella ja siksi myös hulevesien imeyttäminen on teoriassa mahdollista. Imeyttämisen mahdollisuuksia rajoittaa erityisesti tiiviisti rakennettu ympäristö ja hienojakoinen maa-aines. Uusia huoltoaseman paikkoja tai muita maaperän pilaantumisriskin aiheuttavia toimintoja ei ole kaavassa esitetty.

2.2.3. Kulttuuriympäristöjen vaaliminen

Kaavan yhtenä keskeisenä tavoitteena ja selvityksenä on ollut rakennetun kulttuuriympäristön arvottaminen ja säilymisen turvaaminen. Vanhan rakennuskannan säilyttäminen ja kehittäminen tukee osaltaan kestävä kehityksen tavoitteita. Tehdyn selvityksen perusteella kaavassa on esitetty noin 50 suojelukohdetta. Kohteet pitävät sisällään sekä rakennuksia että alueita, rakennusryhmiä ja puistoja.

2.2.4. Täydennysrakentaminen ja energiatalous

Kaavamääräyksissä on esitetty täydennysrakentamisen osalta suosituksia viherkattojen käytöstä yksikerroksisissa rakennusosissa, talousrakennuksissa, kulkuvälinesuojissa ja muissa vastaavissa. Lisäksi uudis- ja korjausrakentamisessa on suositeltu hyödynnettävien ekologisesti kestäviä energiamuotoja. Uudisrakentamisen osalta kaavassa suositellaan tutkittavan sellaisia rakenteellisia ratkaisuja, jotka mahdollistavat rakennusten korottamisen myöhemmin. Näin rakennusten elinkaari saadaan mahdollisimman pitkäksi.

2.2.5. Kestävä liikkuminen

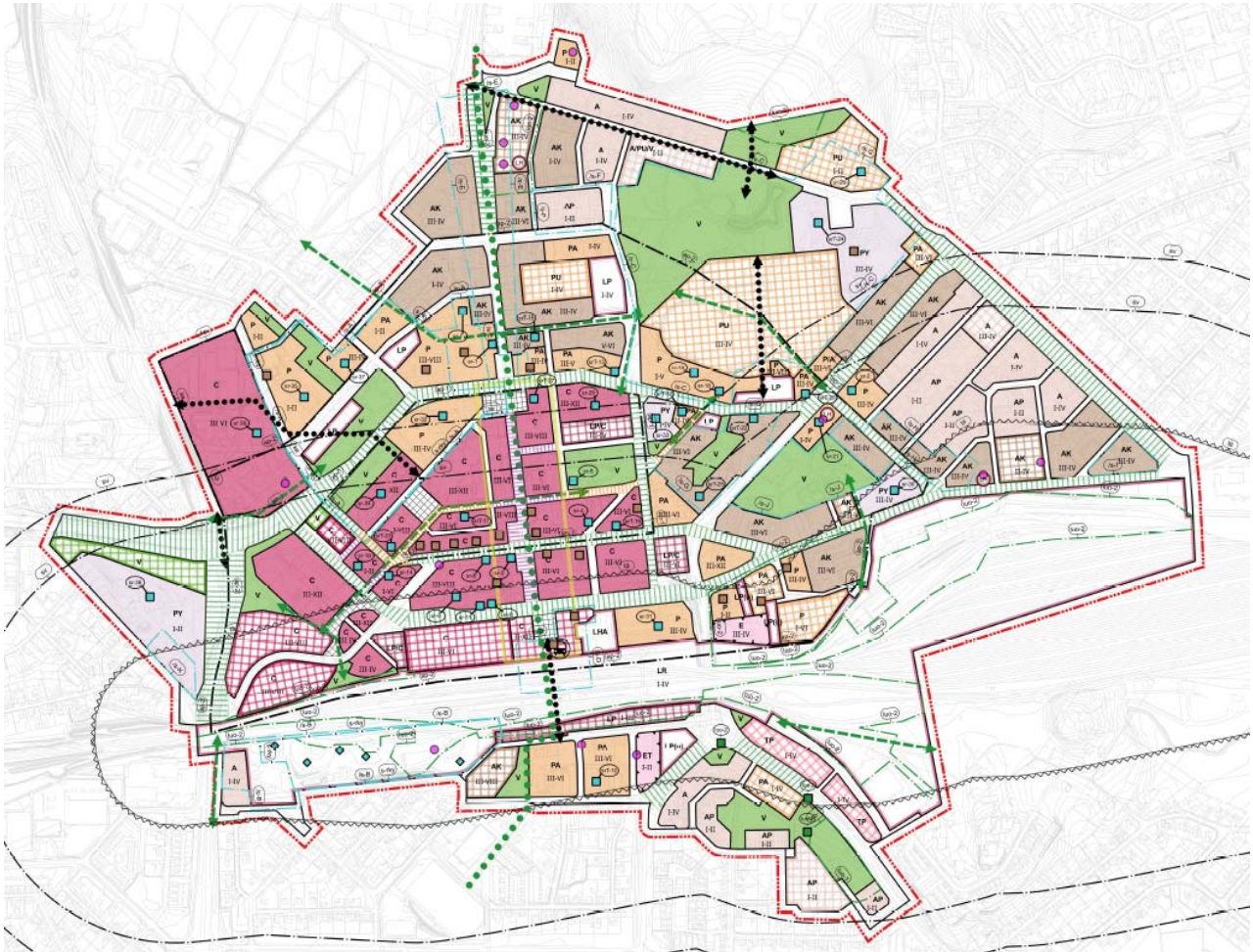
Kaavan yleismääräyksissä on esitetty, että *kaava-alueen tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edistää kestävä kehityksen periaatteita mm. kehittämällä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita*. Kevyen liikenteen kulkutapaosuutta pyritään nostamaan keskustassa lisäämällä kävely- ja kävelypainotteisten katujen määrää sekä kehittämällä katkeamatonta pyörätieverkostoa. Keskustaa ympäröivän alueen kevyen liikenteen olosuhteilla on vielä merkittävämpi rooli kulkutapaosuuksien lisäämisessä, mutta keskusta toimii näiden reittien solmukohtana ja on siten hyvin merkittävässä roolissa etenkin pyöräpysäköinnin osalta.

2.2.6. Infrarakentaminen

Kaavamääräyksissä suositellaan uusiomateriaalien hyödyntämistä katujen ja yleisten alueiden rakentamisessa. Uusiomateriaalien käytöllä voidaan kustannusten ohella laskea hiilidioksidipäästöjen määrää, joka on yksi kestävä kehityksen tavoitteista.

3. KAAVAKARTTA JA KAAVASELOSTUS

3.1. Kaavakartta



3.2. Kaavamääräykset ja niiden oikeusvaikutusten kuvaus

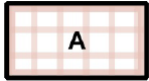
Oikeusvaikutteiset kaavamääräykset on esitetty kaavakartassa. Alla olevissa kappaleissa on kaavamääräysten lisäksi esitetty myös merkintöjen kuvauksia. Kaavan liitekartassa (liikenne) olevat merkinnät on esitetty tämän kappaleen lopussa.

3.2.1. Asuminen

Asumista on esitetty koko kaava-alueelle. Asumiseen erityisesti osoitettuja alueita ovat pientalovaltaiset asuntoalueet ja asuinkerrostalojen alueet. Lisäksi Keskustatoimintojen alueella voi sijaita asumista. Sen määrää suhteessa kerrosalaan ei ole kuitenkaan ohjattu poiketen aikaisemmasta keskustan osayleiskaavasta, joka tekee yleiskaavasta joustavamman.

Uudet, olennaisesti muuttuvat ja pienin toimenpitein kehitettävät alueet

Alueen ottaminen yleiskaavassa suunniteltuun käyttöön on tarkoitettu perustuvan asemakaavaan.



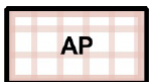
ASUNTOALUE

Merkinnällä on osoitettu asuinkäyttöön varattavat alueet, joiden rakennustyyppi määrittää asemakaavoituksen yhteydessä osana laajempaa kokonaisuutta.



ASUINKERROSTALOJEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu uudet asuinkäyttöön varattavat alueet, joiden kerrosalasta pääosa sijoittuu kerrostaloihin. Alueelle voi sijoittaa vähäisissä määrin myös asumista tukevia toimintoja, kuten työpaikkoja ja palveluita ensisijaisesti rakennusten maantasokerroksiin.



PIENTALOVALTAINEN ASUNTOALUE

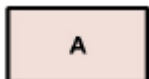
Merkinnällä on osoitettu asuinkäyttöön varattavat alueet, joiden kerrosalasta pääosa sijoittuu erillisiin tai kytkettyihin pientaloihin tai rivitaloihin.



ASUNTOALUE/ YHDISTETTY URHEILUN JA PALVELUJEN ALUE/ VIRKISTYSALUE

Merkinnällä on osoitettu alueet, jotka voidaan muuttaa asuinkäytöstä urheilua- ja siihen liittyviä palveluja palvelevaksi alueeksi tai osaksi viereistä virkistysaluetta. Alueelle voidaan sijoittaa esimerkiksi viereisiä alueita palvelevaa pysäköintiä.

Nykyisellään säilyvä alue



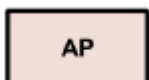
ASUNTOALUE

Merkinnällä on osoitettu asuinkäyttöön varattavat alueet, joiden rakennustyyppi määrittää asemakaavoituksen yhteydessä osana laajempaa kokonaisuutta.



ASUINKERROSTALOJEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu asuinkäyttöön varattavat alueet, joiden kerrosalasta pääosa sijoittuu kerrostaloihin. Alueelle voi sijoittaa vähäisissä määrin myös asumista tukevia toimintoja, kuten työpaikkoja ja palveluita.



PIENTALOVALTAINEN ASUNTOALUE

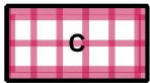
Merkinnällä on osoitettu asuinkäyttöön varattavat alueet, joiden kerrosalasta pääosa sijoittuu erillisiin tai kytkettyihin pientaloihin tai rivitaloihin.

3.2.2. Palvelut ja työpaikat

Palvelut ja työpaikat sijoittuvat seitsemään eri aluetyyppiin. Keskustan ytimen muodostaa keskustatoimintojen alue, jota ympäröi palvelujen alue. Keskustatoimintojen aluetta on laajennettu länteen ja supistettu idästä. Osa Urheilupuistosta on muutettu yhdistetyksi urheilun ja palvelujen alueeksi keskustavision mukaisesti.

Uudet, olennaisesti muuttuvat ja pienin toimenpitein kehitettävät alueet

Alueen ottaminen yleiskaavassa suunniteltuun käyttöön on tarkoitettu perustuvan asemakaavaan.



KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

Alueen ottaminen yleiskaavassa suunniteltuun käyttöön on tarkoitettu perustuvan asemakaavaan. Alueelle saa sijoittaa toimisto-, asuin-, liike-, palvelu-, majoitus- ja hallintorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkoja. Rakennusten maatasokerroksessa ja kadulle avautuvat tilat on pääsääntöisesti osoitettava liike- tai toimistotiloiksi. Asemakaavaa laadittaessa on varmistettava kaupunkikuvallisten arvojen ja suojeltavan rakennuskannan säilyminen.

Nykyisellään säilyvät alueet

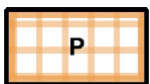


KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

Alueelle saa sijoittaa toimisto-, asuin-, liike-, palvelu-, majoitus- ja hallintorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkoja. Rakennusten maatasokerroksessa ja kadulle avautuvat tilat on pääsääntöisesti osoitettava liike- tai toimistotiloiksi. Asemakaavaa laadittaessa on varmistettava kaupunkikuvallisten arvojen ja suojeltavan rakennuskannan säilyminen.

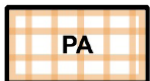
Uudet, olennaisesti muuttuvat ja pienin toimenpitein kehitettävät alueet

Alueen ottaminen yleiskaavassa suunniteltuun käyttöön on tarkoitettu perustuvan asemakaavaan.



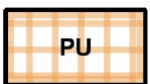
PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE

Alue varataan pääosin julkisille ja yksityisille palveluille, kuten toimistoille ja työpaikoille.



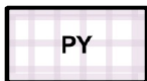
YHDISTETTY PALVELUJEN JA ASUINRAKENNUSTEN ALUE

Alue varataan pääosin julkisille ja yksityisille palveluille, kuten toimistoille ja työpaikoille, mutta sinne voidaan sijoittaa myös asumista. Asumisen määrä ei ole rajoitettu, vaan se ratkaistaan asemakaavassa.



YHDISTETTY URHEILUN JA PALVELUJEN ALUE

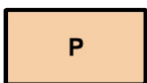
Alueelle saa sijoittaa rakentamista, jonka tulee ensisijaisesti palvella urheiluun liittyvää toimintaa. Rakentamisessa tulee huomioida alueen kaupunkikuva, kulttuurihistorialliset arvot ja turvata sujuvat kulkuyhteydet.



JULKISTEN PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE

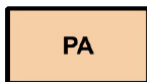
Alue varataan pääosin julkisille toiminnoille ja toiminnoille, jotka ovat luonteeltaan julkisia.

Nykyisellään säilyvät alueet



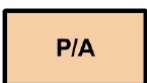
PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE

Alue varataan pääosin julkisille ja yksityisille palveluille, kuten toimistoille ja työpaikoille.



YHDISTETTY PALVELUJEN JA ASUINRAKENNUSTEN ALUE

Alue varataan pääosin julkisille ja yksityisille palveluille, kuten toimistoille ja työpaikoille, mutta sinne voidaan sijoittaa myös asumista. Asumisen määrä ei ole rajoitettu, vaan se ratkaistaan asemakaavassa.



PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE / ASUNTO ALUE

Alueelle voidaan sijoittaa joko palveluja tai asumista.



JULKISTEN PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE

Alue varataan pääosin julkisille toiminnoille ja toiminnoille, jotka ovat luonteeltaan julkisia.

Uudet, olennaisesti muuttuvat ja pienin toimenpitein kehitettävät alueet

Alueen ottaminen yleiskaavassa suunniteltuun käyttöön on tarkoitettu perustuvan asemakaavaan.



TYÖPAIKKA-ALUE

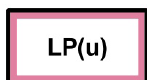
Alue varataan monipuolisille työpaikkatoiminnoille, kuten palveluille, hallinnolle ja sellaiselle teollisuustoiminnalle, josta ei aiheudu merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

3.2.3. Liikenne ja liikkuminen

Liikenteen osalta kaavassa ei ole esitetty kovinkaan paljoa muutoksia nykyiseen tilanteeseen. Kävelypainotteisten katujen määrää on lisätty ja pyöräilyn pääverkon sujuvuutta on parannettu. Kaavaan on merkitty muutamia kevyen liikenteen yhteystarpeita ja lisäksi sen liitekarttaan on määritelty esteettömyyden erikoistason aluerajaus. Uusia pysäköintialueita on merkitty karttaan hiljattain valmistuneiden asemakaavojen mukaisesti Tunnelikadun molemmille puolille.

Uudet, olennaisesti muuttuvat ja pienin toimenpitein kehitettävät alueet

Alueen ottaminen yleiskaavassa suunniteltuun käyttöön on tarkoitettu perustuvan asemakaavaan.



PYSÄKÖINTIALUE

Alueen ottaminen yleiskaavassa suunniteltuun käyttöön on tarkoitettu perustuvan asemakaavaan. Alueelle saa sijoittaa joko yleistä tai yksityistä pysäköintiä palvelevan alueen.



PYSÄKÖINTIALUE

Alueelle saa sijoittaa joko yleistä tai yksityistä pysäköintiä palvelevan alueen.



PYSÄKÖINTIALUE / KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

Alueelle saa sijoittaa joko yleistä tai yksityistä pysäköintiä palvelevan alueen tai keskustatoimintoja. Ennen alueen muuttamista pois pysäköintikäytöstä, tulee huolehtia jäljelle jäävien yleisten pysäköintipaikkojen riittävydestä.

Nykyisellään säilyvät alueet



HENKILÖLIIKENTEEN TERMINAALIALUE



HUOLTOASEMA-ALUE

Alueen suunnittelussa ja toteuttamisessa on huolehdittava siitä, että alueella varastoitavat ja käsiteltävät aineet eivät aiheuta pohjavesien pilaantumisvaaraa.



RAUTATIELIIKENTEEN ALUE

Alueen ja sen lähiympäristön käyttöä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon ratapihalla tapahtuvien toimintojen aiheuttamat ympäristö- ja onnettomuusriskit, sekä pyrkiä niiden ehkäisemiseen ja/tai

lieventämiseen. Alueelle voidaan sijoittaa rautatieliikennettä ja -logistiikkaa palvelevia rakennuksia. Hallituskatuun rajautuvalta osaltaan alue tulee rajata kadusta kaupunkikuvaan sopivilla rautatieliikennettä palvelevilla rakennuksilla tai viheralueella. Veturitallien alueelle rakennettaessa tulee uudisrakennusten sopeutua alueen kulttuurihistoriallisiin arvoihin ja muodostaa yhtenäinen kokonaisuus. Halkotarhantietä reunustavalle osalle ei rakennusten suhteen ole erityisiä vaatimuksia.



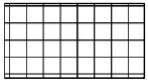
PYSÄKÖINTIALUE

Alueelle saa sijoittaa joko yleistä tai yksityistä pysäköintiä palvelevan alueen.



PYSÄKÖINTIALUE / KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

Alueelle saa sijoittaa joko yleistä tai yksityistä pysäköintiä palvelevan alueen tai keskustatoimintoja liittyen viereisiin kortteleihin.



TORI/KATUAUKIO

Merkinnällä on osoitettu keskustan asemakaavoissa olevat, säilytettävät ja uudet torit ja aukiot.



ULKOILUREITTI

Merkinnällä on osoitettu Kymijoen ulkoilureitin linjaus ydinkeskustassa.



KATU

Merkinnällä on osoitettu kaava-alueen katu- ja liikennealueet.



KEHITETTÄVÄ KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYS

Kehitettävät kevyen liikenteen yhteydet tulee suunnitella mahdollisimman sujuviksi, viihtyisiksi ja esteettömiksi.



KÄVELYKATU

Merkinnällä on osoitettu alueen nykyiset kävelykadut sekä suunnitteilla olevat kävelykadun laajennusalueet.



KÄVELYPAINOTTEINEN KATU

Merkinnällä on osoitettu katuosuudet, joiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee painottaa jalankulun ja kevyen liikenteen näkökulmaa.



PUISTOKATU

Merkinnällä on osoitettu katuosuudet, joita kehitetään kaupunkikuvallisesti ja viherverkon osana istuttamalla uusia puurivejä tai säilyttämällä/korvaamalla nykyiset puuistutukset.

