



YHTEENVETO YLEISÖTILAISUUDESTA 5.6.2019

KULLASVAARA-TYKKIMÄKI OSAYLEISKAVALUONNOS VT6 ALUEVARAUSSUUNNITELMA

Aika:	5.6.2019 klo 17.00-19.45
Paikka:	Aitomäen nuorisoseurantalo, Aitomäentie 1007, Kouvola
Asiantuntijat:	Kouvolan kaupunki: Marko Luukkonen (yleiskaavapäällikkö), Olli Ruokonen (kaavoitusinsinööri), Sami Suoknuuti (kaupungeingeodeetti), Jussi Kimmo (suunnitteluinsinööri), Sanna Laukkanen (vuorovaikutussuunnittelija) Kouvola Innovation: Timo Pöntinen (asiantuntija, liikenne ja infra) Ramboll: Matti Tossavainen (RRT-hankkeen projektinjohto) Kaakkois-Suomen ELY-keskus: Juha Laamanen (projektipäällikkö, hankesuunnitteluvastaava), Petteri Kukkola (liikennejärjestelmäasiantuntija) SitoWise: Matti Romppanen (tiesuunnittelukonsultti), Maija Carlstedt (tiesuunnittelukonsultti)

Osana Kullasvaara-Tykkimäki osayleiskaavan valmisteluvaiheen kuulemista järjestettiin yleisötilaisuus alueen asukkaille, maanomistajille ja kaikille hankkeesta kiinnostuneille. Tilaisuudessa käytiin läpi Kouvolan Rail Road Terminal –hankkeen taustoja, yleiskaavasuunnittelua ja kaavaluonnoksen sisältöä, Vt6:n tilannetta ja laadittavaa aluevaraussuunnitelmaa sekä alueen maanhankintatilannetta. Tilaisuudessa asiaa esittelivät asiantuntijat Kouvolan kaupungilta, Kouvola Innovation Oy:ltä, Kaakkois-Suomen ELY-keskukselta sekä SitoWise Oy:ltä. Yleisesittelyjen ja kysymysten jälkeen suunnitelmaluonnoksia tarkasteltiin karttojen äärellä aiheittain ja osallistujilla oli mahdollisuus esittää kysymyksiä ja kommentteja suoraan asiantuntijoille. Kaavan osallisilla on mahdollisuus lisäksi varata henkilökohtainen keskustelu-aika kaavoittajien kanssa. Paikalla tilaisuudessa oli noin 60 kaavahankkeesta kiinnostunutta. Tilaisuuden esitysten aineistot on lisätty osayleiskaavan verkkosivuille (www.kouvola.fi/kullasvaara-tykkimaki).

Timo Pöntinen Kouvola Innovationilta pohjusti aihetta esittelemällä koko RRT-hankkeen taustoja ja tavoitteita. Kouvola on vahva rautatiekaupunki. Kiinan ja Aasian viennin merkitys kasvaa erityisesti Suomen teollisuudelle ja kasvupotentiaalia elintarvikkeissa. Kouvola on huomioitu EU:ssa sekä Aasiassa merkittävänä rautatiesolmukohtana ja Kouvola toimii linkkinä kohti muita Pohjoismaita. Kouvolan RRT saa lähes 8 miljoonaa euroa EU-tukea ja Väylävirasto osallistuu raiteiden rakentamiseen. Rautatiekuljetukset Aasiaan ovat huomattavasti laivakuljetuksia nopeampia.

