



KOUVOLAN YDINKESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

KAAVASELOSTUS

liittyy 20.1.2020 päivättyyn kaavakarttaan



KOUVOLAN KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELU

20.1.2020

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	27
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	38
2. KAAVARATKAISU	41
2.1. Yhdyskuntarakenteen ohjaus	41
2.1.1. Suunnitteluperiaatteet	41
2.1.2. Kokonaisrakenne ja mitoitus	41
2.1.3. Täydennysrakentamisen periaatteet.....	44
2.2. Kestävän kehityksen huomioiminen.....	45
2.2.1. Maisema ja virkistys	45
2.2.2. Vesitalouden suojelu	45
2.2.3. Kulttuuriympäristöjen vaaliminen	45
2.2.4. Täydennysrakentaminen ja energiatalous	45
2.2.5. Kestävä liikkuminen	45
2.2.6. Infrarakentaminen.....	46
3. KAAVAKARTTA JA KAAVASELOSTUS	46
3.1. Kaavakartta	46

3.2.	Kaavamääräykset ja niiden oikeusvaikutusten kuvaus	47
3.2.1.	Asuminen	47
3.2.2.	Palvelut ja työpaikat	48
3.2.3.	Liikenne ja liikkuminen	49
3.2.4.	Viheralueet, -yhteydet ja virkistys	52
3.2.5.	Kulttuurihistorialliset kohteet	52
3.2.6.	Luontokohteet	55
3.2.7.	Muut merkinnät ja määräykset	56
3.2.8.	Liikenneverkko	59
4.	KAHAVAPROSESSI JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	61
4.1.	Kaavaprosessi	61
4.1.1.	Suunnittelun tarve ja käynnistäminen	61
4.1.2.	Aloituvsvaihe	61
4.1.3.	Luonnosvaihe	61
4.1.4.	Ehdotusvaihe	62
4.1.5.	Hyväksyminen	64
4.1.6.	Osallistuminen, vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö	65
4.2.	Vaikutusten Arviointi	65
4.2.1.	Vaikutusten arviointi osana kaavan laatimistyötä	65
4.2.2.	Vaikutukset luonnonympäristöön ja virkistykseen	65
4.2.3.	Vaikutukset vesiin ja ympäristöhäiriöihin	66
4.2.4.	Vaikutukset liikenteeseen	67
4.2.5.	Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja rakennettuun kulttuuriperintöön	67
4.2.6.	Vaikutukset elinoloihin ja –ympäristöön	68
4.2.7.	Vaikutukset elinkeinoihin ja kuntatalouteen	68
4.2.8.	Vaikutukset kauppaan ja palveluihin	68
4.2.9.	Vaikutukset väestön kehitykseen ja asumiseen	69
4.2.10.	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja –talouteen	69
4.2.11.	Vaikutukset energiatalouteen ja ilmastoon	69
4.2.12.	Yhteenveto kaavan aiheuttamista vaikutuksista	69
4.2.13.	Tavoitteiden toteutuminen	71
4.3.	Yleiskaavan kohtuullisuuden arviointi	74
4.4.	Yleiskaavan toteuttaminen	74
5.	SELVITYKSET	75

5.1.	Selvitykset	75
5.1.1.	Kauppa ja palvelut	75
5.1.2.	Liikenne ja pysäköinti	76
5.1.3.	Maisema ja viheralueverkosto	78
5.1.4.	Kulttuuriympäristö ja muinaisjäännökset	81
5.1.5.	Luonto	82
5.1.6.	Melu, tärinä, päästöt ja VAK	84
5.1.7.	Hulevesien hallinta	85
5.1.8.	Vaihtoehtoiset energiamuodot	86
5.1.9.	Rakennusoikeuden toteutuminen, kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kaupunkikuva	87
5.1.10.	Urheilupuiston kehittäminen	87
5.1.11.	Karttakysely asukkaille	88
6.	LIITEAINEISTOT	89

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 varsi, Urheilupuisto ja Marjoniemi, 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 ehdotus jatkettiin seuraavana vuonna Keskustavisio 2030 työksi. Osayleiskaavan valmistelu aloitettiin syksyllä 2015 osallistumis- ja arviointisuunnitelman laadinnalla. Vuosien 2016 ja 2017 aikana kaavatyötä vietiin eteenpäin taustaselvitysten osalta ja kaavaluonnosta työstettiin niiden pohjalta syksystä 2017 alkaen. Kaavaluonnos oli nähtävillä kesällä 2018 ja sitä saadun palautteen perusteella kaavatyötä jatkettiin syksyn 2018 ja kevään 2019 ajan. Kaavaehdotus käsiteltiin teknisessä lautakunnassa syyskuussa 2019, jonka jälkeen se asetettiin julkisesti nähtäville. Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin marraskuussa 2019, jonka jälkeen kaavaehdotukseen tehtiin vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia.

Osayleiskaavaratkaisun negatiiviset vaikutukset kohdistuvat lähinnä työpaikkapysäköintipaikkojen määrän vähenemiseen suhteessa työpaikkoihin sekä VAK-ratapihan suojavyöhykkeen 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 uusiutuvia terveyspalveluja. Urheilupuiston kehittäminen tarjoaa puolestaan uusia näkökulmia matkailun ja asukkaiden 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. Osayleiskaavan tavoitevuosi on laaditus keskustavision mukaisesti 2030.

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1. Kaavan tunnistetiedot

Kaavan nimi:	Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaava
Kaava-alue:	Kouvola, keskusta
Diaarinumero:	301/10.02.03/2020 (ent. 7419/10.02.00/2015)
Aloitussvaihe	• 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 2.5.2018-3.6.2018
Ehdotusvaihe	Tekninen Lautakunta 10.9.2019 Nähtävillä 25.9.-28.10.2019
Hyväksymisvaihe	Tekninen Lautakunta x.x.xxxx Kaupunginhallitus x.x.xxxxx Kaupunginvaltuusto x.x.xxxxx
Kaavan laatijat	Kaisa Niilo-Rämä, kaavoitusarkkitehti, Kouvolan kaupunki Tomi Ristimäki, suunnitteluavustaja, Kouvolan kaupunki Ritva Töntsä, kaavoitusteknikko, Kouvolan kaupunki

1.2. Osayleiskaavan tarkoitus ja oikeusvaikutukset

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

Ydinkeskustassa pyritään parantamaan yleiskaavan päivityksen myötä kaupunkikuvaa, täydennysrakentamisen mahdollisuuksia, pysäköinnin olosuhteita, 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

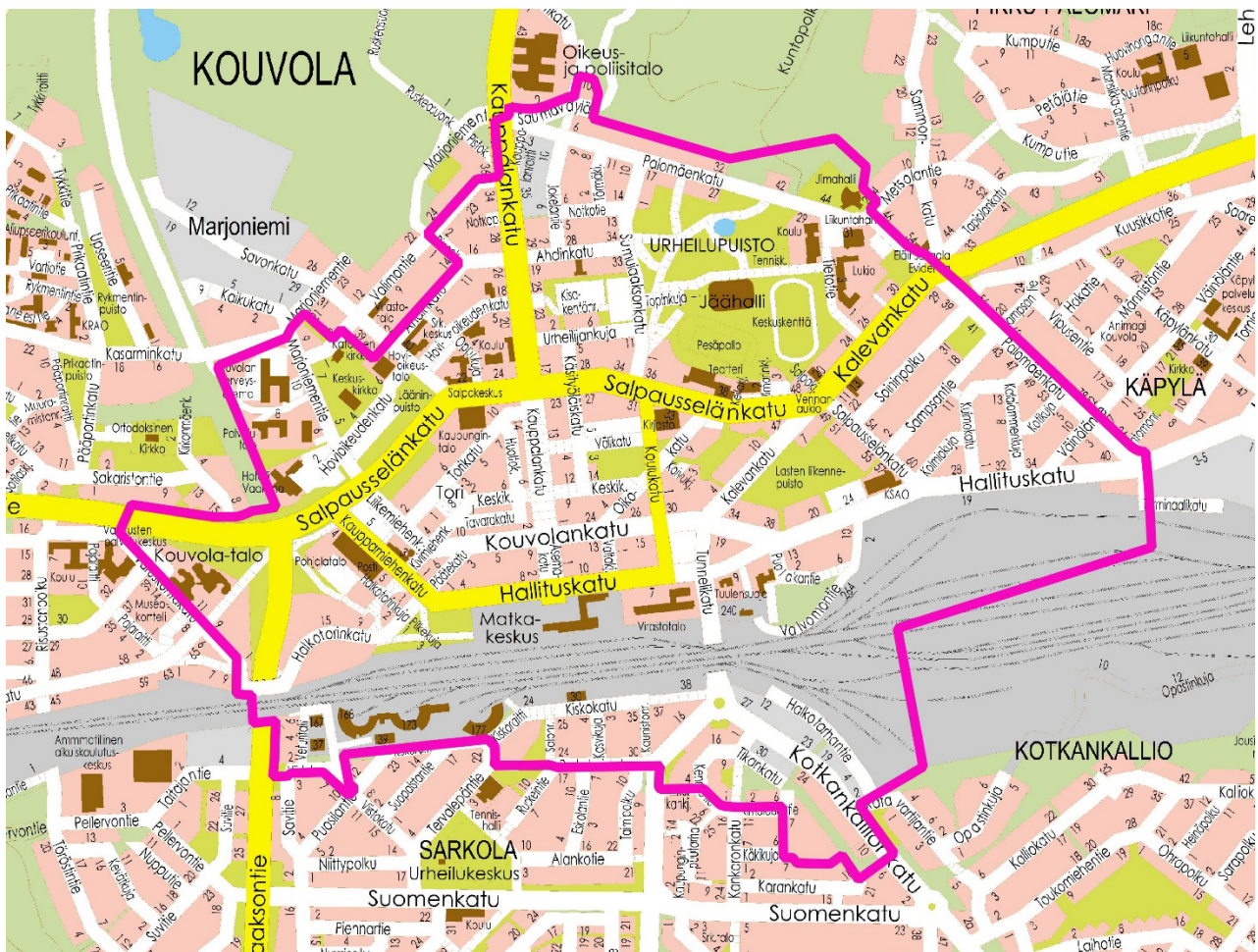
Kaava on yksityiskohtainen aluevarausyleiskaava ja se laaditaan oikeusvaikutteisena osayleiskaavana. Yleiskaava ohjaa alueen asemakaavojen muutosten laadintaa määrittämällä mm. alueen pääkäyttötarkoitukset ja katuverkon. Astuessaan voimaan se korvaa nykyisen keskustan osayleiskaavan vuodelta 2001.

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 osat Sarkolan ja Kaunisnurmen kaupunginosista.

Suunnittelualue rajautuu etelässä Puutarhurinkatuun ja Kiskoraittiin, lännessä Varuskuntakatuun ja Marjoniementiehen, pohjoisessa Ahdinkatuun ja Palomäenkatuun, sekä idässä VR:n alueeseen. Rajausta on tehty silmällä pitäen hiljattain laadittujen muiden osayleiskaavojen rajauksia sekä keskustavision 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 Urheilupuisto ja Käpylän länsiosa, joihin on viime vuosina alkanut kohdistua maankäytöllisiä muospaineita.



Kuva 1. Suunnittelualueen rajausta ja sijoittuminen kaupunkirakenteeseen

Suunnittelutilanne

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan 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 Kouvola Ydinkeskustan osatarkistus – osayleiskaava. Osa alueesta on mukana oikeusvaikutuksettomassa ”Yleiskaavallinen suunnitelma – osayleiskaavaluonnos 2025” suunnitelmassa. Koko alue sisältyy vuonna 2015 hyväksyttyyn Kouvola keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavaan, jossa suunnittelualueelle on osoitettu muutama maankäyttölinninen muutosalue sekä useita kehittämismerkintöjä.

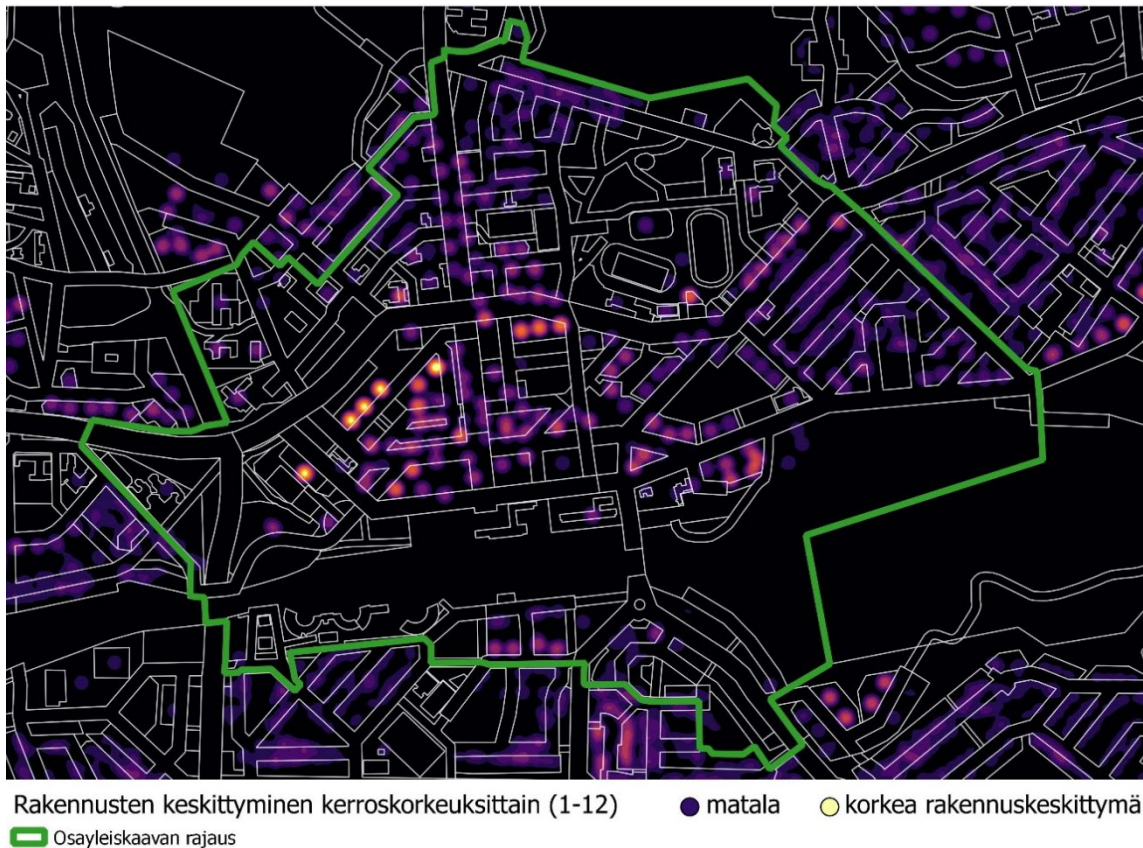
Koko suunnittelualue on asemakaavoitettu. Koska keskusta-alueella on jatkuvasti paljon kehittämishankkeita ja kaupunkirakenne on tiivistä, asemakaavamuutoksia on jatkuvasti vireillä. Näitä asemakaavamuutoksia varten tarvitaan tämän osayleiskaavan ohjausvaikutusta. Osayleiskaavan tehtävä on tarkemman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

Suunnittelualueutta 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 niiden kerrosmäärä vaihtelee 1-12 välillä. 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 tilannetta ja nykyisin rakennusten korkeuksien ero ei ole enää yhtä selvästi havaittavissa. Rakennusten väriytyks on pääosin vaalea ja harmoninen. Rakennusten julkisivumateriaali vaihtelee rakennuksittain hyvinkin paljon, mutta puujulkisivuisia rakennuksia ei alueella juuri ole. Kaava-alueen halkaiseva henkilöratapiha muodostaa rakennettuun ympäristöön voimakkaan aukean alueen aivan Salpausselän reunamuodostuman eteläreunalle. Kaava-alueen eteläosa ei sijaitse harjun päällä, vaan on selvästi varsinaista ydinkeskustaa 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 liiketiloille varattu. Ylemmät kerrokset ovat joko asuntoja tai toimistotiloja, joissain tapauksissa molempia sekaisin.

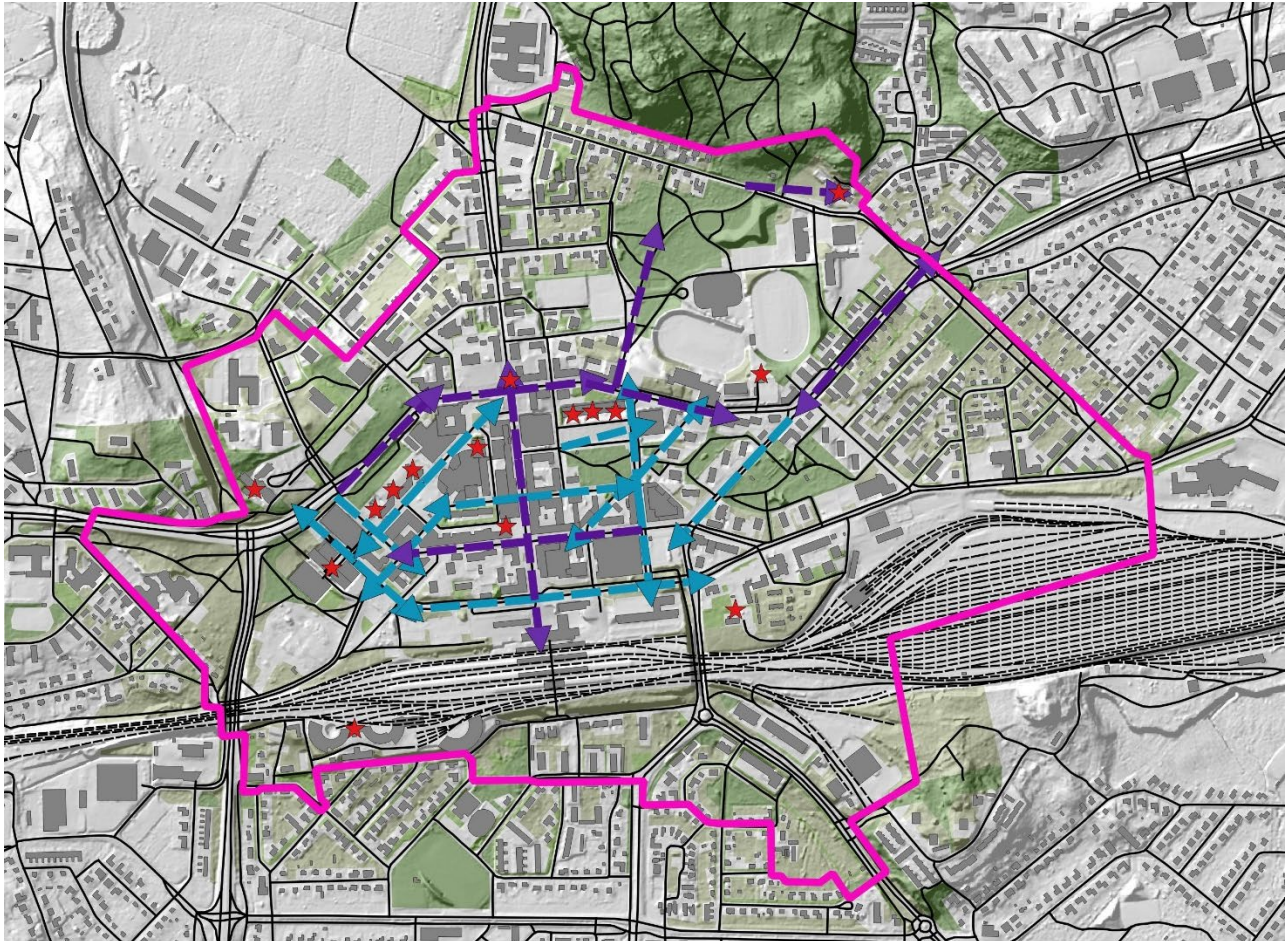


Kuva 2. Rakennusten korkeus suhteessa kaupunkirakenteeseen

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 näkymät ovat yhtenäisiä ja miellyttäviä ja niiden päätte on selkeä, useimmiten sen ollessa joku rakennus. 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 suunnitellut Kymenlaaksontien jatke sekä Tanntarin 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:sta 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 tasaisesti koko ydinkeskustan alueelle. Onnettomuuksia tapahtuu koko maan keskiarvoa enemmän ja suurin osa loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista tapahtuu pääkatujen varsilla, missä liikennemäärätkin ovat suurimmat. Asukkaat kokevat tehdyn kyselyn mukaan Salpausselänkadun keskustan vaarallisimmaksi kaduksi.