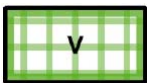


MATKAKESKUS

Matkakeskuksen aluetta tulee kehittää monipuolisena ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena liikenteen ja palvelujen alueena, jossa eri liikennemuotojen väliset yhteydet ovat sujuvat.

3.2.4. Viheralueet, -yhteydet ja virkistys

Uudet, olennaisesti muuttuvat ja pienin toimenpitein kehitettävät alueet



VIRKISTYSALUE

Alueelle saa sijoittaa alueen pääkäyttötarkoitusta palvelevia vähäisiä rakennuksia ja rakennelmia. Puistoja tulee kehittää kasvillisuudeltaan nykyistä monimuotoisemmiksi niiden historialliset arvot ja käyttötarkoitus huomioiden. Puistojen tulisi olla niiden sisältämien toimintojen osalta monipuolisia ja omaleimaisia.

Merkinnällä on osoitettu liikennealueesta virkistysalueeksi muutettava osa Kuusaantietä.

Nykyisellään säilyvät alueet



VIRKISTYSALUE

Alueelle saa sijoittaa alueen pääkäyttötarkoitusta palvelevia vähäisiä rakennuksia ja rakennelmia. Puistoja tulee kehittää kasvillisuudeltaan nykyistä monimuotoisemmiksi niiden historialliset arvot ja käyttötarkoitus huomioiden. Puistojen tulisi olla niiden sisältämien toimintojen osalta monipuolisia ja omaleimaisia.



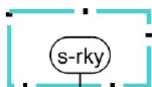
VIHERYHTEYSTARVE

Alueen asemakaavoituksessa ja/tai muussa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioida vähintäänkin visuaalisen viheryhteyden toteutuminen.

Merkinnällä on osoitettu ne viherverkon jatkuvuuden kannalta olennaiset puutteelliset viheryhteydet, joita ei ole merkitty merkinnällä *puistokatu*.

3.2.5. Kulttuurihistorialliset kohteet

Kaavassa on esitetty sen tavoitteiden mukaisesti useiden kohteiden suojelua tai suojelun tutkimista asemakaavatasolla. Kohteet on jaettu viiteen luokkaan niiden arvojen ja tyyppin (piste- vai alue) mukaan.



VALTAKUNNALLISESTI ARVOKAS RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Alueen rajausta perustuu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaan valtakunnalliseen inventointiin. Alueen ominaispiirteet tulee säilyttää ja asemakaavoitusta varten tulee laatia yleiset periaatteet ja suunnitteluohjeet. Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen rakentamista koskevan lupa-asian ratkaisemista.



ASEMAKAAVALLA SUOJELTU RAKENNUS

Merkinnällä osoitettua rakennusta ei saa purkaa eikä sen ulkoasua muuttaa siten, että kohteen arvokkaat ominaispiirteet tuhoutuvat. Korjaus ja uudisrakentaminen tulee sopeuttaa kaupunkikuvallisiin ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin. Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen kohteeseen kohdistuvia toimenpiteitä.

Merkinnällä on osoitettu asemakaavalla suojellut kohteet.



RAKENNUSPERINTÖKOHDE

Merkinnällä osoitettua rakennusta ei saa purkaa eikä sen ulkoasua muuttaa siten, että kohteen arvokkaat ominaispiirteet tuhoutuvat. Korjaus ja uudisrakentaminen tulee sopeuttaa kaupunkikuvallisiin ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin. Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen kohteeseen kohdistuvia toimenpiteitä.

Merkinnällä on osoitettu Rautatiesopimuksella (1998) suojellut kohteet.



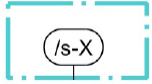
RAKENNUSHISTORIALLISTEesti, KULTTUURIHISTORIALLISTEesti TAI KAUPUNKIKUVALLISESTI ARVOKAS RAKENNUS

Merkinnällä osoitettua rakennusta ei saa purkaa eikä sen ulkoasua muuttaa siten, että kohteen arvokkaat ominaispiirteet tuhoutuvat. Korjaus ja uudisrakentaminen tulee sopeuttaa kaupunkikuvallisiin ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin. Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen kohteeseen kohdistuvia toimenpiteitä. Numeroindeksi viittaa kaavaselostuksen kohdeluetteloon ja perusteluihin.



RAKENNUS TAI RAKENNUSKOKONAISUUS, JONKA SUOJELU TULEE RATKAISTA ASEMAKAAVOITUKSEN YHTEYDESSÄ

Merkinnällä osoitettu rakennus/rakennusryhmä on kaupunkikuvallisesti tärkeä ja se tulee ensisijaisesti säilyttää. Suojelun yksityiskohtainen toteuttamistapa ja rakennuksen laajennus- tai muut muutosmahdollisuudet ratkaistaan asemakaavatasolla. Olennaista suojelun kannalta on rakennuksen massoittelun ja sijainnin suhde ympäröivään kaupunkitilaan. Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen kohteeseen kohdistuvia toimenpiteitä. Numeroindeksi viittaa kaavaselostuksen kohdeluetteloon ja perusteluihin.



RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIALLISTESTI TAI KAUPUNKIKUVALLISESTI ARVOKAS ALUE

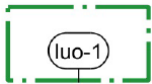
Alue tulee suojalla asemakaavalla. Alueen ominaispiirteet tulee säilyttää ja asemakaavoitusta varten tulee laatia yleiset periaatteet ja suunnitteluohjeet. Suojelun yksityiskohtainen toteuttamistapa ja lisärakentamismahdollisuudet ratkaistaan asemakaavatasolla. Alueelle voidaan sijoittaa uutta rakentamista ja toteuttaa muita ympäristöön vaikuttavia toimenpiteitä, kunhan aluekokonaisuuden kulttuurihistoriallisen arvon säilymiseen taataan. Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen ympäristön arvoihin merkittävästi vaikuttaviin toimenpiteisiin ryhtymistä. Kirjainindeksi viittaa kaavaselostuksen kohdeluetteloon ja perusteluihin.

RAKENNUSSUOJELUKOHTTEIDEN LUETTELO:

1	sr	Oppikujan koulu	26	sr	Rautatieasema ja posti (suojeltu AK:lla 6/2017)
2	sr	Keskustan päiväkoti	27	srT	Salaman talo
3	sr	Ykkösapteekin talo	28	sr	Salpausselänkadun tornitalot
4	srT	As Oy Iso Tyynelä	29	sr	Urheilupuiston uimahalli
5	sr	As oy Pikku-Tyynelä	30	sr	Kauppapilaitos
6	sr	Kivikukko	31	sr	Virastotalo
7	sr	KSS Energia vanha osa	32	sr	Kaupungintalo
8	sr	Vanha posti- ja lennätintalo	33	sr	Pääkirjasto
9	sr	Hallituskatu 6	34	sr	Torikadun tornitalot
10	srT	Kalalokki	35	sr	Keskuskirkko
11	sr	Kulkuri (Hallituskatu 8)	36	sr	Kouvola-talo
12	srT	Salpausselänkatu 37	37	sr	Hovioikeuden talo
13	srT	Salpausselänkatu 34	38	srT	Varuskuntasairaala
14	sr	As Oy Kouvolan virkamiestalo	A	/s	Kouvolan hallintokeskus
15	srT	As Oy Esikunta (Urheilijankuja 3)	B	/s	Kouvolan rautatieverkon alue
16	srT	Kouvolankatu 26	C	/s	Urheilupuisto
17	srT	Hissipoika	D	/s	Kouvolan rautatieaseman alue
18	sr	Sivistys ja urheilutalo sekä teatteri	E	/s	Kauppalankatu
19	sr	Kauppahalli	F	/s	Notkotien / Ahdinkadun kortteli

20	srT	Salpausselänkatu 48	G	/s	Kalevankadun – Oikokadun korttelit
21	sr	Suomen Petrolin huoltoasema	H	/s	Salpausselänkadun korttelit
22	srT	Salapusselänkatu 41, 43, 45	I	/s	Hallituskadun kulma
23	srT	Pukimon talo	J	/s	Jaakonpuisto
24	srT	Urheilupuiston koulu	K	/s	Varuskuntakadun puutalot
25	srT	As Oy Sato-Jaakko			

3.2.6. Luontokohteet



LUONNON MONIMUOTOISUUDEN KANNALTA ARVOKAS ALUE

Alueella olevien erityisten luontoarvojen säilyminen tulee turvata. Alueen käytössä, kehittämisessä ja hoidossa on otettava huomioon luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden elinympäristöjen ja eliölajien esiintymien säilyttämisedellytykset.



HARVINAISEN JA UHANALAISEN LAJIN ESIINTYMISALUE

Alueen käyttöä suunniteltaessa ja toteutettaessa on otettava huomioon luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden elinympäristöjen, eliölajiesiintymien ja luontokohteiden säilyttämisedellytykset. Alueen asemakaavoituksessa tulee huomioida alueella oleva harvinaisen ja uhanalaisen eliölajin esiintymä ja selvittää kaavaratkaisun vaikutukset kyseiseen lajiin. Kasvilajien osalta tulee tutkia edellytykset kasviyksilöiden siirrolle, jos alueelle suunnitellaan muuttuvaa maankäyttöä.



HARVINAISEN JA UHANALAISEN LAJIN ESIINTYMISALUE

Alueen käyttöä suunniteltaessa ja toteutettaessa on otettava huomioon luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden elinympäristöjen, eliölajiesiintymien ja luontokohteiden säilyttämisedellytykset. Alueen asemakaavoituksessa tulee huomioida alueella oleva harvinaisen ja uhanalaisen eliölajin esiintymä ja selvittää kaavaratkaisun vaikutukset kyseiseen lajiin. Kasvilajien osalta tulee tutkia edellytykset kasviyksilöiden siirrolle, jos alueelle suunnitellaan muuttuvaa maankäyttöä.

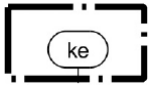
Luontokohteiden tarkempi kuvaus on esitetty erillisissä selvityksissä (raportit 42.,43.,66.,80.,81.,89. ja 105.).

3.2.7. Muut merkinnät ja määräykset

Kaavassa esitetyt määräykset on esitetty kursivoituna tekstinä.

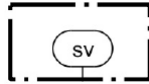
I-XII KERROSLUKUMÄÄRÄ

Korttelin tai sen osan tavoiteltava kerroslukumäärä, joka sisältää myös kerrosalaan kuulumattomat tilat kuten ullakon.



KEHITTÄMISALUE

Alueella voidaan soveltaa MRL:n 112§ mukaisia erityisjärjestelyjä. Kehittämialue on voimassa 10 vuotta kaavan hyväksymisestä.



SUOJAVYÖHYKE

Ratapihalla tapahtuvien vaarallisten aineiden kuljetusten onnettomuusriskialue. Aluetta koskevista maankäyttösuunnitelmista tulee pyytää alueellisen pelastuslaitoksen ja ympäristöviranomaisen lausunnot. Alueelle ei tule sijoittaa toimintoja, kuten päiväkotia ja palvelutaloja, joiden käyttäjät tarvitsevat liikkumisessaan avustusta.



PILAANTUNUT / MAHDOLLISESTI PILAANTUNUT MAAPERÄ

Alueen maaperän pilaantuneisuus on tutkittava asemakaavoituksen yhteydessä, ja maaperä on tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

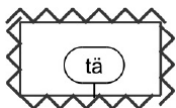


ERITYISALUE

Merkinnällä on osoitettu raideliikenteen ohjauskeskuksen alue.



YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE



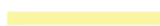
TÄRINÄALUEEN RAJA

Vyöhyke, jonka sisäpuolella tulee laatia värinäselvitys ennen asemakaavan muuttamista ja rakentamista.



AUTOPAIKKAVYÖHYKKEEN RAJA

Autopaikanormi on jaettu kolmeen vyöhykkeeseen, jotka on määritelty yleismääräyksissä. Vyöhyke 3 kattaa kaava-alueen rajan ja vyöhyke 2 rajan välisen alueen.



KAUPALLISEN KEHITTÄMISEN YDINALUEEN RAJA

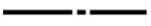
Ydinkeskustan kaupallisen kehittäminen painottuu rajauksen määrittelemälle alueelle. Asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee tutkia edellytykset alueen kauppakeskusmaiselle kehittämiselle. Rakennusten ylimmissä kerroksissa tulee tutkia edellytykset asuntojen lisärakentamiseen.



KAAVA-ALUEEN RAJA



ALUEEN RAJA



OHJEELLINEN ALUEEN TAI OSA-ALUEEN RAJA

Osayleiskaavassa on annettu seuraavia koko aluetta koskevia yleismääräyksiä:

Kaavakartan määräykset ja merkinnät ovat korttelikokonaisuuksien pääsääntöisen käyttötarkoituksen mukaan.

Alueella ei saa suorittaa maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä ilman MRL § 128:n mukaista lupaa.

Tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edistää kestävästä kehityksen periaatteita mm. kehittämällä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita sekä huomioimalla kaupunkiekologiaa.

Rakennusoikeuden, kerroslukujen ja rakennustavan määrittämisen perusteena tulee olla katu- ja kaupunkikuvan ominaispiirteiden huomioon ottaminen, kulttuurihistoriallisten arvojen huomioiminen sekä tasapainoisen kaupunkikuvan luominen. Osayleiskaavassa esitetyt kerrosluvut kaavamääräyksen mukaisesti enimmäis-/vähimmäislukuja, joita ei asemakaavoituksella saa ylittää/alittaa ilman erityisiä syitä. Asemakaavassa ja lopulta rakennusluvissa määritellyt rakennusoikeudet ovat näitä enimmäismääriä pienempiä, mikäli esimerkiksi oleskelualueiden ja pysäköinnin vähimmäismäärät eivät muuten täyty. Erityisistä toiminnallisista, kaupunkikuvallisista tai rakennetun ympäristön suojelua koskevista syistä johtuen asemakaavassa voidaan osoittaa osayleiskaavan suosituksesta poikkeavia korttelitehokkuuksia ja kerroslukuja, mikäli piha- ja oleskelualueet, autopaikoitus ja muut toiminnot ja ympäristön kannalta keskeiset vaatimukset voidaan osoittaa muulla tavoin toteutettaviksi.

PYSÄKÖINTIMÄÄRÄYKSET:

Korttelitehokkuuden ylittäessä 1,0 pysäköinti on lähtökohtaisesti järjestettävä rakenteellisella tai keskitetyillä pysäköintiratkaisuilla. Autopaikkojen lisäksi asemakaavassa on määriteltävä pyöräpysäköintipaikkojen määrä. Pysäköintimääräykset tarkennetaan asemakaavoituksessa.

Autopaikkoja on osoitettava seuraavasti:

- vyöhyke 1: yksi kutakin asuntokerrosalan 120 neliometriä kohti
- vyöhyke 2: yksi kutakin asuntokerrosalan 100 neliometriä kohti
- vyöhyke 3: yksi kutakin asuntokerrosalan 80 neliometriä kohti
- yksi kutakin erityisasumisen kerrosalan 200 neliometriä kohti
- yksi kutakin liiketilojen kerrosalan 60 neliometriä kohti
- yksi kutakin toimisto-, ravintola- ja kokoontumistilojen kerrosalan 120 neliometriä kohti
- yksi kutakin majoitustilojen 200 neliometriä kohti.

OLESKELUALUEMÄÄRÄYKSET:

Asemakaavassa piha-alueita tulee lähtökohtaisesti varata 10 m²/ 100 k-m². Alueilla, joissa on julkinen leikkialue korkeintaan 200 m etäisyydellä, voidaan oleskelualueilta jättää kiinteistön oma leikkipaikka rakentamatta. Muut oleskelualueet tulee kuitenkin toteuttaa MRL:n määräysten mukaisesti.

RAKENTAMISEN LAATUA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET:

Uudisrakennukset ja –osat tulee sopeuttaa olemassa olevaan rakennuskantaan ja niiden tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia. Asemakaavoissa ja niihin liittyvissä ohjeissa tulee kiinnittää huomiota vaatimuksiin kestävästä ja laadukkaista julkisivumateriaaleista sekä suositella uudisrakentamisessa rakennusten myöhemmän korottamisen mahdollistavia ratkaisuja. Yleiset alueet rakennetaan laadukkaasti ja esteettömiksi.

Huoltopihojen ja sisäänajoaukkojen /-ramppien sijoituksessa ja mitoituksessa tulee huomioida kaupunkikuvalliset seikat. Jätehuoneet tulee sijoittaa rakennukseen.

Katutilan suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulun ja pyöräilyn ympärivuotiseen esteettömyyteen, liikenneturvallisuuteen ja sujuvuuteen sekä tilojen korkeaan laatutasoon.

Uusiin yksikerroksisiin rakennusosiin, talusrakennuksiin, kulkuvälinsuojiiin ym. katoksiin tulee rakentaa ensisijaisesti viherkatto.

Energiahuoltoon liittyvien rakenteiden kuten aurinkopaneelien ja pientuulivoimaloiden tulee sopia kaupunkikuvaan ja niiden tulee olla integroitu rakenteisiin mahdollisimman hyvin.

HULEVESIÄ KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET:

Koko keskustan alueella tulee suosia läpäiseviä pinnoitteita. Katujen ja muiden yleisten alueiden suunnittelussa tulee käyttää ekologista hulevesiratkaisuja. Hulevesien hallinnan suunnittelulla tulee ehkäistä tulvariskiä suosimalla niiden paikallista käsittelyä ja suunnittelemalla tulva-alueet osaksi viheralueita. Hulevesiä viivyttävien rakenteiden säiliötilavuuden tulee olla yksi kuutiometri jokaista sataa vettä läpäisemätöntä pintaneliometriä kohden. Viivytyrakenteiden suunnitteluun tulee sisällyttää tulvareitin suunnittelu. Hulevesien imeyttäminen maaperään tulee tehdä paikalliset olosuhteet huomioiden (maaperä, pohjaveden korkeus yms.). Maaperän vedenläpäisevyyden tulee olla vähintään 0,001 m/s. Imeytykseen varattava pinta-ala on 1 m²/ 50 kattoneliometriä kohden. Hulevesirakenteissa tulee olla suunniteltu ylivuoto. Hulevesiratkaisujen käyttökelpoisuus tulee aina tarkistaa tarkemmassa suunnittelussa.

MELU:

Aluetta koskeva yleispiirteinen meluselvitys on ohjeena arvioitaessa melusuojausten ja tarkempien selvitysten tarvetta asemakaavoituksen ja lupamenettelyiden yhteydessä. Korttelin melutasot ja melun yleiset ohjearvot tulee huomioida asemakaavoituksessa ja rakennusten sekä niiden piha-alueiden suunnittelussa.