Marko Luukkonen taustoitti kaavahanketta ja RRT-alueen suunnitteluhistoriaa. Kaavasuunnittelun tavoitteena on tukea rautatie- ja päätieverkkoon kytkeytyvää yritystoimintaa. Yleiskaavasuunnittelua tehdään asemakaavoituksen ja muun tarkemman suunnittelun pohjaksi. Lähtökohtana on Kymenlaakson maakuntakaavassa esitetty liikenne/logistiikka-alueen varaus alueelle. Laadittavana olevassa Kymenlaakson maakuntakaava 2040 luonnoksessa logistiikalle varattavaa liikennealuetta on esitetty laajennettavaksi. Osayleiskaavalla muutetaan alueella voimassa olevia Kouvolan keskeisen kaupunkialueen yleiskaavaa ja Tykkimäki-Saarenmaa osayleiskaavaa. RRT-alueen suunnittelun pohjaksi on laadittu oikeusvaikutukseton kaavarunko, jota hyödynnetään osana RRT-alueen kokonaissuunnittelua. Kaavan laatiminen on valmisteluvaiheessa, jolloin on mahdollista ottaa asiaan kantaa esittämällä kaavaluonnoksesta mielipiteensä. Kaavaa tukevia selvityksiä laaditaan vuoden 2019 aikana ja kaavaa tarkennetaan kaavaehdotusvaiheessa.



Olli Ruokonen esitteli kaavaluonnoksen sisältöä. Luonto- ja kulttuuriympäristön arvojen osalta kaavaluonnoksessa on esitetty tällä hetkellä aikaisemmin laadituissa selvityksissä havaitut luontokohteet ja kulttuuriperintökohteet. Maijanaron maa-ainesten otto- ja läjitysalue on merkitty asiaan kuuluvalla yleiskaavamerkinnällä. Valtatien 6 eteläpuolelle sijoitettava rinnakkaistiestä on osoitettu kaksi tutkittavaa vaihtoehtoa. Valtatien pohjoispuolisia mahdollisia uusia tieyhteyksiä on esitetty kaavassa. Kaavaluonnoksessa ei ole esitetty aluevarauksia asumiselle. Merkittävin asuinkestitymä sijaitsee Härkäojantien varrella ja alue on merkitty suojaviheralueeksi, jolla on olemassa olevaa asutusta. Merkintä tarkoittaa sitä, että uusia rakennuspaikkoja ei saa muodostaa, mutta olemassa olevia asuinrakennuksia voi käyttää ja peruskorjata. Kaavassa tutkitaan myös alueella sijaitsevien ulkoilureittien sijaintia ja mahdollisia uusia yhteystarpeita. Yritysalueita ovat valtatievarrelle sijoitetut palvelujen ja hallinnon sekä työpaikkarakentamisen alueet sekä RRT-alueeseen kytkeytyvät teollisuus- ja logistiikka-alueet. Teollisuus- ja logistiikka-alueiden laajuudesta on esitetty kaavaluonnoksessa kolme eri vaihtoehtoa.

Juha Laamanen Kaakkois-Suomen ELY-keskukselta esitteli valtatie 6 suunnittelutilannetta ja kehittämistarpeita. Valtatie 6 on Kaakkois-Suomen maantieverkon toinen pääyhteys ja raskaan liikenteen runkoyhteys. Kouvolan kohdalla ongelmana on mm. huono liikenneturvallisuus, alhainen nopeustaso, ajoittainen ruuhkautuminen, huonot ohitusmahdollisuudet, estevaikutus, melu ja pohjavesien pilaantumisen riski. Kouvolan kohdalla valtatie 6 kehittämisen tavoitteena on 100 km/h nopeusrajoitus ja tien parantaminen moottoritieksi/4-kaistaiseksi valtatieksi. Uusia eritasoliittymiä on suunniteltu Kouvolan itäosaan Kullasvaaraan ja Uttiin. Keskustan kohdalla eritasoliittymää on suunniteltu Tanttarin kohdalle.