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

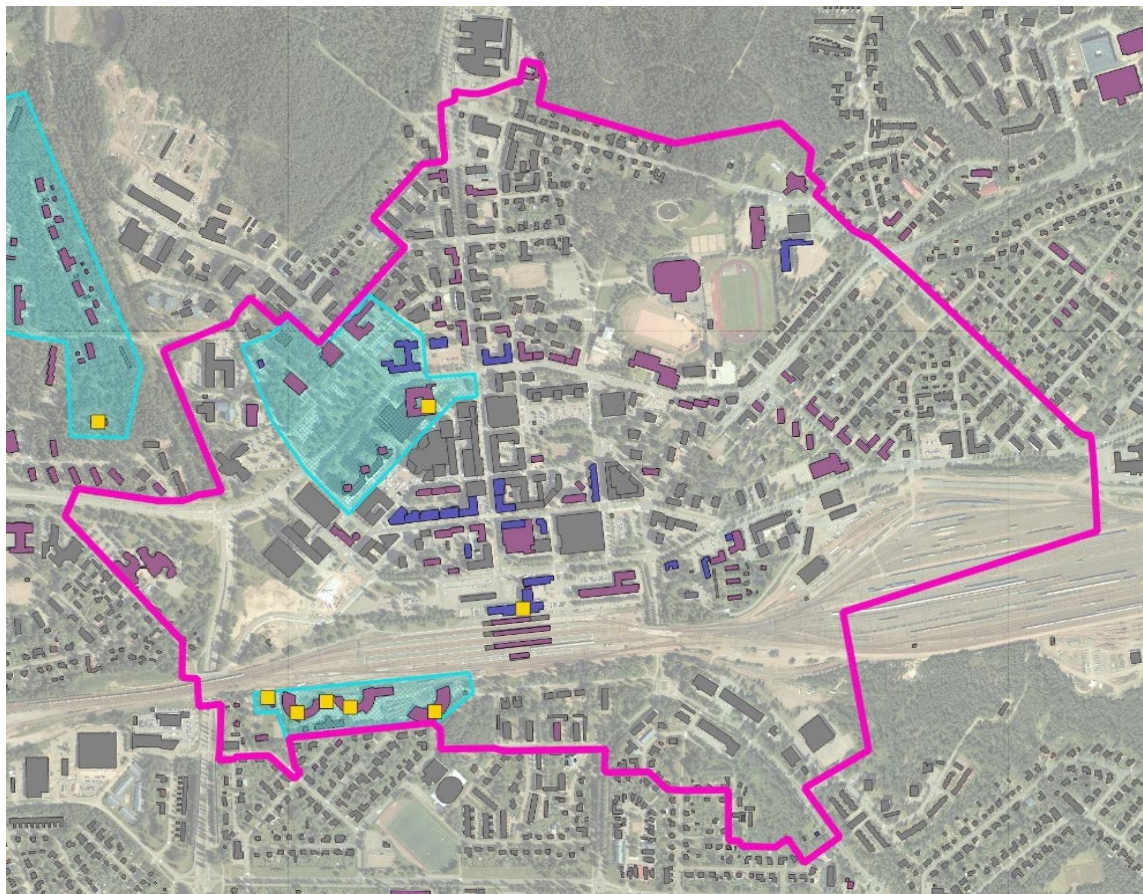
Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Ydinkeskustan alueella on kaksi valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY). Rautatievarikon alue liittyy kaupungin syntyhistoriaan vahvasti vaikuttaneeseen Riihimäki-Pietari rataan. Toinen kohde eli Hallintokorttelit liittyvät taas kaupungin kasvuun 50-luvulta 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 arkkitehtuurin Docomomo – listauksessa. Yhtenä sen 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	

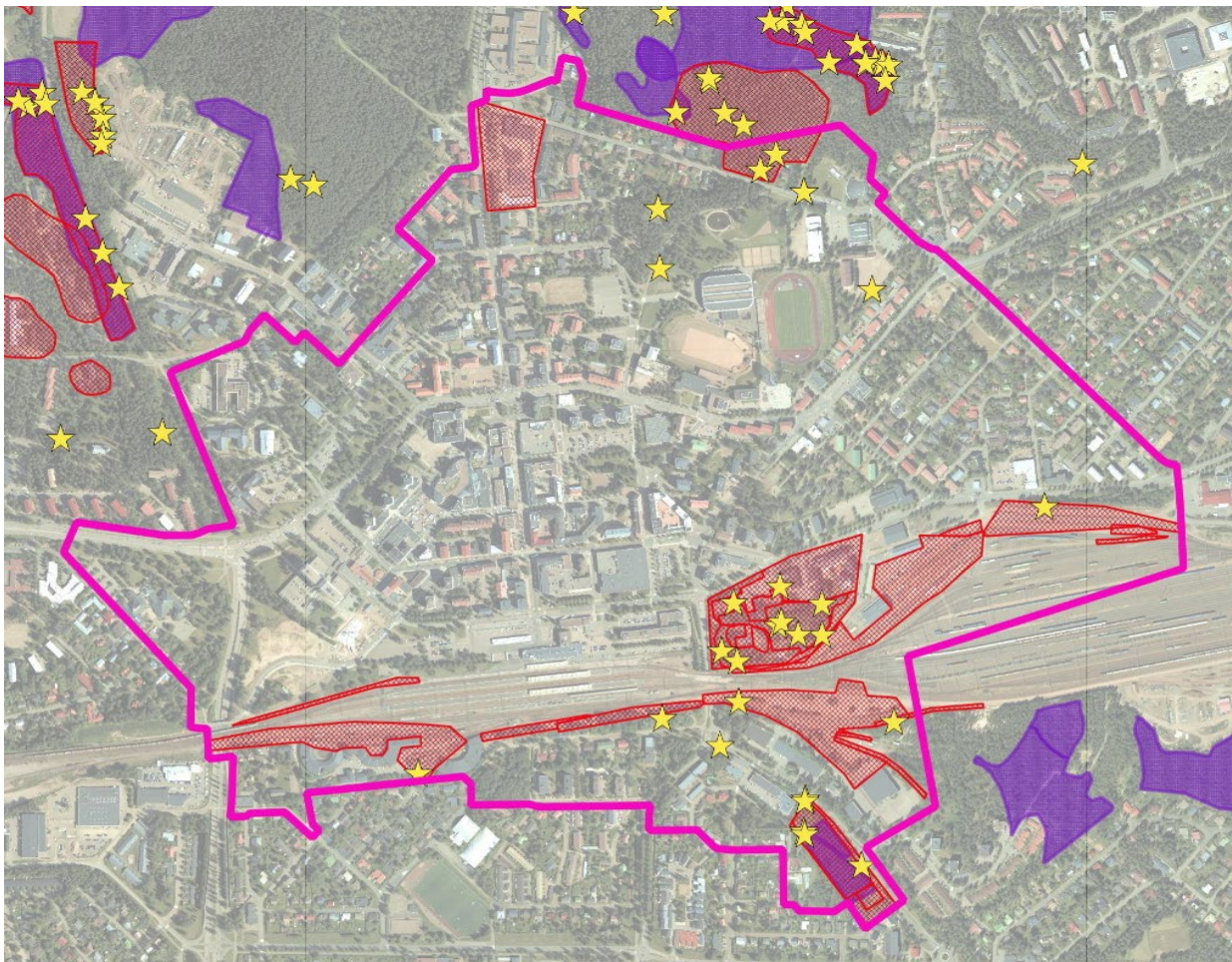
Kuva 5. Nykyisin suojelun piirissä olevia alueita ja rakennuksia on varsin vähän.

Luonnonympäristö

Suunnittelualue on pääosin 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, Brankkarin alue sekä Palomäen eteläosa.

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. Brankkarin alueella, Tikankadulla ja Urheilupuiston pohjoisosassa on tehdyissä selvityksissä havaittu lepakoita.

Kaava-alueen eteläosassa on muutama jättiputkiesiintymä.



Luontokohteet

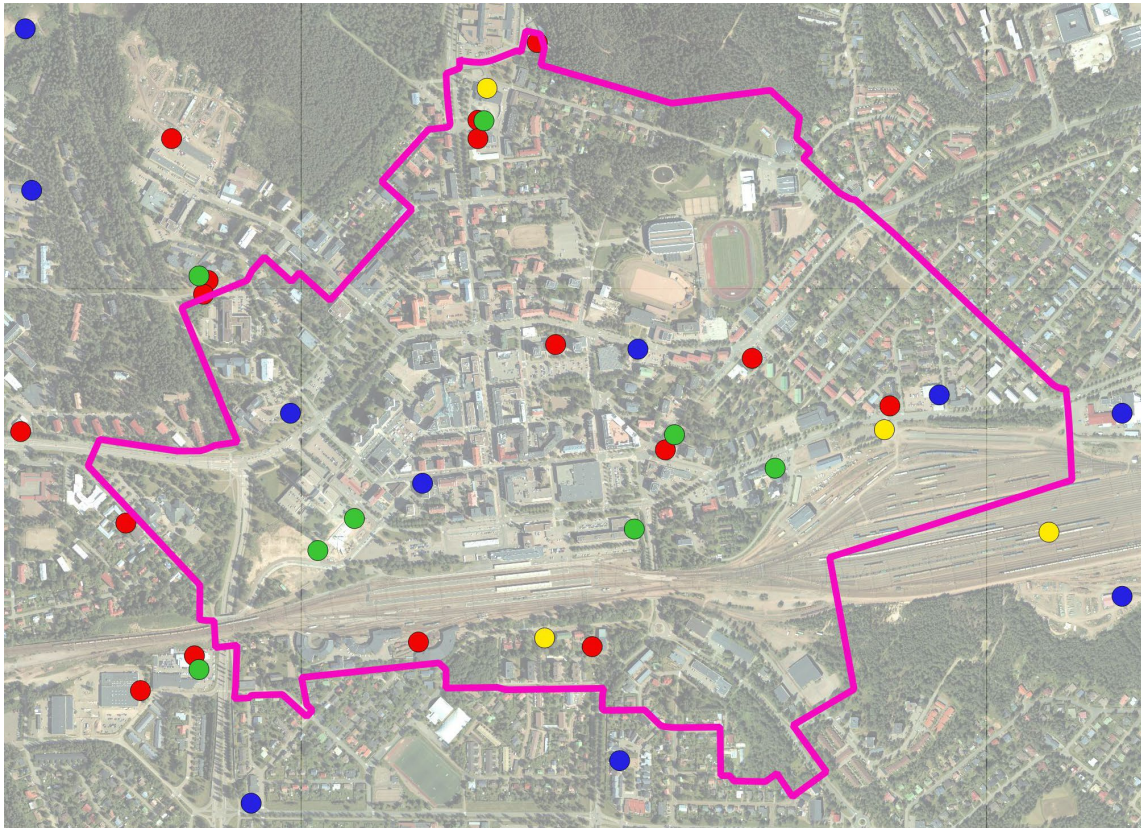
- ★ Harvinaiset / uhanalaiset lajit
- ▨ Harvinaiset / uhanalaiset lajit, alueet
- ▨ Arvokkaat elinympäristöt

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 22 pistemäistä kohdetta, joissa on todettu tai syytä epäillä maaperän pilaantuneisuutta. Suurin osa niistä liittyy käytöstä poistettuihin tai nykyisiin huoltoasemiin ja autokorjaamoihin.



Pilaantuneet maat

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

Kuva 7. Ydinkeskustan pilaantuneiden maiden kohteet sijaitsevat tasaisesti eri puolella kaava-aluetta. Lähde: Maaperän tilan tietojärjestelmä MATTI (vuosien 2016 ja 2017 aineisto).

Kohteista kahdeksan on rekisteritietojen mukaan edelleen toiminnassa olevia autokorjaamoja, polttoaineen jakelupisteitä ja pesuloita (punaiset pisteet). Kohteista kuusi on sellaisia, että maaperän tilalle riskialtis toiminta on loppunut ja puhdistustarvetta ei ole, mutta kohteissa on kuitenkin maankäyttörajoite tai maa-ainesten käyttörajoite (vihreät pisteet). Alla olevaan karttaan sinisellä merkityissä neljässä kohteessa riskin aiheuttava toiminta on loppunut, mutta maaperän tilaa ei ole selvitetty. Keltaisella merkityissä kohteissa toiminta on loppunut ja puhdistustarve tulee arvioida tai kohde puhdistaa. Ainakin 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.

Ympäristöhaitat

Melu

Ydinkeskustan alueella melutasot vaihtelevat merkittävästi hyvin pienelläkin alueella. Merkittävimmät melun aiheuttajat alueella ovat tie- ja raideliikenne. 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. Myös veturien käynnistysmelu aiheuttaa jonkin verran ongelmia radan eteläpuolisilla alueilla.

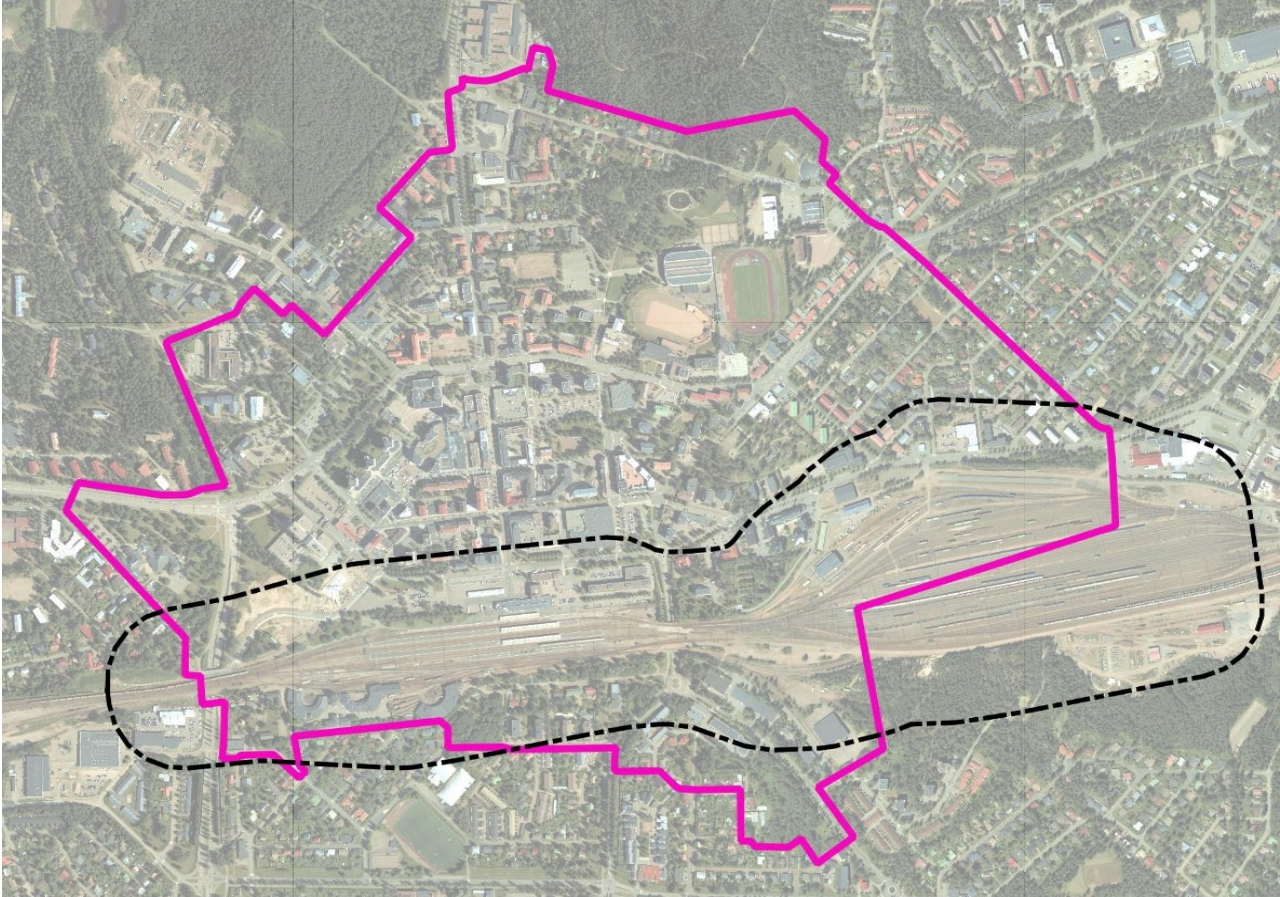
Kouvolankadun ja Salpausselänkadun välinen alue, Urheilupuisto ja Palomäenkadun lounaispuoleinen asuinalue ovat hyvin hiljaisia. Keskustan hiljaisimmat paikat ovat kortteleiden sisällä olevat pihat sekä jäähallin pohjoispuoli. Myös keskustan itäosassa on paljon hyvin hiljaisia pihapiirejä.



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 (sora/hiekka), 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

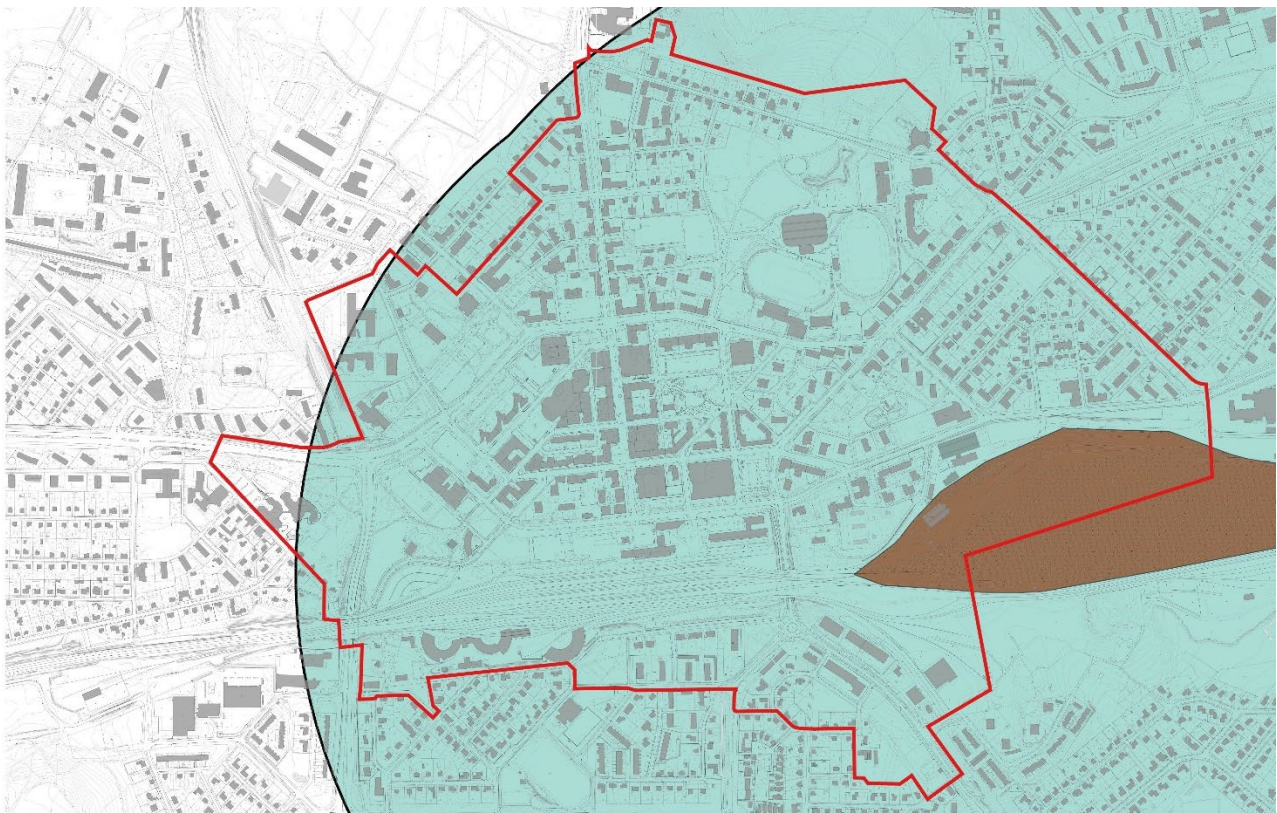
Kuva 9. Kartassa on osoitettu rautatiestä aiheutuvan tärinän teoreettinen vaikutusalue.

Vaarallisten aineiden kuljetukset (VAK)

Kouvolassa on yksi suomen suurimmista järjestelyratapihoista ja keskustan läpi kulkee vuosittain n. 4 miljoonaa nettotonnia vaarallisia aineita, kuten butaania. Kaavaprosessin aikana käydyssä neuvottelussa on todettu, että henkilöratapiha ei ole osa VAK-ratapihaa ja riski sillä alueella on hyvin samanlainen, kuin pääradalla. VAK-kuljetuksiin liittyvät riskit kohdentuvat siten järjestely- ja tavararatapihalle. Vuonna 2013 tehdyssä selvityksessä ainoastaan BLEVE (paineellisen nestekaasusäiliön räjähdys) on todettu todennäköisyydeltään kohonneeksi. Sen vaaravyöhykkeeksi on selvityksessä esitetty 470 m. Vuonna 2018 laaditussa Kouvolan ratapihan turvallisuusselvityksessä ja siihen liittyvässä riskienarvioinnissa on kullekin aineelle esitetty omat leviävyydestarkastelut. BLEVEN osalta vaaravyöhykkeeksi on arvioitu 1,2 kilometriä.

Selvityksissä on todettu, että riskien vähentämisessä merkittävä osa on muilla ratkaisuilla, kuin maankäytön suunnittelulla, koska alue on jo ennestään hyvin tiiviisti rakennettua. Maankäytöllisesti ainoa keino vaarallisten aineiden kuljetuksista johtuvien riskien poistamiselle kokonaan ydinkeskustan alueelta olisi järjestelyratapihan siirtäminen keskustan ulkopuolelle, mikä puolestaan on ratapihan mittasuhteet huomioiden erittäin kallis vaihtoehto. Riskejä ei maankäytön suunnittelulla voida siten juuri pienentää, mutta niitä voidaan olla lisäämättä sillä, että asumista, hoivaa ja kokoontumistiloja ei kaavoiteta aivan ratapihan reunoille ja laajemmalla lähes koko kaava-alueen kattavalla suojavyöhykkeelläkin riskit arvioidaan tapauskohtaisesti. Ratapihan turvallisuutta lisäävät ja sen aiheuttamia riskejä pienentävät toimenpiteet ovat maanomistajan ja liikenteestä vastaavien tahojen vastuulla. Suurin osa selvityksissä esitetyistä toimenpiteistä on tällä hetkellä kesken.

Alla olevassa kartassa on esitetty viranomaisten määrittelemä VAK-ratapihan alue (ruskea) sekä viimeisimmässä 2018 valmistuneessa turvallisuusselvityksessä esiin tuotu 1,2 km etäisyydelle VAK-ratapihasta ulottuva BLEVE:n vaikutusalue. Kaasuvuotojen leviämisalue ulottuu vielä paljon laajemmalle alueelle, jopa kymmenien kilometrien päähän, mutta koska vaikutusalue on niin laaja ja siihen vaikuttaa merkittävästi vallitseva tuulensuunta, on tarkoituksenmukaista keskittyä tässä kaavassa muihin VAK-ratapihan onnettomuustyyppeihin ja niiden vaikutusalueisiin. Ympäristöministeriön raportissa 5/2012 *Vak-ratapihat ja kaavoitus* suositellaan, että VAK-huomiointivyöhyke asetetaan kahden (2) kilometrin etäisyydelle VAK-ratapihan aluerajasta.