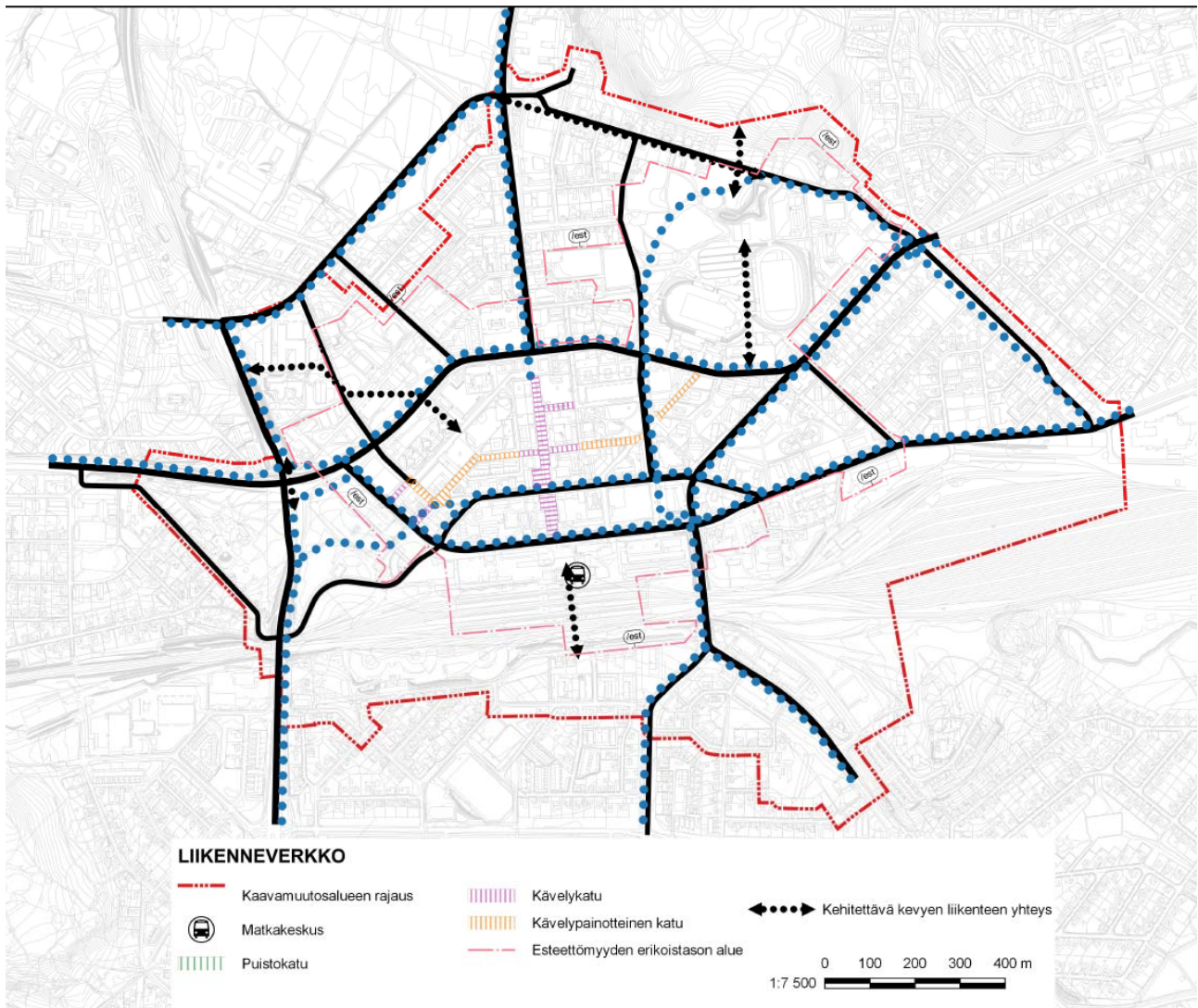
RAUTATIE LÄHIALUEISIIN LIITTYVÄT MÄÄRÄYKSET:

Rautatien läheisyydessä tehtävissä maankäytön muutoksissa tulee huomioida rautatien aiheuttaman melun, tärinän ja vaarallisten aineiden kuljetuksien vaikutusalueen vaikutukset ja selvittää ne riittävällä tasolla.

YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO:

Uudis- ja korjausrakentamisessa on suositeltavaa edistää ekologisesti kestävien energiamuotojen käyttöä sekä tehostaa energian tehokasta hyödyntämistä ja kierrätystä. Asemakaavoituksessa tulee huomioida kattolappeiden suuntaus mahdollisuuksien mukaan kohti etelää.

3.2.8. Liikenneverkko



Kaavan liikenneverkko on esitetty myös erillisessä liitekartassa (liite 1).

KAAVAMUUTOSALUEEN RAJA



MATKAKESKUS



KÄVELYKATU

Merkinnällä on osoitettu alueen nykyiset kävelykadut sekä suunnitteilla olevat kävelykadun laajennusalueet.



KÄVELYPAINOTTEINEN KATU

Merkinnällä on osoitettu katuosuudet, joiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee painottaa jalankulun ja kevyen liikenteen näkökulmaa.

 PÄÄKATU

Pääkadut muodostavat keskustan liikennekehän, joka toimii myös joukkoliikenteen pääreittinä.

 KOKOOJA- JA TONTTIKATU

 PYÖRÄILYN PÄÄREITTI

Merkinnällä on osoitettu pyöräilyn pääreitit, joiden kehittämismahdollisuuksien turvaaminen tulee huomioida katuverkon ja kevyen liikenteen väylien yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

 KEHITETTÄVÄ KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYS

 ESTEETTÖMYYDEN ERIKOISTASON ALUE

Alueella tulee tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa noudattaa esteettömyyden erikoistasolle määriteltyä mitoitusta ja periaatteita.

4. KAAVAPROSESSI JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

4.1. Kaavaprosessi

4.1.1. Suunnittelun tarve ja käynnistäminen

Tarve kaavan laatimiselle on syntynyt, koska aiemman osayleiskaavan ratkaisu ei ole toteutunut kaavan tavoitteiden mukaisesti. Aiemman kaavan tavoitteena oli kasvattaa Kouvolan keskustan kaupallista merkitystä. Kehitys on kuitenkin ollut päinvastaista useiden päivittäistavarakauppojen ja kauppakeskusten sijoituttua keskustan ulkopuolelle, jolloin asiointitarve keskustassa on vähentynyt merkittävästi. Tämä on vaikuttanut keskustan asiakasmääriin ja sitä kautta myös erikoiskaupan kannattavuuteen. Osayleiskaavan pohjaksi järjestettiin Kouvolan keskustan ydinalueen ideakilpailu vuonna 2012, jonka voittanutta ehdotusta jatkettiin seuraavana vuonna Keskustavisio 2030 työksi. Keskustavision tavoitteena oli antaa suunta keskustan kehitykselle ja osoittaa mahdollisimman paljon konkreettisia ja toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja erilaisille kehittämiskäytöksille. Osayleiskaavan valmistelu aloitettiin syksyllä 2015 osallistumis- ja arviointisuunnitelman laadinnalla.

4.1.2. Aloitusvaihe

Ydinkeskustan osayleiskaavasta käytiin viranomaisneuvottelu 27.11.2015. Neuvottelussa käytiin läpi kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka oli lähetetty neuvotteluun kutsutuille etukäteen tutustuttavaksi. Neuvottelu keskittyi kaavatyöhön liittyviin selvityksiin, niiden tarpeeseen ja laajuuteen.

Ydinkeskustan osayleiskaavan vireilletuloa käsiteltiin Teknisessä lautakunnassa 8.12.2015. Osayleiskaava kuulutettiin vireille 23.12.2015 ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 23.12.2015-31.1.2016 välisen ajan. OAS:a esiteltiin yleisötilaisuudessa 18.1.2016 ja paikalla oli parikymmentä henkilöä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei saatu palautetta.

4.1.3. Luonnosvaihe

Ennen luonnosvaiheen viemistä Teknisen lautakunnan käsittelyyn, siitä järjestettiin viranomaisten työneuvottelu 2.2.2018. Neuvottelussa ei ilmennyt tarpeita lisäselvityksille, mutta sovittiin, että kaavakartan tarkkuustasoa tutkitaan ennen sen nähtäville asettamista. Tekninen lautakunta käsittelee kaavaluonnoksen x.x.2018 pitämässään kokouksessa ja kaavaluonnos oli nähtävillä x.x.-x.x.2018. Mielipiteet kaavaluonnoksesta ja niiden huomioon ottaminen

4.1.4. Ehdotusvaihe

4.1.5. Hyväksyminen

4.1.6. Osallistuminen, vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Ydinkeskustan osayleiskaavasta järjestettiin kaikkiaan xxx asukkaille avointa tilaisuutta. Lisäksi työhön liittyen asukkailla oli mahdollisuus osallistua kaavatyöhön sen alkuvaiheessa internetissä olleen karttakyselyn välityksellä. Viranomaisten kanssa järjestettiin kaikkiaan x viranomaisneuvottelua ja lisäksi eri viranomaisten kanssa pidettiin xxxx

4.2. Vaikutusten Arviointi

4.2.1. Vaikutusten arviointi osana kaavan laatimistyötä

Osayleiskaavan vaikutuksia on arvioitu koko kaavaprosessin ajan. Pääpaino vaikutusten arvioinnissa on ollut luonnosvaiheessa, mutta myös ehdotusvaiheessa aikaisempaa arviointia on täydennetty.

4.2.2. Vaikutukset luonnonympäristöön ja virkistykseen

Kaavalla ei ole merkittäviä luonnonympäristöön, luonnon monimuotoisuuteen, vesistöihin, maa- ja kallioperään, ilman laatuun tai ilmastoon liittyviä negatiivisia vaikutuksia.

Arvokkaat luontokohteet on merkitty kaavakarttaan merkinnällä luo-1 *Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue* ja luo-2 *Harvinaisen ja uhanalaisen lajin esiintymisalue*. Pääosa luontokohteista sijaitsee nykyisellä rautatiealueella, eikä kaavalla voida vaikuttaa niiden säilymiseen, muutoin kuin säilyttämällä alueella nykyinen maankäyttö ja tuomalla luontoarvot kaavassa esiin.

Tikankadun alueen muuttaminen nykyisen asemakaavan mukaisesta *Teollisuus-, varastointi- ja edellisiin liittyvää liiketoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueesta* pääosin viheralueeksi parantaa luonnon monimuotoisuutta ja turvaa arvokkaan luontokohteen säilymistä. Alueen eteläpuolella olevan puutarhan alueen muuttaminen asumiseen pienentää viheralueen määrää, mutta koska puutarha-alue ei ole luonnontilainen ja pientalojen piha-alueille jää edelleen viheralueita, ei vaikutusten voida katsoa olevan merkittäviä.

Kaavan toteuttamisella ei ole merkittäviä virkistysalueiden määrää vähentäviä vaikutuksia. Palomäen virkistysalueen pienentäminen uimahallin mahdollista laajennusosaa ja kadun pohjoispuolen tehokkaampaa asuinrakentamista sekä kadun toimivuuden parantamista varten on pinta-alallisesti virkistysalueen koko laajuuteen nähden vähäinen muutos. Reuna-alueen osan käyttötarkoituksen muuttaminen ei huononna virkistysalueen tai sen reittien toimivuutta, koska nykyisten siirrettävien reittien pituus on vain muutamia kymmeniä metrejä ja ne voidaan siirtää nykyisen paikan viereen. Muutosalue sijoittuu liito-oravalle sopivan metsäalueen reunaan, johon rakentaminen vaatii liito-oravatilanteen selvittämistä. Lisäksi osa alueesta on luonnon ydinalueen (Palomäki-Palokangas) reunaa ja alueelta on muutama lepakkohavainto (saalistusalue), joiden ei ole katsottu kuitenkaan olevan merkittäviä. Koska kyseessä ei ole varsinainen suojelualue ja se sijaitsee luontoalueiden reunassa ja osin ulkopuolella, ei maankäytön muutoksella voida katsoa olevan merkittäviä vaikutuksia luonnonympäristöön tai sen monimuotoisuuteen.

Kiskokadun ja radan välisen alueen muuttaminen pysäköintialueeksi muuttaa arvokkaiden kasviesiintymien olosuhteita. Alueen asemakaavamuutos on hyväksytty vuonna 2017, ja siinä sekä alueen tarkemmassa suunnittelussa on huomioitu kyseiset esiintymät. Osayleiskaavassa esitetyllä maankäytön muutoksella ei voida katsoa olevan merkittäviä vaikutuksia alueen luonnonolosuhteisiin.

Palomäenkadun varrella olevan puiston muuttaminen mahdollisesti asumiskäyttöön ei aiheuta merkittäviä vaikutuksia virkistykselle. Alue on pääosin huonokuntoista nurmikenttää jonka käyttöaste on alhainen. Kenttä ei toimi merkittävänä viherverkoston tai liikuntapaikkojen palveluverkon osana. Palomäenkatu on kyseisellä kohdalla itsessään leveä ja puistomainen, eikä muutoksella ole vaikutusta itse katuun ja sen muodostamaan viheryhteyteen. Kenttä on lähellä Urheilupuiston liikunta-alueita, joten sen poistamisen vaikutus alueen liikunta-olosuhteisiin ei ole merkittävä.

Urheilupuiston luoteiskulmauksen maankäytön muutoksilla ei ole merkittäviä vaikutuksia virkistysalueisiin. Vaikutukset ovat positiivisia, jos alueen tai sen osan kehittämisessä päädytään alueen muuttamiseen virkistysalueeksi. Jos alue taas päätetään säilyttää asuinkäytössä tai muuttaa urheiluun ja liikuntaan liittyville palveluille tarkoitetuksi alueeksi, ovat vaikutukset luonnon ja virkistykseen kannalta neutraalit.

4.2.3. Vaikutukset vesiin ja ympäristöhäiriöihin

Yleiskaavaratkaisulla on jonkin verran vaikutusta syntyvien hulevesien ja pohjaveden määrään. Hulevesiä kertyy kaavan toteutuessa nykyistä enemmän lähinnä alueilla, jotka ovat nykyisin rakentamattomia tai rakentamisen tehokkuus on pientä. Koska hulevedet purkautuvat Kymijokeen, joka on vesimäärältään suuri, ei kaavan toteutuminen vaikuta olennaisesti sen vesimäärään. Vaikka suurin osa kaava-alueesta sijaitseekin Salpausselän reunamuodostuman kohdalla ja maaperän läpäisevyys on teoriassa hyvää, on käytännössä huomattu, että imeytyminen on hidasta johtuen hiekan seassa olevista savilinsseistä ja hienojakoisesta hiekasta. Tämä saattaa vaikuttaa pohjaveden määrään jonkin verran.

Kaavassa ei esitetä sellaista uutta maankäyttöä, joka toteutuessaan vaikuttaisi hulevesien tai maaperän laatuun. Rautatien aiheuttaman tärinän vaikutusalueelle on esitetty tiivistyvää maankäyttöä, joka on pääosin tutkittu jo asemakaavatasolla. Tärinä tulee huomioida tärinäalueiden sisällä olevilla alueilla tehtävässä tarkemmassa suunnittelussa ja sen haitat ehkäistä rakenneratkaisuilla. Tärinää lisäävää maankäyttöä ei kaava-alueelle ole suunniteltu. Melun osalta muutokset liikenneverkossa lisäävät jonkin verran meluhaittoja pääkatujen varsilla, mutta toisaalta vähentävät niitä muilla kaduilla, jolloin vaikutusten voidaan katsoa olevan neutraali. Ajonopeudet ovat keskustassa alhaisia, joten liikenteen lisääntyminen ei vaikuta melutasoihin merkittävästi.

Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvän suojavyöhykkeen sisään on esitetty kohtuullisen paljon kaupunkirakennetta tiivistävää rakentamista. Tässä kohtaa alueelliset maankäyttötavoitteet ovat

ristiriidassa keskenään ja kaavaratkaisussa on suhteutettu saatavan hyödyn ja vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvien riskien todennäköisyys. Koska kyseessä on kaupungin ydinkeskusta, jonka elinvoimaisuutta tulee kaikin keinoin lisätä, ei täydennysrakentamista voida jättää mahdollistamatta suojavyöhykkeeseen vedoten. Täydennysrakentaminen lisää siis vaaralle altistuvien asukkaiden ja työntekijöiden määrää alueella, mutta kuten asiaan liittyvissä selvityksissä on todettu, ovat vaaran ensisijaiset ehkäisykeinot muualla kuin maankäytön suunnittelussa.

4.2.4. Vaikutukset liikenteeseen

Kaavaratkaisussa ei esitetä nykyisestä merkittävästi poikkeavia liikenneratkaisuja, koska voimassa olevien yleiskaavojen liikenneratkaisuja koskeva sisältö on pääosin ajantasainen ja sen toteuttaminen on parhailaan puuttuvilta osilta käynnissä. Kävelypainotteisen keskustan laajentaminen keskittää liikennettä keskustan kehäkaduille, jolloin sen ydinalue jää nykyistä enemmän palvelemaan matalanopeuksista pysäköinti- ja huoltoliikennettä. Kävelypainotteisen alueen laajentuminen ja katujen ajonopeuksien hidastuminen vaikuttaa liikenneturvallisuuden paranemiseen. Sumulaaksonkadun linjauksen muutos parantaa Sumulaaksonkadun, Salpausselänkadun ja Koulukadun risteyksen turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta.

Kevyen liikenteen yhteyksien ja pyöräverkon kehittäminen lisää pyöräilyn sujuvuutta ja mielekkyyttä ja sitä kautta pyöräilyn kulkutapaosuutta. Pyöräilyn suosio tulee vaikuttamaan moottoriajoneuvojen pysäköintipaikkojen tarpeeseen, jos keskustan lähellä olevat asukkaat käyttävät asiointi- ja työmatkoihinsa tulevaisuudessa pääasiassa pyörää tai julkista liikennettä. Toteutuessaan pyöräilyn suosio kasvattaa myös tarvittavan pyöräpysäköinnin määrää.