Matti Romppanen ja Maija Carlstedt (SiteWise) esittelivät Vt6 aluevaraussuunnitelman luonnosta ja muutoksia verrattuna aiempaan Vt6 yleissuunnitelmaan. Muutoksia tehdään Tykkimäki-Kaipiaisen yleissuunnitelmaan, jonka hyväksymispäätös on jo vanhentunut. Aluevaraussuunnitelmalla muutetaan Karjalankadun ja Vt6 risteykseen suunniteltua eritasoliittymää sekä valtatievarrelle rinnakkaisjärjestelyjä. Rinnakkaistie/katu on osoitettu rakennettavaksi Karjalankadun jatkeena Häkämäentielle asti. Uudelta rinnakkaistieltä osoitetaan yhteys Härkäojantielle. Rinnakkaistielle ohjataan hiidas liikenne valtatieltä, kun valtatie 6 kehittäminen toteutuu. Vt6 pohjoispuolelle on esitetty yhteys Jyrääntieltä Käyrälammelle asti. Suunnitelmaluonnoksessa Jyrääntien ja Häkämäentien risteys valtatie 6 kanssa oli esitetty Vt6 Tykkimäki-Kuivala tiesuunnitelman mukainen porrastettu liittymä. Aluevaraussuunnitelman luonnoksessa esiteltiin myös kevyen liikenteen väyläverkkoa alueella.

Sami Suoknuuti kertoi maanhankintatilanteesta RRT-alueella. Kaupunki on hankkinut aktiivisesti maata RRT-alueen ympäristöstä. Maanomistajat voivat neuvotella kaupungingeodeetin kanssa maa-alueiden myymisestä.

Tilaisuuteen osallistujilla oli mahdollisuus esittää kysymyksiä ja kommentteja suunnittelusta:

- Mihin 35 m rekat kuljettavat kontit?
 - 1.1.2019 alkaen max 34,5 m pitkiä rekkoja on saanut käyttää Suomessa ilman erikoislupia. Pitkät rekat tulevat eri puolelta Suomea mm. tehtailta ja satamista.
- Vt15 on surkeassa kunnossa. Vt15 pitäisi parantaa ennen Vt6:ta.
 - Vt15:tä on valmistumassa tiesuunnitelma, jolla parannetaan tietä välillä Kotka (Rantahaka)-Kouvola (Tykkimäki). Vt15 tiesuunnittelu pitkällä ja se on koko Kymenlaakson hanke, joka toivon mukaan saa rahoituksen.