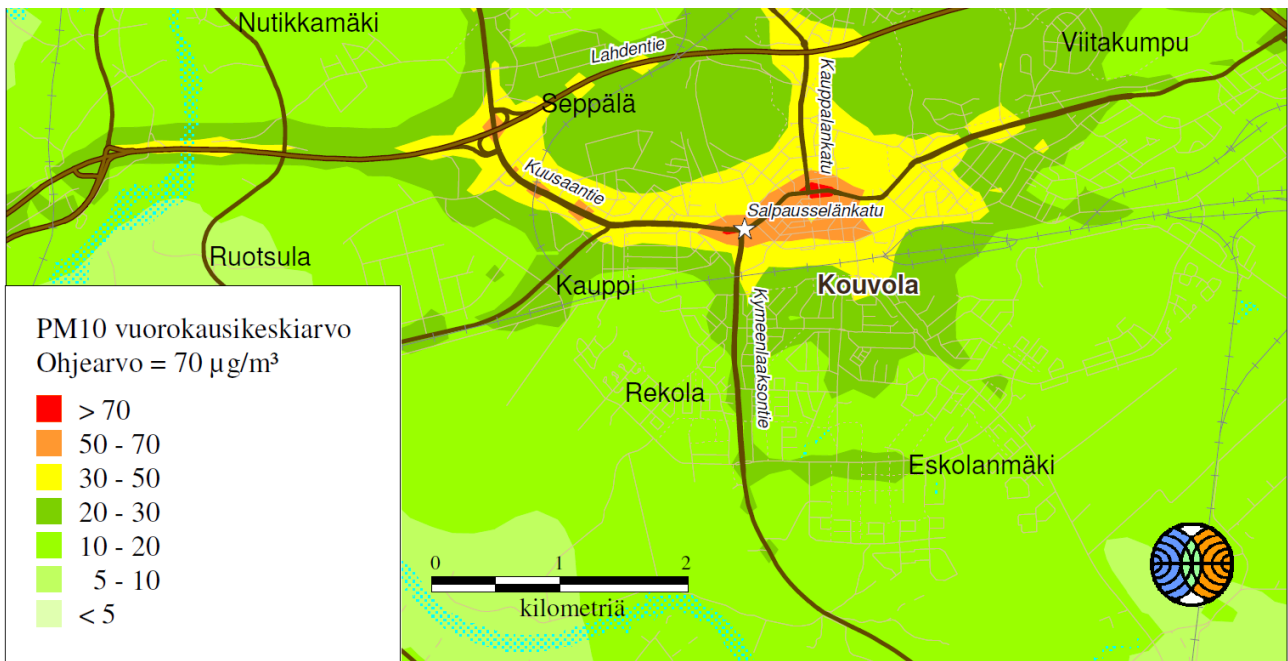
Merkinnät

 VAK -ratapiha  VAK -ratapihan suojavyöhyke, 1,2 km  Kaavamuutosalueen rajaus

Kuva 10. VAK-ratapihan suojavyöhyke kattaa lähes koko kaava-alueen.

Hiukkaspäästöt

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

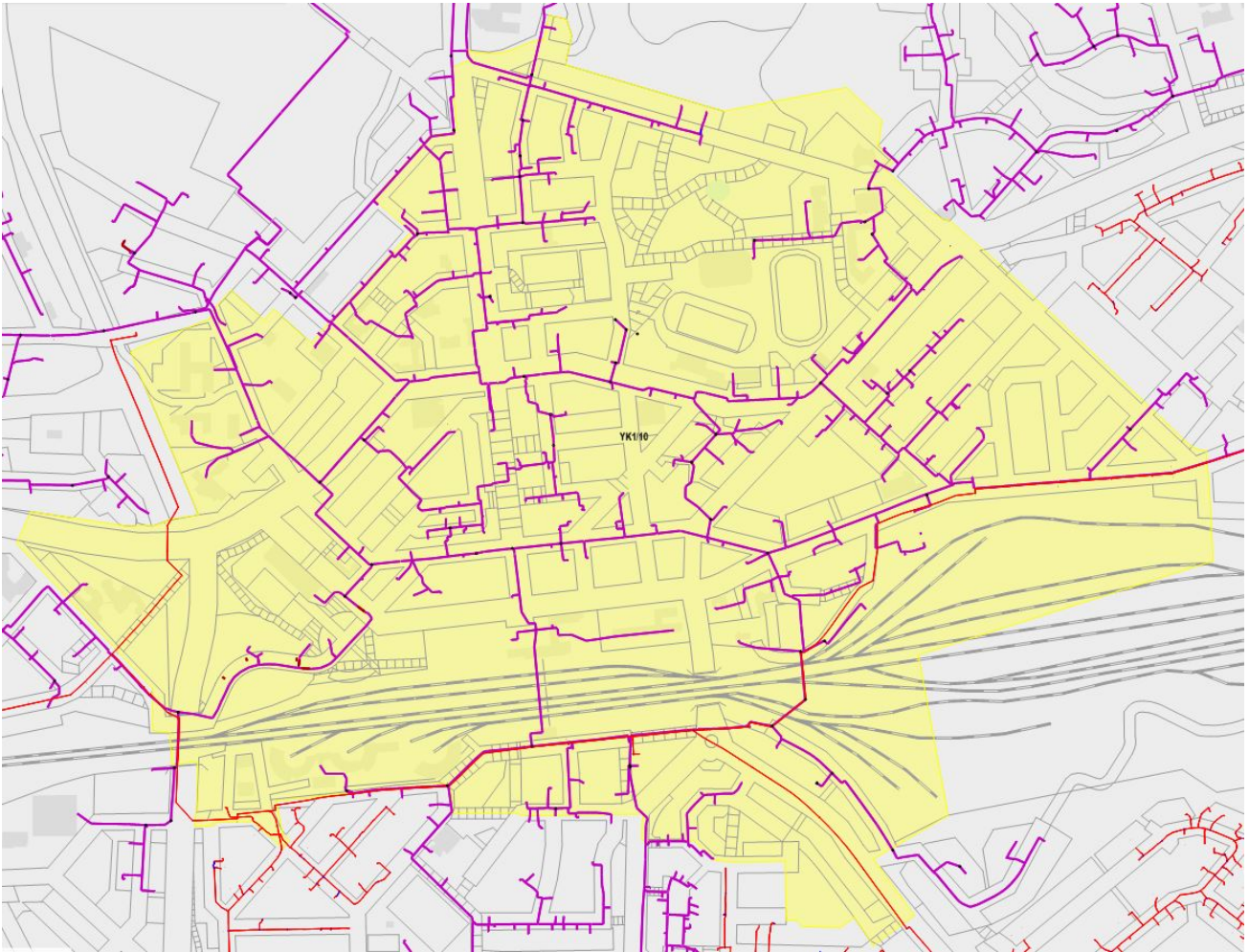


Ilmatieteen laitos 2010

Kuva 11. Autoliikenteen päästöjen aiheuttama hengitettävien hiukkasten korkein vuorokausiohजारvoon verrannoillinen pitoisuus (µg/m³).

Yhdyskuntatekninen huolto

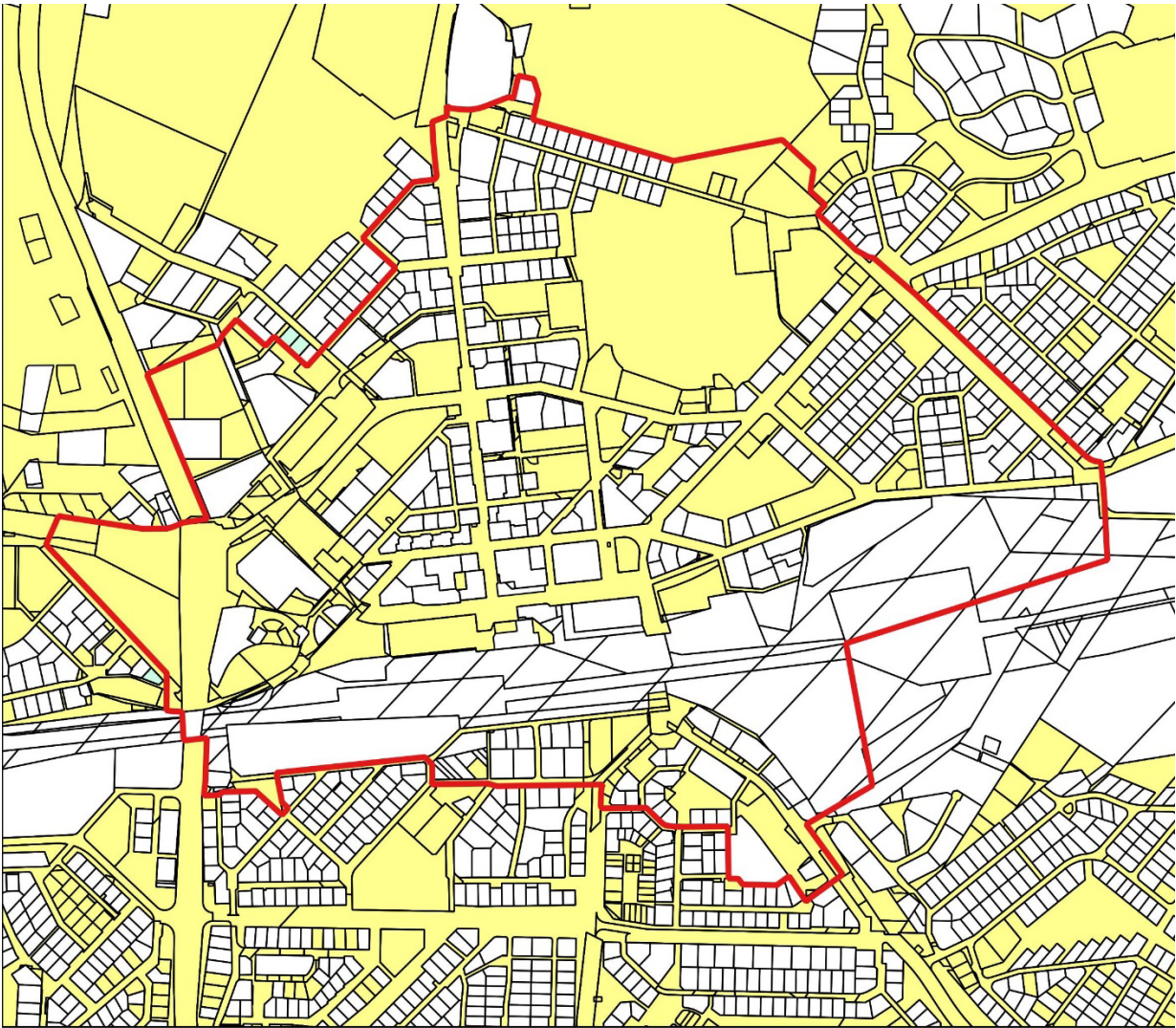
Koko suunnittelualueella on kattava yhdyskuntateknisten johtojen ja putkien verkosto. Maakaasuverkosto ulottuu vain alueen etelä-, länsi- ja kaakkoisreunaan, eikä sillä ole suurta merkitystä kaava-alueen rakennusten lämmitysmuotona. Kaukolämpöverkosto kattaa lähes koko suunnittelualueen aivan sen itäosaa lukuun ottamatta. Koko suunnittelualueella on sähkö- vesi- ja viemäriverkko. Uusiutuvan energian käyttö ei ole suunnittelualueella yleistä. Esimerkiksi vain muutama kiinteistö hyödyntää aurinkoenergiaa. Teleoperaattoreiden kaapeleita on koko suunnittelualueella. Verkostot on sijoitettu pääosin katujen alle, mutta niitä kulkee myös mm. rautatiealueen ja muutamien tonttien läpi. Alueen jätehuolto on järjestetty perinteisesti eli kiinteistökohtaisilla jätesäiliöillä. Kaava-alueella on lisäksi yksi Kymenlaakson Jätteen Ekopiste, jossa kerätään paperia, kartonkia, lasia, metallia ja tekstiilejä.



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

Maanomistus

Kouvola 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 (Väylävirasto), kattaa merkittävän osan suunnittelualueesta. Siten valtio on merkittävä osallinen tässä yleiskaavassa, vaikka sen omistamiin alueisiin ei merkittäviä maankäytön muutoksia ehdotettaisikaan.

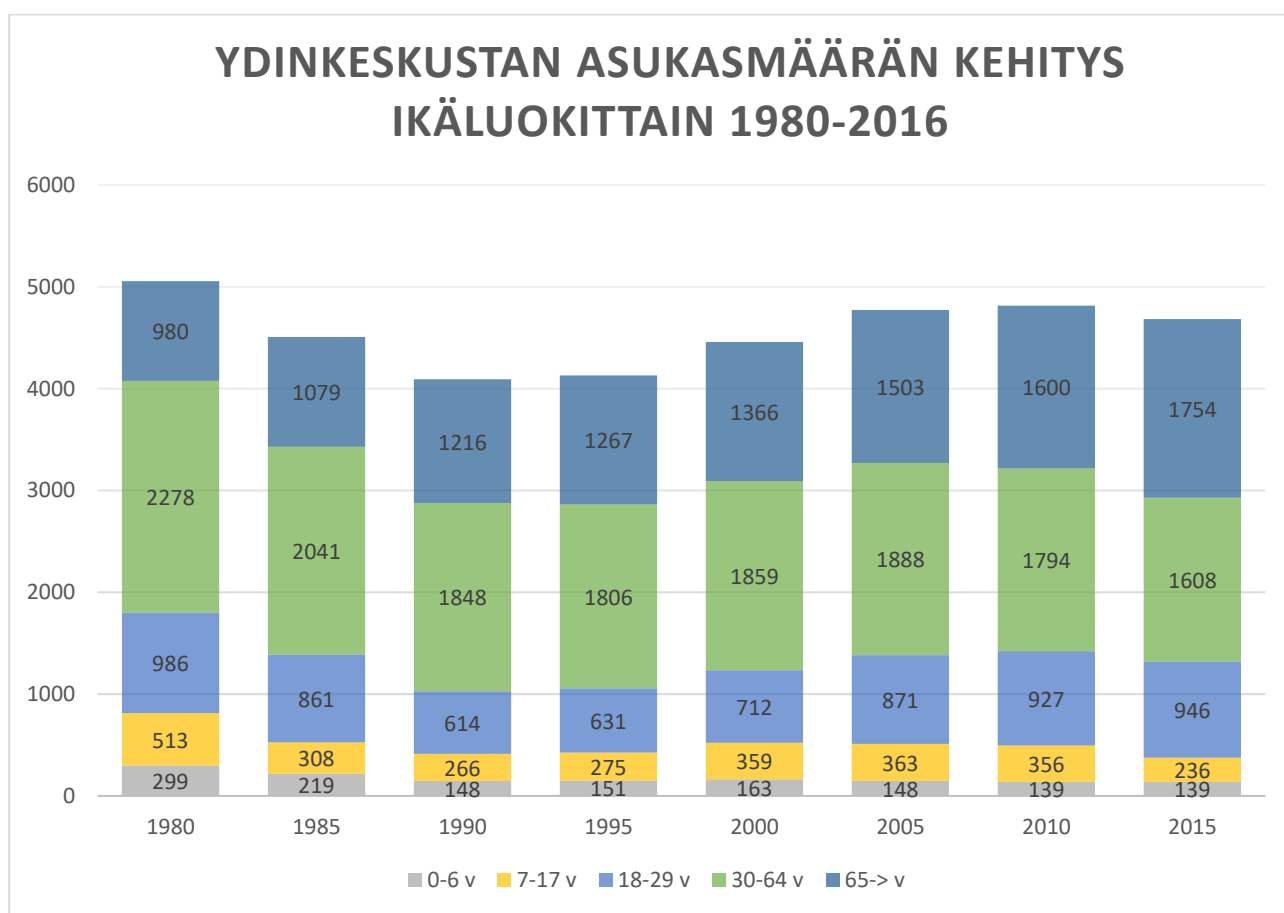


Kuva 12. Maanomistussuhteet ydinkeskustan alueella (tilanne 16.2.2018). Keltaiset alueet ovat kaupungin omistamia.

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 viidentoista vuoden aikana väestössä ei kaava-alueen osalta ole tapahtunut merkittäviä muutoksia.

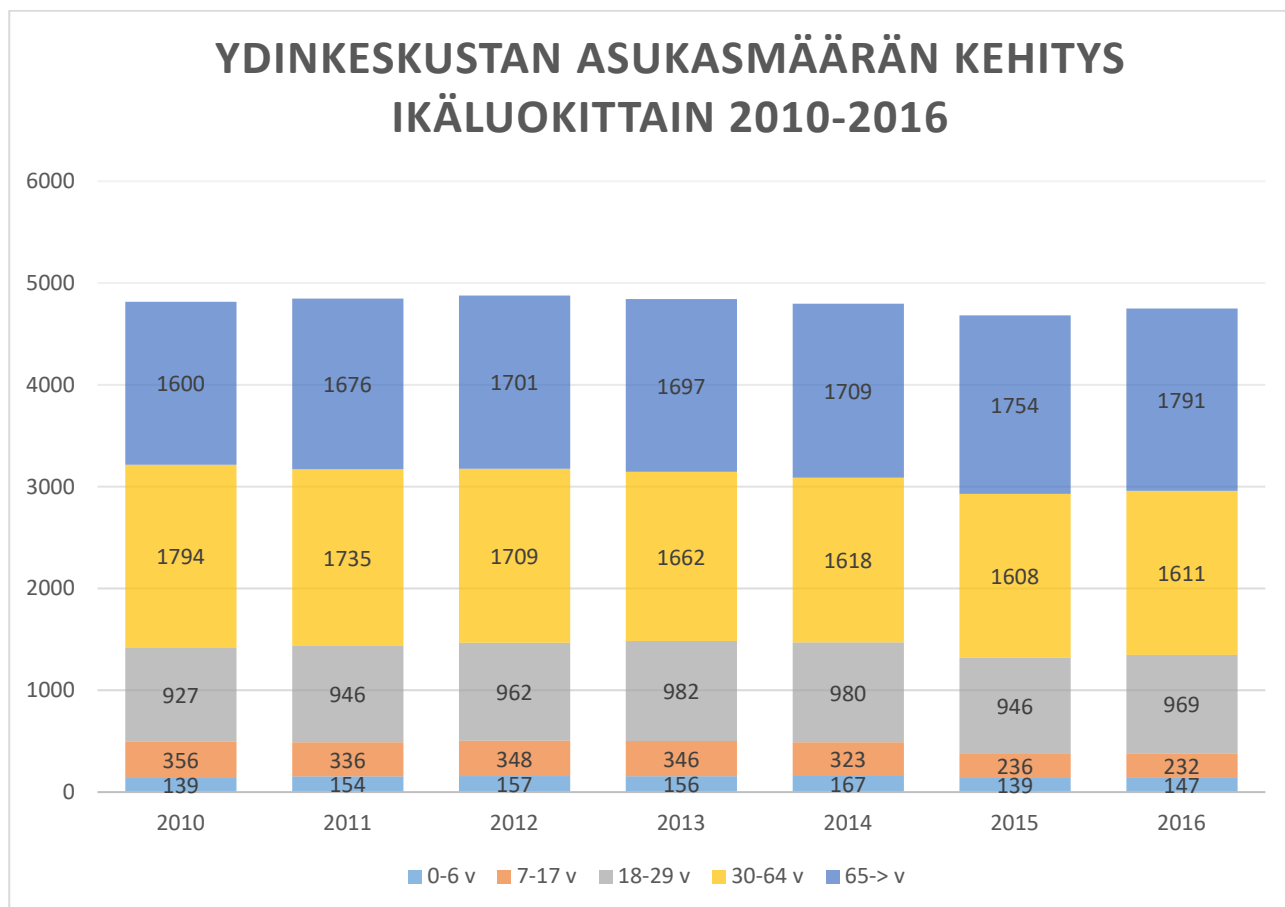
Tilastokeskuksen laatima koko kaupungin väestöennuste vuodelle 2030 on 82 090 asukasta. Vuoteen 2040 mennessä väestömäärän ennustetaan laskevan 78 906 henkilöön eli seuraavan parinkymmenen vuoden aikana noin 6 400 asukkaalla. Maakuntaliiton laatiman väestösuunnitteen mukaan väestön lasku olisi Kouvolassa 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 13. Ydinkeskustan väkiluku on vaihdellut viime vuosikymmeninä noin 1 000 asukkaalla. Alaikäisten lasten osuus on vähentynyt merkittävimmin. Viiden vuoden välein katsottuna keskustan asukasluku näyttää olevan laskussa. Lähde: YKR.

Asumisväljyys oli vuonna 2016 ydinkeskustassa noin 47 k-m²/asukas. Asumisväljyys on kasvanut 2000 -luvun aikana noin neljällä neliömetrillä 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 työikäiset 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 14. 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. Tyhjien 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 15. 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 tyhjien 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 alueidenkäyttöraatkaisujen tarkoituksenmukainen toteuttaminen
- auttaa saavuttamaan maankäyttö- ja rakennuslain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet, joista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys
- toimia kaavoituksen ennakko-ohjauksen välineenä valtakunnallisesti merkittävissä alueidenkäytön kysymyksissä ja edistää ennakko-ohjauksen johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä
- luoda alueidenkäyttöllisiä edellytyksiä 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

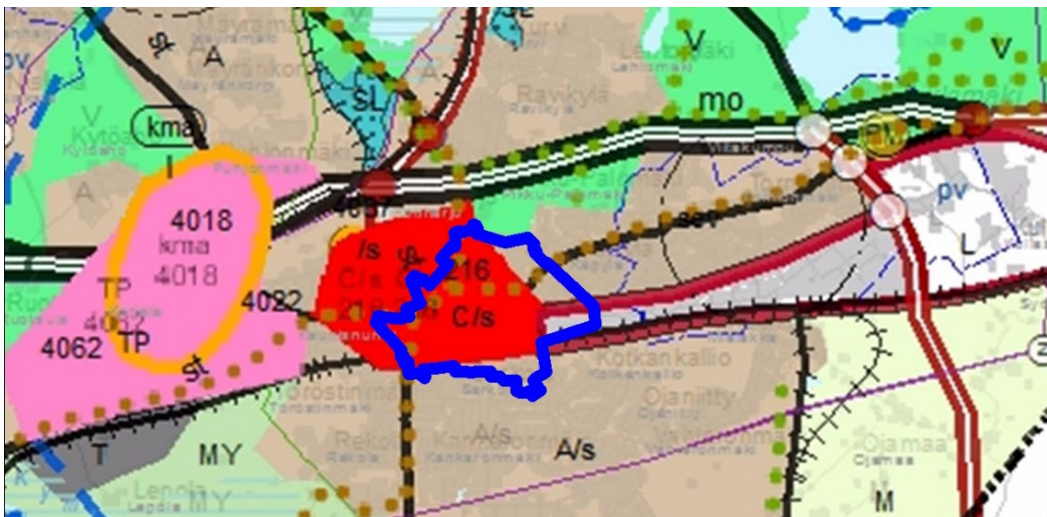
sanotaan lisäksi: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen viihtyisyyteen, omaleimaisuuteen ja kaupunkikuvan tasapainoisuuteen sekä huolehdittava eri liikennemuotojen järjestelyjen tarkoituksenmukaisuudesta ja häiriöttömyydestä. Aluetta suunniteltaessa on varauduttava 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 hahmotuvaksi keskukseksi.

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 merialue –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. Kauppa ja merialue –kaavassa on keskustan läpi merkitty ylimaakunnallisia ulkoilureittejä.