Liikenneverkkoon ja pysäköintialueisiin suunnitellut muutokset sekä alueen täydennysrakentaminen vähentävät keskustan pysäköintikapasiteettia suhteessa sen kasvavaan tarpeeseen. Tämä näkyy keskustan etelä- ja länsiosassa etenkin matkakeskuksen ympäristössä, jossa suunniteltu maankäyttö pakottaa rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin. Lisäksi kaavan yhden tavoitteen, eli (kaupallisen) elinvoimaisuuden lisäämisen toteutuessa asiointipysäköinnin määrä tulee alueella kasvamaan, jolloin tulevaisuudessa voidaan olla tilanteessa, jossa pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi. Osayleiskaavassa merkityt uudet aluevaraukset pysäköinnille ovat matkakeskuksen myötä poistuvan liityntäpysäköintialueen korvaava uusi alue radan eteläpuolella sekä Hallituskadun ja radan välissä oleva niin sanotun Brankkarin alueen kaksi pysäköintialuetta. Näiden tarjoamaa kapasiteettiä on jo käytössä nykyisissä muuttuvilla/poistuvilla pysäköintialueilla, eivätkä ne siten lisää keskustan pysäköintipaikkojen kokonaismäärää. Autojen määrän on ennustettu laskevan jakamistalouden kehittyessä, mutta muutos on kaavan tavoitevuoteen suhteutettuna hidasta, ja sen merkitys Kouvolan yhdyskuntarakenteen huomioiden tulee todennäköisesti jäämään vähäiseksi. Ratkaisuna mahdolliseen pysäköintipaikkojen riittämättömyyteen on rakenteellisen pysäköinnin rakentaminen, joko maan alle tai pysäköintitaloon.

Joukkoliikenteen osalta kaavan merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat matkakeskusalueen kehittämiseen. Uudet liityntäpysäköintipaikat radan eteläpuolella muuttavat liityntäliikenteen reittejä, ja uudistukset joukkoliikenteen terminaaleissa sekä niiden ympäristössä, luovat mahdollisuuden parantaa joukkoliikenteen käyttäjien palveluita ja käyttöympäristöä. Liityntäpysäköinnin määrä ei tule suoraan kaavan vaikutuksesta kasvamaan, joten pysäköintitarvetta on syytä seurata ennen koko Halkotorin alueen rakentamista pelkästään asumiseen. Halkotorin alueella on mahdollisuuksia myös esimerkiksi pysäköintilaitoksen rakentamiseen tarpeen niin vaatiessa.

4.2.5. Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja rakennettuun kulttuuriperintöön

Osayleiskaavalla ei ole vaikutuksia kaukomaisemaan ja lähimaisemaankin vaikutukset ovat lähinnä kaupunkikuvaan liittyviä. Kaavan mahdollistama keskustan täydennysrakentaminen eheyttää kaupunkikuvaa. Kerrosmäärää maltillisesti lisäämällä kaupunkikuvalliset muutokset ovat hallittuja ja usein rakennusten korottamisen yhteydessä koko rakennus saa päivitetyn ilmeen. Suurin sallittu kerrosmäärä ei ylitä nykyisten rakennusten korkeutta, joten kaupungin silhuetti ei oleellisesti muutu täydennysrakentamisen vuoksi.

Kaavassa on esitetty runsaasti uusia suojelukohteita. Rakennusten ja miljöiden suojelu takaa kerroksellisen eri aikakausien arkkitehtuurista koostuvan kaupunkirakenteen ja rakennetun ympäristön arvokkaiden kohteiden säilymisen. Se ei kuitenkaan estä keskustan kehittämistä, vaan parantaa sen identiteettiä sekä asukkaiden sidettä omaan kotikaupunkiinsa ja sen historiaan.

Osa kaduista on merkitty toteutettaviksi puistokatumaisina ja kaavakartassa on esitetty muitakin säilytettäviä/kehitettäviä viheryhteyksiä, mikä lisää kaupunkitilan vehreyttä ja viihtyisyyttä. Kävelypainotteisten katujen laatutaso on yleensä tavallisia katuja parempi, jolloin myös katutilan laatu paranee vaikuttaen kaupunkikuvaan positiivisesti.

Sumulaaksonkadun uusi esitetty linjaus leventää katualuetta ja mahdollistaa sen kehittämisen kaavamääräyksen mukaisesti puistokatumaiseksi, mikä parantaa Urheilupuiston ja Keskuspuiston välistä puutteellista viheryhteyttä ja lisää samalla katutilan viihtyisyyttä.

4.2.6. Vaikutukset elinoloihin ja –ympäristöön

Kaavassa esitetyt määräykset ja suositukset edistävät keskustan kehittymistä entistä viihtyisämmäksi ja monipuolisemmaksi asuinpaikaksi. Ympäristön kaupunkikuvallinen laatu paranee, liikenteen aiheuttamat haitat vähenevät osalla alueesta ja asukasmäärän lisääntyessä asukkaiden sosiaalinen ympäristö paranee. Täydennysrakentaminen mahdollistaa asumisväljyyden kasvun ja sitä kautta asukasjakautuman monipuolistumisen.

4.2.7. Vaikutukset elinkeinoihin ja kuntatalouteen

Pysäköintikapasiteetin rajallisuuden vuoksi rakenteellisen pysäköinnin osuus tulee kasvamaan myös kaupungin hallinnoimilla alueilla. Pysäköintitaloon tai maanalaiseen pysäköintiluolaan sijoitetut julkiset autopaikat tulevat maantasopaikkoja kalliimmiksi, mutta ne voidaan rahoittaa maankäytön tehostumisesta saatavilla maankäyttömaksuilla sekä pysäköintimaksuilla. Toisaalta keskustan kaupunkirakenteen tiivistyminen ja sitä kautta tuleva kiinteistökehitys ja rakennusten saneeraushankkeet luovat houkuttelevampia liiketiloja, jotka puolestaan luovat työpaikkoja ja elinvoimaisuutta sekä lisäävät parhaassa tapauksessa kaupungin verotuloja.

4.2.8. Vaikutukset kauppaan ja palveluihin

Kaavan tavoitteena on parantaa kaupan ja palveluiden toimintaedellytyksiä Kouvolan ydinkeskustassa. Keskustatoimintojen alueen tiivistäminen ja kävelypainotteisten katujen lisääminen luo parempaa asiointiympäristöä erikoiskaupan ja etenkin ravintolapalveluiden asiakkaille. Kävelyalueen suhde autoliikenteen salliviin katuihin on melko pieni ja yrityksillä on mahdollisuus sijoittua oman liiketoimintansa kannalta sopivan katutyypin varrelle. Siten eri katutyypin kirjon voidaan katsoa olevan monipuolinen ja erilaisia liiketoimintamalleja tukeva. Kaavassa esitetty täydennysrakentaminen lisää kiinteistöjen mahdollisuuksia kehittää niitä ja siten tarjota laadukkaampia toimitiloja kaupalle ja palveluille.

Asemansseudun kehittäminen ja Asemakadun muuttaminen kävelykaduksi lähentävät asemanseutua ja nykyistä kaupallista ydinaluetta ja muodostavat selkeän ja vahvan etelä-pohjoissuuntaisen kauppa-akselin. Uudet liityntäpysäköintipaikat radan eteläpuolella lisäävät alueen houkuttelevuutta palvelujen ja toimistotyöpaikkojen sijoittumisen näkökulmasta.

4.2.9. Vaikutukset väestön kehitykseen ja asumiseen

Osayleiskaavalla mahdollistetaan keskustan täydennysrakentaminen ja sitä kautta tuetaan keskustan asukasmäärän lisääntymistä. Alueelle osoitetun täydennysrakentamisen lähtökohtana on ollut arvio alueen tulevasta väestönkehityksestä. Kaava mahdollistaa lähes 200 000 k-m² täydennysrakentamisen, josta pääosa on osoitettu asunnoille. Jos keskustaan suuntautuva muuttoliike on pääosin kaupungin sisäistä, tuntuvat sen vaikutukset kaupungin muissa osissa. Asumisväljyyttä ja erilaisten asumisratkaisujen kirjoa on täydennysrakentamisen johdosta mahdollista kasvattaa. Tämä luo mahdollisuuksia myös lapsiperheiden sijoittumiselle ydinkeskustaan, jolloin asukasrakenne monipuolistuu.

4.2.10. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja –talouteen

Täydennysrakentaminen tiivistää yhdyskuntarakennetta ja tekee sen taloudellisemmaksi, kun samaa infraa hyödyntää mahdollisimman paljon asukkaita. Kaupungin omistaman maan myyminen rakennusliikkeille ja asemakaavamuutosten yhteydessä kasvavasta rakennusoikeudesta saatavat maankäyttösopimuskorvaukset lisäävät kaupungin saamia tuloja, joilla keskustan katuja ja yleisiä alueita voidaan kehittää entistä viihtyisemmiksi. Jos keskustaan suuntautuva muuttoliike tulee kaupungin ulkopuolelta, niin verotulot kasvavat. Jos se puolestaan on kaupungin sisäistä muuttoa, on vaikutus neutraali.

4.2.11. Vaikutukset energiatalouteen ja ilmastoon

Vaihtoehtoisten energiamuotojen hyödyntäminen vähentää osaltaan hiilidioksidipäästöjä joiden toinen merkittävä aiheuttaja on lämmityksen ohella liikenne. Keskusta-asuminen vähentää autolla liikkumisen tarvetta, koska työpaikat ja palvelut ovat kävelyetäisyydellä ja julkisen liikenteen yhteydet ovat hyvät. Asemansseudun kehittäminen parantaa julkisen liikenteen solmukohtien olosuhteita ja palveluita, jolloin joukkoliikenteen käyttäminen tulee houkuttelevammaksi. Muun muassa viherkatot ja monimuotoiset puistot toimivat hiilidioksidinieluina ja parantavat keskustan pienilmastoa.

4.2.12. Yhteenveto kaavan aiheuttamista vaikutuksista

Alla olevaan taulukoon on koottu keskeisimmät vaikutukset. Positiiviset vaikutukset on merkitty vihreällä, neutraalit keltaisella ja negatiiviset punaisella värillä.

Vaikutuksen kohde	Vaikutus
Vaikutukset luonnonympäristöön ja virkistykseen	<ul style="list-style-type: none"> - luonnon monimuotoisuuskohteiden säilyminen on turvattu - virkistysalueiden sijainti muuttuu hieman määrän pysyessä lähes samana
Vaikutukset vesiin ja ympäristöhäiriöihin	<ul style="list-style-type: none"> - hulevesien määrä kasvaa jonkin verran - pohjaveden määrä vähenee jonkin verran - melualue keskittyy pääkatujen varsille - VAK-alueen asukasmäärä nousee - maankäyttö tehostuu raideliikenteen aiheuttaman tärinän alueella

<p>Vaikutukset liikenteeseen, energiatalouteen ja ilmastoon</p>	<ul style="list-style-type: none"> - yksityisauto- ja joukkoliikenne keskittyy pääkatujen muodostamalle kehälle - kevyen liikenteen turvallisuus paranee - pyöräilyn kulkutapaosuus kasvaa ja moottoriajoneuvoliikenteen määrä laskee -> hiilidioksidipäästöt laskevat - Sumulaaksonkadun liittymän liikennöinti sujuvoituu - pyöräpysäköintipaikkojen tarve kasvaa - pysäköintipaikkojen määrä suhteessa kerrosalaan pienenee - pysäköinti joudutaan järjestämään yhä enemmän rakenteellisena - joukkoliikenteen olosuhteet muuttuvat - liityntäpysäköintiliikenteen reitit muuttuvat - liikenteen päästöt vähenevät yhdyskuntarakenteen tiivistyessä - lämmityksestä aiheutuvat päästöt vähenevät uusiutuvien energiamuotojen hyödyntämisen myötä
<p>Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja rakennettuun kulttuuriperintöön</p>	<ul style="list-style-type: none"> - kaupunkikuva eheytyy täydennysrakentamisen ja uusien viheralueiden myötä - rakennetun kulttuuriperinnön säilyminen vahvistuu ja arvostus nousee - puistokadut parantavat viheryhteyksiä ja kaupunkikuvaa
<p>Vaikutukset elinoloihin, - ympäristöön ja kaupunkirakenteeseen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - kaavan mahdollistama täydennysrakentaminen parantaa laadullisesti elinoloja ja viihtyvyyttä sekä tiivistää kaupunkirakennetta - asumisväljyys voi kasvaa ja asukasjakauma monipuolistua
<p>Vaikutukset elinkeinoihin ja kuntatalouteen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - yritysten ja kaupungin ulkopuolelta muuttavien asukkaiden lisääntyessä verotulot kasvavat jonkin verran - tiivis kaupunkirakenne tehostaa jo rakennetun infran käyttöä - tiivistämisen mahdollisesti aiheuttama tarve rakenteelliseen pysäköintiin lisää sekä kiinteistösijoittajien että kaupungin investointikustannuksia - tiivistäminen lisää rakennusoikeuteen liittyviä tuloja
<p>Vaikutukset kauppaan ja palveluihin</p>	<ul style="list-style-type: none"> - kauppa ja palvelut keskittyvät pienemmälle alueelle - kiinteistöjen kehittäminen helpottuu - matkakeskus liittyy paremmin osaksi kaupallista ydinkeskustaa Asemakadun muuttuessa kävelykaduksi - asiointiympäristö ja toimintaedellytykset monipuolistuvat - radan eteläpuolen houkuttelevuus palvelujen sijoittumiselle kasvaa
<p>Vaikutukset väestön kehitykseen ja asumiseen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - asuntojen ja asukkaiden määrää kasvaa täydennysrakentamisen seurauksena - asumisen laatu paranee sen väljyyden kasvaessa ja kiinteistöjen ominaisuuksien parantuessa - asumistyyppien kirjo kasvaa, jolloin myös asukasrakenne monipuolistuu

4.2.13. Tavoitteiden toteutuminen

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden täyttäminen

Osayleiskaavassa on keskeisenä teemana ollut täydennysrakentaminen, josta osa on osoitettu nykyisten rakennusten yhteyteen rakennusten korottamisella. Kaavassa on etsitty uusia paikkoja myös korkeammalle rakentamiselle. Nämä molemmat seikat edesauttavat *resurssitehokasta rakentamista*.

Kaavan liikeneratkaisussa on lähtökohdaksi otettu sujuva liikenne kaikilla kulkutavoilla ja etenkin kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen. Kävelypainotteisten katujen lisääminen ydinkeskustassa ja pyöräilyn tukeminen verkostoa kehittämällä vastaa *kestävän liikkumisen edistämisen* tavoitteeseen. Matkakeskuksen alueen kehittäminen uusia aluevarauksia tekemällä mahdollistaa osaltaan *tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteiden sekä eri liikennemuotojen ja –palveluiden yhteiskäyttöön perustuvien matka- ja kuljetusketjujen kehittämisen*. Radan varren kehittäminen parantaa myös *asuntojen, palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuutta kestävän kehityksen mukaisilla liikkumismuodoilla*.

Osayleiskaavassa *varaudutaan ilmastomuutoksen vaikutuksiin* antamalla määräyksiä kaava-alueen hulevesien käsittelystä. *Melun ja tärinän aiheuttamia terveysvaikutuksia ehkäistään* niiden selvittämistä koskevilla kaavamääräyksillä. *Ilmanlaatuun* kaavalla voidaan vaikuttaa autoliikenteen ohjaamisella ”liikennekehälle”.

Valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen on turvattu esittämällä kyseisten alueiden rajaukset kaavakartassa ja määrittämällä niille suojelua tukevia määräyksiä. *Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat kohteet* on merkitty kartalle ja jätetty rakentamisen ulkopuolelle. *Ekologisia yhteyksiä ja viheralueverkoston jatkuvuutta* on pyritty nykyinen kaupunkirakenne huomioiden turvaamaan säilyttämällä pääosa nykyisistä viheralueista varaamalla kaavasta kokonaan uusia alueita niitä varten. Tämä tukee myös *virkestysalueeksi soveltuvien alueiden riittävydestä huolehtimista*.

Uusiutuvan energiantuotannon edellyttämät ratkaisut on huomioitu kaavamääräyksissä. Tehdyn selvityksen mukaan pääosa nykyisestä lämmitys energiasta tuotetaan jo tehokkaasti biovoimalaitoksessa eikä muiden uusiutuvien energianlähteiden hyödyntämistä koettu kovinkaan merkittäväksi potentiaaliksi jo tiiviisti rakennetussa kaupunkirakenteessa osin niiden käytön korkeiden kustannusten vuoksi.

Maakuntakaavan tavoitteiden toteutuminen

Suunnittelualue sijoittuu maakuntakaavan keskustatoimintojen alueelle (C), jolla on säilytettäviä vähintään maakunnallisesti merkittäviä rakennuskulttuurikohteita (/s). Kaikki osayleiskaava-alueen toiminnot ovat keskustatoimintojen alueen määrittämisen mukaisia ja siltä osin maakuntakaavan tavoitteet toteutuvat. Puutarhurinkadun ja Kotkankallionkadun varsi sekä suunnittelualueen koillisosa on maakuntakaavassa osoitettu taajamatoimintojen alueena (A/s). Tälle osalle on osayleiskaavassa osoitettu pääosin asumista ja jonkin verran työpaikkoja, jolloin myös sen osalta tavoitteet toteutuvat. Keskustatoimintojen alueella on maakuntakaavassa määrätty, että vähintään maakunnallisesti arvokkaita rakennuskulttuurikohteita säilytetään. Osayleiskaavassa on määritelty noin viisikymmentä kohdetta, jotka tulisi suojella asemakaavalla tai joiden suojelua tulisi tutkia. Näiden joukossa on myös maakunnallisesti arvokkaiksi luokiteltuja kohteita.

Maakuntakaavan määräys siitä, että alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee selvittää edellytyksiä uusiutuvaan energiaan perustuvien järjestelmien käyttöön, on osayleiskaavassa huomioitu. Aiheesta on laadittu kaava-alueelta selvitys, jonka tulokset on huomioitu kaavamääräyksissä.

Yleiskaavan sisältövaatimusten täyttäminen

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon

- yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys
- olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö
- asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus
- mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla
- mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset
- ympäristöhaittojen vähentäminen
- rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen
- virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys

Ydinkeskustan osayleiskaavassa päivitetään olemassa olevia osayleiskaavoja ja suunnittelualue on hyvin pitkälle toteutunut jo aikaisempien maankäytön suunnitelmien mukaisesti. Muutoksia aikaisempiin yleiskaavoihin on kaavassa esitetty jonkin verran, mutta mikään esitetyistä muutoksista ei ole ristiriidassa yleiskaavojen sisältövaatimuksiin. Sisältövaatimukset ovat hyvin samanlaiset, kuin valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joiden toteutumista on käsitelty aikaisemmassa kappaleessa.

Suhde nykyisiin yleiskaavoihin

Suhteessa Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavaan (2016) ydinkeskustan osayleiskaava on hyvinkin yksityiskohtainen. Keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavassa (kartta 1/3) on suunnittelualueelle merkitty muutamia merkintöjä. Asemakaavoitettavaksi merkityt asuntoalueet on huomioitu tehdyt luontoselvitykset ja nykyinen asemakaava huomioiden. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden alueiden rajauksia on tarkennettu tehtyjen selvitysten pohjalta. Suojavyöhyke (vak) ja ratapiha-alue on merkitty kaavakarttaan määräyksineen. Myös keskustan läpi linjattu ulkoilureitti on merkitty kaavakarttaan. Keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan *Kouvolan keskustan kehittämismerkinnät* (kartta 2/3), sisältö on huomioitu ydinkeskustan osayleiskaavassa niiltä osin, kun kehittämistoimenpiteitä ei ole vielä tehty. Täydennysrakentamisen ja kaupunkikuvallisen kehittämisen alueille on ydinkeskustan osayleiskaavassa merkitty täydennysrakentamista.