- RRT-alueen reservialueen maaperä huonoa, miksi siis halutaan rakentaa sinne? Eikö aikaisemmat maaperätutkimukset riitä osoittamaan asia?
 - Alueelle on tehty joitakin pohjatutkimuksia ja niitä on syytä vielä täydentää. Kaavan laatimisen yhteydessä tehdään yleiskaavatasoinen pohjatutkimus ja sen perusteella rakennettavuusselvitys.
- Mikä oleellisesti muuttunut, että reservialue ollaan ottamassa käyttöön?
 - RR-terminaalien ympäristöön ollaan kaavoittamassa laajoja alueita isoille logistiikka-toimijoille. Voimassa olevassa yleiskaavan mukaan reservialue otetaan käyttöön, jos toimintoja ei pystytä sijoittamaan muualle. Tässä tapauksessa halutaan edistää reservialueen suunnittelua yleiskaavatasolla.
- Mitä tarkoitetaan isoilla firmoilla? Pinta-aloiltaan isoja?
 - Tarkoitetaan toiminnaltaan, tilantarpeeltaan ja rakennuksiltaan isoja yrityksiä, jotka vaativat paljon pintaa-alaa toiminnalleen.
- Milloin päätetty, että Härkäojantien ympäristön lähetyville ei saa rakentaa uusia asuinrakennuksia?
 - Härkäojantien ympäristö on voimassa olevassa Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavassa merkitty pientalovaltaiseksi alueeksi, jolla on haja-asutusluonteista asumista. Aluetta ei nykyisenkään yleiskaavan mukaan ole tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Alueelle on muodostunut asutusta suhteellisen tiheästi, eikä nykytilanteessakaan ole edellytyksiä myöntää uusia lupia asuinrakennuspaikoille. Ei ole myöskään syytä lisätä asutuksen määrää logistiikka-alueen välittömässä läheisyydessä. Kaavaluonnoksessa asia on tuotu selkeästi esille kaavamääräyksessä.
- Eikö tilaa olisi käytettävissä Vt15 kummallakaan puolella teollisuudelle? Tehontie alue ja Vt15 itäpuolen tyhjä alue, miksi ei käytetä niitä, kun ovat kuitenkin lähellä? Miksi Teholan aluetta ei paranneta tämän päivän mukaiseksi tai tiivistetä? Logistiikan reservialuetta ei pitäisi ottaa käyttöön, asuminen häiriintyy ja kiinteistöjen arvo laskee, ei haluta muuttaa pois maaseudulta.
 - Teholan alueen käyttöä on järkevä tehostaa ja tiivistää. Pienemmän mittakaavan logistiikkayrityksiä on syytä ohjata olemassa olevien alueiden tyhjille tai vajaakäytöllä oleville tonteille. Kaupunki ei voi määrätä yksityisomistuksessa olevia tontteja tehokkaammin rakennettaviksi tai toimintoja siirrettäväksi muualle.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty RRT-alueen laajennusalueetta suunnitellaan, jotta toteutuksessa olevaa terminaalialuetta voidaan hyödyntää mahdollisimman hyvin. Laajennusalueelle voitaisiin ohjata paljon tilaa vaativia teollisuus- tai logistiikkatoimijoita, joita ei voida sijoittaa olemassa oleville alueille. Mittakaava RRT-alueella on hyvin suuri, suunnitteilla olevat logistiikka/teollisuustontit ovat kymmeniä hehtaareita pinta-alaltaan.

Vt15 itäpuolelle valtatie ja terminaalialueen väliin on voimassa olevassa yleiskaavassa (Tykkimäki-Tehola) osoitettu tavaraliikenteen terminaalialuetta/teollisuus- ja varastoalueetta. Aluetta on tutkittu RRT-alueen kaavarungossa, jossa alueelle on esitetty tavaraliikenteen terminaalialuetta. Rajoituksia tulee mm. alueen luontoarvoista. Aluetta voidaan käyttää osana terminaalialuetta.



- Kaupungin ei pidä rakentaa uusia alueita, koska kaupungin talous ei kestä sitä.
 - Yleiskaava ei ole suora investointipäätös. Kaavaprosessin tässä vaiheessa laaditaan suunnitelmia ja selvityksiä, jotka antavat pohjan päätöksenteolle. Selvitysten ja suunnittelun perusteella saadaan tietoa investointien kannattavuudesta. Yleiskaavan valmistumisen jälkeen pitää laatia vielä asemakaava, mikäli aluetta halutaan ottaa rakentamiskäyttöön. Rakenteilla olevasta terminaali-alueeseen tukeutuvaa elinkeinotoimintaa on syytä maankäytöllisesti edistää. Alueen toteuttamiskustannukset peritään vuosien saatossa tontinvuokrana alueen käyttäjiltä (yritykset) kaupungille. Tontinvuokrapäätökset tehdään tontinluovutushetken markkinatilanteen mukaisilla taksoilla.

- Miksi alueelle myönnetty rakennuslupia vielä 2010-luvulla, jos teollisuusaluetta halutaan nyt laajentaa? Osa rakennuksista on uusia.
 - Kyseisenä aikana 2010 vaihteessa ja hieman myöhemminkin suunnittelutarveratkaisujen ja poikkeamisten yhteydessä käytiin keskustelua päätösten kielteisyyden/myönteisyyden välillä. Maakuntakaavassa Kullasvaaran alue oli tuolloin jo varattu logistiikkatoiminnoille. Alueen laajuutta ei tuolloin osattu nykyisessä mittakaavassa arvioida.