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

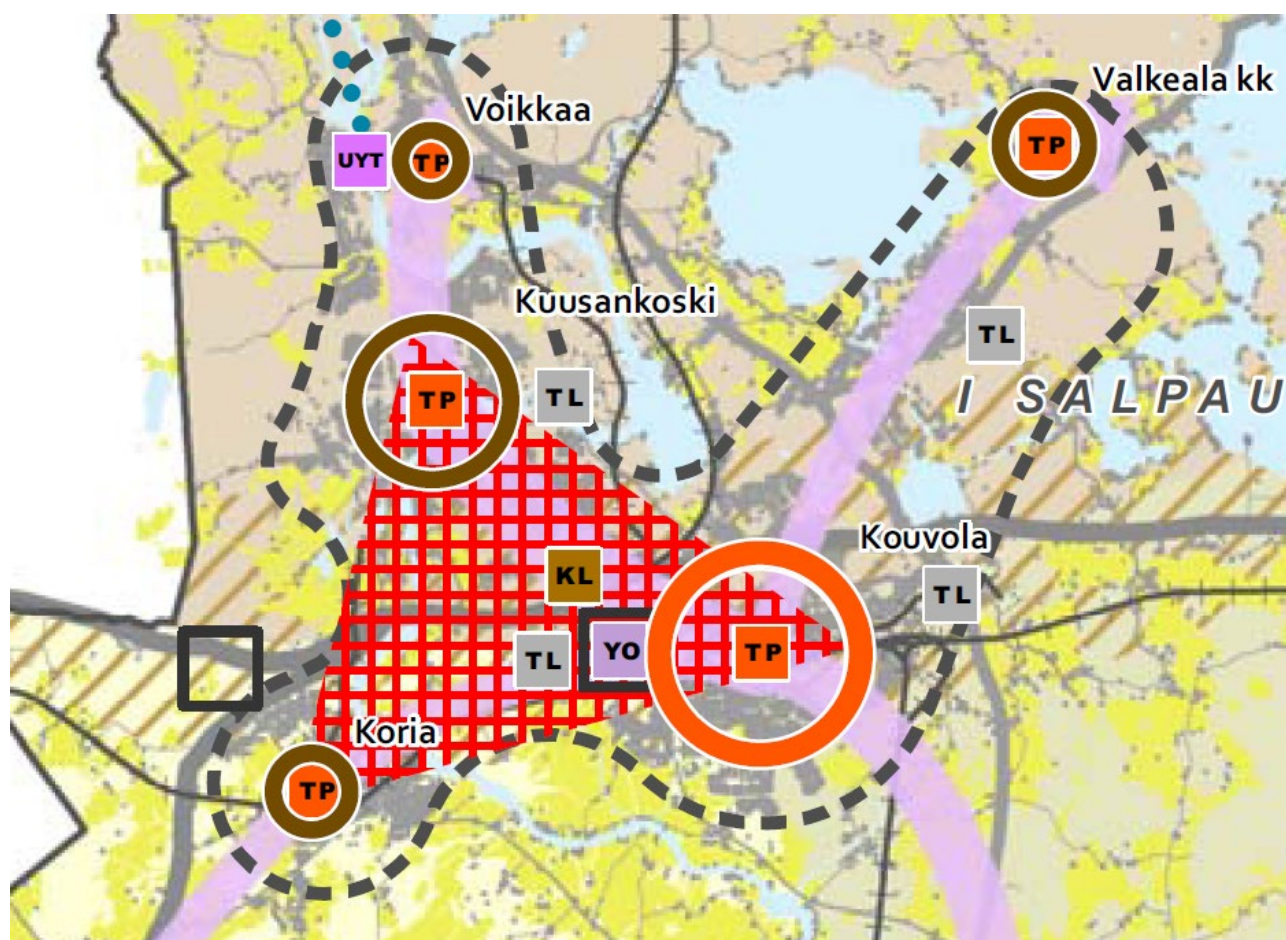
Kymenlaakson maakuntakaava 2040 laadinta on parhaillaan käynnissä. Maakuntakaavaluonnoksessa ydinkeskustan alue on merkitty edelleen keskustatoimintojen alueeksi (C). RKY-kohteet on merkitty kaavaluonnokseen pääliikenneväylien lisäksi. Radan eteläpuolinen alue on merkitty kehitettäväksi ja tiivistettäväksi kaupunkialueeksi ja ratapiha-alue liikennealueeksi. Maakuntakaavan hyväksymisen tavoiteaikataulu on vuonna 2020.

1.4.3. Kouvolan 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. Kouvolan kaupungin rakennemalli (kuva 17.) 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. Kouvolan 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.



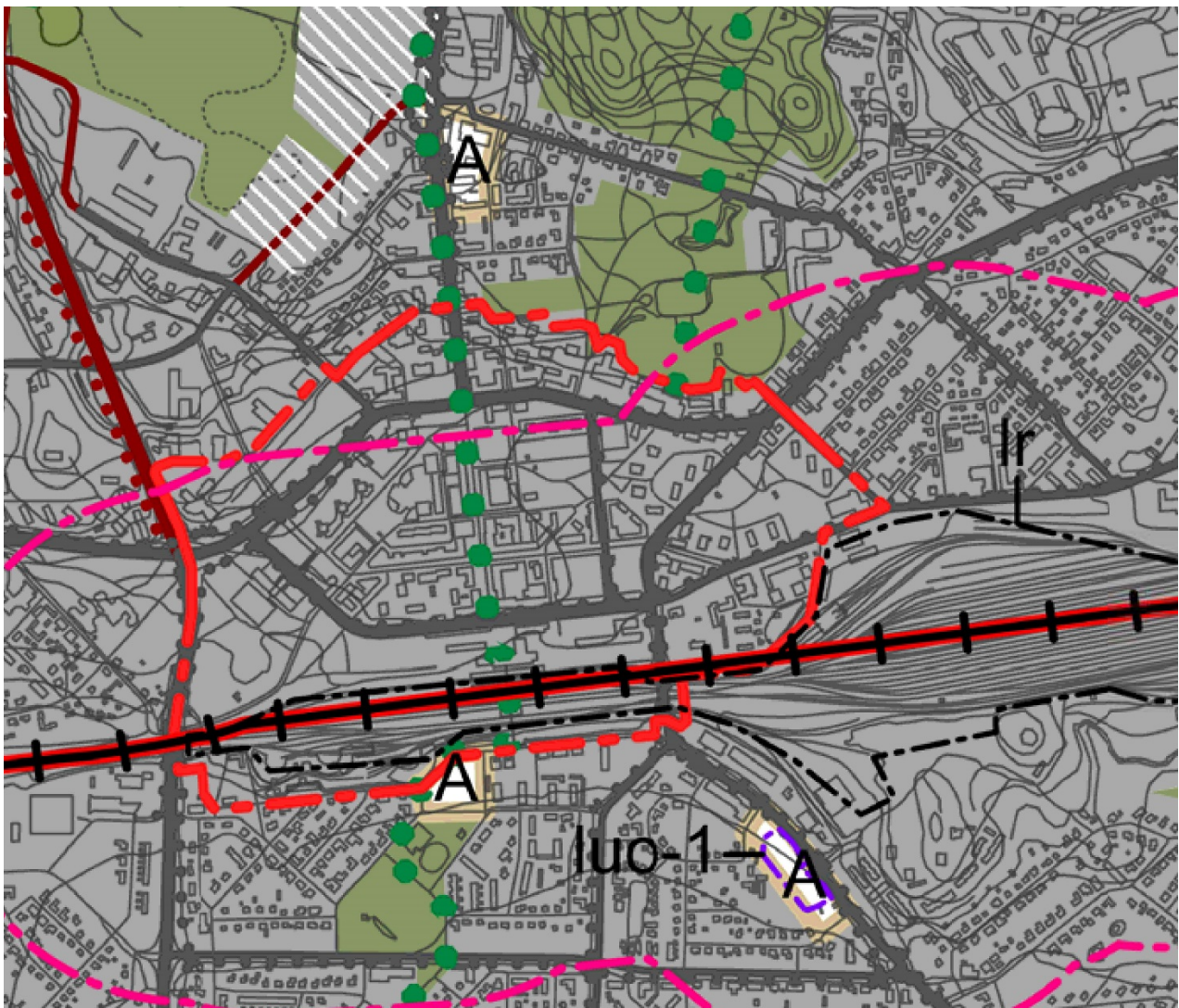
Kuva 17. Ote Kouvolan kaupungin rakennemallista.

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 kehittämisperiaatteet:

- 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

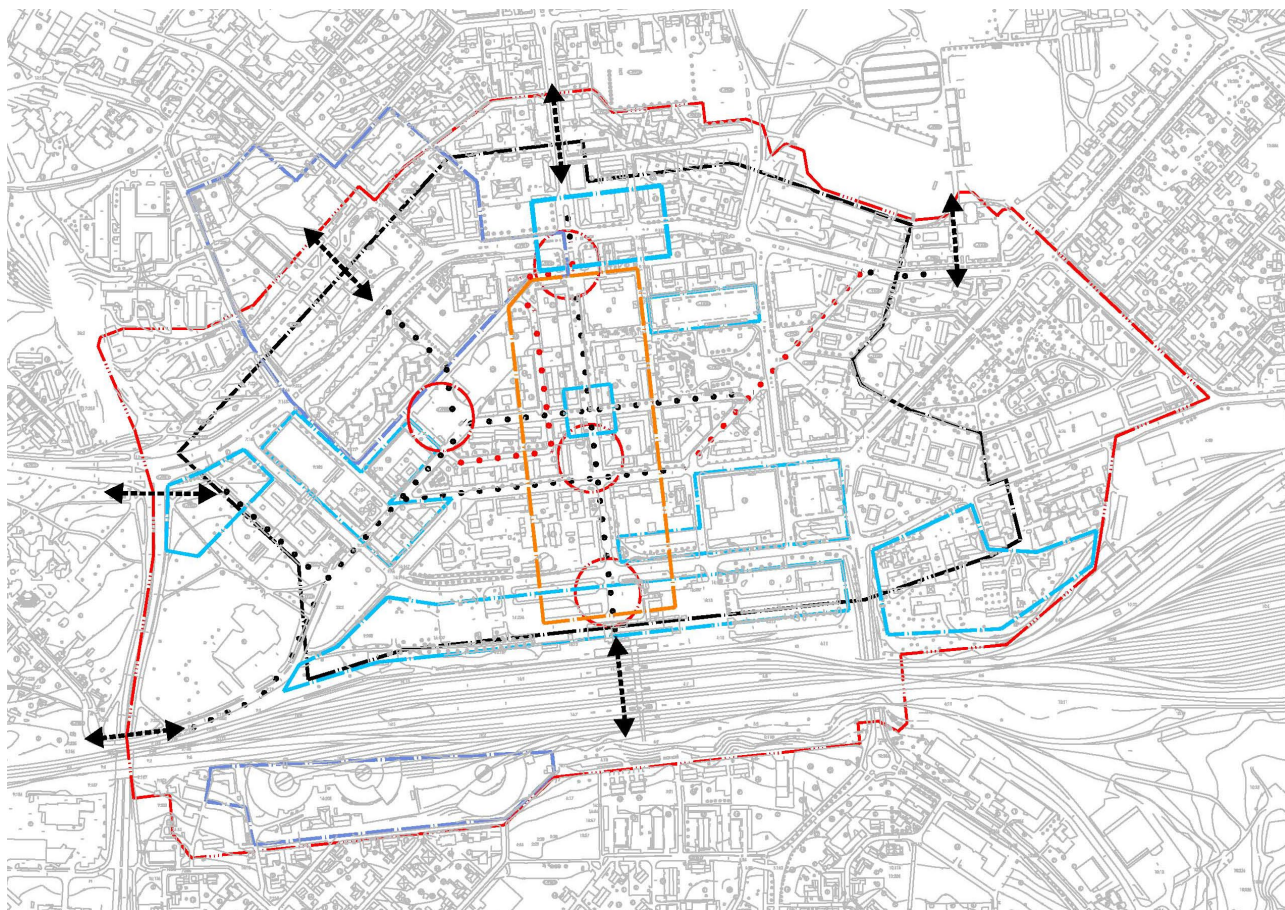
1.4.4. Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava



Kuva 18. 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 18) vain muutamia ydinkeskustan osayleiskaavan kaava-aluetta 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 suojavyöhyke sv (vak)-merkinnällä, 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 veturitallit) ja annettu kehittämistavoitteita koskien täydennysrakentamista, kaupunkikuvaa, julkisia alueita kuten aukioita, kaupallista ydinaluetta ja kevyen liikenteen yhteyksiä (kuva 19).



Kuva 19. 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 keskusta 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 visiossa esitetty täydennysrakentaminen vaatii asemakaavojen, sekä osin myös yleiskaavan muuttamista.

Keskustavisiossa on esitetty keskustan eri osa-alueiden identiteetti 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 korostettu. Akselien ohella kulkuyhteyksiin ja pysäköintiin sekä viheralueisiin on esitetty kehittämistoimenpiteitä, joiden on tarkoitus tukea sekä viihtyisää kaupunkitilaa että kaupallisten toimijoiden tarpeita.

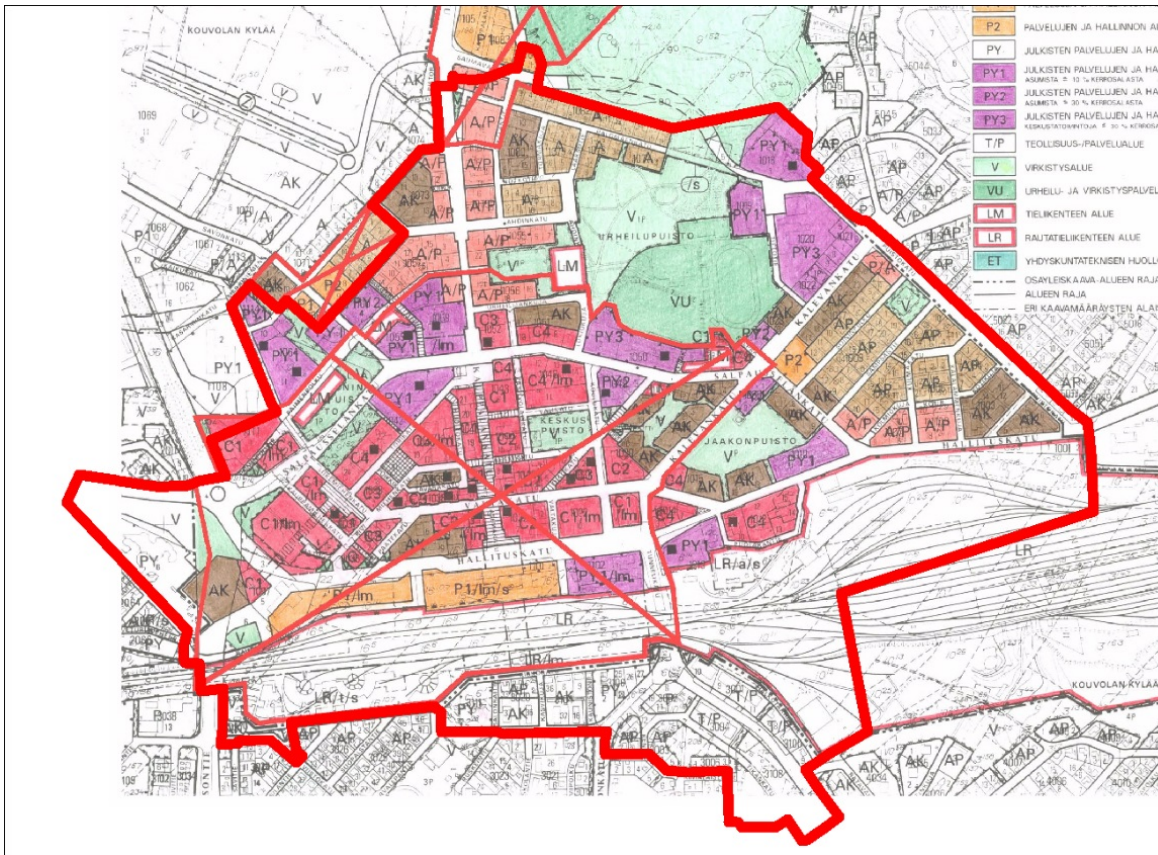


Kuva 20. Ote Keskustavisio 2030 suunnitelmasta

1.4.6. Kouvola keskustan osayleiskaava (1996)

Kaava-alueen pohjois- ja itäosassa on voimassa vuonna 1996 lainvoiman saanut Kouvola keskustan osayleiskaava (kuva 21.). Kaavan lähtökohtana ja tavoitteena on ollut toteuttaa kaavan taustaksi laaditun "Merkelin vision" sisältöä. Päämääränä on ollut vetovoimainen ja viihtyisä keskusta. Tavoitteissa

Kaavassa esitetty Palomäenikadun 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.

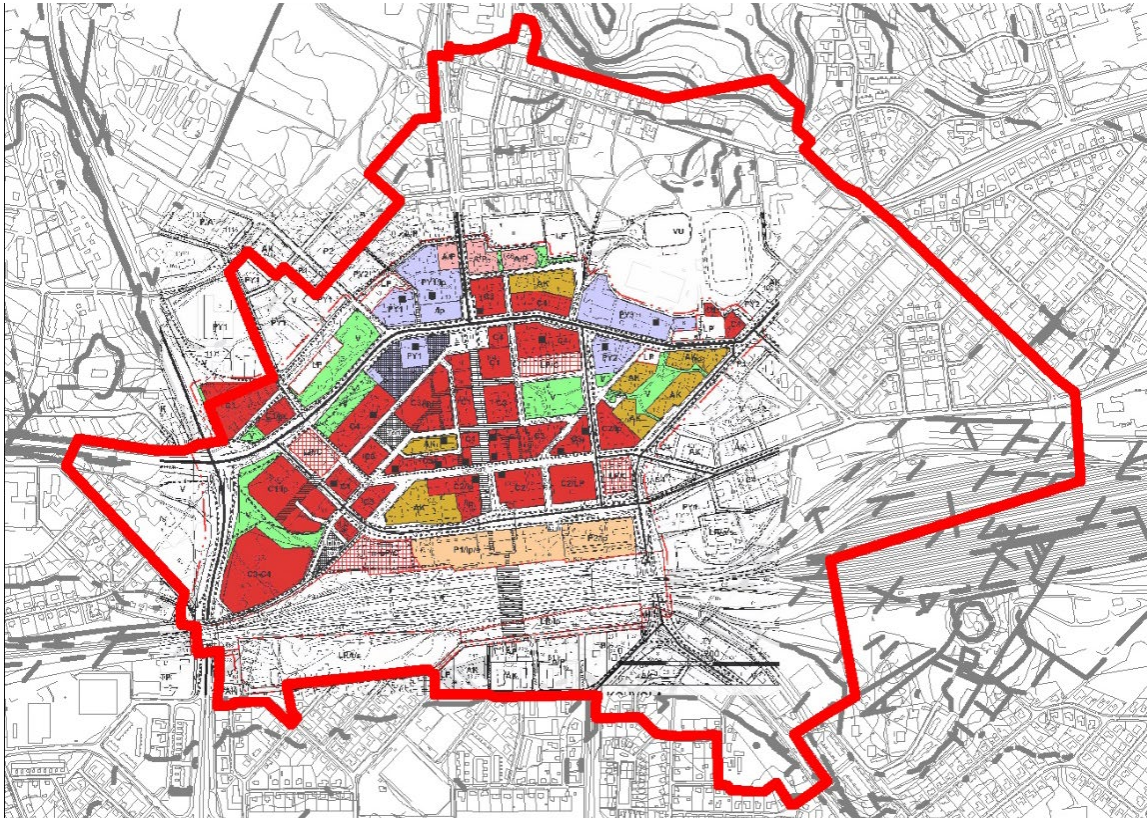


Kuva 21. Jaakonpuiston ja Urheilupuiston ympäristössä on voimassa 20.6.1996 vahvistettu Kouvolan keskustan osayleiskaava. Raksitetuilla alueilla kaava ei ole enää voimassa. Suunnittelualueen raja on merkitty karttaan paksulla punaisella viivalla.

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 22). 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 kokonaisuintoituksen tarkistaminen kaupunkikuvallisesti, sekä 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.