Suhteessa Kouvolan ydinkeskustan osatarkistukseen (2001) on tässä kaavassa jonkin verran eroavaisuuksia. Aikaisemmassa yleiskaavassa Halkotorin alueelle esitetty viheralue, on jätetty asemakaavoitusvaiheessa pois ja viheryhteys siten katkaistu. Osayleiskaavassa ei jo osin toteutunutta asemakaavaratkaisua ole lähdetty muuttamaan. Torien osalta ratkaisu tässä kaavassa on pinta-alan ja sijainnin kannalta hyvin samanlainen kuin aikaisemmassa kaavassa. Uutena torialueena on esitetty Manskin pohjoispää, joka voitaisiin muuttaa kaupunkikuvallisesti viihtyisämmäksi ja aukiomaiseksi, mutta sallia autoliikenne sen kautta jatkossakin. Matkakeskuksen alue on muutettu palvelujen alueesta (P1) keskustatoimintojen alueeksi (C), joka mahdollistaa alueella palvelujen aluetta monipuolisemman maankäytön, ja liittää matkakeskuksen paremmin osaksi kaupallista ydinkeskustaa. Pohjola-torin kohdalla kaavaratkaisu vahvistaa vuoden 2001 kaavan tavoitteita muuttaa pysäköintialue keskustatoimintojen alueeksi jo laaditun asemakaavaehdotuksen mukaisesti. Aikaisemman kaavan A/P alueet on muutettu asuinkerrostalojen alueiksi (AK), joihin voidaan kuitenkin sijoittaa myös palveluja ja työpaikkoja. Toteutuksen kannalta muutos on käytännössä merkityksetön, mutta sillä on haluttu keskittää palvelujen sijoittumista Salpausselänkadun

eteläpuolelle sen muodostaman estevaikutuksen vuoksi. Kaava-alueen itäosassa aikaisemman kaavan keskustatoimintojen alueita (C) on muutettu yhdistetyiksi palvelujen ja asumisen alueiksi (PA) ja palvelujen alueeksi (P). Liikenteen osalta muutokset eivät ole suuria. Asemakadun muuttaminen koko leveydeltä kävelykaduksi on huomattavin muutos. Vuoden 2001 kaavassa esitetyjä Kaupungintaloa ympäröiviä torialueita, kortteleiden sisäisiä jalankulkuyhteyksiä (yleiselle jalankululle varattu alueen osa) ja kevyen liikenteen paikallisraitteja ei ole esitetty tässä osayleiskaavassa. Julkisten palvelujen alueet (PY) on osin muutettu palvelujen alueeksi (P), jotta niillä olevien rakennusten käyttömahdollisuudet olisivat tulevaisuudessa joustavammat.

Ydinkeskustan osayleiskaavan suhde aikaisempaan Kouvolan keskustan osayleiskaavaan (1996) on sekin jokseenkin neutraali. Eniten muutoksia on Kauppalankatua ja Hallituskatua reunustavien asunto-/palvelualueiden osalta (A/P). Ne on lähes kaikki muutettu asuinkerrostalojen alueeksi (AK). Sumulaakson kentän (V) muuttaminen yhdistetyksi urheilun ja palvelujen alueeksi (PU) on sekin melko huomattava muutos aikaisempaan kaavaan. Palomäenkadun pohjoispuolelle vuoden 1996 kaavassa linjattu tunnelivaraus on jätetty pois. Sille ei ole löytynyt 20 vuoden aikana tarpeeksi suurta liikenteellistä painetta suhteessa suuriin toteutuskustannuksiin. Palomäenkadun katualuetta on sen sijaan levennetty ja asumiselle tarkoitettua aluetta kasvatettu pohjoiseen, jotta se riittää kerrostalorakentamisen tarpeisiin ja jotta katualuetta voitaisiin muokata vastaamaan sen hierarkista asemaa kokoojakatuna. Kadun merkitys keskustan toisena kehäväylänä yhdessä rakenteilla olevan Marjoniementien jatkeen kanssa tulee tulevaisuudessa korostumaan sosiaali- ja terveystalouden keskittyessä Kauppalankadun länsipuolelle. Tunnelikadun itäpuoleisten alueiden maankäyttö on tässä yleiskaavassa täsmäntynyt kehittämishankkeiden pohjalta. Urheilupuiston itäkulman maankäyttöä on muutettu toteutuneen ratkaisun pohjalta yleisten palvelujen (PY) alueesta osin asuinkerrostalojen alueeksi (AK).

Kaavan tavoitteiden toteutuminen

Kaavalle asetetut tavoitteet ovat toteutuneet hyvin. Elinvoimaisuuden vahvistamiseen osayleiskaava antaa eväät täydennysrakentamisen mahdollistaman asukasmäärän ja työpaikkojen lisäämisen kautta. Täydennysrakentaminen tarkoittaa toteutuessaan myös maankäytön tehostumista. Keskustan saavutettavuus parantuu asemanseudun ja pyöräilyverkoston kehittämisen myötä. Uusia pysäköintipaikkojen kokonaismäärää suoraan lisääviä maankäytön muutoksia ei kaavassa ole esitetty, mutta täydennysrakentamisesta saavat tulot mahdollistavat rakenteellisten pysäköintipaikkojen rakentamisen, jolloin paikkojen määrää voidaan tarvittaessa lisätä. Liikenneverkkoon ei tehdyn selvityksen perusteella ole tarvinnut kaavassa tehdä muutoksia pyöräilyverkkoa ja sumulaaksonkatua lukuun ottamatta. Kävely- ja kävelypainotteisten katujen lisääminen ei varsinaisesti paranna liikenneverkon toimivuutta vaan vaikuttaa enemmän turvallisuuteen, kaupunkikuvaan ja viihtyvyyteen. Katujen ajosuunnat Useiden suojelukohteiden määrittäminen lisää rakennetun kulttuuriympäristön arvostusta ja säilymistä. Koska jo aikaisemmin keskustatoimintojen alue on ollut melko laaja, ei siihen liittyvillä muutoksilla ole saavutettu keskustatoimintojen monipuolistamista. Urheilupuiston alueella tehdyt muutokset sen sijaan mahdollistavat entistä monipuolisemman palvelualueen muodostumisen keskustan pohjoisosaan. Kaava parantaa ja eheyttää kaupunkikuvan ja rakennetun ympäristön laatua täydennysrakentamismahdollisuuksien kautta. Tehottomasti rakennetut alueet voidaan hyödyntää rakennusmaana nykyistä paremmin korvaamalla tai täydentämällä nykyisiä rakennuksia. Rakennusten korottaminen vaikuttaa usein positiivisesti koko rakennuksen julkisivuihin ja sitä kautta kaupunkikuvaan. Kaupunkiluonnon ja viherympäristöjen turvaamisen osalta kaavassa on onnistuttu hyvin. Viheralueita ei ole merkittävästi pienennetty ja suojelukohteet sekä kehitettävät viheryhteydet ja puistokatumaisina rakennettavat kadut on merkitty kaavaan, jolloin ne todennäköisesti myös huomioidaan asemakaavoissa ja tarkemmissa suunnitelmissa. Kaavamääräyksissä on myös suosituksia rakennettujen viheralueiden

monimuotoisuuden ja viherkattojen lisäämiseksi. Aseman seudun kehittäminen on kulkenut osayleiskaavatyön rinnalla ja siltä osin tavoitteiden toteutuminen on jo pitkällä.

4.3. Yleiskaavan kohtuullisuuden arviointi

Yleiskaavassa ei ole esitetty maanomistajien tai asukkaiden kannalta kohtuuttomia ratkaisuja. Täydennysrakentamisen mahdollistaminen nostaa kiinteistöjen arvoa ja on sitä kautta niiden omistajille positiivinen muutos. Asuinympäristöjä ei olla muuttamassa radikaalisti edes täydennysrakentamisalueilla. suurimmat maankäytön muutokset on esitetty kaupungin omistamille maille ja monia niistä on tutkittu jo asemakaavalla, jolloin kiinteistönomistajat ovat olleet mukana prosessissa ja usein niiden alkuunpanijoina.

4.4. Yleiskaavan toteuttaminen

Ydinkeskustan osayleiskaavan toteuttaminen tapahtuu pääosin asemakaavamuutosten ja edelleen kiinteistönomistajien toimesta. Urheilupuiston alueen kehittäminen tulee tarkastella erillisen kehittämissuunnitelman kautta, joka on ajoitettu tehtäväksi vuoden 2018 aikana. Marjonimentien länsipuolen kehittämisalueeksi merkitty alue on osa myös vuonna 2018 järjestettävää arkkitehtikilpailun aluetta, jonka jälkeen alueen kehittämiselle on olemassa tavoite ja ratkaisu. Katuihin ja kevyen liikenteen yhteyksiin liittyvät muutokset viedään eteenpäin katusuunnitelmien ja asemakaavamuutosten yhteydessä.

Maankäytön toteuttamisohjelma 2017

Maankäytön toteuttamisohjelma laaditaan vuosittain ja sen avulla suunnitellaan Kouvolan maankäytön toteuttamista seuraavien 10 vuoden aikana. Ohjelma toimii kaavoituksen, maanhankinnan, yhdyskuntatekniikan rakentamisen, tonttien luovutuksen sekä taloussuunnittelun yhteensovittamisen ja aikataulutuksen työkaluna. Mato-ohjelma tuottaa siten lähtökohtia kaavoitusohjelmalle, maanhankinnalle ja investointiohjelmille. Ohjelman tavoitteina on laadukas ympäristö, tasapainoinen talous ja elinvoimainen kaupunki. Maankäytön toteuttamisohjelmassa on aikaisempina vuosina käsitelty pientalotontteja ja yritystontteja. Vuonna 2017 ohjelmaan lisättiin palvelutontit.

Ohjelmassa on asetettu tavoitteiksi pientalotonttien osalta 90 % sijoittuminen joukkoliikenteen ja palveluiden kannalta edullisille alueille, ja että 90% maanhankinnasta sijoittuu keskeiselle kaupunkialueelle. 70% uusien asemakaavojen asuinrakennustonteista kohdistetaan Kouvola-Kuusankoski-Koria –alueelle. Asemakaavoissa pyritään säilyttämään viiden vuoden varanto pientalotonttien osalta alueellisesti oikein sijoitettuna ja jo kaavoitetut alueet pyritään saamaan 60% toteutettua ennen uusien alueiden avaamista.

Yritystonttien osalta tavoitteena on omata 20 ha luovutettavissa olevaa logistiikka-alueita, josta vähintään 10 ha on Kullasvaarassa intermodaalialueen lisäksi. Lisäksi tilaa vaativalle kaupalle tulee olla 7 ha ja työpaikka-/ ja pienteollisuusalueille 14 ha sekä ympäristöhäiriötä tuottavalle teollisuudelle 20 ha luovutettavissa olevaa aluetta. Ydinkeskustassa ja Kuusankosken keskustassa tavoitteena on omata 4 luovutusvalmista kohdetta toimisto ja liiketilaille.

Palveluasumisen mahdollistamien tonttien määrää pyritään lisäämään kymmenellä kappaleella lähellä Kuusankosken ja Kouvolan keskustoja ja Y-tontteja neljällä kappaleella. Lisäksi pyritään kehittämään keskeisellä kaupunkialueella olevia jo rakennettuja Y-tontteja.

5. SELVITYKSET

5.1. Selvitykset

Ydinkeskustan alueelle on laadittu lukuisia selvityksiä. Selvitysten määrästä johtuen tähän kappaleeseen on koottu yhteenvetoja vain osayleiskaavan kannalta kaikkein keskeisimmistä selvityksistä ja niiden johtopäätöksistä.

5.1.1. Kauppa ja palvelut

Suunnittelualueen kaupan ja palveluiden nykytilannetta ja kehitystä on seurattu säännöllisesti tilastotiedon selvitysten muodossa jo vuosia. Palveluiden aukioloaikoihin perustuvaa keskustan elävyytlukua on selvitetty muutaman viime vuoden ajan. Vuoden 2017 elinvoimalaskennan tuloksissa elinvoimaluku oli 1,316. Elinvoimaluku perustuu lauantaisin auki olevien liikkeiden ja ravintoloiden yhteismäärään, josta vähennetään tyhjien liikeilojen määrä. Tämä luku jaetaan kunnan asukasluvulla. Kouvolan monikeskuksesta rakenteesta, lauantailiikkeiden vähäisestä määrästä ja tyhjien liikeilojen melko suuresta määrästä johtuen keskusta ei ole sijoittunut vertailussa muihin kaupunkeihin nähden kovinkaan hyvin. Yli 60 000 asukkaan kaupungeista Kouvola on menestynyt vertailussa selvästi heikoiten. Viimeisen kahden vuoden väliseen muutokseen on oletettavasti vaikuttanut keskustassa tehty rakentaminen, kuten kävelykatu Manskin saneeraus, joka on luonnollisesti vaikuttanut myös asiakasmääriin.

vuosi	2015	2016	2017
elinvoimaluku	1,16	1,339	1,316
muutos	-	15,4 %	-1,7 %

Vuonna 2015 on laadittu koettu kaupunkikeskusta –selvitys, jossa pääosa vastaajista oli yritysten edustajia. Selvityksen yhteenvedona voidaan todeta, että keskustan liikkeiden kilpailutilannetta tulee parantaa suhteessa keskustan ulkopuolisiin kauppakeskusalueisiin vielä ainakin muutaman vuoden ajan. Selvityksessä painotettiin Manskin ja pysäköinnin kehittämistä kahtena tärkeimpänä asiana ja niihin on selvityksen jälkeen jo panostettukin. Muut selvityksessä esiin nostetut seikat koskevat tapahtumia, aineetonta toimintaympäristöä, seurantaa ja positiivisesta kehityksestä tiedottamista. Nämä ovat asioita, joihin kaupunki voi vaikuttaa, mutta ei paljoakaan fyysisen kaupunkisuunnittelun eli kaavoituksen keinoin.

Kouvolan Matkakeskuksen kaupallinen selvitys on laadittu vuonna 2016. Selvityksessä tutkittiin sekä kaupallisten palvelujen että toimistotilojen ja asuntomarkkinoiden nykytilannetta ja tulevaisuuden ennusteita. Selvityksessä Kouvolan kaupallisen vaikutusalueen laajuudeksi on määritelty Kouvolan, Iitin ja osin Lapinjärven alueet, joilla asuu noin 96 000 henkilöä. Keskustassa on jopa yli 90 000 k-m² kaupallista pinta-alaa, josta noin 36 000 k-m² sijaitsee Torikadun, Keskuspuiston, Koulukadun ja Kauppamiehenkadun rajaamalla ydinalueella. Toimialajakaumaltaan keskustan liikeilojen ovat monipuoliset erikoismyymälöiden, ravintoloiden ja päivittäistavara-kauppojen sekä palveluyritysten ollessa suurimmat osat.

Asuntomarkkinoiden näkökulmasta keskusta on selvästi markkina-alueen kiinnostavinta aluetta ja neliöhinnat ovat alueen korkeimmat. Selvityksessä vertailtiin toimisto-, liikeiloja ja asuinrakentamisen vuosittaisia volyymeitä viimeisen 20 vuoden ajanjaksolla. Erillisten pien- ja rivitalojen rakentaminen on laskenut koko kaupungin alueella. Keskustassa rakentaminen on ollut luonnollisesti hyvin pientä (ka 231 m²/vuosi), koska alue on jo rakennettu täyteen. Myös toimistorakentaminen on ollut vuoden 2012 jälkeen hyvin hiljaista etenkin keskustan osalta. Vuosien 1995-2014 aikana on rakennettu vain 3 227 k-m² uutta toimistotilaa ja vuoden 2014 jälkeen ei ollenkaan. Liikerakentamisen huippuvuoden 2012 jälkeen on sekin ollut hyvin pientä. Keskustassa on vuosien 2005-2014 välillä rakennettu vain 736 k-m² uutta myymälä- ja

ravintolatilaa. Asuinkerrostalojen osalta rakentamisen määrä on hienoisessa kasvussa. Vuosien 2005-2014 keskiarvo on ollut 2 078 k-m² / vuosi, joka vastaa 1/3 koko kaupungin määrästä. 1960-70 –luvulla rakennettua toimistotilaa on suhteessa eniten. Sen voidaan katsoa ainakin osin poistuvan vuoteen 2030 mennessä, jolloin uudelle toimistorakentamiselle muodostuu tarvetta. Selvityksessä on otettu kantaa myös pysäköintiin. Uusien pysäköintilaitosten tulisi perustua vuorottaispysäköinnin periaatteeseen, jolloin pysäköintipaikkojen määrässä voidaan säästää jopa 30 %.

Kouvolan kaupan ja palveluiden kehitystä vuosien 2012-2016 välillä on selvitetty vuonna 2016 valmistuneessa selvityksessä *Kouvolan kauppa ja palvelut murroksessa*. Selvityksen mukaan markkinatilanne kaupan alalla on Kouvolan osalta ollut käännteentekevä vuonna 2012. Tervaskankaan kauppakeskuskeskittymän rakentaminen, nettikaupan voimakas kasvu ja venäläismatkailijoiden määrään romahdus ovat yhdessä tehneet kaupanteon vaikeaksi ja sitä kautta lisänneet tyhjien liikeilojen määrää keskustassa. Vähittäis- ja autokaupan liikevaihdon kehitys on ollut Kouvolassa samassa linjassa kuin koko maassa. Keskimyynti on kuitenkin ollut viime vuosina pienoisessa kasvussa etenkin ravintoloissa ja kahviloissa sekä päivittäistavarakaupoissa. Keskustan liikeilojen yhteenlaskettu pinta-ala on lähes 90 000 k-m². Se on kuitenkin selvästi vähemmän kuin kauppakeskusalueella. Liikkeiden määrä on puolestaan yli kaksinkertainen keskustassa kauppakeskusalueeseen verrattuna. Suurin murros kaupan ja palveluiden osalta on ollut vähittäiskaupassa johtuen markkinoiden pysähtyneestä kasvusta. Keskustan yleisten alueiden kunnostus lisää keskustan viihtyisyyttä ja vetovoimaa sekä aktivoi kiinteistöjen kehittämistä ja sitä kautta liikeilojen laatua. Ydinkeskustassa tulisi vahvistaa omia vahvuuksiaan eli monipuolista palvelurakennetta ja urbaania kaupunkitilaa. Lisäksi asuntojen määrää kasvattamalla tuetaan keskustan toimivuutta ja saavutettavuutta. Kouvolan markkinat kasvavat tulevaisuudessa vain kaupungin sisäisen kasvun myötä kilpailevien kaupunkiseutujen sijaitessa lähellä.