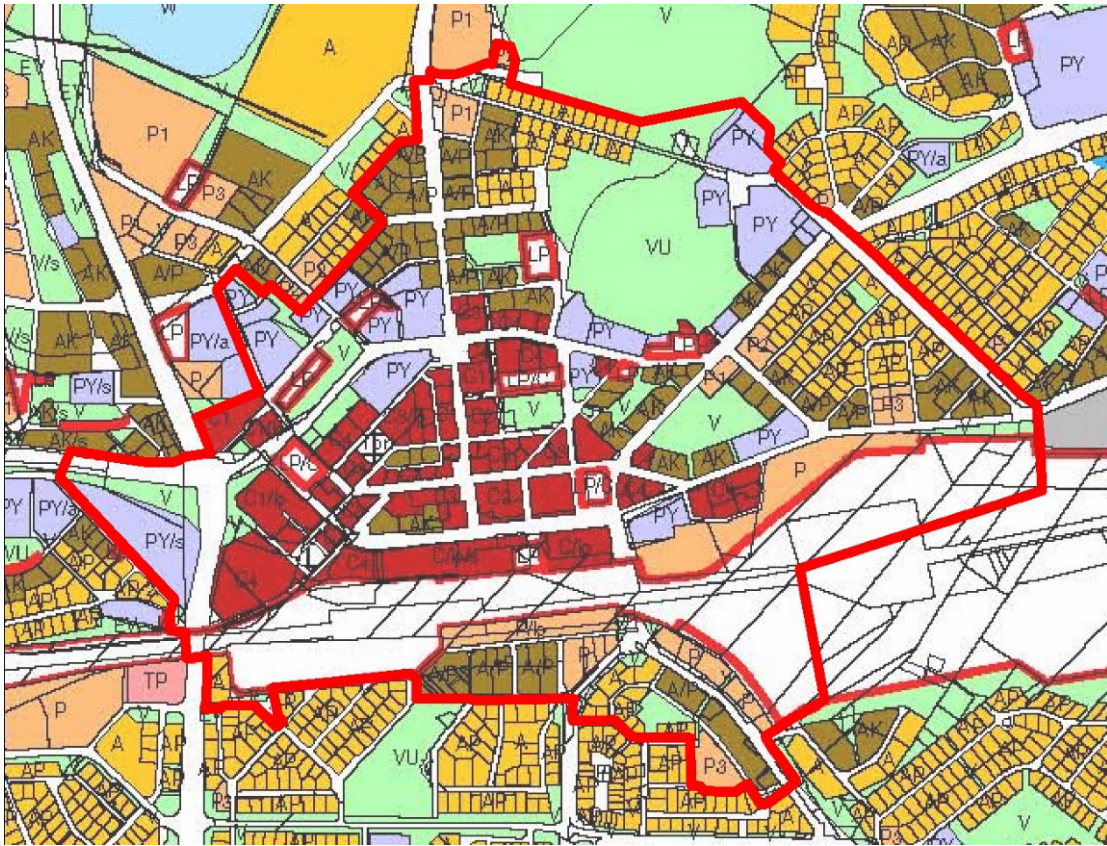
Vuonna 2001 laadittu osayleiskaava ei kaupallisten palvelujen osalta ole toteutunut, vaan kaupallisia toimintoja on rakennettu paljon 2000-luvun aikana keskustan ulkopuolelle. Myöskään liikenteen osalta asetetut tavoitteet, kuten pääkatujen kaksisuuntaistaminen eivät ole toteutuneet. Uutta asumista on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



Kuva 22. Ote oikeusvaikutteisesta osayleiskaavasta vuodelta 2001 ja suunnittelualan alustava rajausta punaisella

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

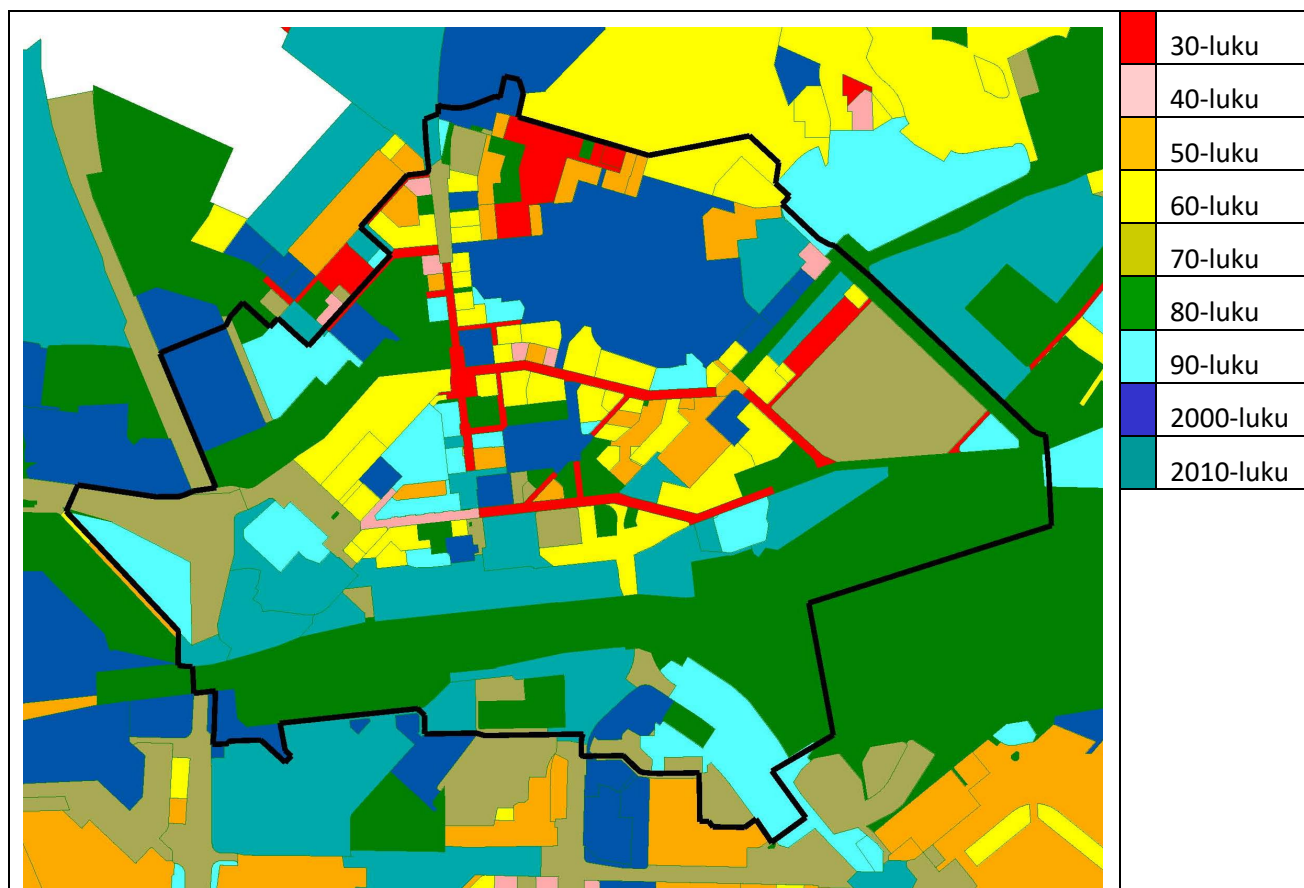
Yleiskaavallisessa suunnitelmassa (kuva 23) ei ydinkeskustan osalla ole merkittäviä eroavaisuuksia vuoden 2001 osayleiskaavaan.



Kuva 23. Ote Yleiskaavallisen suunnitelman koonnoksesta vuodelta 2006. Suunnittelualueen alustava rajausta punaisella.

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 24. Ydinkeskustan asemakaavat hyväksymisvuosikymmenten mukaan luokiteltuna. Tilanne vuonna 2018.

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. Uusin Kouvolan kaupungin maapoliittinen ohjelma on hyväksytty vuonna 2018. Siinä on linjattu muun muassa seuraavia tavoitteita:

- Ylläpidetään monipuolista asuintonttitarjontaa.
- Ylläpidetään rakentamisvalmiiden yritystonttien riittävää ja monipuolista varantoa.
- Tiivistetään yhdyskuntarakennetta Keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan alueella.
- Kohdellaan sekä maanomistajia että tontinsaaajia tasavertaisesti.
- Varmistetaan maanhankinnalla työpaikka-alueiden kehittämismahdollisuudet.
- Hyödynnetään yhdyskuntarakenteen kehittämiselle ja virkistykselle toissijaista maaomaisuutta vaihtomaana maanhankinnassa.

Ohjelmassa on myös linjattu keinoja, joilla tavoitteet saavutetaan. Näitä ovat muun muassa kaupungin vahvan aseman ylläpitäminen asemakaavoitettavien alueiden maanomistajana. Lisäksi ohjelmaan on kirjattu periaatteita alueiden hankkimisesta, asemakaavojen toteuttamisesta, tonttien luovutuksesta, maankäyttösopimuksista sekä rakentamattoman maaomaisuuden isännöinnistä ja omistajapolitiikasta.

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. Uuden ympäristöohjelman laadinta on parhaillaan käynnissä.

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 kestäviä ratkaisuja 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, massoitteeluun ja rytmitykseen, mutta myös autoliikenteen vähentäminen 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 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 ongelmaton. Tavoitteiden saavuttamiseen tähtäävillä ratkaisulla on vaikutuksia, jotka voivat olla joidenkin toisten tavoitteiden 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 sen tuomien rajoitusten vuoksi.

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 vartenotettavan 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 viihtyvälle 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 maankäytön muutosten 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 hulevesiverkkoon. 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.

Urheilupuisto kattaa merkittävän osan osayleiskaavan suunnittelualueesta. Vuonna 2018 laaditussa Urheilupuiston ja Mielakan kehittämissuunnitelmassa luotiin suuntaviivat etenkin Urheilupuiston kehittämiselle kaupunkisuunnittelun keinoin. Suunnitelmassa terävöityivät yleiskaavatyössä heränneet ajatukset Urheilupuiston täydennysrakentamisen painopistealueista sekä säilytettävistä ja vahvistettavista arvoista. Lisäksi suunnitelmassa tutkittiin kehittämisen vaikutuksia alueen liikennejärjestelmään. Suunnitelmassa on kaksi vaihtoehtoista kehittämismallia, jotka yleiskaavatasolla eivät maankäytöltään poikkea toisistaan. Rakenteellisen kehittämisen pääpaino on molemmissa vaihtoehtoissa Urheilupuiston kaakkoisosassa.

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 ratkaisuissa 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 Kouvolassa –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 keskustan 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 Tanttari, 7.12.2017 Luontoselvitys Kotkansiipi
- Kouvolan kaupungin 11 asemakaava-alueen lepakkoselvitykset, 30.9.2015 Timo Metsänen ja Petri Parkko
- Kouvolan Keskeisen kaupunkialueen oy:n täydentävä luontoselvitys, 23.10.2014 Luontoselvitys Kotkansiipi
- Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava, Lepakkopotentialin 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 ratapiha - Turvallisuusselvitys, Liikennevirasto 19.12.2018
- Kouvolan kaupungin meluselvitys 2016, WSP 31.3.2016
- Kiskoraitti, Kouvola, Selvitys rautatieliikenteen aiheuttaman värinän vaikutuksesta, Ramboll Finland Oy 7.5.2014
- Puolakantie, Kouvola, Selvitys rautatieliikenteen aiheuttaman värinän 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, värinäselvitys, 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

- **Kehittyvä ydinkeskusta, karttakysely asukkaille 2/2016, yhteenveto, Kouvolan kaupunki/Kaupunkisuunnittelu**
- **Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaavan hulevesiselvitys, 13.1.2017 Sito Oy**
- **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**
- **Urheilupuiston ja Mielakan kehittämissuunnitelma, 8.12.2018 WSP Finland Oy / Arkkitehtitoimisto Sami Wikström Oy / Arkkitehtitoimisto Karin Krokfors Oy**
- 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 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 yritysille 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 viherverkoston 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 kerrosmäärää 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 nykyhetkeen 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 k-m² ydinkeskustan alueelta. Tämä puolestaan mahdollistaa julkisten ja yksityisten palvelujen tarjonnan laajentamisen ja kehittämisen, mikä 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, mikä tekee osan hankkeista toteutuskelvottomiksi. 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 lisäisivät 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 hyvinvointipalveluiden ja ravintoloiden asiakasliikenteeseen, mikä taas tasaa liikennevirtaa pidemmälle ajalle vuorokaudessa. Ennen nykyisten laajojen pysäköintialueiden muuttamista rakentamiseen on tutkittava huolella senhetkinen pysäköintipaikkojen käyttöaste koko keskustan alueella, ja selvitettävä rakentamisen vaikutukset pysäköinnin riittävyyden kannalta. Pysäköintialueiden rakentaminen muuta toimintaa palveleviksi 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. VAK-ratapihasta 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, mikä tekee kaavasta joustavan etenkin liike- ja toimistorakentamisen näkökulmasta. Huolimatta kaupungin ja muiden tahojen 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 liiketilan sijoittumismahdollisuuksia ole tässä kaavassa tutkittu. Pääpainon tulisi liiketilojen 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 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 lisärakentamisaluetta sekä lisättyä kaavan joustavuutta asuin- ja palvelurakentamisen osalta.

Työpaikka-alueita (TP) on kaava-alueella verrattain 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 on haluttu korostaa.

Liikenneverkon osalta kaavassa on osoitettu alueen katuverkko. Kevyen liikenteen osalta on osoitettu alueen nykyiset kävelykadut ja suunnitteilla olevat kävelykadun laajennusalueet sekä kävelypainotteiset kadut. Lisäksi (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 muutama vuosi sitten 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 eteläpään.

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	osuus koko kaava-alueen pinta-alasta
A Asuntoalue	7,2 ha	3,6 %
A/V Asuntoalue/ Virkistysalue	0,9 ha	0,5 %
AK Asuinkerrostalojen alue	17,6 ha	8,9 %
AP Pientalovaltainen asuntoalue	6,3 ha	3,2 %
C Keskustatoimintojen alue	24,8 ha	12,6 %
P Palvelujen ja hallinnon alue	10,4 ha	5,3 %
PA Yhdistetty asuinrakennusten ja palvelujen alue	8,3 ha	4,2 %
PU Yhdistetty urheilun ja palvelujen alue	8,5 ha	4,3 %
PY Julkisten palvelujen ja hallinnon alue	7,0 ha	3,5 %
TP Työpaikka-alue	1,4 ha	0,7 %
V Virkistysalue	18,9 ha	9,6 %
LHA Henkilöliikenteen terminaalialue	0,5 ha	0,3 %

LR Rautatieliikenteen alue	20,4 ha	10,3 %
LR/vak VAK-ratapiha	16,9 ha	8,5 %
LP Pysäköintialue	2,5 ha	1,2 %
LP/C Pysäköintialue / Keskustatoimintojen alue	1,2 ha	0,6 %
LP/P Pysäköintialue / Palvelujen ja hallinnon alue	1,6 ha	0,8 %
LP/PA Pysäköintialue / Yhdistetty asuinrakennusten ja palvelujen alue	0,4 ha	0,2 %
E Erityisalue	0,5 ha	0,3 %
ET Yhdyskuntateknisen huollon alue	0,5 ha	0,2 %
Katu- ja liikennealueet, torit, aluevarausten ulkopuoliset alueet	41,4 ha	21 %
Yhteensä	197,1 ha	100 %

2.1.3. Täydennysrakentamisen periaatteet

Täydennysrakentamista suositellaan tehtäväksi ensisijaisesti yleiskaavan selvityksessä (liite 12) esitetyille alueille nykyisiä rakennuksia korottamalla sekä 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 kerrosmäärältään yleiskaavan mukainen. Selvitykseen liittyvässä 3D-mallissa esitetyt rakennukset ovat viitteellisiä ja niissä on tutkittu lähinnä rakennusten kaupunkikuvallisesti sopivaa maksimikorkeutta, julkisivujen sijaintia korttelia rajaaviin katuihin nähden sekä rakennusten suhdetta ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaan ja tiiviyyteen. Täydennysrakentamisessa tulee huomioida lisäkerrosalasta syntyvä autopaikkatarve, joka tulee pystyä sijoittamaan ensisijaisesti tontille. Rakennuksia korottamalla tehtävää täydennysrakentamista ei tulisi tehdä suojelluissa rakennuksissa tai yleiskaavassa suojeltaviksi esitetyissä rakennuksissa.

Täydennysrakentamista on esitetty tasaisesti koko kaava-alueelle. Kokonaan uusien rakennuspaikkojen osalta on rakentamisen määrässä huomioitu vaarallisten aineiden kuljetukset ratapihalla, 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 maksimikerrosmäärät. Nykyiset kerrosmäärät on selvitetty toteutuneiden ja asemakaavoitettujen rakennusten perusteella. Kaavan yhteydessä laaditun 3D-kaupunkimallin avulla on tutkittu kaupunkikuvallisesti merkittävimmät kohteet, joiden kerrosmäärää tulisi lisätä joko nykyisiä rakennuksia korottamalla, tai korvaamalla nykyiset rakennukset niistä korkeammilla uudisrakennuksilla. Lähtökohtana tavoitteellisten kerrosmäärien määrittämisessä on ollut ympäröivä rakennuskanta, rakennusten sijainti suhteessa katuverkkoon ja kaupalliseen keskusta-alueeseen, 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 kerrosmäärät 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 virkistykseen 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 myös mahdollisuuksina virkistyskäyttöön. Kaupungin silhuettiin ja sitä kautta kaukomaisemaan ei kaavassa ole esitetty merkittäviä muutoksia, sillä rakennusten maksimikorkeus on pidetty nykyisellään kahdessatoista kerroksessa.

2.2.2. Vesitalouden suojele

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. Vajaveden muodostamista voidaan edistää läpäisevillä pinoilla, joiden suunnittelu tehdään yleiskaavaa tarkemmissa suunnitelmissa. 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 kestävän kehityksen tavoitteita. Nykyisten rakennusten kunnostaminen ja kehittäminen säästää materiaaleja ja jättää historian kerrostumia myös tulevien polvien käyttöön. Tehdyn selvityksen perusteella kaavassa on esitetty noin 50 suojelu- ja arvokohdetta. 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 hyödynnettävän ekologisesti kestäviä energiamuotoja. Uudisrakentamisen osalta kaavassa suositellaan tutkittavan sellaisia rakenteellisia ratkaisuja, jotka mahdollistavat rakennusten korottamisen myöhemmin. Täydennysrakentaminen nykyisiä rakennuksia korottamalla on ollut myös tärkeä yleiskaavan ratkaisumalli. Näin rakennusten elinkaari saadaan mahdollisimman pitkäksi.

2.2.5. Kestävä liikkuminen

Kaavan yleismääräyksissä on esitetty, että *kaava-alueen tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edistää kestävän kehityksen periaatteita mm. kehittämällä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita*. Kevyen liikenteen kulkutapaosuutta pyritään nostamaan keskustassa lisäämällä kävely- ja

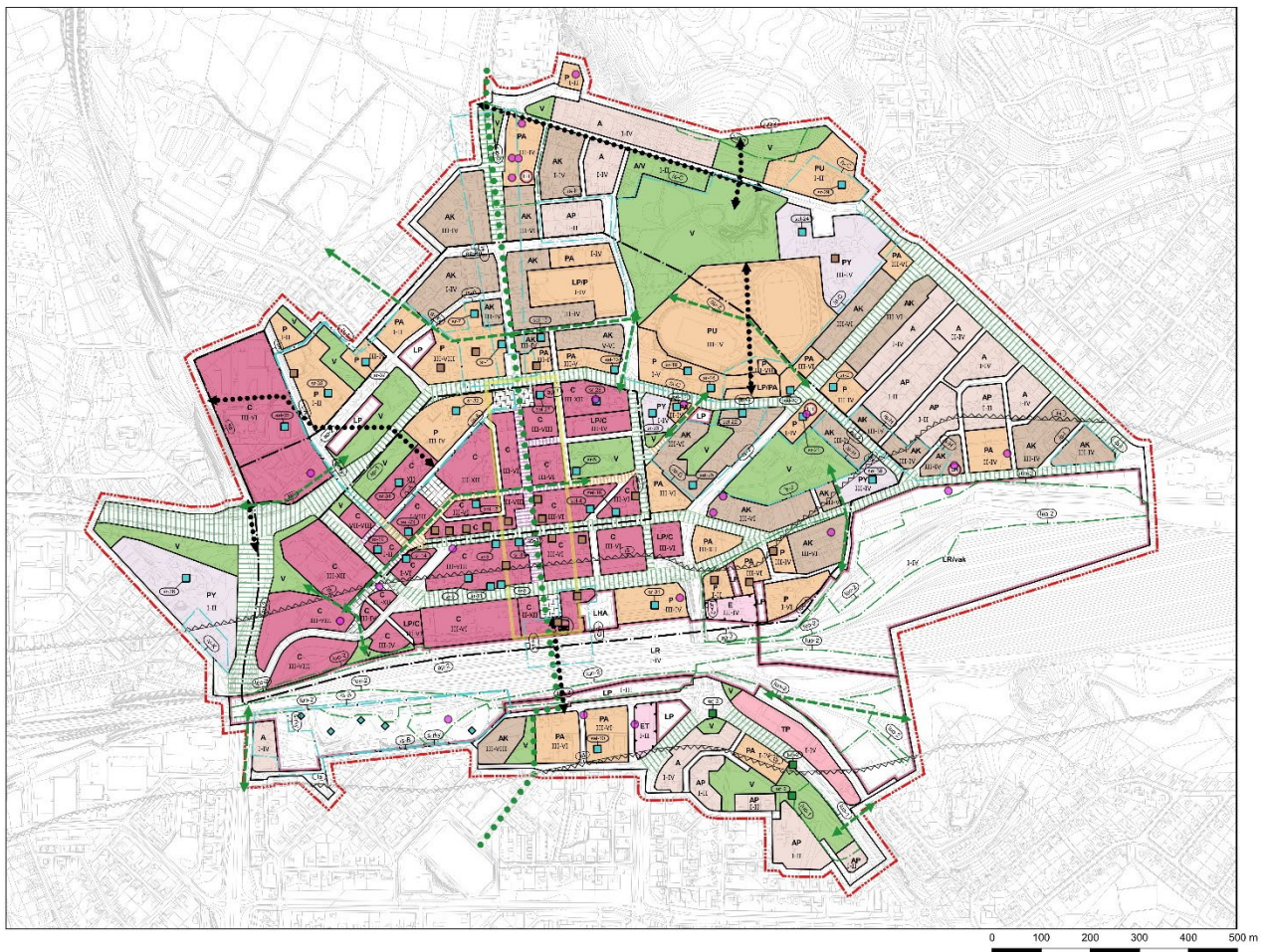
kävelypainotteisten katujen määrää ja parantamalla niiden laatua, sekä kehittämällä katkeamatonta pyörätieverkostoa. Keskustaa ympäröivän alueen kevyen liikenteen olosuhteilla on keskustaa merkittävämpi rooli kulkutapaosuuksien lisäämisessä, mutta keskusta toimii näiden reittien solmukohtana, ja on siten 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



Kuva 25. Ydinkeskustan osayleiskaavan kaavakartta (ei mittakaavassa).

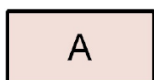
3.2. Kaavamääräykset ja niiden oikeusvaikutusten kuvaus

Kaavamääräykset on esitetty kaavakartassa. Alla olevissa kappaleissa on kaavamääräysten lisäksi esitetty myös merkintöjen kuvauksia, jotka auttavat kaavamääräysten tulkintaa. Kaavan maankäyttöalueita ei ole kaavamerkinnöin eroteltu nykyisiin, uusiin ja kehitettäviin alueisiin. Kaavan toteuttamisajanjakso on pitkä ja siten kaavamerkinnät eivät uusien ja kehitettävien alueiden osalta säilyisi kauaa ajantasaisina alueiden rakentuessa. Kaavan luonnosvaiheessa erottelu kuitenkin tehtiin lausuntojen antamista helpottamaan ja muutosalueet on esitetty myös kaavan liitekartassa 1b, *maankäytön muutosalueet*. Kaavan liitekartassa 1a, *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, mikä tekee yleiskaavasta aikaisempaa joustavamman.

Nykyisellään säilyvät, kehitettävät ja uudet asuinalueet



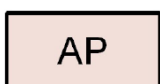
ASUNTOALUE

Merkinnällä on osoitettu asuinkäyttöön varattavat alueet, joiden rakennustyyppi määritellään 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.



ASUNTOALUE/ VIRKISTYSALUE

Merkinnällä on osoitettu alueet, jotka voidaan muuttaa asuinkäytöstä osaksi viereistä virkistysaluetta.

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.

Nykyisellään säilyvät, kehitettävät ja uudet palvelu- ja työpaikka-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.



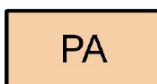
PYSÄKÖINTIALUE / KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

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



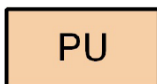
PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE

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.



PYSÄKÖINTIALUE / PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE

Alueelle saa sijoittaa joko yleistä tai yksityistä pysäköintiä palvelevan alueen tai palveluja ja hallintoa. Ennen alueen muuttamista pois pysäköintikäytöstä, tulee huolehtia jäljelle jäävien yleisten pysäköintipaikkojen riittävyydestä.



PYSÄKÖINTIALUE / YHDISTETTY PALVELUJEN JA ASUINRAKENNUSTEN ALUE

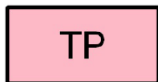
Alueelle saa sijoittaa joko yleistä tai yksityistä pysäköintiä palvelevan alueen tai palveluja ja asumista. Ennen alueen muuttamista pois pysäköintikäytöstä, tulee huolehtia jäljelle jäävien yleisten pysäköintipaikkojen riittävydestä.

Asumisen määrä ei ole rajoitettu, vaan se ratkaistaan asemakaavassa.



JULKISTEN PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE

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



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 määriteltä esteettömyyden erikoistason aluerajaus. Uusia pysäköintialueita on merkitty karttaan hiljattain valmistuneiden asemakaavojen mukaisesti Tunnelikadun molemmille puolille.

Nykyisellään säilyvät, kehitettävät ja uudet liikennealueet



PYSÄKÖINTIALUE

Alueelle saa sijoittaa joko yleistä tai yksityistä pysäköintiä palvelevan alueen.



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 ympäristövaikutukset ja onnettomuusriskit, sekä pyrkiä niiden ehkäisemiseen ja tai lieventämiseen. Alueelle voidaan sijoittaa rautatieliikennettä ja logistiikkaa palvelevia rakennuksia. Veturitallien alueelle rakennettaessa tulee uudisrakentamisen sopeutua alueen kulttuurihistoriallisiin arvoihin ja muodostaa yhtenäinen kokonaisuus nykyisen rakentamisen kanssa. Halkotarhantietä reunustavalle osalle ei rakennusten suhteen ole erityisiä vaatimuksia.



VAK-RATAPIHA

Rautatieliikenteen alue, joka on luokiteltu VAK-ratapihaksi. Alueen ja sen lähiympäristön käyttöä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon ratapihalla tapahtuvien toimintojen aiheuttamat ympäristövaikutukset ja onnettomuusriskit, sekä pyrkiä niiden ehkäisemiseen ja tai lieventämiseen. Alueelle voidaan sijoittaa rautatieliikennettä ja logistiikkaa palvelevia rakennuksia. Aluetta reunustaviin kortteleihin ei saa sijoittaa uutta asumista, hoivaa, tai merkittäviä kokoontumistiloja sisältävää rakentamista. Alueen pohjoisosa tulee toteuttaa ympäröivään kaupunkikuvaan sopivilla aluetta palvelevilla rakennuksilla tai viheralueella. Alueen turvallisuutta tulee lisätä erilaisin toimenpitein, kuten sammutusjärjestelmän rakentamisella ja aitaamisella.



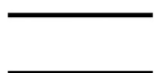
TORI/KATUAUKIO

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

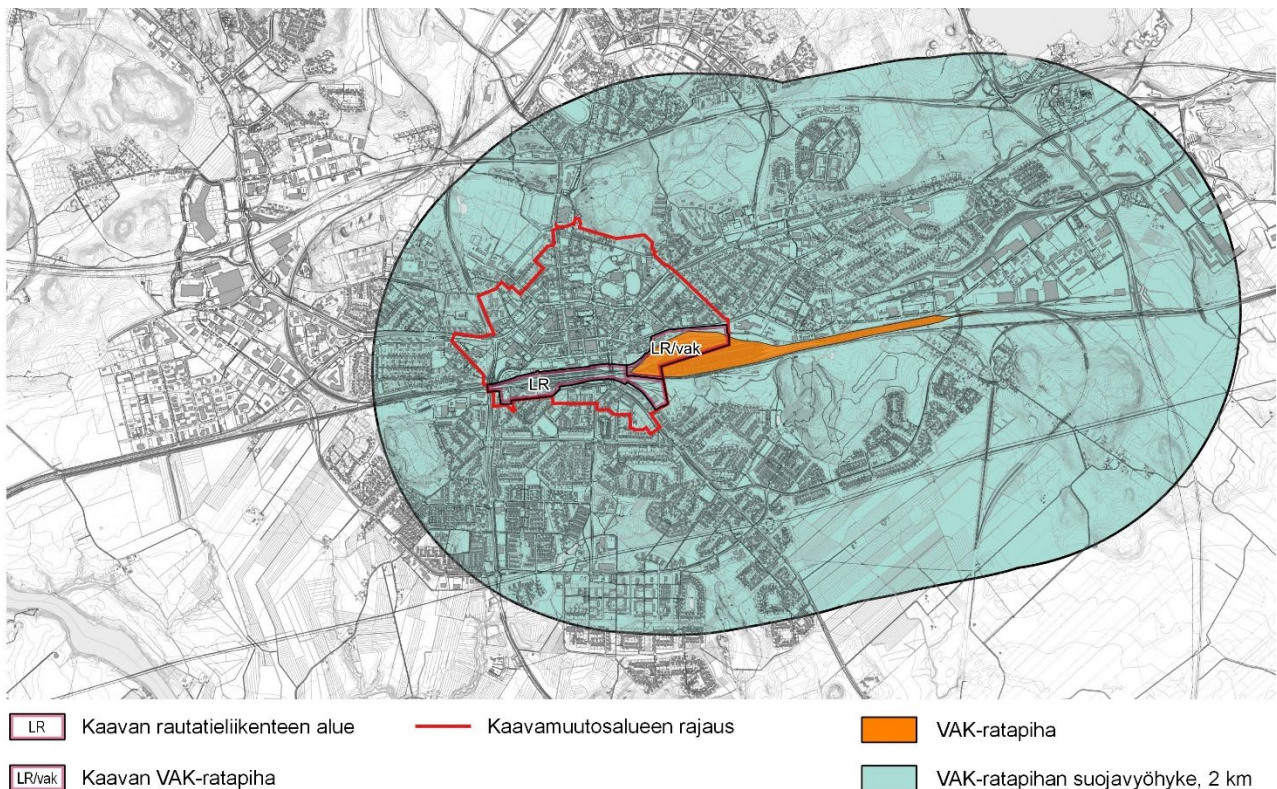
Viherverkon osana toimiva katu, jolla tulee olla puuistutuksia

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



MATKAKESKUS

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



Kuva 26. Koko kaava-alue sijoittuu VAK-ratapihan suoja-/huomiointivyöhykkeen sisälle

3.2.4. Viheralueet, -yhteydet ja virkistys

Nykyisellään säilyvät, kehitettävät ja uudet virkistysalueet



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.



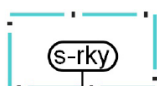
VIHERYHTEYSTARVE

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 tyyppien (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.



RAKENNUSPERINTÖKOHDDE

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.



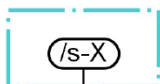
RAKENNUSHISTORIAALISESTI, KULTTUURIHISTORIAALISESTI TAI KAUPUNKIKUVALLISESTI ARVOKAS RAKENNUS

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 ARVOT TULEE HUOMIOIDA ASEMAKAAVOITUKSEN YHTEYDESSÄ

Merkinnällä osoitettu rakennus/rakennusryhmä on kaupunkikuvallisesti tärkeä. Yksityiskohtainen toteuttamistapa ja rakennuksen laajennus- tai muut muutosmahdollisuudet ratkaistaan asemakaavatasolla. Museoviranomaiselle tulee varata tilaisuus lausunnon antamiseen ennen kohteeseen kohdistuvia toimenpiteitä. Numeroindeksi viittaa kaavaselostuksen kohdeluetteloon ja perusteluihin.



RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIAALISESTI 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.

RAKENNUSSUOJELUKOhteet luokittein:

RAKENNUSHISTORIAALISESTI, KULTTUURIHISTORIAALISESTI TAI KAUPUNKIKUVALLISESTI ARVOKKAAT RAKENNUKSET

NRO	LUOKKA	NIMI	OSOITE
1	sr	Oppikujan koulu	Salpausselänkatu 24
2	sr	Keskustan päiväkot	Kalevankatu 11
3	sr	Ykkösapteekin talo	Kouvolankatu 9

5	sr	As oy Pikku-Tyynelä	Keskikatu 14
6	sr	Kivikukko	Hallituskatu
7	sr	KSS Energia vanha osa	Hovioikeudenkatu 3
8	sr	Vanha posti- ja lennätintalo	Kouvolankatu 5
9	sr	Hallituskatu 6	Hallituskatu 6
11	sr	Kulkuri	Hallituskatu 6
14	sr	As Oy Kouvolan Virkamiestalo	Päätekatu 4
18	sr	Sivistys ja urheilutalo sekä teatteri	Salpausselänkatu 38
19	sr	Kauppahalli	Kauppamiehenkatu 3
21	sr	Suomen Petrolin huoltoasema	Salpausselänkatu 49 / Kalevankatu 9
26	sr	Rautatieasema ja posti (suojeltu AK:lla 6/2017)	
28	sr	Salpausselänkadun tornitalot	Salpausselänkatu 27, 29 ja 31
29	sr	Urheilupuiston uimahalli	Palomäenkatu 44 / Metsolantie 2
31	sr	Virastotalo	Hallituskatu 7
32	sr	Kaupungintalo	Torikatu 8 / 10
33	sr	Pääkirjasto	Salpausselänkatu 33
34	sr	Torikadun tornitalot	Torikatu 2, 4 ja 6
35	sr	Keskuskirkko	Marjoniementie 5 / Hovioikeudenkatu 4
36	sr	Kouvola-talo	Varuskuntakatu 11
37	sr	Hovioikeuden talo	Hovioikeudenkatu 6

RAKENNUKSET JA RAKENNUSKOKONAISUUDET, JOIDEN ARVOT TULEE HUOMIOIDA ASEMAKAAVOITUKSEN YHTEYDESSÄ

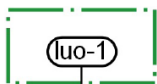
NRO	LUOKKA	NIMI	OSOITE
4	sel	As Oy Iso Tyynelä	Oikokatu 2
10	sel	As Oy Kalalokki	Puutarhurinkatu 28
12	sel	As Oy Salpausselänkatu 37	Salpausselänkatu 37
13	sel	As Oy Satokulma	Salpausselänkatu 34
15	sel	As Oy Esikunta	Urheilijankuja 3
16	sel	As Oy Oikokulma	Kouvolankatu 26
17	sel	As Oy Hissipoika	Keskikatu 1, 3 ja 5
20	sel	As Oy Salpa-Kaleva	Salpausselänkatu 48
22	sel	As Oy Satosalpa	Salpausselänkatu 41, 43, 45
23	sel	Pukimon talo (As Oy Torinlukko)	Kivimiehenkatu 4

24	sel	Urheilupuiston koulu	Palomäenkatu 29
25	sel	As Oy Sato-Jaakko	Kalevankatu 4
27	sel	Salaman talo (As Oy Kousama)	Kauppalankatu 15 / Salpausselänkatu 23
30	sel	Kauppaoppilaitos	Salpausselänkatu 57
38	sel	Varuskuntasairaala	Marjoniementie 6

RAKENNUS- JA KULTTUURIHISTORIAALLISESTI TAI KAUPUNKIKUVALLISESTI ARVOKKAAT ALUEET

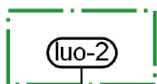
A	/s	Kouvolan hallintokeskus
B	/s	Kouvolan rautatieverkon alue
C	/s	Urheilupuisto
D	/s	Kouvolan rautatieaseman alue
E	/s	Kauppalankatu
F	/s	Notkotien / Ahdinkadun kortteli
G	/s	Kalevankadun – Oikokadun korttelit
H	/s	Salpausselänkadun korttelit
I	/s	Hallituskadun kulma
J	/s	Jaakonpuisto
K	/s	Varuskuntakadun puutalot

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.

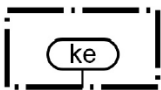
Luontokohteiden tarkempi kuvaus on esitetty erillisissä selvityksissä (raportit 42.,43.,66.,80.,81.,89. ja 105.).

3.2.7. Muut merkinnät ja määräykset

Kaavassa esitetyt määräykset on esitetty kursivoituna tekstinä.

III-VI KERROSLUKUMÄÄRÄ

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



KEHITTÄMISALUE

Alueella voidaan soveltaa mitä MRL:a säädetään kehittämisalueiden erityisjärjestelyistä. Kehittämislue on voimassa 10 vuotta kaavan hyväksymisestä.



PILAANTUNUT / MAHDOLLISESTI PILAANTUNUT MAAPERÄ

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

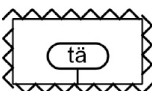


ERITYISALUE

Merkinnällä on osoitettu raideliikenteen ohjauskeskuksen alue.

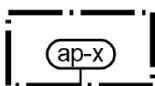


YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE



TÄRINÄALUEEN RAJA

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



AUTOPAIKKAVYÖHYKKEEN RAJA

Autopaikkanormi on jaettu kolmeen vyöhykkeeseen, jotka on määritelty yleismääräyksissä. Vyöhyke 3 kattaa kaava-alueen rajan ja vyöhyke 2 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 +30 m



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 kestävän kehityksen periaatteita mm. kehittämällä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita sekä huomioimalla kaupunkiekologia.

Rakennusoikeuden, kerroslukujen ja rakennustavan määrittämisen perusteena tulee olla katu- ja kaupunkikuvan ominaispiirteiden huomioon ottaminen, kulttuurihistoriallisten arvojen huomioiminen sekä tasapainoisen kaupunkikuvan luominen. Osayleiskaavassa esitetyt kerrosluvut ovat kaavamääräyksen mukaisesti enimmäis-/vähimmäislukuja, joita ei asemakaavoituksella saa ylittää/alittaa ilman erityisiä syitä. Asemakaavassa ja lopulta rakennusluvuissa määriteltyt 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 neliömetriä kohti
- vyöhyke 2: yksi kutakin asuntokerrosalan 100 neliömetriä kohti
- vyöhyke 3: yksi kutakin asuntokerrosalan 80 neliömetriä kohti
- yksi kutakin erityisasumisen kerrosalan 200 neliömetriä kohti
- yksi kutakin liiketilojen kerrosalan 60 neliömetriä kohti
- yksi kutakin toimisto-, ravintola- ja kokoontumistilojen kerrosalan 120 neliömetriä kohti
- yksi kutakin majoitustilojen 200 neliömetriä kohti.

Yleisiä inva-pysäköintipaikkoja tulee olla riittävästi, ja niiden tulee sijaita tasaisesti eri puolilla keskustaa.

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 laadukkaasta 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, talousrakennuksiin, kulkuvälinesuojiiin ym. katoksiin tulee rakentaa ensisijaisesti viherkatto.

Energiahuoltoon liittyvien rakenteiden kuten aurinkopaneeleiden 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 ekologistia 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 pintaneliömetriä kohden. Viivytyksrakenteiden 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 katonneliömetriä 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.

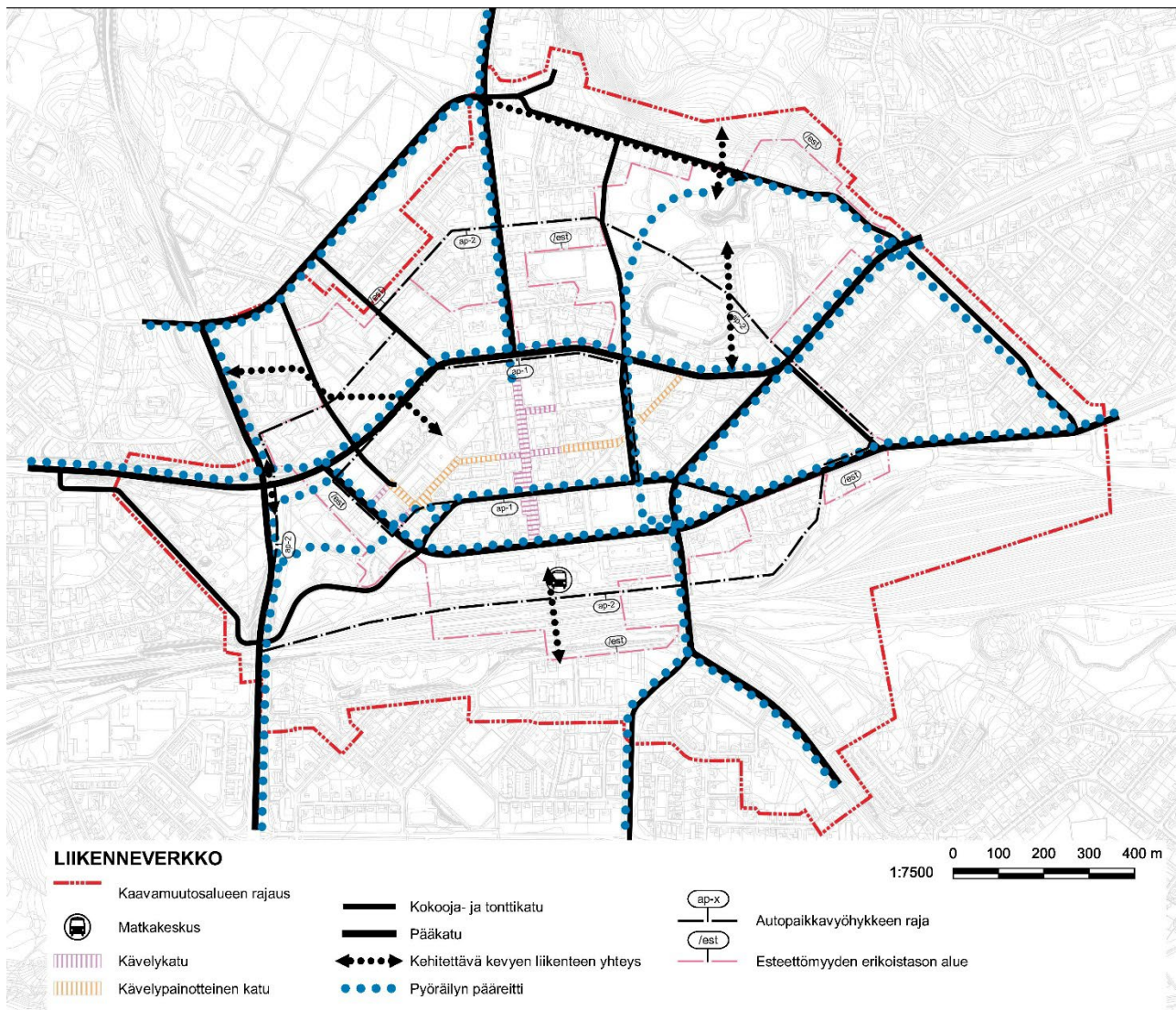
RAUTATIENT LÄHIALUEISIIN LIITTYVÄT MÄÄRÄYKSET:

Rautatien läheisyydessä tehtävissä maankäytön muutoksissa tulee huomioida rautatien aiheuttaman melun, värinän ja vaarallisten aineiden kuljetuksien vaikutusalueen vaikutukset ja selvittää ne riittävällä tasolla. Koko kaava-alue on ratapihalla tapahtuvien vaarallisten aineiden kuljetusten onnettomuusriskialuetta. Aluetta koskevista maankäyttösuunnitelmista tulee pyytää Väyläviraston. Liikenne- ja viestintäviraston, alueellisen pelastuslaitoksen ja ympäristöviranomaisen lausunnot.

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. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida kunnallisteknisten verkostojen ja niihin liittyvien rakenteiden tilantarve.

3.2.8. Liikenneverkko



Kuva 27. Kaavan liikenneverkko on esitetty myös erillisessä liitekartassa (liite 1a).



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 Keskustavision 2030 työksi. Keskustavision tavoitteena oli antaa suunta keskustan kehitykselle ja osoittaa mahdollisimman paljon konkreettisia ja toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja erilaisille kehittämiskäytösratkaisuille. 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. Neuvottelun muistio on liitteenä 15.

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 käytiin läpi kaavaluonnoksessa esitettävät muutokset nykyiseen maankäyttöön. Neuvottelussa ei ilmennyt tarpeita lisäselvityksille, mutta sovittiin, että kaavakartan tarkkuustasoa tutkitaan ennen sen nähtäville asettamista.

Kaavaluonnosta ja erityisesti siinä esitettyä esteettömyyden erikoistason alueen rajaa esiteltiin Kouvolan vammaisneuvoston kokouksessa 1.3.2018.

Kaavaprosessin etenemisestä julkaistiin mediatiedote 19.4.2018

Tekninen lautakunta hyväksyi kaavaluonnoksen 24.4.2018 pitämässään kokouksessa ja päätti asettaa sen julkisesti nähtäville. Kaavaluonnos kuulutettiin nähtäville 2.5. Kouvolan Sanomissa ja kaupungin virallisilla ilmoitustauluilla. Kaavaluonnos oli nähtävillä 2.5.-3.6.2018 Tekniikka- ja ympäristötilassa sekä kaavan internetsivuilla ja siitä järjestettiin kaikille kiinnostuneille avoin asukastilaisuus 14.5.2018.

Asukastilaisuudesta julkaistiin mediatiedote 27.4.2018, ja siihen osallistui neljä asukasta. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon alussa lähetettiin sähköpostilla lausuntopyyntö yhteensä 20 eri viranomaisille ja alueen toimijalle.

Mielipiteet kaavaluonnoksesta ja niiden huomioon ottaminen

Kaavaluonnoksesta saatiin yhteensä 11 lausuntoa ja mielipidettä. Lausunnon antoivat Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Liikenteen turvallisuus-virasto Trafi, Liikennevirasto, Kymenlaakson Liitto, Kymenlaakson Pelastuslaitos, Kymenlaakson museo, Kouvolan vesi, Aikuisväestön lautakunta, Ikäihmisten lautakunta, Vammaisneuvosto ja Palomäenkadun asukasyhdistys. Lausunnoissa suhtauduttiin esitettyyn kaavaratkaisuun pääosin myönteisesti. VAK-ratapihaan liittyvät merkinnät ja määräykset sekä siihen liittyvät kaavaselostuksen osat aiheuttivat eniten kritiikkiä. Lausunnot ja kaavoittajan vastineet niihin sekä vaikutukset kaavaratkaisuun on esitetty liitteessä 3.