Kouvolan ydinkeskustan kaupallista kehittämistä on selvitetty vuonna 2013. Siinä on keskitytty keskustan ydinalueeseen eli Hallituskadun ja Salpausselänkadun väliseen alueeseen kävelykatu Manskin molemmin puolin sekä Hansakeskukseen. Kaupallisten palveluiden kehittämisen edellytyksenä on selvityksen mukaan toimiva ympäristö, jonka pääperiaatteita ovat saavutettavuus kaikilla kulkuvälineillä, asiakasliikkumisen helppous, asioinnin sujuvuus, mainoslaitteet ja opastus, riittävä kaupallinen vetovoima ja ostamisen tehokkuus, vaivattomuus ja miellyttävyys. Tavoitteiksi selvityksessä on nostettu kävelyalueen laajentaminen ja luontaisten kävelyreittien muodostaminen, ydinalueen tiivistäminen ja profiilin nosto sekä pysäköintipaikkojen riittävyys. Lisäksi on tavoitteiksi nostettu myymälä- ja palvelukokonaisuuksien muodostaminen, nykyisen tarjonnan hyödyntäminen ja markkinointi sekä positiivisen kierteen aikaansaanti. Keskustan vahvuusiksi suhteessa kauppakeskusalueeseen nostetaan selvityksessä Manski ja siihen liittyvät torit, erikoisliikkeiden määrä, seudun paras ravintola- ja kahvilatarjonta, monipuoliset palvelut, lukuisat tapahtumat ja saavutettavuus joukkoliikenteellä. Tulevaisuudessa keskustan ankkuritoimintoja tulisi vahvistaa. Näitä ovat päivittäistavarakaupat, kauppakeskukset ja tavaratalot, pysäköinti (laatu ja opastus). Selvityksessä on ehdotettu Huoltokadun muuttamista katetuksi kauppakujaksi ja torin siirtämistä Manskin eteläpään-Asemakadun pohjoispään. Lisäksi kaupallisen ydinalueen katutilan laatua ehdotetaan nostettavaksi mahdollisimman hyväksi ja korostaa sitä muusta keskustasta poikkeavin materiaalein ja kalustein.

5.1.2. Liikenne ja pysäköinti

Keskustan liikenneverkon ja pysäköinnin kehityssuunnitelma laadittiin vuonna 2016 ja se kattoi koko keskustan liikenneverkon. Selvitystyössä tarkistettiin nykytila-analysin lisäksi jo vuosia mietinnän alla olleiden liikenneverkon muutosten toteuttamismahdollisuudet, sekä vireillä olleiden asemakaavamuutosten vaikutukset keskustan liikenteen toimivuuteen. Työssä otettiin kantaa myös digitalisaation ja autojen määrän tulevaisuudenkuvan vaikutukseen pysäköinnin kehittämisessä.

Nykyisin käytössä olevat pysäköintinormit ja pysäköintialueiden määrä katsottiin sopiviksi. Ydinkeskustan alueella on tällä hetkellä 3 374 julkisessa tai puolijulkisessa käytössä olevaa autopaikka. Keskimääräinen pysäköintipaikkojen käyttöaste on virka-aikana 57 % ja muina aikoina vielä pienempi. Käyttöasteeltaan korkeimmat pysäköintialueet ovat selvityksen mukaan niitä, joissa aikarajoitus on pitkä tai sitä ei ole ollenkaan. Tämä kertoo siitä, että suuri osa pysäköintikapasiteetista on keskustassa työskentelevien käytössä. Pysäköintipaikat sijoittuvat keskustan eri osiin melko tasaisesti lähes puolen ollessa maantasopaikkoja pysäköintialueilla. Kadunvarsipaikkoja on vain 15 % ja laitospysäköintiä loput 36 %. Seitsemällä pysäköintialueella keskimääräinen täyttöaste on yli 85 % virka-aikana.

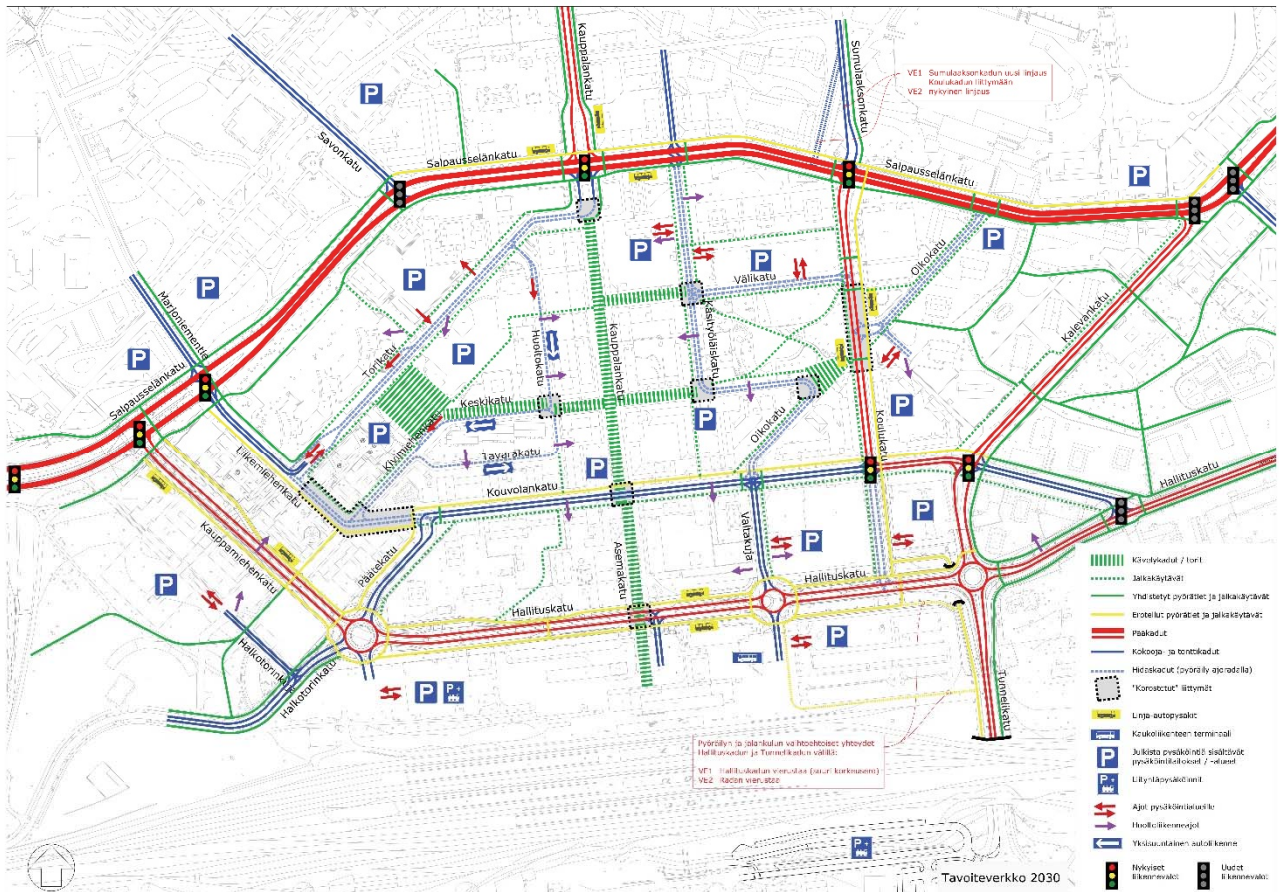
Jalankulkuliikenne on selvityksen mukaan vilkkainta keskustan etelä-pohjoissuuntaisella akselilla eli kävelykatu Manskillä, jossa kulkee vuosittain noin 2 miljoonaa jalankulkijaa. Vilkkainta aikaa on keskipäivän molemmin puolin, jolloin keskustassa työskentelevät käyvät lounaalla ja asioimassa. Kesäaikaan jalankulkijoiden määrä on lähes kaksinkertainen talvikuukausiin verrattuna. Ennusten mukaan jalankulun pääpaino tulee tulevaisuudessa olemaan Kauppalankadulla, Asemakadulla, Kouvolangadulla ja ydinkeskustan länsipuoliskolla.

Pyöräilyn osalta selvityksessä löydettiin sekä yhteyspuutteita että muita kehittämiskohteita, kuten pyöräpysäköinti ja pyöräilijän paikan epäselvyys, joka aiheuttaa pyöräilyä jalkakäytävillä. Vilkkaimmat pyöräliikenteen alueet ovat Kauppalankadun ja Salpausselänkadun sekä Kouvolangadun liittymät.

Keskustan vilkkaimmat kadut ovat selvityksen mukaan Salpausselänkatu ja Hallituskatu/Kouvolangatu. Liikenneonnettomuudet jakautuvat koko keskustan alueelle riippuen myös liikennemuodosta. Onnettomuuksia tapahtuu eniten siellä, missä liikenne on vilkkainta eli keskustan pääkatujen varsilla. Paikat ovat samoja, jotka asukkaat kokivat kyselyn perusteella vaarallisimmiksi.

Pysäköinnin osalta kehittämistarpeet liittyvät pysäköintialueiden käyttöasteen ja opastuksen sekä laatutason parantamiseen, jotta kuormitus jakautuisi tasaisemmin eri alueille ja keskustan kilpailukyky suhteessa marketalueisiin vahvistuisi. Pyöräpysäköintiä tulisi kehittää niin laadullisesti kuin sijaintinsa ja määränsä puolesta. Keskustan ydinalueet tulisi selvityksen mukaan rauhoittaa läpiajoliikenteeltä ja suunnitella ne kevyen liikenteen tarpeet edellä laadukkaiksi ja esteettömiksi. Joukkoliikenne tulisi keskittää liikennekehälle, jonka sisäpuolella nopeusrajoituksia lasketaan ja tietoa bussien kulusta tulisi parantaa.

Selvityksen mukaisen liikenteen tavoiteverkon 2030 mukaan pääkaduille ohjataan ydinkeskustan ohittava liikenne ja pysäköintilaitoksiin menevä liikenne. Selkeitä ydinkeskustan ohittavaa liikennettä palvelevia pääkatuja ovat länsi-itäsuunnassa Kuusaantie, Salpausselänkatu ja Kalevankadun itäpää sekä Salpausselänkatuun etelä-pohjoissuunnassa liittyvä Kymenlaaksontie tulevaisuudessa rakennettavine jatkeineen. Muita pääkatuja ovat Hallituskatu, Kauppiamiehenkatu, Tunnelikatu, Kalevankatu sekä Koulukatu. Näiden katujen tehtävänä on toimia ydinkeskustan asiointi- ja pysäköintiliikenteen sisääntuloväylinä. Lisäksi Tunnelikadun liikenne ohjautuu kyseisiä katuja pitkin ydinkeskustan läpi. Ydinkeskustan pääkaduilla autoliikenne on etuajo-oikeutettua sivukatuihin nähden. Pääkaduilla liikenteen nopeutta pyritään rauhoittamaan kiertoliittymillä sekä korostamalla (esim. korotettu liittymä, kiveys yms.) jalankulun ja pyöräilyn ylitysalueita. Hallituskatu ja Kouvolangatu muutetaan kaksisuuntaisiksi, jolloin Kouvolangatu voidaan muuttaa ydinkeskustan toimintoja palvelevaksi ja kävelykatu voidaan ulottaa matkakeskukselle saakka. Pääkadut toimivat myös loogisesti pääpyörätieverkon osina. Jalankulku ja pyöräily erotellaan toisistaan katutilan sen salliessa. Ydinkeskustan pääkatujen muodostaman liikennekehän sisällä olevat kadut muutetaan pääsääntöisesti hidaskaduiksi.



Kuva 24.. Liikenteen tavoiteverkko 2030. Punaisella on merkitty pääkadut, sinisellä kokoajakadut, vihreällä ja kävelykadut ja kevyen liikenteen väylät.

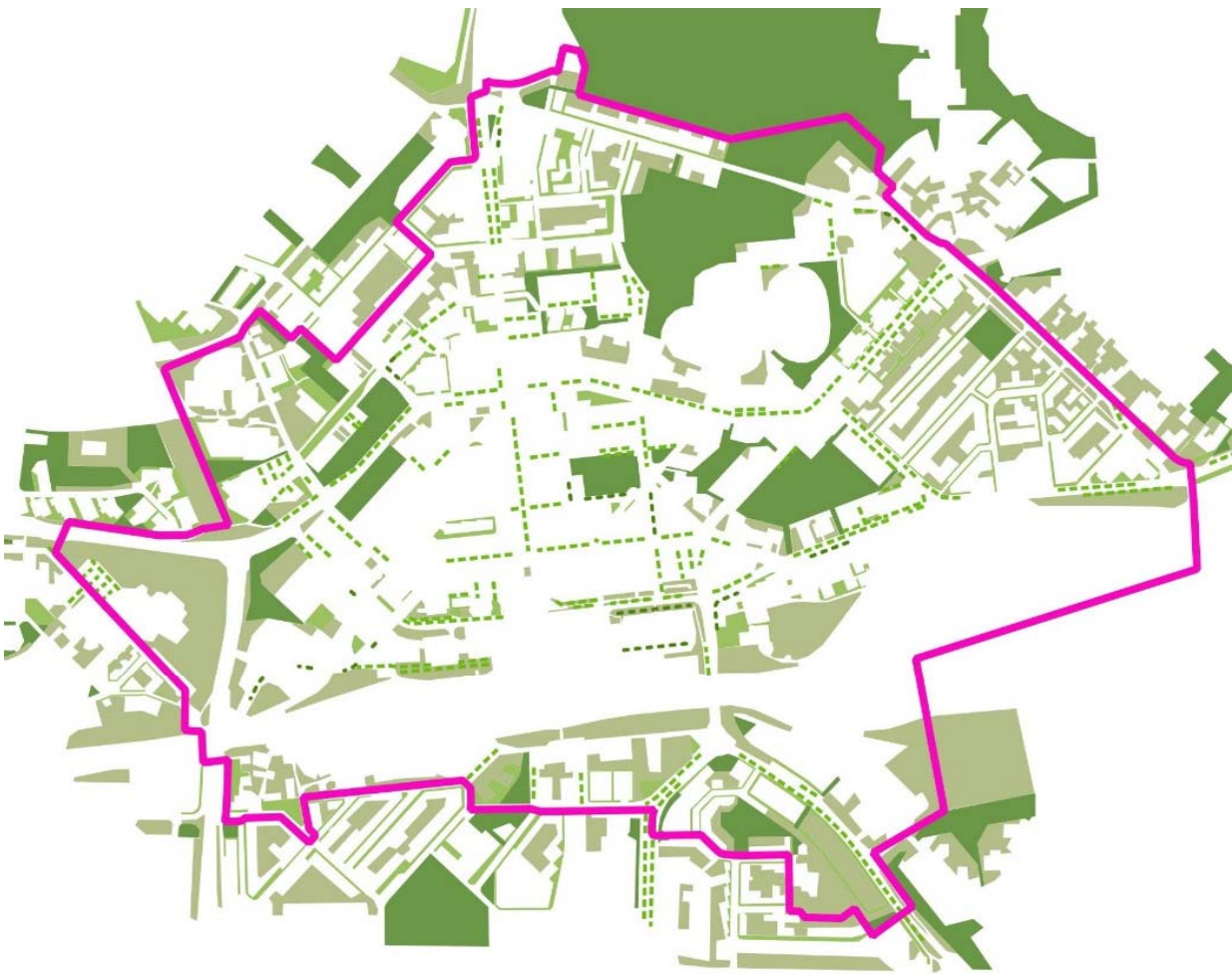
5.1.3. Maisema ja viheralueverkosto

Alueelle ei ole tehty osayleiskaavan tarpeisiin erillistä perinteistä maisemaselvitystä, koska alue on lähes kokonaan rakennettua ympäristöä ja maisemarakenne sekä maisemakuva ovat hyvin yksinkertaiset. Keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavaa varten tehtyä maisemaselvitystä voidaan hyödyntää tarvittavin osin myös ydinkeskustan osayleiskaavassa, vaikka mittakaava onkin erilainen. Keskustavisio 2030:ssa on viheralueverkostoa ja puuttuvia yhteyksiä analysoitu jonkin verran ja lisäksi keskustan merkittävimpään puistoalueiden historiaa ja merkitystä on selvitetty Paula Hurmeen diplomityössä vuonna 2017. Lisäksi tätä osayleiskaavaa palvelemaan on laadittu viheralueverkoston nykytilanneanalyysi sekä tavoitekuva karttatyöskentelynä (kuvat x ja x).

Kouvolan ydinkeskusta sijoittuu lähes kokonaan Salpausselän reunamuodostuman päälle. Maisemamaakuntajaossa alue sijoittuu aivan *eteläisen rantamaan* ja *itäisen järvi-suomen* rajalle ja seutujaossa *eteläisen viljelyseudun* sekä *kaakkoisen viljelyseudun väliselle* rajalle. Koska suunnittelualue on pinta-alaltaan varsin pieni, eivät maisemamaakuntien tai edes –seutujen ominaispiirteet näy sen maisemassa lukuun ottamatta Salpausselän eteläreunaa. Alueen maisemaa eniten muokannut asia on 1800-luvun lopussa valmistuneet rautatiet ja niiden mukanaan tuoma asemayhdyskunta asukkaineen. Maisemarakenne on suunnittelualueella pelkistetty. Lähes koko alue on maaperältään hiekkaa ja kallio on melko syvällä. Maaston korkeus vaihtelee pohjoisosan +64, keskiosan +86 ja eteläosan +58 m välillä. Suunnittelualueella ei ole vesistöjä, mutta alueen kaakkoisosassa on lähteinen. Alue ei sijaitse pohjavesialueella. Kasvillisuus alueella on pääosin istutettua ja kulttuurivaikutteista, mutta myös

luonnontilaista kasvillisuutta on jonkin verran etenkin kaava-alueen kaakkoisosassa. Maisema- tai pikemminkin kaupunkikuvaltaan alue on rakennettua. Näkymiä avautuu kapeina sektoreina lähinnä katujen suuntaisesti. Avoimilla puistoalueilla näkymät ovat laajempia ja monipuolisempia.