4.1.4. Ehdotusvaihe

Luonnosvaiheen jälkeen kaavaprosessia jatkettiin syksyn 2018 ja kevään 2019 aikana. Koska kaavaluonnoksesta saadut lausunnot keskittyivät VAK-ratapihaan liittyviin asioihin, päätettiin asiaan liittyvien viranomaisten kanssa pitää yhteistyöneuvottelu. Neuvottelussa olivat mukana Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Kymenlaakson Pelastuslaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Liikennevirasto sekä Kouvolan kaupungin kaupunkisuunnittelun, rakennusvalvonnan sekä Asuminen ja ympäristö –toimialan johtaja. Neuvottelussa keskusteltiin VAK-ratapihan aluerajauksesta, turvallisuuden nykytilasta sekä ratapihan aiheuttamista maankäytön rajoitteista. Lisäksi keskusteltiin ratapihan turvallisuutta lisäävien toimenpiteiden aikataulusta ja jatkotoimenpiteistä. Neuvottelussa todettiin, että VAK-ratapihan turvallisuusselvitystä päivitetään parhaillaan ja sen sisältö on olennainen osayleiskaavan sisällön kannalta. Kaavaehdotus jäi odottamaan turvallisuusselvityksen valmistumista vuoden 2018 loppuun saakka. Keväällä 2019 järjestettiin muiden VAK-ratapiha kaupunkien kanssa epävirallinen neuvottelu, jossa kukin kaupunki esitteli oman VAK-ratapihansa erityispiirteet suhteessa maankäyttöön sekä voimassa olevissa asema- ja yleiskaavoissa esitetyt ratapihaan liittyvät merkinnät ja määräykset. Näiden neuvottelujen pohjalta osayleiskaavaehdotusta lähdettiin viemään eteenpäin. Muutetuista VAK-ratapihaa koskevista kaavamerkinnöistä ja –määräyksistä pyydettiin ennakkopalautetta asiaan liittyviltä viranomaisilta. Lausuntoja saatiin kolmelta taholta ja kaavamääräyksiä muutettiin vielä niiden pohjalta lopulliseen kaavaehdotukseen.

Kaavaehdotus poikkeaa kaavaluonnoksesta seuraavasti:

MUUTOS	SYY / PERUSTELU
Rautatieliikenteen alue (LR) on jaettu kahteen osaan; rautatieliikenteen alueeseen ja VAK-riskivyyhykkeeseen (LR/vak). Molemmille alueille on määritelty erilliset määräykset.	Kaavaluonnoksesta saadut lausunnot, VAK-ratapihan turvallisuusselvitys ja ehdotusvaiheessa käydyt neuvottelut.
VAK-ratapihan suojavyöhykettä (sv) on laajennettu huomattavasti (470 m -> 1,2 km) ja sen rajoittavuutta maankäytön suhteen vastaavasti lievennetty.	Kaavaluonnoksesta saadut lausunnot, VAK-ratapihan turvallisuusselvitys ja ehdotusvaiheessa käydyt neuvottelut.
Kaavaluonnoksessa rasterilla esitetyt alueet on muutettu kaavaehdotukseen tasaiseksi väripinnaksi.	Perustelut on esitetty selostuksen kohdassa 3.2.
Kaavakartan merkintöjen selitykseen on lisätty ap-1 ja ap-2 merkintöjen selitykset.	Selitykset puuttuivat kaavaluonnoksesta.
Kauppalankadun ja Palomäenkadun risteyksessä olevan alueen maankäyttö on muutettu	Kaavaluonnoksesta saatu alueen kiinteistönomistajan lausunto.

asuinkerrostalojen alueesta (AK) yhdistetyksi palvelujen ja asuinrakennusten alueeksi (PA).	
Palomäenkadun pohjoispuolen asuntoaluetta on laajennettu hieman pohjoiseen.	Alueen laajentaminen mahdollistaa sen asemakaavoittamisen vaihtoehtoisesti pienkerrostaloille.
Palomäenkadun ja Sumulaaksonkadun kulmauksen maankäyttö on muutettu asuntoalue/yhdistetty urheilun ja palvelujen alue/virkistysalue – merkinnästä (A/PU/V) asuntoalue/virkistysalueeksi (A/V).	Kaavatyön pohjaksi laaditussa Urheilupuiston ja Mielakan kehittämissuunnitelmassa ei alueen varaamista urheilulle ja palveluille koettu tarpeelliseksi.
Urheilupuiston uimahallin kohdalla olevaa yhdistettyä urheilun ja palvelujen aluetta on laajennettu pohjoiseen.	Kaavatyön pohjaksi laaditussa Urheilupuiston ja Mielakan kehittämissuunnitelmassa esitetty vaihtoehto uimahallin laajentamisesta vaatii korttelin laajentamista.
Sumulaakson kentän viereinen pysäköintialue (LP) ja yhdistetty urheilun ja palvelujen alue (PU) on muutettu pysäköintialue/palvelujen ja hallinnon alueeksi (LP/P).	Eri maankäyttömuotojen yhdistäminen tuo joustoa kaavaratkaisu toteuttamiselle. Urheilupuiston ja Mielakan kehittämissuunnitelmassa esitettiin useita erilaisia vaihtoehtoja kyseisen alueen kehittämiseksi.
Suojelumerkintä SrT on muutettu merkinnäksi sel ja siihen liittyvää määräystä on täsmennetty.	Ensiarvoisten ja toisarvoisten suojelukohteiden eroa on haluttu tehdä aikaisempaa selvemmäksi.
Suojelukohteen Sr-38 (Varuskuntasairaala) merkintä on muutettu sel-38.	Muutos on tehty kiinteistön omistajan toiveesta. Kohteen suojelun tarve voidaan arvioida tarkemmin myös asemakaavoitusvaiheessa.
Teatterin ja Ässä-tornin välinen pysäköintialue (LP) on muutettu pysäköintialue/yhdistetty palvelujen ja asuinrakennusten alueeksi (LP/PA).	Kaavatyön pohjaksi laaditussa Urheilupuiston ja Mielakan kehittämissuunnitelmassa alueelle on tutkittu sijoitettavaksi myös asumista ja palveluja.
Palvelujen ja hallinnon alue/asuntoalue (P/A) on muutettu yhdistetyksi palvelujen ja asuinrakennusten alueeksi (PA).	Kyseinen kohta oli kaava-alueen ainoa alue, jonka maankäytöksi oli merkitty palvelujen ja hallinnon alue/asuntoalue (P/A). Koska viereiset alueetkin ovat yhdistettyjä palvelujen ja asuinrakennusten alueita (PA), on järkevää yhtenäistää merkintöjä. Muutos tuo myös lisää joustoa kaavan toteuttamiseen.
Suojelukohteen Sr-30 merkintä (Kauppaoppilaitos) on muutettu sel-30.	Muutos on tehty kiinteistön omistajan toiveesta. Kohteen suojelun tarve voidaan arvioida tarkemmin myös asemakaavoitusvaiheessa.
Hallituskadun varrella oleva asuinkerrostalojen alue (AK) on muutettu yhdistetyksi palvelujen ja asuinrakennusten alueeksi (PA)	VAK-ratapihan läheisyyden vuoksi ei ainakaan Hallituskadun reunassa olevalle alueelle voida sijoittaa asumista merkittävässä määrin. Alueen pohjoisosassa asuminen saattaa tulla pienimuotoisena tulla kuitenkin kyseeseen. Asia ratkaistaan asemakaavatasolla.

Tekninen lautakunta hyväksyi kaavaehdotuksen 10.9.2019 pitämässään kokouksessa ja päätti asettaa sen julkisesti nähtäville. Kaavaehdotus kuulutettiin nähtäville 25.9.2019 Kouvolan Sanomissa ja kaupungin internet-sivuilla. Nähtävilläolosta lähetettiin sähköpostilla lausuntopyyntö yhteensä 27 eri viranomaisille ja

alueen toimijalle 25.9.2019. Kaavaehdotus oli nähtävillä 25.9.-28.10.2019 välisen ajan Tekniikka- ja ympäristötalossa sekä kaavan internetsivuilla. Kaavaehdotuksesta julkaistiin mediatiedote 2.9.2019, jonka seurauksena Kouvolan Sanomat julkaisi aiheesta kaksi artikkelia. Ensimmäisessä 7.9.2019 ilmestyneessä jutussa oli painopisteenä rakennussuojelu ja toisessa 12.9.2019 ilmestyneessä jutussa ydinkeskustan täydennysrakentaminen.

Julkisen nähtävilläolon aikana saapuneet lausunnot ja muistutukset

Kaavaehdotuksesta saatiin yhteensä yhdeksän (9) lausuntoa ja muistutusta. Lausunnon antoivat Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Liikenne ja viestintävirasto Traficom, Kymenlaakson Liitto, KSS Verkko, Kymenlaakson Pelastuslaitos, Kymenlaakson museo, Liikunta- ja kulttuurilautakunta ja Väylävirasto. Muistutuksen jätti yksittäinen asukas. Lausunnoissa otettiin kantaa kaavaan merkittyihin pilaantuneen maan kohteisiin, rakennussuojeluun, sähköverkon jakeluun, liikunta- ja kulttuurikohteiden huomiointiin, rautatiealueen rajaukseen, VAK-ratapihan huomiointivyöhykkeen laajuuteen sekä kaavaratkaisuun Kalevankadun ja Palomäenkadun risteyksessä. Lausunnot, muistutus ja kaavoittajan vastineet niihin, sekä vaikutukset kaavaratkaisuun on esitetty liitteessä 4.

Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon ja lausuntoajan päättymisen jälkeen järjestettiin kaavaprosessin kolmas virallinen viranomaisneuvottelu 15.11.2019. Neuvotteluun osallistuivat Kouvolan kaupungin edustajien lisäksi Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen, Kymenlaakson pelastuslaitoksen, Väyläviraston ja Kymenlaakson liiton edustajia. Neuvottelussa käytiin läpi kaavaluonnoksen jälkeen kaavan sisältöön tehdyt muutokset sekä kaavaehdotuksesta saadut lausunnot ja muistutus. Lisäksi kaavoittaja esitteli laatimansa alustavat vastineet lausuntoihin ja muistutukseen sekä lausuntojen pohjalta tehtävät muutokset kaavan sisältöön. Neuvottelussa käydyn keskustelun pohjalta kaavan sisältöön tarpeelliset muutokset ovat sen verran vähäisiä, että kaavaa ei ole syytä asettaa nähtäville uudelleen, vaan se voi edetä hyväksymiskäsittelyyn.

Kaavaehdotukseen tehtiin nähtävilläolon jälkeen seuraavat muutokset ennen sen viemistä hyväksymiskäsittelyyn:

- Puuttuneet pilaantunutta / mahdollisesti pilaantunutta maaperää osoittavat kohteet (9 kpl) lisättiin kaavakarttaan
- VAK-ratapihan suojavyöhyke muutettiin koskemaan 1,2 m etäisyydelle ulottuneen vyöhykkeen asemesta koko kaava-aluetta, jolloin erillinen suojavyöhykkeen merkintä (sv) poistettiin ja sitä koskeva määräys siirrettiin *rautatien lähialueisiin liittyvien määräysten* yhteyteen.
- Yhdyskuntatekniseen huoltoon kohdistuviin määräyksiin lisättiin virke: *Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida kunnallisteknisten verkostojen ja niihin liittyvien rakenteiden tilantarve.*
- Kaavakartan virheellinen Sr-4 merkintä muutettiin sel-4 merkinnäksi kaavaselostuksen ja kaavaan liittyvän selvityksen mukaisesti.
- VAK-ratapihan (LR/vak) rajausta tarkennettiin alueen luoteisosassa niin, että *palvelujen- ja hallinnon aluetta (P)* vastaavasti pienennettiin. Muutokselle oli molempien alueiden omistajan suostumus.
- VAK-ratapihan (LR/vak) aluetta pienennettiin sen lounaisosasta noudattamaan ratapihan turvallisusselvityksessä esitettyä VAK-ratapihan rajausta. Jäljelle jäänyt alue merkittiin *rautatieliikenteen alueeksi (LR)*.

4.1.5. Hyväksyminen

Tekninen lautakunta

Kaupunginhallitus

4.1.6. Osallistuminen, vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Ydinkeskustan osayleiskaavasta järjestettiin kaikkiaan kaksi asukkaille avointa tilaisuutta. Lisäksi asukkailla oli mahdollisuus osallistua kaavatyöhön sen alkuvaiheessa internetissä olleen karttakyselyn välityksellä. Asukkaiden kiinnostus asiaa kohtaan oli kaavaprosessin aikana hyvin vähäistä, vaikka kaava tuotiin esille lukuisissa eri tilaisuuksissa ja lehtiartikkeleissa.

Viranomaisten kanssa järjestettiin kaavaprosessin aikana yhteensä kolme viranomaisneuvottelua ja lisäksi eri viranomaisten kanssa pidettiin muutamia erillisiä neuvotteluja kohdentuen johonkin tiettyyn teemaan. Virallisten viranomaisneuvottelujen muistiot ovat kaavan selostuksen liitteenä 15.

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. Ehdotusvaiheessa aikaisempaa arviointia on täydennetty joiltain osin. Vaikutusten arvioinnissa on käytetty hyväksi kaavaan liittyvissä selvityksissä ilmenneitä seikkoja, sekä kaavaprosessin aikana käytyä vuoropuhelua eri osallisten kanssa.

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 säilymisen. 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. Mahdolliset tärkeät puut on hyvällä suunnittelulla myös mahdollista säilyttää osana piha-alueita.

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 nurmettunutta hiekkakenttää, jonka käyttöaste on alhainen. Kenttä ei toimi merkittävänä viherverkoston tai liikuntapaikkojen palveluverkon osana. Palomäntie 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 virkistyksen 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 merkittävästi hulevesien tai maaperän laatuun. VAK-ratapiha on jo olemassa ja sen aiheuttamiin veden pilaantumiseen liittyviin riskeihin ei kaavalla voida juurikaan vaikuttaa.

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 neutraaleja. Ajonopeudet ovat keskustassa alhaisia, joten liikenteen lisääntyminen ei vaikuta melutasojen kasvamiseen 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 kokonaan mahdollistamatta suojavyöhykkeeseen vedoten. Täydennysrakentaminen lisää vaaralle altistuvien asukkaiden ja työntekijöiden määrää alueella. Laajan suojavyöhykkeen ja siihen liittyvien määräysten tarkoituksena on huolehtia siitä, että jokainen asemakaava-/rakennushanke tarkastellaan VAK-ratapihaan liittyvien riskien osalta erikseen ja tarvittavat lausunnot pyydetään ratapihan ja asukkaiden turvallisuutta valvovilta viranomaisilta.

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 puuttuvilta osilta suunnitelmatasolla käynnissä tai tehty. 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 vaikuttavat liikenneturvallisuuden paranemiseen. Sumulaaksonkadun linjauksen muuttamisen mahdollistaminen parantaa toteutuessaan 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 toisaalta 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 tarjoama kapasiteetti 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 yhdyskuntarakenne 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 esimerkiksi pysäköintilaitoksen rakentamiseen tarpeen niin vaatiessa.

4.2.5. Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja rakennettuun kulttuuriperintöön

Osayleiskaavalla ei ole vaikutuksia kaukomaisemaan ja lähimaisemaan, ja 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 useita 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 asukasjakauman monipuolistumisen. Kaupunkirakenteen tiivistämistä ei ole kaavaratkaisussa tehty rakentamalla nykyisiä virkistysalueita esimerkiksi asumiseen tai työpaikoiksi, joten viihtyvyys ei kaavan toteutumisen myötä heikkene niiltäkään osin.

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, kun kesäterassien sijoittamiselle ravintolan edustalle on paremmin mahdollisuuksia. 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. Asemanseudun kehittäminen ja Asemakadun muuttaminen kävelykaduksi lähentävät asemanseutua sekä 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 ja palvelutarjonta 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 tuloja, joilla keskustan katuja ja yleisiä alueita voidaan kehittää entistä viihtyisimmiksi. Jos keskustaan suuntautuva muuttoliike tulee kaupungin rajojen ulkopuolelta, niin verotulot ja elinvoima kasvavat. Jos se puolestaan on kaupungin sisäistä muuttoa, on vaikutus talouden kannalta neutraali, mutta keskustan ulkopuolisten palveluverkkojen osalta negatiivinen.

4.2.11. Vaikutukset energiatalouteen ja ilmastoon

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

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	- luonnon monimuotoisuuskohteiden säilyminen on turvattu - virkistysalueiden sijainti muuttuu hieman määrän pysyessä lähes samana
Vaikutukset vesiin ja ympäristöhäiriöihin	- hulevesien määrä kasvaa jonkin verran - pohjaveden määrä vähenee jonkin verran - melualue keskittyy pääkatujen varsille - VAK-suoja-alueen asukasmäärä nousee - maankäyttö tehostuu raideliikenteen aiheuttaman tärinän alueella
Vaikutukset liikenteeseen,	- yksityisauto- ja joukkoliikenne keskittyy pääkatujen muodostamalle kehälle - kevyen liikenteen turvallisuus paranee

energiatalouteen ja ilmastoon	- pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuus kasvaa ja moottoriajoneuvoliikenteen määrä keskustassa laskee -> hiilidioksidipäästöt, ruuhkat ja liikennemelu laskevat - Sumulaaksonkadun liittymän liikennöinti sujuvoituu - pyöräpysäköintipaikkojen tarve kasvaa - pysäköintipaikkojen määrä suhteessa kerrosalaan laskee - 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
Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja rakennettuun kulttuuriperintöön	- kaupunkikuva eheytyy täydennysrakentamisen ja uusien viheralueiden myötä - rakennetun kulttuuriperinnön säilyminen vahvistuu ja arvostus nousee - puistokadut parantavat viheryhteyksiä ja kaupunkikuvaa
Vaikutukset elinoloihin, - ympäristöön ja kaupunkirakenteeseen	- kaavan mahdollistama täydennysrakentaminen parantaa laadullisesti elinoloja ja viihtyvyyttä sekä tiivistää kaupunkirakennetta - asumisväljyys voi kasvaa ja asukasjakauma monipuolistua
Vaikutukset elinkeinoihin ja kuntatalouteen	- yritysten ja kaupungin ulkopuolelta muuttavien asukkaiden lisääntyessä verotulot kasvavat jonkin verran - tiivis kaupunkirakenne tehostaa jo rakennetun infran hyödyntämistä - tiivistämisen mahdollisesti aiheuttama tarve rakenteelliseen pysäköintiin lisää sekä kiinteistösijoittajien että kaupungin investointikustannuksia - tiivistäminen ja täydennysrakentaminen lisäävät rakennusoikeuteen liittyviä tuloja
Vaikutukset kauppaan ja palveluihin	- 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
Vaikutukset väestön kehitykseen ja asumiseen	- 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 liikennetarkistuksessa 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. Matkakeskukseen 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 värinän 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 ja varaamalla kaavasta kokonaan uusia alueita niitä varten. Tämä tukee myös *virkistysalueeksi 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 jo tehty. Täydennysrakentamisen ja kaupunkikuvallisen kehittämisen alueille on ydinkeskustan osayleiskaavassa merkitty täydennysrakentamista.

Suhteessa Kouvolan ydinkeskustan osatarkistukseen (2001) on esitetty 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), mikä mahdollistaa palvelujen aluetta monipuolisemman maankäytön ja liittää matkakeskuksen paremmin osaksi kaupallista ydinkeskustaa. Pohjola-torin kohdalla kaavaratkaisu vahvistaa vuoden 2001 kaavan tavoitteita muuttamalla 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 esitettyjä 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 alueiksi (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 terveyspalvelujen keskittyessä Kauppalankadun länsipuolelle. Tunnelikadun itäpuoleisten alueiden maankäyttö on tässä yleiskaavassa täsmentynyt 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 saatavat tulot mahdollistavat rakenteellisten pysäköintipaikkojen rakentamisen, jolloin paikkojen määrää voidaan tarvittaessa lisätä. Liikenneverkkoon ei tehdyn selvityksen perusteella ole tarvinnut kaavassa tehdä muutoksia pyöräilyverkkoa, Sumulaaksonkatua ja kävelyyn painottuvien katujen lisäämistä lukuun ottamatta. Kävely- ja kävelypainotteisten katujen lisääminen ei varsinaisesti paranna liikenneverkon toimivuutta, vaan vaikuttaa enemmän turvallisuuteen, kaupunkikuvaan ja viihtyvyyteen. 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 sekä 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. Yleiskaavassa on esitetty suojeltaviksi sekä kaupungin omistamia rakennuksia että yksityisomistuksessa olevia rakennuksia. Rakennusten suojelu ratkaistaan viime kädessä vasta asemakaavavaiheessa, ja koska suojelu ei estä rakennusten kehittämistä etenkin sisätilojen osalta, ei suojelumääräyksiä voida pitää kohtuuttomina.

4.4. Yleiskaavan toteuttaminen

Ydinkeskustan osayleiskaavan toteuttaminen tapahtuu pääosin asemakaavamuutosten kautta ja kiinteistönomistajien toimesta. Urheilupuiston alueen kehittäminen on tarkasteltu erillisen kehittämissuunnitelman kautta, joka on kaavan liitteenä. Marjoniementien länsipuolen kehittämisalueeksi merkitty alue oli mukana vuonna 2018 järjestetyn arkkitehtikilpailun alueessa. Kilpailussa palkitut ehdotukset toimivat lähtökohtana alueen kehittämiselle. 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 aikatauluttamisen 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, että Kouvolan kaupungilla on 20 ha luovutettavissa olevaa logistiikka- aluetta, 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 liiketiloille.

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. Lista kaikista yleiskaavatyössä hyödynnetyistä selvityksistä on selostuksen kohdassa 1.5.

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 liikeytilojen määrä. Tämä luku jaetaan kunnan asukasluvulla. Kouvolaan monikeskuksesta rakenteesta, lauantailiikkeiden vähäisestä määrästä ja tyhjien liikeytilojen 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 yhteenvedon 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.

Kouvolaan Matkakeskuksen kaupallinen selvitys on laadittu vuonna 2016. Selvityksessä tutkittiin sekä kaupallisten palvelujen että toimistotilojen ja asuntomarkkinoiden nykytilannetta ja tulevaisuuden ennusteita. Selvityksessä Kouvolaan kaupallisen vaikutusalueen laajuudeksi on määritelty Kouvolaan, 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 liikeytilat ovat monipuoliset erikoismyymälöiden, ravintoloiden ja päivittäistavarakauppojen sekä palveluyritysten ollessa suurimmat osat.

Asuntomarkkinoiden näkökulmasta keskusta on selvästi markkina-alueen kiinnostavinta aluetta ja neliöhinnat ovat alueen korkeimmat. Selvityksessä vertailtiin toimisto-, liikeytila 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 määrän 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-analyysin 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.

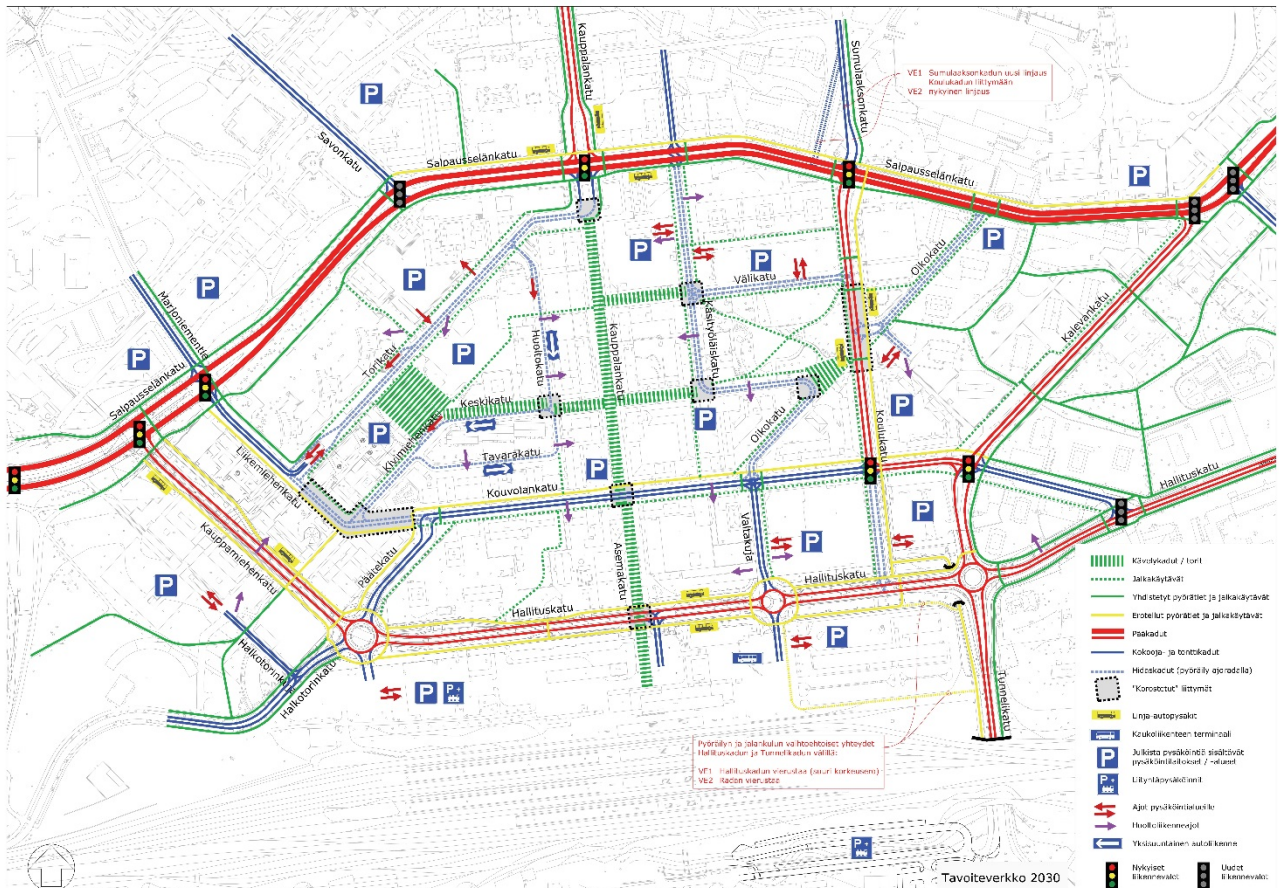
Jalankulkuliikenne on selvityksen mukaan vilkkainta keskustan etelä-pohjoissuuntaisella akselilla eli kävelykatu Manskillä, jossa kulkee vuosittain noin 2 miljoonaa jalankulkijaa. Vilkkainta aikaa on keskipäivän molemmin puolin, jolloin keskustassa työskentelevät käyvät lounaalla ja asioimassa. Kesäaikaan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

Keskustan vilkkaimmat kadut ovat selvityksen mukaan Salpausselänkatu ja Hallituskatu/Kouvolankatu. 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 sisään-tuloväylinä. 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 Kouvolankatu muutetaan kaksisuuntaisiksi, jolloin Kouvolankatu 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 kokoojakadut, vihreällä ja kävelykadut ja kevyen liikenteen väylät.

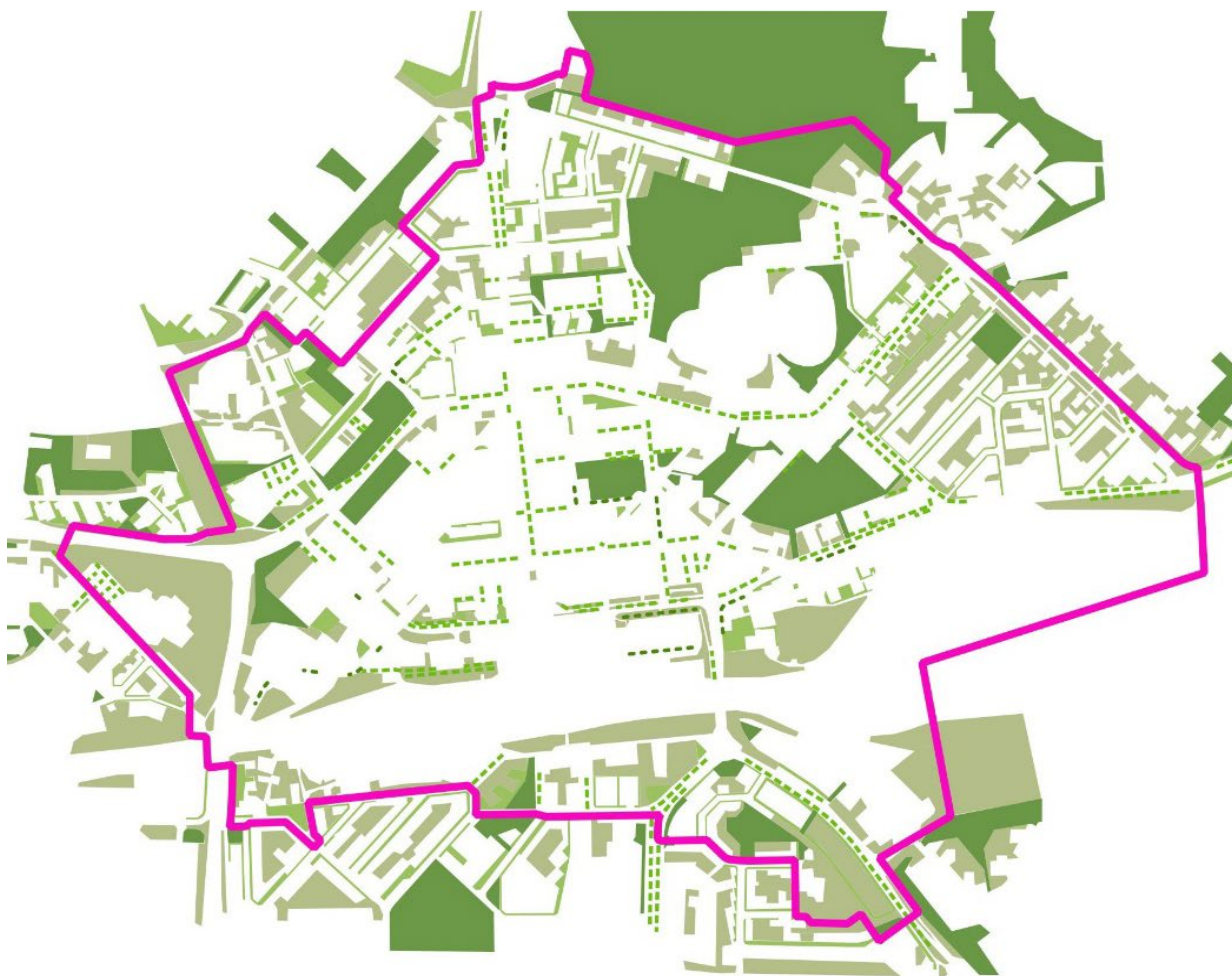
5.1.3. Maisema ja viheralueverkosto

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 merkittävimpien puistoalueiden historiaa ja merkitystä on selvitetty Paula Hurmeen diplomityössä vuonna 2017. Lisäksi tätä osayleiskaavaa palvelemaan on laadittu viheralueverkoston nykytilanneanalyysi sekä tavoitekuva karttatyöskentelynä.

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.

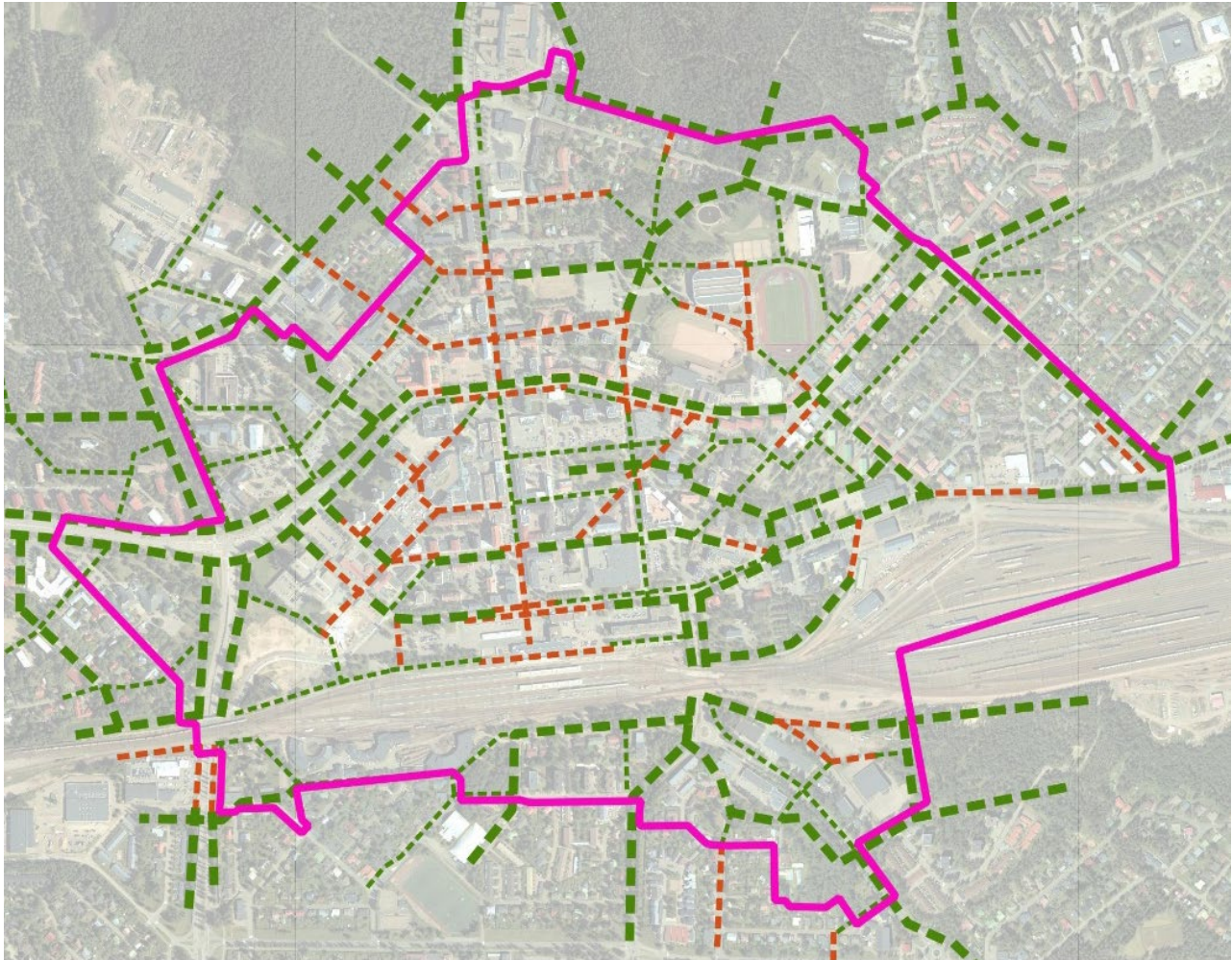


Viheralueverkosto

- 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. Suunnittelualan 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 Lääninpuistoa (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 katuja reunustavien talojen muodostama valeperspektiivi on yksi keskustan arvokkaista aluemaisista kohteista. 20-30 -luvulta 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 –luvulta 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.

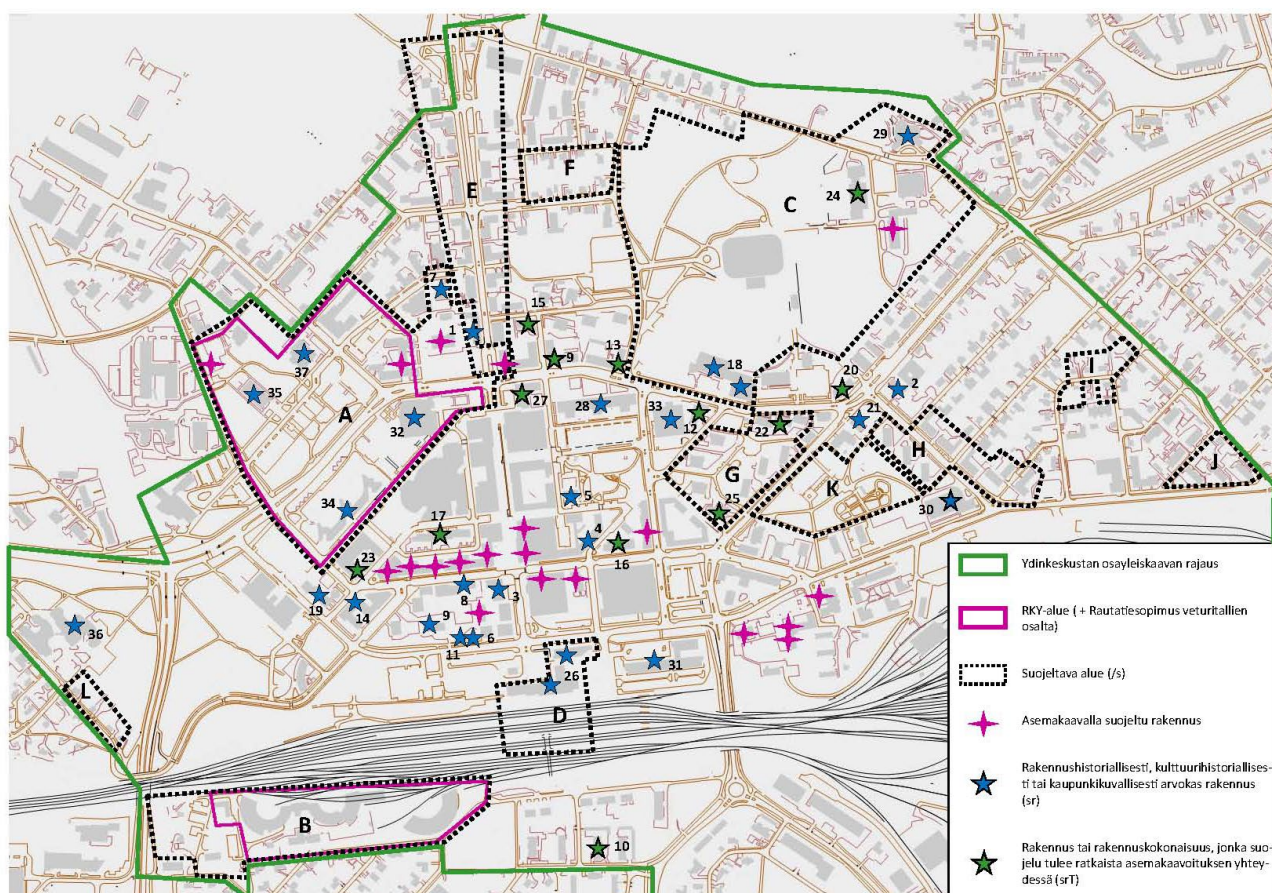
Kauppalasta tuli kaupunki vuonna 1960 ja yleisen arkkitehtikilpailun tuloksena keskusta sai uuden ajalleen tyypillisen asemakaavan, jossa liikenneväylillä ja suurilla rakennusmassoilla ja niitä ympäröivällä vapaalla puistotilalla oli suuri painoarvo. Salpausselänkadun asema keskustan pääkatuna vahvistui 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 Kouvolangadun 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 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. 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 lapakot 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 mittausten 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 kerrosmaarille 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 4 milj. tonnia (tilanne 2018) vaarallisia aineita kuten palavia nesteitä. Vaarallisimpia kuljetettavia aineita ovat ammoniakki, rikkidioksidi ja nestekaasut. Vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvien suuronnettomuusriskien arviointia on tehty muutamaaan otteeseen; sekä vuonna 2011 ja 2013 että vuonna 2018. Vuosien 2011 ja 2013 selvityksistä poiketen VAK-ratapihan alue on vuoden 2018 selvityksessä määritelty niin, että se käsittää vain järjestely- (Kouvolan Lajittelu) ja tavararatapihan (Kouvola Tavara), ei henkilöratapihaa.

Vuoden 2013 selvityksessä ainoastaan BLEVE (paineellisen nestekaasusäiliön räjähdys) on todettu todennäköisyydeltään korkeaksi. Arvioinnissa esitetty vaaravyöhyke on varsin laaja (470 m radasta) ja käsittää lähes koko suunnittelualueen. Vuonna 2018 laaditussa Kouvolan ratapihan turvallisuusselvityksessä ja siihen liittyvässä riskienarvioinnissa on kullekin vaaralliselle aineelle esitetty omat leviävyydestarkastelut. Vuonna 2018 laaditussa Kouvolan VAK-ratapihan turvallisuusselvityksessä BLEVE:n vaaravyöhyke on määritetty 1,2 kilometrin laajuiseksi, joka on huomattavasti suurempi kuin aiemmissa selvityksissä. Vaara-alueen määrittämisessä ei ole huomioitu rakennusten tai maastonmuotojen antamaa suojaa, koska niiden vaikutusta on hyvin vaikea arvioida edes simuloimalla. Kaasuvuotojen leviämisalue ulottuu paljon BLEVE:ä laajemmalle alueelle, jopa kymmenien kilometrien päähän ja siihen vaikuttaa merkittävästi tuulensuunta.

Selvityksissä on todettu, että riskien vähentämisessä merkittävä osa on muilla ratkaisulla, kuin maankäytön suunnittelulla, koska alue on jo ennestään hyvin tiiviisti rakennettua. Maankäytöllisesti ainoa keino vaarallisten aineiden kuljetuksista johtuvien riskien poistamiselle kokonaan ydinkeskustan alueelta olisi järjestelyratapihan siirtäminen keskustan ulkopuolelle, mikä puolestaan on ratapihan mittasuhteet huomioiden erittäin kallis vaihtoehto. Riskejä ei maankäytön suunnittelulla voida siten juuri pienentää, mutta niitä voidaan olla lisäämättä sillä, että asumista, hoivaa ja kokoontumistiloja ei kaavoiteta aivan ratapihan reunoille ja laajemmalla lähes koko kaava-alueen kattavalla suojavyöhykkeelläkin riskit arvioidaan tapauskohtaisesti. Ratapihan turvallisuutta lisäävät ja sen aiheuttamia riskejä pienentävät toimenpiteet ovat maanomistajan ja liikenteestä vastaavien tahojen vastuulla. Suurin osa selvityksissä esitetyistä toimenpiteistä, kuten aitaaminen ja sammutusvesijärjestelmän kehittäminen ovat tällä hetkellä kesken.

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 Myrkkyyojaa 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 Myrkkyyojan 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 viivytysrakenteita 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 Palomäellä. 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 aurinkosähköratkaisu sopii arkkitehtuurisesti parhaiten, ja joissa siitä on mahdollista saada positiivista julkisuusarvoa tai se palvelee koulutuksellista tarkoitusta.

Pientuulivoiman osalta selvityksessä tutkittiin 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 yksittäisessä kiinteistössä kannatakaan.

Ydinkeskustan rakennusten käyttämillä 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 keskitetyille 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 Kouvolan 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 Manski ja sitä 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 materiaaalimaailma 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. Urheilupuiston kehittäminen

Urheilupuisto muodostaa merkittävän osan kaava-alueesta ja paine sen täydennysrakentamisesta on viime vuosina ollut huomattava. Urheilupuistossa ja sen välittömässä läheisyydessä on merkittävä määrä liikunta- ja kulttuuritoimintoja, ja osalla niistä on rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyviä arvoja, kuten myös Urheilupuiston puistoalueilla. Kouvolaan on pohdittu tulevaisuuden ratkaisua niin kirjaston, teatterin, kouluverkon kuin monitoimihallin / -areenan suhteen samanaikaisesti kaavaprosessin kanssa ja siksi alueen kokonaisvaltainen tarkastelu katsottiin tarpeelliseksi osana kaavaprosessia.

Urheilupuiston ja Mielakan kehittämissuunnitelma laadittiin kaavan valmisteluvaiheen aikana vuonna 2018 ja se sisältää myös muiden keskustan alueen merkittäviä liikunta- ja virkistysalueita. Selvityksessä keskityttiin täydennysrakentamisen osalta Urheilupuiston alueeseen, jossa tunnistettiin selkeitä lisärakentamisen ja kaupunkikuvallisen kehittämisen paikkoja sekä vahvistettavia arvoja. Urheilupuiston liittyminen ja näkyminen keskustaan sen lounaisosassa nousi yhdeksi merkittäväksi yksittäiseksi kehittämiskohteeksi. Jo aiemmin suunniteltu Sumulaaksonkadun uudelleen linjaus sai kehittämissuunnitelmasta tukea ja kadun viereisen tyhjän tontin länsiosan rakentamatta jättäminen vahvat perusteet. Kehittämissuunnitelmassa täydennysrakentamiselle parhaiksi paikoiksi määritettiin jäähallin kaakkois- ja koillispuoli sekä Sumulaakson kenttä ja pysäköintialue. Alueen täydennysrakentamisesta laadittiin kaksi vaihtoehtoista ratkaisumallia, joista toisessa nykyinen yleisurheilukenttä korvattaisiin suurella monitoimiareenalla ja toisessa uusi liikuntapaikkarakentaminen toteutettaisiin useampana pienempänä yksikkönä. Vaihtoehto A:ssa Sumulaakson kenttää tutkittiin koulun sijoituspaikkana ja vaihtoehto B:ssä liikuntapalveluiden, asumisen ja majoitustoimintojen sijoituspaikkana. Muille alueille suunnitelmassa tutkittiin asumisen, liiketilojen ja liikuntapalveluiden sijoittamista.

5.1.11. 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 hieman 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 turvattomiksi 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.

Kouvolassa 20.1.2020

Marko Luukkonen
yleiskaavapäällikkö

Kaisa Niilo-Rämä
kaavoitusarkkitehti

6. LIITEAINEISTOT

Liite 1	Liikenneverkko
Liite 2	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 2.12.2015 (täydennetty 11.12.2015, 27.2.2018 ja 10.6.2019)
Liite 3	Kaavaluonnoksesta jätetyt lausunnot ja mielipiteet sekä kaavoittajan vastineet
Liite 4	Kaavaehdotuksesta jätetyt lausunnot ja muistutus sekä kaavoittajan vastineet
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 1.3
Liite 13	Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kaupunkikuva
Liite 14	Kouvolan Urheilupuiston ja Mielakan kehittämissuunnitelma
Liite 15	Viranomaisneuvotteluiden muistiot