Viheralueverkosto on hyvin hajanainen ydinkeskustan alueella, koska pääosa keskustan rakenteesta on syntynyt 50- ja 60-luvuilla, jolloin viheralueiden väliset yhteydet eivät olleet keskustan suunnittelun lähtökohtana, vaikka yksittäisiin viheralueisiin panostettiin. Viheralueverkosto katkeaa sekä fyysisesti että visuaalisesti lähes täysin kävelykatu Manskin ympäristössä sekä rata-alueella. Salpausselänkadun ja Hallituskadun katupuut vielä muodostavat visuaalisen jatkumon, mutta niiden välillä olevat satunnaiset puustutukset ovat monin paikoin liian pienialaisia edes visuaalisten yhteyksien muodostamiseen. Ratapihat muodostavat luonnollisesti laajan kasvittoman vyöhykkeen, joka on alikulkujen kohdalla onneksi vähän kapeampi.



Viheralueverkosto

- Osayleiskaavan rajaus
- Asemakaavojen mukaiset puurivit
- Muut puurivit
- Asemakaavojen mukaiset toteutuneet viheralueet (VP, VL, P, PL, VU, UP)
- Asemakaavojen mukaiset toteutuneet istutettavat alueet
- Muut viheralueet (rakentamattomat tontit, pihat yms.)

Kuva 25. Suunnittelualueen viheralueverkosto, jossa ratapiha ja tiivis ydinalue muodostavat selkeät katkokset verkostoon.

Tärkeimmät kehitettävät viherverkon yhteydet keskittyvät Kauppalankadun molemmin puolin, mutta myös Urheilupuiston kenttien ja jäähallin ympäristöön, sekä alueen itäosaan radan läheisyyteen. Osa puutteellisista yhteyksistä on matkaltaan satoja metrejä ja niiden kehittämisessä on paljon haasteita olemassa olevassa kaupunkirakenteessa. Vieheralueverkosto tulisi ottaa tulevaisuudessa paljon paremmin huomioon asemakaavoitusta ja katusuunnittelua tehtäessä, jotta puutteelliset yhteydet saataisiin poistettua ja viherverkosta kehitettyä jatkuva ja toimiva.



Vieheralueverkoston kattavuus

- Osayleiskaavan rajaus
- Tärkeä säilytettävä viherverkon osa tai yhteys
- Säilytettävä viherverkon osa tai yhteys
- Puutteellinen / kehitettävä viheryhteys

Kuva 26. Suunnittelualueen vieheralueverkoston tärkeimmät osat ja yhteydet sekä puutteelliset yhteydet, joista ainakin osaa tulisi kehittää.

Suurin osa keskustan puistoista on rakennettu 60-luvulla, mutta jo sitä varhaisempiakin rakennettuja vieheralueita keskustan alueelta löytyy. Jaakonpuisto oli olemassa jo 50-luvulla ja rautatieyhdyskunnan rakentumiseen liittyneet Asemapuiston ja Kotosenmäen alueet jo vuosisadan alussa. Keskustan merkittävimpinä puistoina voidaan pitää Jaakonpuistoa (1947), Keskuspuistoa (1964-1965), Salpapuistoa

(1966), Urheilupuistoa (1969-1970), Kaupungintalonpuistoa (1969-1970) ja Läänipuistoa (1973). Osa niistä, kuten Jaakonpuisto, Kaupungintalonpuisto ja Urheilupuisto ovat säilyttäneet hyvin alkuperäisen rakenteensa, kun taas osa puistoista on kokenut uudistamista useampaankin kertaan. Viheralueiden merkitys kaupunkirakenteen osina on suuri, koska ne toimivat sekä vehreinä ekologisina keitaina että vesistön korvikkeena viilentäen kivikaupungin pienilmastoa. Vaikka keskustan puistot ovat suhteellisen nuoria, ovat ne keskustan koko historian näkökulmasta jo aika vanhoja, jolloin ne tuovat historiallisen elementin kaupunkirakenteeseen vanhojen rakennusten ohella ja ovat osa kaupungin kollektiivista muistia.

5.1.4. Kulttuuriympäristö ja muinaisjäännökset

Ydinkeskustan rakennettua kulttuuriympäristöjä on tutkittu hyvin perusteellisesti kuluneen vuosikymmenen aikana. Vuonna 2009 valmistuneen inventoinnin ja sen pohjalta kootun kirjan sekä tätä kaavaa varten tehdyn selvityksen avulla on mahdollista piirtää tarkka kuva rakennetun ympäristön vaiheista ja arvokohteista ydinkeskustan alueella.

Kouvolan ydinkeskusta on varsin nuori. 1870-luvulla valmistuneen Riihimäki-Pietari –radan varteen vuonna 1875 rakennettu Kouvolan asema ja sen ympärille rakentunut asemakylä toimi alkusysäyksenä keskustan rakentumiselle. Tältä ajalta on jäljellä enää muutama kohde; Tuulensuoja, Aseman koulu ja valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY) määritelty rautatievarikon alue sekä Varuskuntakadun puutalot.

Asemakylästä kasvoi vuosikymmenten kuluessa taajaväkinen yhdyskunta ja myöhemmin kauppala. Keskustan ensimmäinen asemakaava laadittiin vuonna 1922 Jussi Paatelan toimesta. Nykyisen katuverkoston perustana toimivan seuraavan asemakaavan laati puolestaan O-I Meurman 20-30 –lukujen vaihteessa. Siinä Urheilupuiston ja Palomäen alueet varattiin jo virkistyskäyttöön. Näistä Urheilupuisto on muodostunut vuosikymmenten kuluessa merkittäväksi aluemaiseksi kokonaisuudeksi. Kaavaan perustuva Kauppalankadun linjaus ja katua reunustavien talojen muodostama valeperspektiivi on yksi keskustan arvokkaista aluemaisista kohteista. 20-30 -luvuilta on jäljellä vain kymmenkunta rakennusta, joista Ykkösapteekin talo on arvotettu maakunnallisestikin merkittäväksi.

Sodat tuhosivat paljon keskustan pääosin puurakenteista rakennuskantaa ja Kouvolan tultua Kymen läänin pääkaupungiksi 1948 alkoi voimakas rakentaminen hallinnon ja kaupan sekä näiden työntekijöiden asuntojen rakentamiseksi keskustaan. Kaupungin luonne hallintokeskuksena näkyikin katukuvassa useina massiivisina virastorakennuksina. 40-50 –luvuilta on jäljellä muun muassa vararautatieasemaksi rakennettu kivikukko, vanha paloasema Brankkari, Yhteislyseon lukio, Kymen lääninvirastotalo sekä lukuisia asuinkerrostaloja. Lisäksi keskustasta löytyy muutama yhtenäinen aikansa piirteitä ilmentävä asutokortteli.

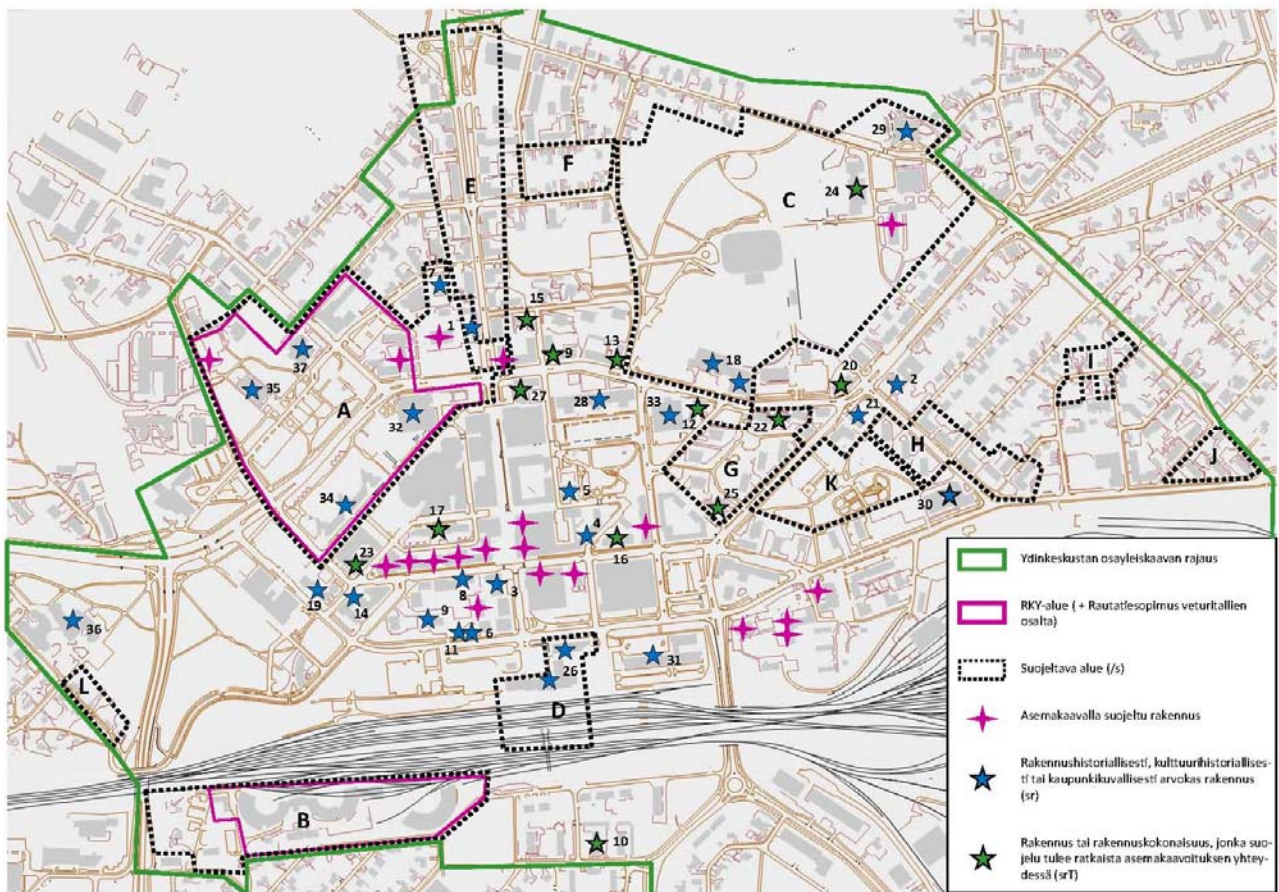
Kauppalasta tuli kaupunki vuonna 1960 ja yleisen arkkitehtikilpailun tuloksena keskusta sai uuden ajalleen tyyppillisen asemakaavan, jossa liikenneväylillä ja suurilla rakennusmassoilla ja niitä ympäröivällä vapaalla puistotilalla oli suuri painoarvo. Salpausselänkadun asema keskustan pääkatuna vahvistui ja useat julkiset rakennukset kohosivat sen varteen 60- ja 70 –lukujen aikana. Tältä ajalta peräisin olevat rakennukset, kuten kaupungintalo, pääkirjasto, keskuskirkko, Torikadun ja Salpausselänkadun tornitalot, Pohjola-talo, asema ja entinen virastotalo sen itäpuolella muodostavat selkeimmän kokonaisuuden ydinkeskustan rakennetussa kulttuuriympäristössä. Osa kyseisistä rakennuksista muodostaa toisen keskustassa sijaitsevasta RKY-alueesta eli hallintokortteleiden alueen. Yhdessä 50-luvulla rakennettujen vähäeleisten asuin- ja toimistotalojen kanssa ne luovat perustan Kouvolan keskustan visuaaliselle identiteetille. Keskustan rakennukset ovat arkkitehtuuriltaan pääosin laadukkaita ja ne muodostavat yhdessä hienoja kaupunkikuvallisia kokonaisuuksia etenkin Kouvolankadun ja Salpausselänkadun varteen.

Ydinkeskustassa on tällä hetkellä 17 asemakaavalla suojeltua rakennusta. Ydinkeskustan voimassa olevassa osayleiskaavassa on esitetty näiden lisäksi yhteensä 12 kohdetta, jotka tulisi suojella asemakaavalla. Tehtyjen selvitysten ja arvotuksen mukaan ydinkeskustassa on 12 suojeltavaa ympäristöä sekä 37 suojeltavaa rakennuskohdetta. Näistä osa on suoraan yleiskaavalla suojeltavia ja osa sellaisia, että niiden suojelun tarve tulee ratkaista asemakaavoituksen yhteydessä. Kohteet on arvotettu kuuden laissa olevan kriteerin perusteella ja ne on jaettu kolmeen pääluokkaan, jotka ovat kulttuurihistoriallinen arvo, rakennushistoriallinen arvo ja kaupunkikuvallinen arvo. Kohteet on jaettu kolmeen luokkaan myös niiden merkittävyyden mukaan eli ne ovat joko paikallisesti, maakunnallisesti tai valtakunnallisesti merkittäviä.

Alueella ei ole tiedossa olevia muinaismuistoja.

KOUVOLAN YDINKESKUSTAN OSAYLEISKAAVA—SUOJELTAVAT RAKENNUKSET JA YMPÄRISTÖT

liite 1



Kuva 27. Ydinkeskustan suojeltavat rakennukset ja ympäristöt, selvityksen liitekartta 1

5.1.5. Luonto

Kaava-alueen luontoa on tutkittu lukuisissa eri luontoselvityksissä. Niiden perusteella voidaan muodostaa selkeä kuva ydinkeskustan kaupunkiluonnosta ja sen erityispiirteistä sekä arvoista.

Rata-alue

Rata-alue ympäristöineen on otollinen paahealueella viihtyville hyönteisille ja niiden käyttämille ravintokasveille. Kaupungin pitkän rautatiehistoria näkyy rata-alueen kasvillisuudessa mm. runsaana venäläistulokkaiden määränä. Ratapihojen alueelle on tehty useita luontoselvityksiä, joissa on löydetty sekä

uhanalaisia hyönteisiä, että niiden ravintokasveja. Alueella on yksi pienehkö tärkeä paahdealue veturitallien eteläpuolella, jossa kasvaa mm. Kouvolassa harvinaista kangaskortetta.

Uhanalaisista hyönteisistä alueelta on havainto loistokaapuyökkösestä, viirupilkkumittarista, vallipussikoista, ahdeyökkösestä sekä tuhkaharmiokärsikkästä. Lisäksi alueelta on löydetty usealle uhanalaisille perhosille, kovakuoriaisille, luteille ja kirvoille soveltuvia elinympäristöjä. Uhanalaisille hyönteislajeille tärkeän ketomarunan esiintymiä alueella on useita. Ketomarunaa on etenkin järjestelyratapihan länsi ja pohjoispuolella.

Merkittävistä tulokaskasveista rata-alueella kasvaa ketomarunan lisäksi mm. idänkattaraa, harmiota, helokkeja ja karvasaraa. Uhanalaisista ja silmälläpidettävistä putkilokasveista esiintyy alueella Kelta-apilaa. Rata-alueella kasvaa arvokkaiden kasvilajien ohella myös haitallisia puutarhakarkulaisia kuten kurturuusua ja komealupiinia.

Tikankatu

Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavaa varten tehdyissä luontoselvityksissä (2012, 2014 ja 2015) on suunnittelualueella tutkittu muutamaa eri kohdetta. Brankkarin alueella ei vuoden 2014 selvityksissä löytynyt lepakkopotentiaalin lisäksi muita luontoarvoja. Kotkankallion eteläpuolella sijaitseva pohjavesivaikutteinen lehto on sen sijaan arvioitu tehdyissä selvityksissä merkittäviä luontoarvoja käsittäväksi kohteeksi. Alue on etenkin pohjoisreunastaan selvästi kulttuurivaikutteinen. Alueella on mm. vanha kivijalka sekä useita koristekasveja. Alueella kasvaa kookkaita metsävaahteroita sekä suuri metsälehmus. Eteläosastaan alue on runsaasti lahoppua sisältävää lehtoa, jossa kasvaa suuria tervaleppiä, harmaaleppiä ja tuomia. Vaahterametsä voidaan tulkita luonnonsuojelulakikohteeksi ja lähdelehtokorpi äärimmäisen uhanalaiseksi (CR) luontotyyppiksi. Alueella on lisäksi tehty havaintoja lepakoista, joista on kerrottu tarkemmin seuraavassa kappaleessa.

Tehtyjen selvitysten lisäksi alueella suoritettiin maastokäynti ELY-keskuksen luontoasiantuntijan ja kaavoittajan toimesta. Maastokäynnillä päädyttiin samaan johtopäätökseen kuin aikaisemmissa luontoselvityksissä; poikkeuksellisen luonnontilaisena säilynyt metsä-alue keskellä kaupunkia on kokonaisuutena säilyttämisen arvoinen. Luontoarvoiltaan merkittävin osa on alueen keskiosa, jossa asuu monipuolinen lehtometsien lintulajisto (mm. viitasirkkalintu, satakieli, viitakerttunen ja pikkutikka), joka todennäköisesti häviää alueelta, jos luonnontilaista aluetta pienennetään liikaa. Mikäli alueelle suunnitellaan rakentamista, suositeltavaa olisi sijoittaa rakennettavat alueet alueen laitoihin ja arvokkaimmat osat säilytettäisiin yhtenäisenä kokonaisuutena koskemattomina. Merkittävien luontoarvojen perusteella alueen säilyttäminen kokonaan olisi myös perusteltu vaihtoehto.

Lepakot

Vuoden 2015 selvityksessä ydinkeskustan osayleiskaavan alueella olevia tutkittuja kohteita on yhteensä kolme; Tikankadulla, Brankkarin alueella sekä Urheilupuistossa. Kaikki Suomessa tavatut lepakot kuuluvat luontodirektiivin liitteen IV a) lajeihin. Luonnonsuojelulaki kieltää luontodirektiivin liitteen IV a) lajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämisen ja heikentämisen. Tikankadulla ja Brankkarin alueella havaittiin selvityksen yhteydessä sekä pohjanlepakoita että viiksisiippoja. Lisäksi Brankkarin alueella havaittiin pikkulepakko, joka on uhanalainen vaarantuneeksi luokiteltu (VU) laji. Urheilupuistossa havaittiin selvitystyössä pohjanlepakko. Brankkarin alue ja Tikankadun alueesta osa määriteltiin selvityksessä II-luokan (asteikko I-III) alueeksi, jossa ei suositella rakentamista tai muutakaan toimia, jotka voivat heikentää niiden ominaispiirteitä lepakoiden kannalta. Mikäli alueilla on pakko suorittaa metsänkäsittelyä, tulee se tehdä erityistä varovaisuutta noudattaen, korkeintaan yksittäisiä puita, harvakseltaan kaataen. Nämäkin hakkuut tulisi suorittaa vain talvikaudella. Siirtymäreittien osalta puusto

suositellaan säilytettäväksi ja tieurat tulisi säilyttää varjoisina. Alueet ja todetut siirtymäreitit tulisi pitää valaisemattomana talvikauden ulkopuolella.

Muilla selvityksissä tutkituilla alueilla ei löytynyt luontoarvoja.

Arvokkaat luonnonympäristöt tulisi jättää maankäytönmuutosten ulkopuolelle, jotta luonnon monimuotoisuus voidaan taata jatkossakin. Erityisesti Hallituskadun eteläpuolella oleva tulokaslajien keskittymä ja Kotkankallionkadun vaahterametsä/lähdelehtokorpi/lepakkoalue tulisi rauhoittaa kaikelta rakentamiselta.

5.1.6. Melu, tärinä, päästöt ja VAK

Melu

Melua on ydinkeskustan alueella selvitetty useaan otteeseen ja eri näkökulmista. Melun määrää on selvitetty niin ajoneuvoliikenteen, radan, kuin käynnistyvien vetureiden osalta. Kattavin ja uusin selvitys on tehty vuonna 2016 ja siinä on myös selvitetty hiljaisten alueiden sijoittuminen kaupunkirakenteessa sekä selvitetty mittauksen ja laskentojen lisäksi asukkaiden kokemaa melua. Selvityksen mukaan tieliikenne on merkittävin melun aiheuttaja koko Kouvolassa. Ydinkeskustassa melua aiheuttaa myös rata, jonka aiheuttama melu ei kuitenkaan ulotu liiemmin nykyisiin asuinrakennuksiin saakka. Meluselvityksen mukaan eniten melua on keskustan pääkatujen varsilla. Kouvolankadun ja Salpausselänkadun välinen alue, Urheilupuisto ja Palomäenkadun lounaispuoleinen asuinalue puolestaan ovat hyvin hiljaisia.

Asemakaavoihin liittyvissä selvityksissä on meluarvojen ylittyminen ollut pääkatujen varsilla selkeää ja niissä onkin esitetty melua koskevien kaavamääräysten käyttöä mm. julkisivujen ääneneristävyyden, parvekelasitusten ja oleskelupihojen sijoituksen suhteen. Radan läheisyydessä tehtyjen selvitysten mukaan raideliikenteen aiheuttama melu ei matalan tasonsa vuoksi edellytä erityisiä kaavamääräyksiä.

Veturien käynnistysmelu koskee lähinnä radan eteläpuolta ja etenkin veturitallien lähiympäristöä. Tehdyssä selvityksessä keskiäänitason ohjearvot ylittyvät hiukan (4 dB), mutta enimmäistason selvästi (18 dB). Ongelma on korjattavissa meluestein.

Tärinä

Useiden eri radan läheisyydessä olevien asemakaavahankkeiden yhteydessä on selvitetty radasta aiheutuvan tärinän määrää ja suositeltavaa rakennusten etäisyyttä rataa. Tehdyissä tärinäselvityksissä on johtopäätöksenä ollut, että radan eteläpuolella (Kiskoraitti) uudisrakentamista ei suositella sijoitettavaksi 115 m lähemmäksi päärataa ja 50 m lähemmäksi huoltoraiteita. Radan pohjoispuolella etäisyys vaihtelee sijainnin mukaan niin, että Tunnelikadun itäpuolella (Puolakantie) suositusetäisyys on 110m pääradasta 45 m huoltoraiteesta ja rautatieaseman seudulla asuinrakennusten osalta 33/49 m ja liikerakennusten osalta 22/33 m pääraiteesta riippuen rakennuksen ominaisuuksista. Puskurivyöhykkeen ulkopuolella kerroskorkeuksille ja rakennesuunnittelulle ei ole tärinästä johtuvia rajoituksia.

Päästöt

Junaliikenteestä aiheutuvia typpioksidi- ja hiukkaspäästöjä on selvitetty kahteen otteeseen. Kummallakin kerralla selvityksen johtopäätös on ollut se, että junaliikenteestä aiheutuvat hiukkaspäästöt eivät ole merkittäviä.

Vaarallisten aineiden kuljetukset (VAK)

Kouvolassa on yksi suomen suurimmista järjestelyratapihoista ja keskustan läpi kulkee vuosittain noin 6 milj. tonnia vaarallisia aineita kuten palavia nesteitä. Vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvien suuronnettomuusriskien arviointia on tehty kahteen otteeseen; sekä vuonna 2011 että vuonna 2013. Vuoden 2013 arvioinnissa esitetty vaaravyöhyke on varsin laaja (470 m radasta) ja käsittää lähes koko suunnittelualueen. Kyseisessä selvityksessä ainoastaan BLEVE (paineellisen nestekaasusäiliön räjähdys) on todettu todennäköisyydeltään korkeaksi. Kyseiselle riskialueelle ei suositella sijoitettavan toimintoja, joihin liittyy asutusta tai muuten vilkkaita ihmisvirtoja. Vaihtoehtoisesti BLEVE:n todennäköisyyttä voidaan yrittää pienentää sopivilla riskienhallintatoimenpiteillä. Koska alue on jo ennestään hyvin tiiviisti asuttua, ei lisärakentamisen rajoittaminen ole kovinkaan tehokas keino. Kaavoituksessa tulisi kuitenkin pyrkiä sijoittamaan haavoittuvia toimintoja, kuten päiväkotia ja palvelutaloja VAK-onnettomuusriskivyöhykkeen ulkopuolelle.

5.1.7. Hulevesien hallinta

Ydinkeskustan osayleiskaavaa varten laaditussa hulevesiselvityksessä analysoitiin nykyisen hulevesiverkoston toimivuus virtausmallin avulla ja tehtiin yleissuunnitelma verkoston parantamiseksi. Toimivuutta tarkasteltaessa huomioitiin tiedossa olevat maankäyttöä koskevat muutokset ja niiden vaikutukset hulevesien määrään ja laatuun. Selvityksessä on esitetty toimenpiteet tulvien ehkäisemiseksi sekä keskitettyjen hallintatoimenpiteiden tilantarve ja sijoittuminen. Suunnittelualueen hulevedet kulkevat Kymijokeen kolmea eri päävirtausreittiä eli Pentsojaa, Myllypuroa ja Myrkkyojaa pitkin. Virtausreittien valuma-alueet ovat melko samansuuruisia (120-160 ha). Nykyisessä järjestelmässä havaittiin muutamia kohtia, joissa verkoston välityskyky on puutteellinen. Hulevesien tulvimiselle herkimpiä alueita ovat Urheilupuisto, kaksi erillistä aluetta Käpylässä sekä Sarkolassa ja Kotkankallion alue, jossa tulviminen tosin kohdistuu avoimeen virtausreittiin (ojaan). Suurin vaikutus suunnitelluilla maankäytön muutoksilla on Myrkkyojan päävirtausreittiin, jossa valuntakertoimen muutos on 6,2 %.

Selvityksessä suositellut toimenpiteet tulvien ehkäisemiseksi liittyvät virtausreittien muuttamiseen, välityskyvyn kasvattamiseen putkikokoja suurentamalla ja hulevesien viivyttämiseen. Kaikkein tehokkain keino hallita tulvimista on rakentaa kiinteistökohtaisia hulevesien hallintaratkaisuja. Ne eivät ole olemassa olevien kiinteistöjen kohdalla kovin helposti toteutettavia ratkaisua, mutta kylläkin maankäytön muutoskohteissa. Osayleiskaavassa tulisi ohjata sen alueella tehtäviin asemakaavoihin laitettavaksi hulevesiä koskevia määräyksiä, jotka pakottavat kiinteistönomistajia rakentamaan imeytys- ja viivytyrakenteita kiinteistöilleen. Myös rakentamisen aikaisien hulevesien laadun parantamiseksi voidaan antaa määräyksiä eri kaavatasoilla.

5.1.8. Vaihtoehtoiset energiamuodot

Yleisen ympäristötietoisuuden kasvu, fossiilisten polttoaineiden hinnannousu ja rajallisuus sekä ilmastonmuutos ovat johtaneet vaihtoehtoisten energiamuotojen hyödyntämisen yleistymiseen. Osayleiskaavatyössä on haluttu ottaa kantaa myös alueella hyödynnettäviin energialähteisiin ja siksi aiheesta on laadittu erillinen selvitys FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:n toimesta talven 2017-2018 aikana. Selvityksessä on tutkittu geoenergian, aurinkoenergian ja pientuulivoiman tarjoamia mahdollisuuksia ja niiden hyödyntämisen vaikutuksia alueen nykyiselle energiaratkaisulle.

Selvityksen mukaan kaava-alueen geoenergiapotentiaali on suuressa osassa keskimääräistä heikompi johtuen maanpeitteen paksuudesta. Alueilla, joissa on paksumpi maanpeite, kannattaa tutkia mahdollisuutta hyödyntää maalämpöä vaakaputkiston avulla. Urheilupuiston alue sekä radan eteläpuolella sijaitsevat alueet soveltuvat keskusta-aluetta paremmin geoenergian hyödyntämiseen. Parhaiten soveltuvia alueita on Kouvola-talon ympäristössä, Tunnelikadun ympäristössä sekä Urheilupuiston uimahallin

pohjoispuolella. Geoenergian tehokasta tuotantoa ja käyttöä voidaan suositella, mikäli kaavaratkaisu mahdollistaisi (riittävä aluevaraus) sopivan kokoisten geoenergiakenttien toteuttamisen. Esimerkiksi selvityksessä tyyppikiinteistönä käytetty asuinkerrostalo (110 MWh/vuosi; 5 000 k-m²) tarvitsee maapinta-alaa energiakaivokentälle noin 30 x 25 metriä, kun kaivosyvyys on 280 metriä. Syvempiä kaivoja käytettäessä kaivojen määrä vähenee ja vastaavasti myös tarvittava maapinta-ala. Kiinteistökohtainen ratkaisu on toteutettavissa tontin rajojen sisällä, kun energiakaivokenttä tehdään osittain tai kokonaan rakennuksen alle.

Kaava-alueelle on mahdollisuus rakentaa useisiin kohteisiin (etelään suunnatut rinteet, radanvarsi) paikallinen aurinkoenergiavoimala. Rakennusten katoista parhaiten aurinkoenergian keräämiseen soveltuvat sellaiset, joiden katon etelään suuntautuva lape on mahdollisimman suuri. Myös olemassa olevan rakennuskannan ulkopuoliset alueet, kuten radanvarsi, voivat olla aurinkoenergialle potentiaalisia alueita. Parhaiten aurinkosähköjärjestelmien hankinnat soveltuvat sellaisiin kohteisiin, joissa sähkönkulutus on suuri, joihin aurinkosähkötarkaisu sopii arkkitehtuurisesti parhaiten ja joissa siitä on mahdollista saada positiivista julkisuusarvoa tai se palvelee koulutuksellista tarkoitusta.

Pientuulivoiman osalta selvityksessä tutkittiin vain vain rakennusten katoille sijoitettavia pientuulivoimaloita ja niiden potentiaalia. Katoille sijoitettava pientuulivoimapotentiaali keskittyy lähinnä teollisuusrakennusten ja asuinkerrostalojen katoille. Selvityksessä tarkasteltiin kaava-alueen yli 15 korkeita ja ympäröiviä rakennuksia vähintään kuusi metriä korkeampia kohteita, joita oli yhteensä 49 kappaletta. Kannattavuuden tarkastelu tehtiin selvityksessä vain yhdestä kohteesta, jossa pientuulivoiman hyödyntäminen todettiin taloudellisesti kannattamattomaksi. Tulevaisuudessa tuulivoiman hyödyntäminen voi kuitenkin olla hyvinkin varteenotettava ratkaisu.

Selvityksessä tutkittiin myös erilaisten hybridiratkaisujen käyttökelpoisuutta. Geoenergian ja kaukolämmön sekä aurinkolämmön ja kaukolämmön yhdistelmät voivat alueratkaisuna olla käyttökelpoisia, vaikka ne eivät yksittäisissä kiinteistöissä kannatakaan.

Ydinkeskustan rakennusten käyttämällä energiamuodoilla on erilaisia vaikutuksia sekä nykyiseen järjestelmään että asukkaille/kiinteistönomistajille. Uusiutuvaan energiaan perustuvat järjestelmät kilpailevat osin nykyisen energiantuottajan liiketoiminnan kanssa ja siten vaikuttavat liikevaihdon suuruuteen. Toisaalta ne tuottavat uusia liiketoimintamahdollisuuksia energiayhtiölle. Asukkaille ja kiinteistönomistajille uusiutuvaan energiaan perustuvien järjestelmien käyttöönotosta kohdistuu lähinnä taloudellisia ja imagollisia vaikutuksia.

Kaavoituksessa vaihtoehtoisten energiamuotojen hyödyntämistä voidaan edistää varaamalla tilaa keskitetuille maalämpökentille, tiiviillä sekarakenteisella kaupunkirakenteella, suosimalla itä-länsisuuntaista harjaa ja 20-40 asteen kattokulmaa ja mahdollistamalla pientuulivoimaloille sopivaa korkeaa rakentamista.

5.1.9. Rakennusoikeuden toteutuminen, kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kaupunkikuva

Asemakaavojen toteutuneisuusaste on tarkistettu tammikuussa 2018. Asemakaavoissa määritelty rakennusoikeus on pääosin käytetty osayleiskaavan alueella, mutta sitä on jäljellä vielä 65 460 k-m². Joissain kortteleissa, joissa asemakaava on vanha, on rakennusoikeus ylitetty reilusti. Uudemmissa asemakaava-alueilla rakennusoikeutta ei juuri ole jäljellä, paitsi kohteissa, joissa rakentaminen on vasta alkanut tai sen alkamista vasta valmistellaan. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Matkakeskus ja Halkotori Sekä Kalevankadun kaakkoispuoli.

Kaupunkirakenteen tiivistämisen mahdollisuuksia kaupunkikuvan ja käytettävissä olevien rakennuspaikkojen suhteen on tutkittu 3D-mallilla Kaupunkisuunnittelun omana työnä. Kokonaan uusia rakennuspaikkoja on ydinkeskustan alueella vain muutamia. Osa niistä on helpostikin toteutettavissa, mutta osan toteuttaminen vaatii investointeja maanalaisten pysäköintijärjestelyjen toteuttamiseksi, koska ne sijaitsevat nykyisillä paikoitusalueilla. Ydinkeskustassa on muutamia rakennuksia, joiden kunto on huono, arkkitehtuuri tavanomaista ja joiden paikalle voitaisiin hyvin ajatella nykyistä korkeampaa rakentamista. Kerrosalan kannalta merkittävän osan muodostavat nykyisten rakennusten korottamisesta saatava kapasiteetti. Kouvolan ydinkeskusta on pääosin 3-4 kerroksista, ja näiden rakennusten korottaminen 2-3 kerroksella olisi kaupunkikuvallisesti mahdollinen ratkaisu. Tästä paras esimerkki on kävelykatu Manskia reunustavat rakennukset. Joissain yksittäisissä kohteissa voidaan hyväksyä korkeampikin korottaminen tai kokonaan uuden korkean rakennuksen rakentaminen.

Osayleiskaavatyön aikana on Kouvolaan laadittu *Kaupunkitilan käsikirja*, jonka tarkoituksena on määrittää yhtenäinen muotokieli ja väri- sekä materiaalimaailma koko kaupungin julkisille ulkotiloille. Yhtenäisyys parantaa kaupunkikuvaa ja tukee Kouvolan imagoa. Käsikirjan pohjaksi kartoitettiin nykyisin käytetyt kalusteet ja varusteet sekä julkisista ulkotiloista kuten puistoista, kaduilta ja aukioilta sekä julkisten rakennusten pihoilta. Nykyisiä kalusteita ja varusteita arvioitiin monialaisissa työpajoissa, joissa myös määritettiin kaupunkitilan suunnittelukäsikirjaan tulevien kalusteiden ja varusteiden tavoitteellinen muotokieli, väritys ja materiaalit.

5.1.10. Karttakysely asukkaille

Osayleiskaavatyössä yhtenä asukkaiden osallistamismenetelmänä käytettiin internetpohjaista karttakyselyä, joka toteutettiin alkuvuonna 2016. Karttakyselyn teemana oli liikenne ja pysäköinti, mutta myös muihin teemoihin liittyviä asioita kysyttiin. Kyselyn vastauksia käytettiin erityisesti liikenneverkon ja pysäköinnin kehityssuunnitelmassa, mutta myös muussa kaavatyössä. Kyselyyn vastasi 331 henkilöä, jotka tekivät kartalle yhteensä 666 merkintää eli paikannusta tai reittiä. Kyselyalue oli rajattu himan osayleiskaavan rajausta suuremmaksi, jotta rajauksen mahdollisesti muuttuessa kysely kattaa edelleen koko suunnittelualueen. Kyselyn avulla saatiin tietoa koetuista liikenteen vaaranpaikoista, suosituimmista ja hankaliksi koetuista pysäköintialueista ja –muodoista sekä niiden valintaan liittyvistä syistä. Kyselyssä selvitettiin myös asukkaiden suosimia kävelyreittejä ja toivottuja palveluita. Lisäksi kysyttiin turvatomiksi koetuista paikoista, joiden sijainnista saatiinkin selkeä käsitys kyselyn perusteella. Kyselyn avovastauksissa määrällisesti korostuivat palveluihin liittyvät vastaukset, mutta myös pysäköintiin, liikenteeseen, kävelykatuun, toriin ja puistoihin liittyviä kommentteja saatiin. Kommentit olivat pääasiassa yleiskaavatasoa paljon tarkempaa suunnittelua hyödyttäviä, mutta niistä saatiin hyviä vinkkejä keskustan kehittämistyöhön, johon yleiskaavakin tähtää.

6. LIITEAINEISTOT

- Liite 1 Liikenneverkko
- Liite 2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 2.12.2015 (täydennetty 11.12.2015 ja 27.2.2018)
- Liite 3 Kaavaluonnoksesta jätetyt lausunnot ja mielipiteet
- Liite 4 Kaavaehdotuksesta jätetyt lausunnot ja muistutukset
- Liite 5 Kehittyvä ydinkeskusta – karttakysely asukkaille 2/2016, yhteenveto
- Liite 6 Kouvolan ydinkeskustan liikenneverkon ja pysäköinnin kehityssuunnitelma 2030
- Liite 7 Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaavan hulevesiselvitys
- Liite 8 Suojeltavat rakennukset ja ympäristöt
- Liite 9 Kouvolan kauppa ja palvelut murroksessa – Kouvolan keskustan kaupallisten palveluiden kehitys 2012-2016
- Liite 10 Kouvolan kaupunkivihreän jäljillä, Kouvolan puutarhakulttuuri ja keskustapuistojen kehitysvaiheet
- Liite 11 Selvitys uusiutuvaan energiaan perustuvien järjestelmien käytön mahdollisuuksista ja niiden vaikutuksista nykyisien energiamuotojen käyttöön Kouvolan keskusta-alueella
- Liite 12 Kaupunkitilan käsikirja versio 1.2
- Liite 13 Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kaupunkikuva